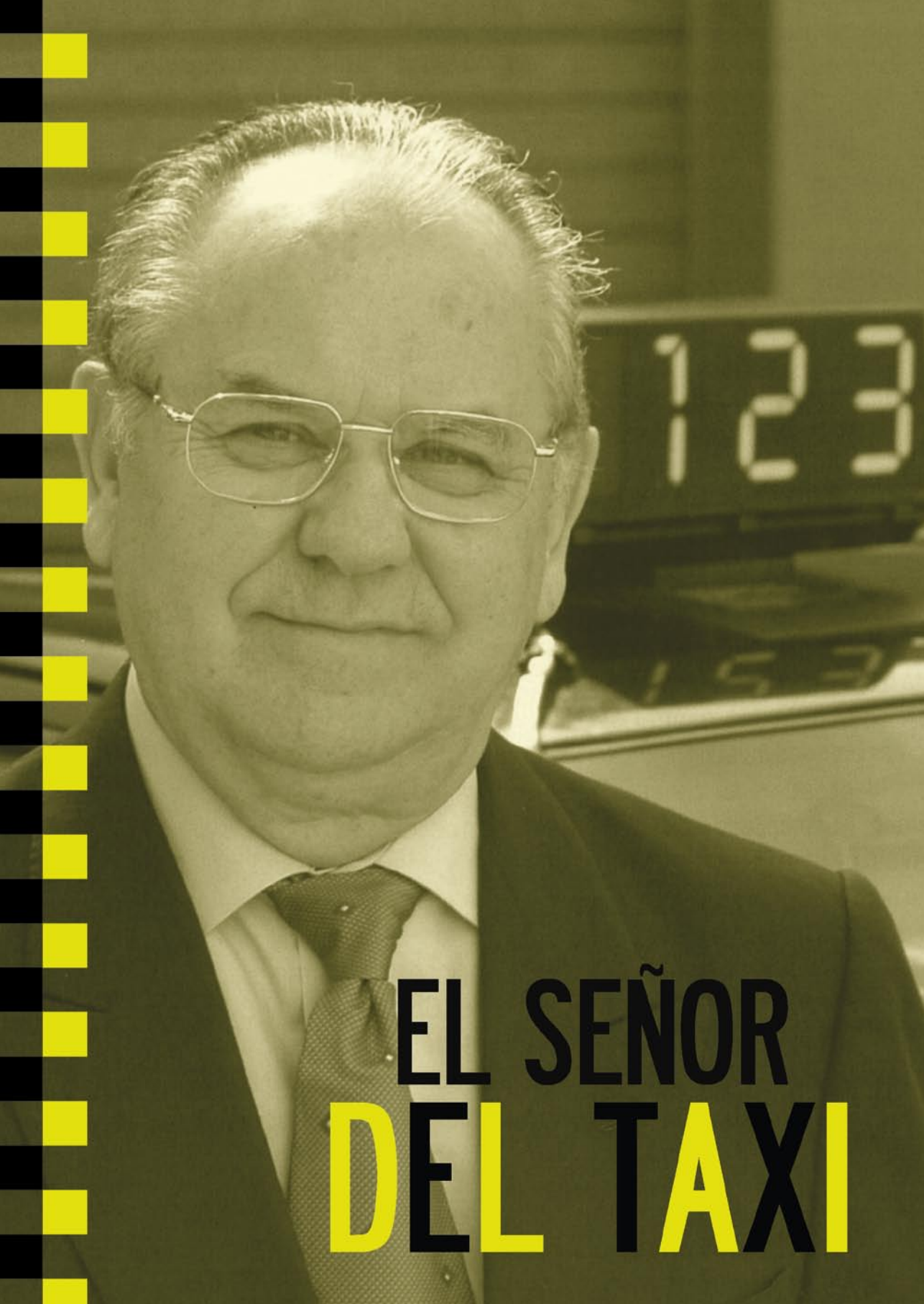




EL SEÑOR DEL TAXI

EL SEÑOR DEL TAXI

Dionisio Gracia Fajardo

Alberto Narváez

Editado por:

ICE AL CUADRADO, S.L.
Pasaje Mercader, 15
08008 Barcelona

Edición: Junio 2008

No depósito legal: B 29433-2008

Autor

Alberto Gimeno

Diseño y Maquetación

Patricia Candia

Agradecimientos

Institut Metropolità del Taxi
Departament de Política Territorial y Obras Públicas (Generalitat de Catalunya)
Cambra de Comerç de Barcelona
MUTUA ASEPEYO
BBVA
Grupo SARSA
MUNDITAXI
TAXITRONIC

Índice

OCCUPADO

1. Los orígenes
2. La novia
3. El despegue
4. La hora de la verdad
5. La transición
6. La consolidación
7. Siglo XXI
8. La familia
9. El entorno

PRÓLOGO

Hacía muchos años que no nos veíamos y nos citamos para comer. Dionisio me puso al día de algunos detalles de su gestión al frente del sector del taxi y me comentó la serie de homenajes que se estaban programando respecto a su figura. Apareció entonces la vieja aspiración de una parte importante del sector de impulsar un libro que explicara la vida y milagros de quien se había convertido en figura clave del taxi en los últimos 40 años. “No te preocupes. Yo voy muy liado pero escribiré tu biografía”, le dije. Las pupilas de sus ojos se dilataron como las adapta un gato cuando tiene que realizar un movimiento de absoluta precisión. El universo del libro dominó por completo las prioridades de Dionisio desde ese instante. Hurgó en sus archivos –sus enormes archivos- y toda su capacidad neuronal (quienes le conocen ya saben que no es poca) se puso al servicio de la publicación. La confección de El señor del taxi ha sido un viaje en un imaginario automóvil pintado de negro y amarillo, que ha servido para recorrer los episodios más relevantes y también los más íntimos de la vida de Gracia. Desde la Munébrega más rural y agraria hasta la Barcelona más cosmopolita y dinámica. Confío que de la lectura del libro extraigan ustedes algunas conclusiones

sobre la figura de Dionisio. Sobre su extraordinaria capacidad para sobreponerse a los problemas, su inteligencia natural para salvar la embarcación pese a que las aguas sean procelosas, su olfato para detectar el tuétano de cualquier negociación sin perder energías en aspectos colaterales. Hablador, meticoloso, celoso del rigor, tertuliar con él durante los meses que ha durado este viaje se ha convertido no sólo en un mero intercambio de información para poder escribir esta obra sino en una lección de vida. No hay mayor capacidad para disfrutar que haber sudado el beneficio y en Dionisio Gracia todo parece ganado como Holanda conquistó terreno al mar, centímetro a centímetro, con oleaje o sin él. Confieso mi admiración por todos aquellos que han logrado destacar gracias a su talento natural. Aquellos que han sido capaces de batir un record atlético corriendo con unas zapatillas cosidas a retazos y tomando la salida desde un punto más lejano que el resto de participantes. Gracia es uno de esos ejemplares digno de análisis en las universidades empresariales para demostrar que los estudios sin empuje sirven tan poco como un bote sin motor. Desde niño viví en mi casa el ejemplo de la cultura del sacrificio, de la superación. Lo viví con mi abuela, una mujer aragonesa como Gracia que llegó con once años a Barcelona sin saber leer ni escribir, y que se convirtió en un torbellino de valores allí por donde pasó. Y lo aprendí, obviamente, de mi madre a quien la contienda incivil, su posguerra y las necesidades la apartaron de la escuela. Pero no por ello se quedó a medio camino. Luchó, triunfó y mostró el sendero que seguir. La senda de esas personas tan especiales es un luminoso trayecto para alcanzar la satisfacción del deber cumplido. Como Dionisio Gracia, a quien mirar atrás no le da vértigo sino poderío.

Alberto Gimeno





LA VOZ DEL EQUILIBRIO

Francesc Narváez

Llegó del pueblo zaragozano de Munébrega a Barcelona cuando era un joven que había superado el servicio militar en Sant Climent de Sescebes. Aquí empezó a forjar su futuro con mucho esfuerzo, como tantos hombres y mujeres en aquellos años. Fueron seguramente épocas difíciles, pero de continuo crecimiento personal. El destino lo llevó al taxi el año 1961 y fue en Barcelona donde empezó su andadura profesional hasta el día de hoy, primero como taxista y luego como gestor y fundador del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB).

Hoy, Dionisio Gracia es quizás una figura de las más destacadas entre los taxistas y una referencia ineludible en el conjunto del sector del taxi del área metropolitana de Barcelona. Seguramente es también la persona que lleva con más orgullo en el corazón el negro y el amarillo que identifican al taxi de Barcelona. Estos colores le acompañaron en su boda y en el nacimiento de sus hijos, pero también y sobre todo en cada uno de los momentos más importantes que dibujan la historia del taxi a partir de la década de los setenta, así como en todas aquellas mesas de negociación en las que tuvo que defender los acuerdos, las normas y los proyectos planteados desde el IMT, anteponiendo siempre los intereses del sector a los propios, intereses que hoy permiten a los taxistas trabajar con mayor profesionalidad y seguridad jurídica.

Pocas personas son como él: tenaz, dialogante, emprendedor, firme, sólido..., un incansable trabajador. En los momentos más álgidos de la historia reciente del taxi ha defendido los intereses del sector con una actitud dialogante y constructiva, pero al mismo tiempo firme y contundente. Todos los que hemos compartido con él reuniones de trabajo y duras negociaciones hemos percibido su estilo, su forma de trabajar. Posiblemente es la única persona que conserva en su poder las actas de



cada una de las reuniones escritas con su puño y letra y enriquecidas posteriormente con sus propios comentarios. Un material preciado que ha servido con seguridad para recoger los principales hechos que resumen la trayectoria de Dionisio en el libro que ahora tenemos en las manos.

El trabajo sereno y continuado le ha permitido consolidar el prestigio y el buen nombre en el sector del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), siendo hoy un referente y, aún más, un revulsivo para el encuentro de generaciones de taxistas, así como para el desarrollo y modernización del sector. Su participación en la UNALT como vicepresidente le ha llevado a defender los intereses de los taxistas por toda España y hoy es una de las voces más escuchadas y una de las personalidades del taxi más respetada.

La forma de hacer y de entender la actividad del taxi le ha abierto múltiples puertas y tras ellas ha sabido negociar, escuchar y trasladar aquellas peticiones que consideraba indispensables y justas para la estabilidad y desarrollo del sector tanto a nivel local, como autonómico o estatal.

Pero Gracia está también en las pequeñas cosas, en el día a día. En su despacho de la calle de la Jota de Barcelona, los taxistas de a pie encuentran al profesional que les tiende la mano para dar solución o alternativa a las dudas, a los problemas que genera el ejercicio diario de una actividad como el taxi o, simplemente, para recibir un consejo para encontrar la cobertura de un seguro solvente. Sólo los que lo conocen de cerca saben del valor de sus gestiones personales y de la estimable mano amiga que todos reclamamos en los momentos profesionales que más apuran. “Yo no estoy en la calle”, suele decir, “pero la calle está aquí, en mi despacho” y ello lo puede corroborar el que quiera en un día cualquiera.

Dionisio Gracia es una de aquellas figuras atípicas, que surgen en los colectivos para revitalizarlos, para darles vida, dinamismo y sentido. Así lo vemos y lo hemos constatado las personas y las instituciones que hemos tenido el privilegio de conocerlo y tratarlo de cerca por diversas circunstancias y es así como seguro lo verán los lectores de este libro que es un merecido homenaje.

Francesc Narváez
Presidente del IMT
Concejal del Ayuntamiento de Barcelona



LOS ORÍGENES



El pueblo zaragozano de Munébrega

Su despacho no cuenta con las comodidades de las amplias y magníficas estancias que frecuentan muchos altos cargos oficiales y primeros ejecutivos de importantes multinacionales. Es pequeño, austero, iluminado con fluorescentes. Carece pues de alharacas superfluas, de esplendorosos tresillos de piel, y de una legión

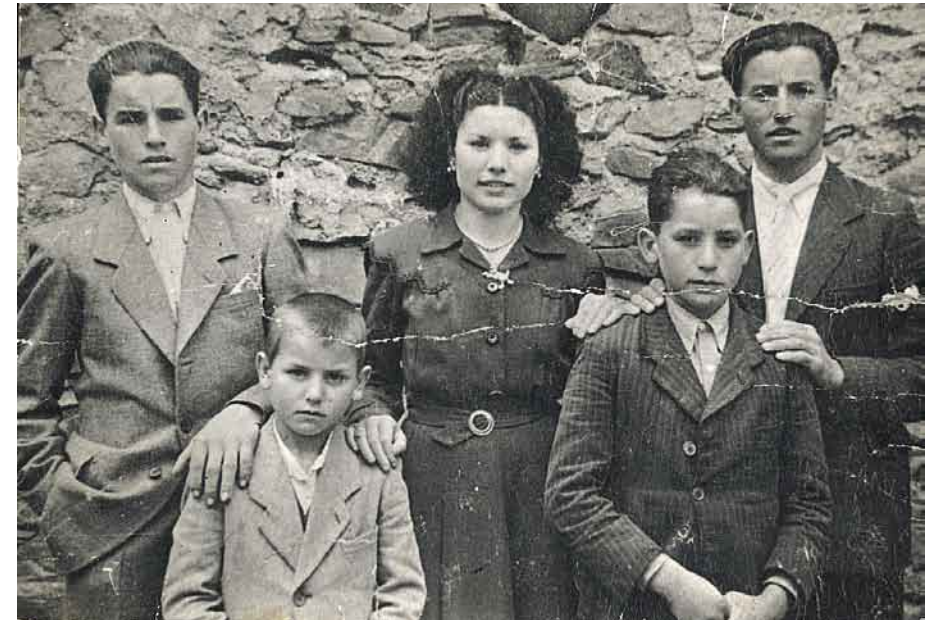
de secretarías formadas para accionar todo tipo de mandos a distancia en el habitáculo. Podría decirse que es un espacio hecho a medida de Dionisio: nada falta, nada sobra. En sus estanterías y compartimentos rezuma una vida dedicada al trabajo. Montones de papeles archivados con esmero se convierten en la decoración más vistosa de la sala. Total, a un despacho a lo que se va es a trabajar ¿no? Dionisio, el señor Gracia, atiende el teléfono, se levanta dando un respingo para consultar una fecha, trata de hallar una revista del taxi que tenía guardada con la precisión de un cirujano, y acaba por agarrar el bolígrafo y escribir uno de sus innumerables documentos autografiados. ¿Cómo logra tener esa vitalidad? Él tiene la respuesta pero el visitante ocasional puede pensar que ese chorro de energía se deba a la fotografía de Marta, Inés, Alicia, Sofía y Jorge, sus cinco nietos, el último eslabón de una familia que abre paso a sus lágrimas, las de la emoción y el deber cumplido.



CASIMIRO Y CELERINA los padres de DIONISIO. La única foto de Casimiro, cuando era pequeño, rescatada de archivos hace tan solo unos años por Dionisio

Dionisio nació en 1937, un 8 de noviembre, en Munébrega, un pueblo del área de influencia de Calatayud, a casi un centenar de kilómetros de Zaragoza. Carmelo, Pilar, Ángel y Blas llegaron antes a la casa del matrimonio que formaban Casimiro y Celerina. Dionisio era el pequeño, nació en plena guerra civil, en una época en la que la población vivía pegada a las estrecheces, a los sinsabores, a las necesidades insatisfechas para dar de comer a una familia numerosa. Casimiro, el padre Gracia, destacó como emprendedor. En el pueblo y en su familia dejó la impronta de un hombre despierto y, por supuesto, trabajador. No había otra elección. O agudizabas el ingenio más allá de arremangarte o el futuro de los tuyos iba a ser tan escaso como la ración de tajada que pudieron llevarse a la boca decenas de miles de muchachos de los pueblos de España en el arranque del siglo XX. En Munébrega, como en otras localidades de la zona y de la mayor parte de España, había miseria y pocas oportunidades para el progreso. Casimiro trabajó el campo como el que más pero vio una posibilidad adicional de ganarse la vida y de sacar adelante a sus cinco hijos: las alpargatas. Confeccionaba ese calzado que era el único en los pueblos. Las diseñaba, las hacía, las cosía. Produjo alpargatas sin tregua de los dos únicos tipos que se estilaban en la época. El pueblo llano, los campesinos, los trabajadores, calzaban alpargatas de esparto mientras que la clase social más pudiente, aquellos que poseían tierras, pagos y posibles mimaban un poco más sus pies con alpargatas de cáñamo. Celerina, la madre de Dionisio, colaboraba en el zurcido del calzado y además se dejó la vista cosiendo ropas y haciendo arreglos para todo aquel que lo solicitase.

Más allá de la contienda bélica que azotó a España durante tres años, la vida en el medio rural era de una dureza sin par. Jornadas de sol a sol, sin posibilidades de darse un respiro si uno



Dionisio y sus hermanos, de izquierda a derecha y en la fila de arriba, Ángel, Pilar y Carmelo; abajo Dionisio y Blas

quería evitar como fuese la cuneta de la vida. Ese ritmo infernal de trabajo le jugó una mala pasada a Casimiro. Cuando Dionisio tenía dos años su padre enfermó y al poco tiempo murió. El mazazo para la familia fue impresionante. Dionisio era un niño al que el entorno todavía no podía afectarle pero un sexto sentido le llevaba a visitar la habitación de su padre aquejado ya de los males que le harían perder la vida buscando cariño y respuestas. “Mi madre me lo dijo años después. Te acercabas a la cama de tu padre con cara de pena, queriendo saber como estaba”. Casimiro, consciente de su situación, le llegó a confesar a su esposa que el pequeño era un ser muy cariñoso. Casimiro sabía que no le quedaba mucha vida, consolaba a su último vástago y le invadía una tristeza que superaba el temor a morir. Su gran miedo era dejar una mujer y cinco críos expuestos a las inclemencias de

una vida que tenía que convertirse en un reto más duro del que se había tratado de superar hasta ese momento. La herencia de Casimiro fue una casa (la misma en la que en la actualidad vive Dionisio en el pueblo), unos cuantos cerdos, una mula y viñas. El sobreesfuerzo en el trabajo le permitió guardar unos ahorros que Casimiro destinó a dejar un pequeño patrimonio a la familia. Los animales permitían garantizar la comida y arar el campo, unas viñas que necesitaban de un duro trabajo. Pero nada de eso fue suficiente para evitarle a los Gracia un camino lleno de sufrimientos. Celerina tuvo que redoblar esfuerzos y quemar su vista con la aguja de coser. En la casa de la calle Mesón, la madre se hartó de confeccionar pantalones de dos tipos: los de mil rayas para los ricos del pueblo y los azul marino para todos aquellos que trabajaban en el campo.

Dionisio empezó a crecer con la ausencia del cariño de su padre. Su madre y sus hermanos siempre estuvieron pendientes de él pero el pequeño de la familia echaba de menos cerrar el círculo de la relación familiar. Desde que empezó a balbucear mostró Dionisio un marcado carácter familiar que no le ha abandonado a lo largo de toda su vida. A los siete años ingresa como monaguillo en la iglesia del pueblo. Dos años más tarde hizo la primera comunión. No fue ese un día feliz para él. Se pasó el oficio llorando sin parar. No es que al niño Dionisio le impresionaran los actos eclesiásticos –estaba harto de ayudar a officiar al capellán en la iglesia- ni que no le gustara la casa de Dios –desde siempre mostró Dionisio una adhesión sin fisuras a la fe católica. La verdadera razón de su desconsuelo era que a su lado, en el momento de recibir el primer sacramento, no tenía el respaldo de su padre. El carácter del chaval, pese a ser sensible y sentimental, fue adquiriendo una fortaleza poco



Dionisio y Pilar en la Iglesia de Munébrega, junto a la pila donde ambos fueron bautizados

habitual en otros niños de su edad. La penuria y el sufrimiento son el mejor acelerador de la personalidad y Dionisio no escapó a esa máxima. Desarrolló un talento innato que le ha acompañado a lo largo de los años. Era muy niño cuando por la noche, mientras estaba acostado con su hermano Blas, éste le regañaba con frecuencia porque Dionisio redactaba larguísimos dictados ficticios con la única ayuda de su dedo índice como si tratase de escribir en una pizarra imaginaria. Siempre quiso aprender. Siempre quiso estar a la altura y superar las dificultades.

A los once años, poco antes de que la gravedad económica aboque a Dionisio al duro trabajo del campo, se esforzaba en aprovechar todas las oportunidades que le brindaba la escuela. Un día, Don Eusebio, el profesor de todos los zagales de Munébrega, encargó a sus alumnos que se compraran un libro y que lo estudiaran. Durante un mes tenían un trabajo arduo. Dionisio activó su ingenio porque ante él aparecía una nueva prueba que superar. Deseaba devorar ese libro, aprenderlo, estrujarlo pero en su casa no había dinero.

- ¿Quién se atreve a salir a explicar la sección 6 del libro?, dijo Don Eusebio un mes después a los alumnos.

- Yo, profesor, contestó Dionisio.

No se lo pensó dos veces. No había podido comprar el libro pero halló el modo de memorizarlo tomándolo prestado. Leyendo unas páginas aquí, y el resto en otro lugar. "Salí a la pizarra y a Don Eusebio le encantó mi explicación. Me lo sabía todo. Pero descubrió que no había comprado el ejemplar y me arreó un tortazo delante de la clase", rememora Dionisio con los ojos humedecidos por el recuerdo. Cuando acabó la clase

el maestro encerró a Dionisio en la clase y le recriminó que no hubiera adquirido ese ejemplar tan preciado.

- ¿Por qué no lo has comprado?, inquirió con gesto grave Don Eusebio.

- Porque en mi casa no había 20 pesetas, contestó Dionisio con una mezcla de rabia y de dolor, con la fortaleza que otorga haber hecho todo lo posible pese a no tener medios.

- Te pido perdón, respondió el maestro. Y lo hago porque aunque has desobedecido vales mucho.



Las duras tareas y largas jornadas en el campo

Las necesidades de los Gracia no podían aguardar y a los doce años el pequeño de la familia tuvo que saltar al campo. Tenía que ganarse el jornal y sus primeras pagas eran de diez pesetas. Era la España que rozaba los años 50, se había pasado el rigor más lacerante de la posguerra pero para sobrevivir todavía eran

necesarios mil y un sacrificios. El país empezaba a proyectar una imagen en el exterior, la selección nacional se hizo famosa en el planeta gracias a sus buenos partidos en el Mundial de Brasil, en 1950. Ramallets se convirtió en el Gato de Maracanã y Zarra destrozó con su gol a la Pérfida Albión. Pero en casa, si Dionisio no arrancaba sarmientos de sol a sol la familia se resentía. El chaval aprendió todas las artes del campo. Vivía en el campo, dormía en lechos de paja, comía adobo, lo que se conocía como bocado sin hueso. El clan de Munébrega, esa especie de senado de calidad que en los pueblos formaban el alcalde, el sacerdote y algunos notables más, tenían a Dionisio en su imaginario. “Es una pena que lo mande al campo”, le dijeron a doña Celerina. “Ayúdenme”, les respondió la madre. Celerina, al igual que el alcalde y el sacerdote, sabía que su hijo no había nacido sólo para arar, que tenía muchas condiciones para triunfar en la vida, pero su concurso en el campo en beneficio de la familia era imprescindible. El afán de perfección y el peso de la responsabilidad poseyeron a Dionisio. Ambas cualidades han sido una guía de funcionamiento para todos sus asuntos hasta el día de hoy. Alrededor de los quince años ya era todo un experto labriego. Araba, segaba, sarmentaba, se desvivía por ganar un jornal completo que ya ascendía a 25 pesetas. Su maestro en la escuela, Don Eusebio, le enseñó las primeras letras pero en el campo su mentor fue su tío Perico, alguien vital para la adolescencia de Dionisio Gracia. Fue él quien le enseñó el duro oficio de labrar y, con él, la perfección que requería en una época en la que las máquinas eran todavía una entelequia. Llegó a adquirir tal dominio de los utensilios del campo que el mozo Dionisio consiguió en dos días labrar por completo una de las tierras más grandes y de mayor dificultad: San Gregorio. Lo hizo entre el 28 de febrero y el 1 de marzo de 1959. Las jornadas para ese muchacho eran inacabables. Se levantaba a las cinco de la mañana y daba con sus huesos en la cama a las

diez de la noche. ¿Era eso normal para un chaval de su edad? La verdad es que no pero cuando alguien tenía que echarse el peso de la familia a su espalda era inevitable. Dionisio era ya el único hermano que seguía residiendo en Munébrega. Todos los demás hijos de Casimiro y Celerina habían emigrado ya a Barcelona y el pequeño de los Gracia tenía que cuidar las tierras y sacarles un rendimiento para que a la madre no le faltase de nada. La jornada laboral empezaba arreglando a los animales, dándoles de comer, limpiando las cuadras y se prolongaba después entre viñas, entre campos de numerosos cultivos. Munébrega es una población hermosa que aparece rodeada de campos de secano, de vides, de cerezos, de almendrales y de manzanos. Y de un cerro que además de dar cobijo a la Virgen del Mar y de la Cuesta –venerada en la población- permite al viajero observar una magnífica vista de la localidad y de la importancia de sus cultivos. “Todo mi esfuerzo, todo el sacrificio que realicé en el campo lo hice por mi madre, por sacar a la familia adelante”, recuerda en la actualidad Dionisio. Los hermanos habían dejado el pueblo en busca de un futuro más prometedor pero las dificultades de la gran ciudad les impedía abrirse camino y ayudar más a su madre. Dionisio, el pequeño, era el responsable de hacer rentar las tierras para mantener el patrimonio, tratar de ampliarlo y de que la madre no sufriese ningún tipo de estrechez. Era un reparto de papeles imprescindible y soportado gracias a la extraordinaria relación que ese muchacho de quince años tenía con sus hermanos mayores y con Celerina. Estaban muy unidos pese a la distancia.

De todos modos, el trabajo duro y el noble fin del mismo no desviaba a Dionisio de su auténtico objetivo en la vida: prosperar. Él se sentía con una exultante fuerza interior y con capacidad para crecer. Y un día pasó lo que tenía que pasar. Llegó una carta del hermano mayor, de Carmelo, que trabajaba en la órbita



Dionisio y unos familiares en las tareas del campo en Munébrega

del ayuntamiento de Barcelona como chófer de ambulancia. La misiva exponía a la madre que un tío lejano de la familia, Domingo Bueno, quería llevarse al chaval para hacerlo trabajar en algún departamento del ayuntamiento. Bueno era de Munébrega y ocupaba un cargo destacado en la Guardia Urbana, era primer oficial. Desde su posición intentó favorecer todo lo que pudo a familiares y vecinos del pueblo buscándoles un empleo en Barcelona. Domingo Bueno sabía de las virtudes de Dionisio, sabía que para un joven como él llegar a la gran ciudad en un momento en el que con esfuerzo y ganas era posible meter un pie con fuerza para intentar progresar era un paso imprescindible. Celerina, que siempre tuvo en mente el bienestar de sus hijos, acabó de leer la carta, se lo comunicó a Dionisio y le espetó: "Maño, tu no te preocupes por mi. Haz lo que más te convenga". La posibilidad de emigrar a Barcelona era el primer paso de una historia con la que Dionisio había soñado una y mil veces. Los días posteriores a la noticia Dionisio estaba en el campo reventando sus lumbares de sol a sol pero él evolucionaba ausente al mundanal ruido.



Fotografía de la queridísima Virgen del Mar y de la Cuesta

Si le hubieran pinchado no le hubieran extraído ni una gota de sangre. “Recuerdo como si fuese ahora que no tenía ni hambre, y mira que trabajaba duro”. Tenía ante él la primera gran decisión de su vida: por un lado se abría el horizonte para dar el asalto a la gran ciudad, al progreso, al lugar donde un chaval con luces podría desarrollar todo su potencial. Pero por otra parte estaba su madre. Si él se iba, ¿quién se iba a ocupar de la bondadosa y abnegada Celerina? Con quince años, ese muchacho se pellizcó y eligió el camino que requería mayor esfuerzo: “Madre, no voy a ir. Prefiero estar a su lado y ganar dinero para que usted pueda vivir bien”. A Dionisio se le saltaban las lágrimas de los ojos y a su madre también. Optó por el bien de la familia. En su interior, él sabía que llegarían otras oportunidades. Además, sabía perfectamente que Carmelo y su familia se estaban abriendo camino y su hermano tendría dificultades para instalar una boca más en la mesa. “Carmelo vivía realquilado en esa época y mi presencia le hubiera complicado la vida aunque él deseaba que yo fuera”. La vida siguió igual. Trabajando duro, y ahorrando, y cuando recolectaba la uva empezó a comprar títulos de Ibercaja que fueron mejorando las cuentas de la familia, que nunca más volvieron a menguar. Esos fondos sólo se retiraron cuando años más tarde murió la madre. Los hermanos se repartieron los títulos, 5.000 pesetas para cada uno de ellos.

La obsesión de Dionisio por trabajar y por alcanzar el sueño algún día de triunfar en la vida –en esa época el mundo del taxi todavía no le hacía pensar en negro y amarillo pero sí en cambio anhelaba ser abogado- le hizo crecer sin coquetear con los aspectos lúdicos de la vida. Es cierto que el chaval tenía poco tiempo libre pero cuando se daba un respiro no iba ni al bar a tomar una cerveza. “No probaba el alcohol y no gastaba en nada. Todo lo que ganaba se lo daba a mi madre. Ella a mi me entregaba

una peseta y yo, encima, me la guardaba”. Dionisio ni fue niño, ni fue joven. No se permitía ni el balón de oxígeno de cualquier chaval de su edad. “No me distraje con las chicas”, reconoce. En el pueblo, una de las aficiones de los jóvenes era sentarse en la famosa esquina del Moncayo para ver pasar a las chicas cuando acudían a la fuente para llenar las garrafas de agua. No era época de discotecas, ni de internet, ni de excesivas libertades pero Dionisio no perdió nunca ni un minuto en la esquina de los piropos y de las miradas pícaras.

UNA VILLA CON HISTORIA



Dionisio y el actual Alcalde de Munébrega, en lo que era antiguamente su escuela

Munébrega no alcanza en la actualidad la franja de los 500 habitantes. Alrededor de 470 vecinos viven en una localidad pequeña pero cargada de historia. José Félix Lajusticia es el alcalde. En realidad lleva trece años con la vara de mando municipal, enrolado durante doce ejercicios en las filas del PP y una bajo las siglas del PAR. Enérgico, activo, trabajador, diríase que podrían establecerse algunas coincidencias con Dionisio y, quizá por ello ambos se llevan a las mil maravillas. "Dionisio es un número uno. Vive en Barcelona pero está pendiente

del pueblo, de la Virgen, de que no le falta nada a la parroquia. Además, se vuelca con la gente. Es un ser impresionante". Lajusticia –que a su tarea de alcalde le suma duras jornadas laborales en el campo- tiene a Gracia como uno de los ciudadanos ilustres de Munébrega. "Es un trabajador impecable. Se fue con las manos vacías y mira todo lo que ha conseguido".

El pueblo, pese a tener muchos menos habitantes que los 1.300 de principios de siglo XX, transmite la sensación de haber superado aquellos baches económicos que obligó a todo el mundo a emigrar. Hay cultivo, se mima la agricultura, ya sea de secano o de regadío, y tan solo se echa de menos que alguna industria permitiera ofrecer una salida laboral más allá del campo.

La iglesia es una joya con varios estilos impregnados en sus muros. Dos hermosas torres barrocas se incrustan en la visión del viajero, dando sentido al horizonte y guiando a cualquier forastero. La planta de la iglesia se construyó en el siglo XVIII y lo hizo sobre una anterior de planta mudéjar. Reliquias, pinturas, tallas policromadas y hasta un cristo

Fotografía de Munébrega realizada por el fotógrafo Sr. Antonio Lajusticia Bueno



Dionisio y Pilar en el Museo que tiene Munébrega en la Iglesia, frente a los cuadros de Fernandez de Heredia

de madera del siglo XIV decoran el sacrosanto lugar. Pero el objeto más antiguo es una colección de siete impresionantes códices de música gregoriana, datados en el siglo XI. Una joya como esa desata la imaginación y hace pensar en la importancia monástica que debió tener la villa en la Edad Media. Esos ejemplares reposan y se exhiben en el museo, que se halla pegado a la iglesia. Sus salas conservan manuscritos, retratos y objetos de las personalidades más destacadas nacidas o relacionadas con Munébrega. El más ilustre de todos ellos es Juan Fernández de Heredia. Gran Maestre de la Orden de Malta en el siglo XIV, cuando los caballeros de la isla gozaban de un inescrutable esplendor. Fray Julián Garcés es otra personalidad del pueblo. Se convirtió en el primer obispo en el Nuevo Mundo y, por ello, Munébrega en la actualidad está hermanada con la población mexicana de Tlaxcala. Julián Lobera, que fue cardenal bajo el pontificado del Papa Luna (Benedicto XIII), también aparece inmortalizado en un lienzo, así como San Vicente Ferrer, que tras su paso por Munébrega dejó en la población un crucifijo del siglo XIV de su propiedad. José Félix disfruta haciendo de cicerone y rememorando el empaque que un día tuvo la villa, la antigua Mundo Brigo, un poblado celtibérico que los romanos y la historia se encargaron de moldear en los siglos venideros.

LA NOVIA



Pilar a los dieciocho años

Dionisio se permitió un respiro con 18 años. Estuvo una semana en Barcelona. Conoció la ciudad, estuvo con sus hermanos y regresó raudo a sus obligaciones en el campo. Pero al volver halló una sorpresa que le marcó la vida. Mientras iba por el pueblo para ir a visitar a su primo Jesús, vio pasar por la calle a una jovencita guapa que le impresionó. Dionisio, que hasta la fecha no se había permitido ni una sola distracción femenina en su tarea de salir adelante, ni corto ni perezoso se dijo para sus adentros: “intentaré casarme con ella”. Hay personas que dudan de sí mismas, y otras que dudan del entorno, pero el pequeño de los Gracia ya había demostrado desde chico que querer es poder, aunque pueda costar mucho. Fue a hablar con la muchacha en cuestión y ésta le dijo que era muy joven para entablar ningún tipo de relación con nadie. “Yo lo acepté y lo entendí”. Pilar Cristóbal era el nombre de la joven que años más tarde se convertiría en la esposa de Dionisio. Pero no fue fácil establecer esa conexión definitiva. Pili no habló con Dionisio durante un año y medio. Los muchachos del pueblo bromeaban. Conocían el interés de Gracia pero ante la desafección de Pili comenzaron a circular los rumores y los chascarrillos sobre que la joven quizás aspiraba a un novio de mayor empaque. Esos comentarios, como no podía ser de otra manera, llegaron a oídos de Doña Celerina. “Dionisio, ven un momento por favor”, le espetó un día muy seria la madre al hijo modélico. “Estoy muy dolida contigo. ¿No me dices nada?”. Sin dejar que Dionisio contestara Celerina desenfundó todo lo que llevaba dentro: “No quiero que te desprecie nadie. Esa chica es guapa, de buena familia pero que no se piense que mi hijo se ha criado debajo de un tomillo”. Dionisio, templado, le respondió: “Madre, mire lo que le digo. Yo me casaré con ella”.

Pasó el tiempo y llegó el momento de abandonar el pueblo para cumplir con el servicio militar. Dionisio pudo elegir cuerpo



Dionisio y Pilar paseando por la carretera de Munébrega cuando eran novios

y destino y, como no, eligió Barcelona. Cuando su madre, su tío Perico y su primo Jesús fueron a despedirle al autobús que debía llevarle a la capital catalana, Dionisio observó un detalle que le pareció que podía ser el inicio del deshielo de los problemas que le impedían tener una relación sentimental con la mujer que quería. Él ya estaba montado en el asiento de lo que entonces se llamaba coche de línea y vio pasar por la calle a una Pili cargada con cubas para ir a la fuente. Ella le miró fijamente y se le humedecieron los ojos.

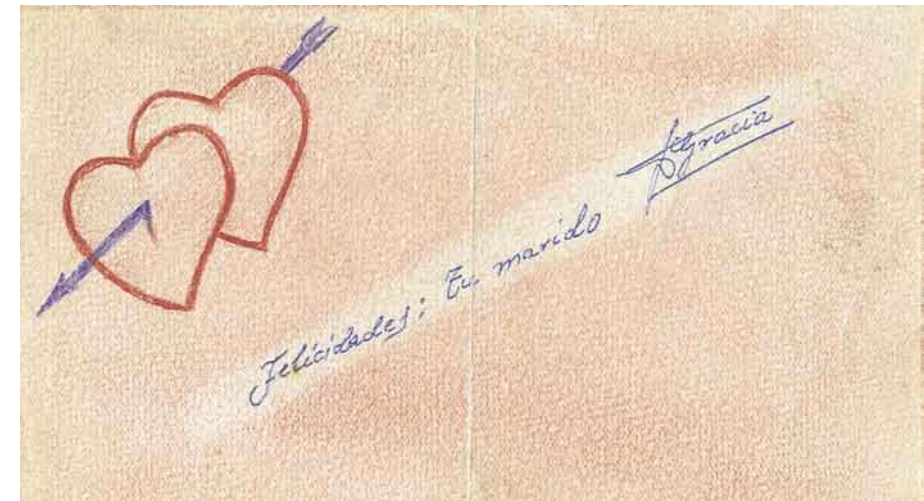
Llegó un permiso, uno especial que le dieron a Dionisio para que pudiera llegar al pueblo a tiempo de vendimiar, y Pili seguía sin saludarle. No obstante, él detectó en su comportamiento un acercamiento. "Recuerdo que fui hacia donde ella lavaba y vi



Su querido tío Perico, con el que compartió tantos momentos

como se aturdía. En ese instante le confesé que seguía pendiente de ella". Parecía un folletín por entregas. Dionisio se licenció de la mili y se quedó a vivir en Barcelona. Había controlado las tierras durante la prestación del servicio militar y la situación económica de la familia ya era mucho mejor. En febrero de 1961, cansado por no hallar una respuesta clara de Pili, Dionisio escribe una carta en la que le asegura a la mujer de sus sueños que perdona todo lo que ha ocurrido, que la quiere con locura y le advierte seriamente de dos cosas: "Si me quieres no me digas que no; si no me quieres, no me digas que sí". No hubo respuesta epistolar pero meses después, en mayo, coincidiendo con las fiestas de Munébrega el sainete entró en la fase del desenlace. Poco antes de que Dionisio

con sus hermanos que vivían en Barcelona acudiese a las fiestas del pueblo, alguien le sopló que su admirada Pili era pretendida por varios muchachos de Munébrega. Eso animó aun más a Dionisio a ver por sus propios ojos como estaba la situación. Los Gracia llegaron al pueblo y Dionisio –que ya empezaba a sacar la cabeza en la gran ciudad- se paseó por Munébrega hecho un pincel, enfundando en una elegante chaqueta de botones dorados. Un primo, también de nombre Dionisio, que se deshace en elogios cuando se trata de definir a Gracia, cogió en un aparte a su primo y le preguntó si todavía estaba interesado en Pili. Él era observador y lo había notado. “Por mucho que hayas oído por ahí, esa chica está por ti”. La información es poder y Dionisio siempre ha sabido manejar esa variable para muchos asuntos de su vida. Pisó el baile y sacó a la pista a una preciosa muchacha. En ese instante, el mundo parecía que se hundía para Pili que acababa de llegar al baile y veía al chico que quería en brazos de otra mujer. El embrollo estaba a punto de resolverse. Dionisio se acercó a Pili y ella le dijo que al día siguiente él fuera a casa de sus padres. A las cinco de la tarde, en la hora bruja del albero, Dionisio se presentó en el domicilio de los suegros y formalizó el noviazgo. La muchacha con la que Dionisio empezó a bailar fue informada con detalle que no es que se tratara de un cambio de chica sino que Pili era algo mucho más especial. Dionisio regresó a Barcelona y en septiembre de 1962, poco más de un año después, regresó al pueblo para casarse con Pili. Ese viaje de vuelta tuvo algo de profético. Fue para casarse con la madre de sus hijos y con la que comparte su vida en la actualidad y lo hizo conduciendo un taxi, luciendo los colores negro y amarillo que a lo largo de su vida se han convertido en su segunda piel.



Tarjeta de felicitación dirigida a su mujer, uno de sus múltiples detalles



Dionisio con sus padrinos, Maruja y Carmelo, el día de su boda en Munébrega



Dionisio y Pilar el día de su boda

EL DESPEGUE



Tras aquella visita fugaz a Barcelona, la llegada de Dionisio a la capital catalana coincidió con la prestación del servicio militar. Aquella era una Barcelona gris, recuperada parcialmente de una dura posguerra, pero con enormes posibilidades para quien decidiera trabajar como un jabato. Corría el año 1959, un año importante para el país ya que se aprobó el plan de estabilización y Franco recibió la visita del presidente de Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower, un detalle que le permitía a España una bocanada de aire fresco después de que las potencias internacionales no desearan tratos con un país que no gozaba de democracia. Dionisio Gracia hizo el campamento militar en Sant Climent de Sescebes y posteriormente cumplió con la patria en Intendencia, justo al lado del mercado del pescado de Barcelona. La mili de Dionisio fue cómoda. Sus dotes para conectar con la gente le sirvieron para obtener un trato especial por parte del capitán Pascual. En realidad, su único cometido era abastecer al cuartel de pan por la mañana y después día libre. Ni guardias, ni imaginarias, ni pérdidas de



Dionisio cumpliendo el servicio militar en Sant Climent de Sescebes.

tiempo ni nada de nada. Dionisio se instaló en casa de su hermano Carmelo, un pisito en el pasaje Julià, por encima de la calle Margarit, en el Poble Sec más genuino. Dionisio tenía a su anhelada Pili en la cabeza pero eso no le distrajo del objetivo por el que tanto había suspirado en el pueblo: triunfar en la gran ciudad. Después de cumplir con el Ejército, Dionisio consiguió un empleo en el colmado Berenguer –entre las calles Gran Vía y Girona- para repartir hasta el mediodía los pedidos que fueran necesarios. Siete pesetas por hora más las propinas era el trato. Ah, y un chusco de pan de regalo que a mediodía, junto a la mortadela que compraba en el mismo colmado, hacía las veces de comida para el recluta Gracia. “A las dos acababa de trabajar, me preparaba el bocadillo y me lo comía tranquilamente en la plaza Tetuán”. Bueno, tranquilamente no sería la expresión justa porque a las cuatro de la tarde entraba a trabajar también como repartidor en Copiadux, una empresa ubicada cerca del colmado Berenguer que se dedicaba a la producción de cintas de máquina de escribir.

Las dotes de persuasión de Dionisio le permitieron que el capitán Pascual autorizara un permiso especial de dos meses (que acabó siendo de dos meses y quince días) para que el recluta pudiera acudir a la vendimia y rentabilizar todo el esfuerzo realizado en el campo. Interrumpió sus trabajos en Barcelona, logró magníficos réditos agrarios, y obsequió al capitán con un vehículo cargado de comida hasta los topes. La vuelta a Barcelona se salpicó de nuevos trabajos, como el que desempeñó en Recambios París, una tienda de recambios de automóvil en las calles París y Villarroel. Dionisio tenía que repartir y para ello, como no tenía carnet de conducir, le entregaron una bicicleta con motor. “¿Te atreves?”, le preguntó el propietario. Quien dijo miedo, debió pensar Dionisio. “Claro, claro”. Esa bicicleta motorizada no fue nunca montada por él. “Iba a hacer los encargos con la mercancía

y la bicicleta pero en lugar de llevarla iba andando con ella por la calle. Me hubiera matado porque en el pueblo no había ido en mi vida ni en una bicicleta convencional”. Durante su estancia en ese empleo, y pese a la oposición que tenía de dos hermanos que trabajaban en el negocio, se sacó el carnet de conducir de segunda en un plis plas.

Llegó al fin el momento de licenciarse en el servicio militar. Dionisio había cambiado de domicilio de hermano y dejó a Carmelo para instalarse con Ángel, que acababa de casarse y por tanto ya no vivía realquilado. El nuevo domicilio de Gracia fue la calle Boters. Sin la obligación de acudir al cuartel a diario, las posibilidades de buscar un empleo más estable se abrían de par en par. Otro hermano, Blas, trabajaba de camarero para Don Antonio Muntadas Prim, Conde de Reus, en la vivienda que éste tenía en el número 4 de la calle Trafalgar. Los buenos oficios de Blas despertaron la curiosidad del conde y, tras realizarle un examen a Dionisio, ocupó un puesto de ordenanza en la Caja de Previsión y Socorro, una entidad aseguradora de una importancia notable en la ciudad. El esfuerzo empezaba a tomar forma pero la montaña rusa del sacrificio en la capital no había hecho más que empezar. Traje azul marino y a mediados de agosto empezó a desempeñar su empleo de ordenanza. Trabajaba de ocho a tres y por esa tarea percibía 1.125 pesetas mensuales. Comía como podía y a las cuatro de la tarde empezaba una jornada de cuatro horas como representante de bisagras y de cestas de mimbre. Ferreterías y pastelerías eran sus objetivos. La ilusión de incrementar sus ganancias le insuflaba carburante a sus piernas. Todas las rutas las hacía a pie. “Debí caminar mucho porque cada mes rompía un par de zapatos”. El afán de superación de Dionisio no finalizaba con la jornada laboral a los ocho de la tarde. A esa hora acudía raudo y veloz al piso de su hermano Ángel para asearse y lanzarse de nuevo al mundo de los

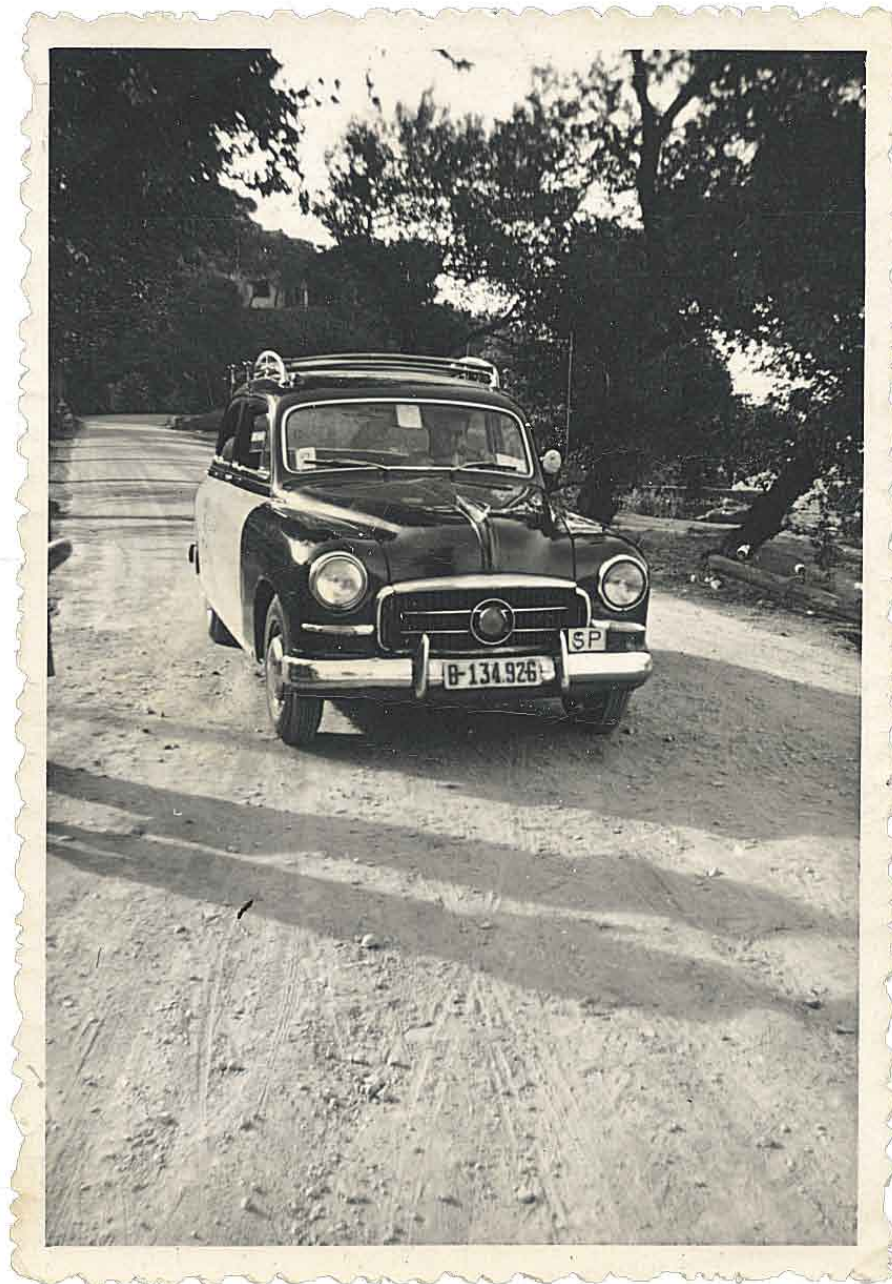
estudios. Él dejó la escuela a los once años pero era consciente que si quería ser alguien en la vida tenía que aplicarse más en las aulas. Sus sesiones de formación empezaban en la escuela del seguro, un centro docente de la calle Portaferrixa, y a partir de las diez de la noche un profesor particular le impartía matemáticas y cálculo. “Cuando acababa a las once iba hacia casa y todavía esperaba a mi hermano Ángel que llegaba con el taxi para ayudarlo a lavar el coche”. Las tentaciones de Barcelona, ciudad portuaria y con la diversión a flor de piel, no espolvorearon a Dionisio. “Yo no quería desviarme de mi cometido y además amaba a Pili. Opté por el sacrificio total”. Esa actividad laboral se realizaba de lunes a sábado. ¿Y el domingo? Ese alejamiento de los caprichos lo remataba Dionisio haciendo de vigilante en un aparcamiento durante toda la jornada dominical.



Dionisio trabajando en Caja de Previsión y Socorro

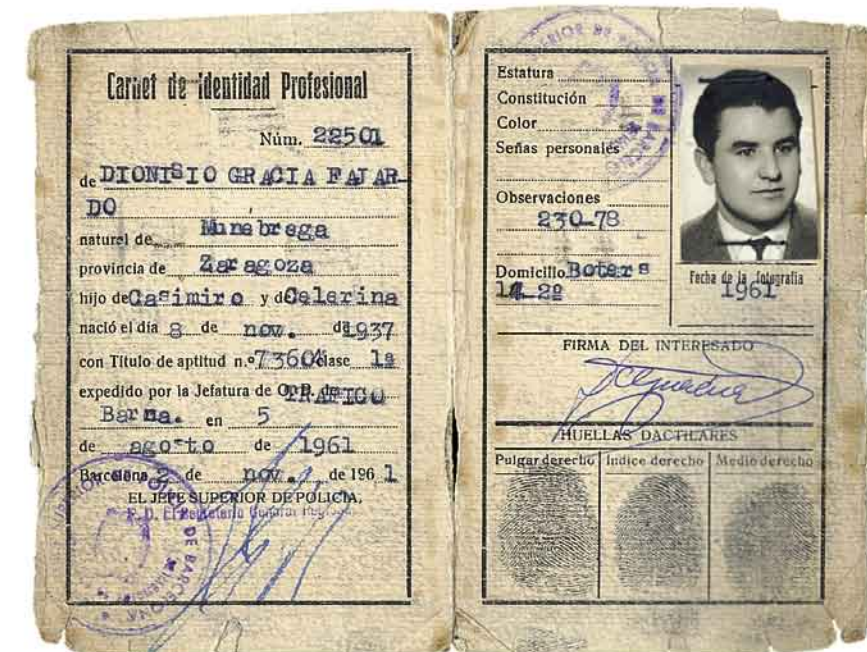
A los nueve meses de trabajar como ordenanza en la Caja de Previsión y Socorro, Dionisio fue ascendido a auxiliar de seguros. “Sólo pensaba en aprender y le pedí encarecidamente al Conde de Reus que me fuera cambiando de secciones para adquirir más conocimientos en todas las ramas del seguro”. El nivel de productividad de aquel empleado iba por las nubes. Se sacó además el carnet de primera para poder conducir taxis. “Hasta ese momento no había pensado nunca en hacer de taxista pero veía a mi hermano y detecté que era un sector con el que se podía ganar dinero”. El secreto era no descuidar nada, mantener todas las opciones laborales que se le presentaban y aprovecharlas. Se diría que Dionisio había iniciado una carrera contrarreloj apasionada, sustentada exclusivamente por su valía pero también por su extraordinaria actitud ante la vida. Al poco tiempo, el apoderado de Producciones de la compañía aseguradora le dijo a Antonio Muntadas que ese muchacho que empezó por la recomendación de un hermano trabajaba como dos empleados. El Conde de Reus no vaciló y lo nombró oficial.

Los seguros le dieron dinero y conocimientos pero el gusanillo del taxi ya había sido inoculado en su mente y, de hecho, empezó a realizar sus pinitos como dependiente ocasional al servicio del propietario de una licencia. Uno de los factores clave para que Dionisio fuera apostando cada vez más por el mundo del taxi tenía nombre y apellidos: Santiago Joaniquet. Este personaje –abogado de la cooperativa del taxi, de la de viviendas y jefe de abogados de la asociación vertical- era un letrado influyente y brillante. Entre Joaniquet y Gracia surgió una especie de flechazo profesional y personal. Uno detectaba en el joven un futuro prometedor y Dionisio veía en Joaniquet la figura de alguien preparado, inteligente, con quien además compartir inquietudes personales. Trabaron una amistad intensa que les convirtió en excelentes



Dionisio, con sus primeros vehículos, en sus inicios como taxista

amigos y que, al cabo de los años, dicha relación se ha mantenido con Santiago Joaniquet hijo. Dionisio recuerda con extraordinario cariño como en multitud de ocasiones cuando ambos acababan su jornada laboral quedaban por la noche, daban un paseo y repasaban asuntos de actualidad. “Los dos íbamos muy cansados pero nos encantaba departir. Además, en mi caso, hablar con él era una fuente de aprendizaje constante”, recuerda Gracia. Cosas parecidas debió sentir Joaniquet que no dejaba de aleccionar a ese joven talentoso con ganas de comerse el mundo. El letrado trataba de mostrarle el camino y el ritmo de actuación necesario para cada cosa, neutralizando las prisas excesivas. Sentencias como la siguiente formaron parte del adiestramiento de Dionisio: “Ten paciencia, no corras. Eres la manzana que está madurando en el árbol y un buen día la cogeremos y, sin ningún esfuerzo, la tendremos ya en la mano”.



Su primer carnet de taxista

Tal fue la relación de ambos que Dionisio siguió haciendo pinitos con los taxis. Aquel joven que se dejó las lumbares en las viñas de Munébrega tenía la posibilidad, por primera vez en su vida, de iniciar un camino como empresario. Los seguros le seguían ocupando las mañanas y las representaciones un rato de la tarde. Pero a partir de las seis hasta las dos de la mañana agarraba el volante de su vehículo negro y amarillo y se lanzaba a las calles de la ciudad. El cansancio no tenía cabida. El taxi lo conducía un conductor contratado de las cinco de la mañana a las seis de la tarde y luego Dionisio tomaba el relevo. La familia Gracia ya había crecido. Trinidad –Trini- fue la primera en llegar y los planes eran que los Gracia fueran todavía más. Su ascenso en el sector fue vertiginoso. En 1965 adquiere su segundo taxi y un año más tarde llega el tercero.



Dionisio circulando en su taxi por Barcelona, orgulloso de emprender esta profesión

“Había llegado el momento de que tomara una decisión que no podía postergarse durante más tiempo”, recuerda Dionisio. Tuvo una conversación con el Conde de Reus, al que le debía tanto, y le anunció que su voluntad era abandonar la Caja de Previsión y Socorro. Él era feliz con los seguros pero ya se había involucrado decididamente con el sector del taxi. Tenía una pequeña flota de tres vehículos y Antonio Muntadas escuchó de boca de Dionisio un planteamiento que entendió a la perfección: “Don Antonio. Yo quiero ser empresario”. El conde de Reus le animó a que no se desvinculara definitivamente del mundo del seguro y le propuso que aunque no fuera empleado que siguiera como agente, algo que todavía explota y luce en el emplazamiento del STAB, el sindicato del taxi que regenta en la actualidad en la calle La Jota de Barcelona. Decidido a priorizar su carrera en el taxi, aparcó también el extra que le suponían las representaciones y compró el cuarto vehículo. La licencia y el automóvil le costaron ya medio millón de pesetas. Las cosas marchaban y se animó con el quinto taxi. Él conducía un vehículo y reparaba toda su flota. A base de horas y de iniciativa, Dionisio quiso arriesgar aún más y compró la sexta licencia. A esas alturas, Gracia acababa de tener a su tercer hijo –después de Trini llegó Conchita y por último Dioni- pero él quería más. El volante quemaba sus horas pero no abandonó la formación y estudió Cooperación, “los conocimientos que necesitaba para fundar una cooperativa y prosperar”.

LA HORA DE LA VERDAD



Con su flota de taxis y exento de deudas a terceros, Dionisio circulaba por la vida con el libre puesto, una luz verde que refulgía satisfacción por el rendimiento de los esfuerzos realizados hasta la fecha. Pero las mentes inquietas siguen activas y tienen difícil asentamiento en el aterciopelado mundo de la comodidad. Quizá por ello, cuando Antonio Pinín e Isidro Fuentes entran en contacto con Dionisio Gracia para que participe como consejero en la Mutua Barcelona del Taxi, éste acepta el reto con la misma diligencia que el toro bravo porfía con el caballo en el tercio de varas. La oferta amplió las perspectivas profesionales de Gracia ya que, en primer lugar, se trataba de poner encima de la mesa muchos de los conocimientos que había adquirido como agente de seguros con la particularidad de aplicar todo ese potencial al mundo del taxi. A él le preocupaba cómo conseguir ventajas aseguradoras para su pequeña flota. ¿Por qué no podía extender esa inquietud para el resto de taxistas? La Mutua todavía no había sido legalizada pero en su gestión se habían producido determinados comportamientos

irregulares por parte de un director de seguros y Dionisio tenía ahí la primera oportunidad para iniciar su andadura como hombre fuerte del taxi. Entre otras cosas, había finalizado ya los estudios que cursaba sobre cooperación gerencial, una especie de master aplicado a la gestión empresarial de las cooperativas. Para conseguir el título tuvo, de nuevo, que robarle horas al sueño y a las pocas horas de ocio que pasaba con la familia. No era extraño que comidas de domingo con los Gracia, algunos hermanos y amigos en algún pinar cercano a Barcelona se desarrollasen festivamente, con los hijos de todos ellos golpeando un balón o saltando a la cuerda, y con Dionisio sentado en el coche y devorando páginas de estudio.

“Pinín y Fuentes no mostraron mucho interés en la Mutua y, además, decidieron montar un almacén de recambios sin tener en cuenta mi opinión”. Dionisio empezó a ver las orejas al



Dionisio en su primer despacho de calle La Jota 90

lobo nada más empezar porque paralelamente se organizó la cooperativa –que tenía que servir recambios a los taxistas- y la pervivencia de la misma estaba pensada en base a los contactos y amistades del propio Dionisio Gracia, cuando en realidad quienes la manejaban eran Pinín y Fuentes. Gracia empezaba a sorber los tragos más amargos que hasta la fecha le había tocado vivir. Ya no se trataba de arrimar el hombro como había hecho siempre si no que además tenía que ir con mil ojos para evitar caer en problemas legales. La Cooperativa se hizo oficial en 1970 y Dionisio, pese a los problemas, siguió confiando en Pinín. Aceptó la presidencia, aunque la entidad acumulaba deudas superiores a los 14 millones de pesetas, porque tenía fe en que los recursos de Antonio Pinín le ayudarían a salvar la nave. Entre los dirigentes figuraba el referido Pinín, Fuentes y Castelo. Las diferencias entre ellos se agudizaron hasta el punto que el equipo se rompió. Gracia, siempre observador y cauto, siguió secundando a Pinín por coherencia y eso le llevó a asumir, además de la presidencia, la dirección general de la Mutua. Ese paso fue el desencadenante de una de las peores etapas que le ha tocado pasar en la vida profesional a Dionisio. Al bucear en los entresijos de la Mutua y en la manera de hacer de los directivos, descubre que la gestión de la entidad esconde graves irregularidades. Dionisio siempre ha exhibido un recto compromiso con la legalidad. En realidad, debería cambiar de carácter para asumir una acción no ajustada a la norma y los roces con Pinín se incrementaban día a día. “Yo no quise ser cómplice de actos que no eran ni éticos ni dignos”, recuerda ahora Dionisio con la tranquilidad que da el inexorable paso del tiempo pero sin olvidar los sinsabores del momento.

El enfrentamiento entre Pinín y Gracia era ya absoluto y la manera de oficializar el divorcio fue separando sus caminos. El primero se quedó con la Mutua y los activos que tenía y Dionisio

se la jugó con la cooperativa. Él vio que tenía futuro pero estaba en clara bancarrota. Catorce millones de pesetas de deuda, múltiples avales bancarios, con socios que no deseaban aportar más dinero para tratar de salvar la cooperativa. El escenario era pésimo pero también era una oportunidad de oro para alguien que ardía en deseos de poner en práctica lo que había aprendido, los contactos que había realizado y, por encima de todo, con un estilo de hacer negocios que respondía más a la palabra del apretón de manos que a las cláusulas trampas de los contratos inacabables. Tratar de sacar adelante la que sería cooperativa barcelonesa del taxi era un túnel sin luz pero al menos Dionisio iba a competir empresarialmente, en lugar de seguir sufriendo vejaciones personales. “Se me hizo la vida imposible. Llegué incluso a recibir amenazas y me vi obligado a pedir ayuda a una gran amistad que tenía: el general Vidal”. Este militar –que caló en la sociedad civil catalana- siempre mostró una especial sensibilidad por Gracia. Veía en él a un joven emprendedor, con capacidad para asumir retos importantes en la vida asociativa de la ciudad y del país. “Era un hombre extraordinario. Aún recuerdo sus palabras, cuando al tratar de realizar una metáfora sobre mi comportamiento en la vida me decía que tu siempre tendrás un buen jardín porque riegas muy bien las flores”. Vidal tomó cartas en el asunto pero no pudo evitar que el buen nombre de Dionisio se intentase manchar en muchos centros de interés para este empresario aragonés. Al entorno de Gracia empezaron a llegar cartas aduciendo que era un estafador. La campaña de difamación se extendió incluso hasta Munébrega. Aquel pueblo que había visto marchar a un joven labrador y que años más tarde recibía a un personaje emprendedor y de éxito no daba crédito a lo que de Gracia se decía. La familia de Dionisio le hizo llegar todos esos comentarios pero él ni perdió los nervios ni desfalleció. Diríase que el batacazo moral le insufló más energía si cabe para afrontar

un reto en su vida que está dibujado en su mente en mayúsculas y que gracias a él, y a su saber hacer, se convirtió en un hombre afortunado.

La primera medida que debía tomar Dionisio para salvar la cooperativa era liberar a los avalistas y reunir a los acreedores. Realizó ambas cosas pero la situación de la entidad requería no sólo buenas intenciones, coraje y pundonor profesional sino también un colchón donde acomodarse. La pieza cuadrilonga sobre la que se cimentó la recuperación fue el patrimonio personal de Dionisio. Vendió dos taxis y un piso y avaló con otras propiedades el posible desenlace fatal de la misión si sus oficios hubiesen pinchado en hueso. “Señores –dijo a los acreedores y avalistas- moralmente no les debo nada pero legalmente sí. Así que no se preocupen. Todos van a cobrar. A partir de mañana recibiré a diez y así sucesivamente”. Quienes se tiraban al cuello de la cooperativa vieron ante sí a una persona con agallas, con carácter y con la honestidad necesaria para aguantar el tipo y no echar a correr. Lo fácil, que duda cabe, era convertirse en un velocista olímpico pero Dionisio no se estaba jugando sólo dinero, tenía encima de la mesa su proyección profesional, su entereza gestora y su satisfacción más íntima por la que había segado, arado, sarmentado y sudado en el campo durante su infancia y adolescencia: triunfar. Todo eso estaba sobre el tapete verde. Se trataba de una partida de naipes en la que ante el menor titubeo el adversario te despluma. Tranquilizó a los miembros de la nueva junta de la cooperativa –les liberó de firmar documentos y, por tanto, de responder ante nada- y él se hizo por tanto con el control absoluto de la entidad. Empezó a pagar y los proveedores, desconcertados incluso por la manera de hacer de ese joven que cuando miraba a los ojos irradiaba confianza, y éstos no le cortaron el suministro. Esa era la clave para volver a empezar y gestionar

con eficacia lo que no se había hecho correctamente hasta ese instante. “Cada mes pagaba una parte y me cogieron tal afecto algunos proveedores que incluso quisieron perdonarme parte de la deuda. Yo siempre me negué”.

El vía crucis tuvo tres años de máxima tensión. Durante ese tiempo, Dionisio no cobró ni una peseta de la cooperativa. Ni se asignó un salario ni la utilizó para dar empleo a sus familiares. Los sábados y domingos por la tarde agarraba el volante de dos de sus taxis y seguía haciendo carreras, pues era de lo único que en ese momento podía vivir hasta que se hubiesen liquidado todas las deudas. Sus ingresos eran buenos pero está claro que desde la lógica de un inversor el plan que impulsó Dionisio Gracia no era el más correcto. En lugar de vender dos taxis y un piso para fijar parches en la depauperada situación económica de la cooperativa, esas rentas hubieran rendido extraordinariamente bien colocadas en determinados depósitos u operaciones con buenos tipos de interés. En cambio, ese dinero no gozaba del corolario de los intereses y además implicaba una carga de trabajo al mentor del negocio que “si se hubiese tenido que pagar a un gerente externo para llevar adelante el saneamiento de la cooperativa hubiese costado un ojo de la cara que la entidad no podía asumir”.

Barcelona y España entera vivían una convulsión social notable. El tardofranquismo vive sus últimos coletazos y está en ciernes una transición que, más allá de la política, iba a representar un profundo cambio social. Pero el momento era delicado. La crisis del petróleo azotaba a todos los países y la sociedad española no fue una excepción. La posición internacional de España no generaba demasiado respeto. Se perdía el Sáhara español debido a la ventajista intervención del gobierno marroquí que

lanzó hacia el territorio saharauí a miles de ciudadanos en la denominada Marcha verde y en la calle se perdía la batalla de una economía que en los primeros años de democracia tenía que castigar con dureza a los bolsillos del país. Pese a la agitación y al momento de cambios que se proyectaba sobre todos los sectores de actividad, el túnel lúgubre para Dionisio Gracia empezó a perfilar un haz de luz en el horizonte. Los acreedores de la cooperativa dejaron de serlo y el negocio mantenía una trayectoria expansiva que se plasmó en la apertura de diversos locales, entre ellos el de la calle Jota 81, sede en la actualidad del STAB, el sindicato que nació en 1977 y que recogió el testigo de la cooperativa barcelonesa del taxi, aunque ésta perduró hasta 1994.

LA TRANSICIÓN



La representación de los intereses de los taxistas, llevar la voz cantante en muchos de los aspectos que rodeaban la vida de aquellos conductores de negro y amarillo, siempre ilusionó a Dionisio Gracia. Los avatares para salvar la cooperativa de consumo, pese a que él tenía la vida suficientemente resuelta con su pequeña flota de vehículos, fue su primera gran prueba de fuego en el sector. Quienes le conocían bien sabían que esa actitud no era nada sorprendente. Una vez en una asamblea de taxistas en pleno franquismo –en 1963– tomó la palabra con ese estilo suyo tan personal, manejando el verbo con ampulosidad para acabar lanzando tres dardos sin que nadie pudiera sentirse ofendido. Él era un taxista ocasional en la época, ya que su primer empleo era la Caja de Previsión y Socorro pero despertó el interés de muchos colegas. “Sólo sé que al acabar mi intervención recibí un remolino de felicitaciones”, recuerda Gracia en la intervención que probablemente abrió la veda de su gusanillo como representante público.

TAXISTA
ESTE ES TU CANDIDATO



DIONISIO GRACIA

Dionisio en sus inicios en el mundo del taxi como representante sindical

Pasaron los años, se produjeron las luchas y los sinsabores para sacar a flote aquella cooperativa, y se entremezclaron también otras necesidades del sector del taxi con la aparición de nuevos problemas. Santiago Joaniquet, hombre del Derecho, valedor y amigo de Dionisio Gracia, escribe una misiva al general Vidal –amigo común de ambos- con la intención de que aquel joven pudiera estar llamado para empresas todavía más ambiciosas. Ya antes, el propio Joaniquet, Vidal e incluso el factotum del sindicalismo vertical de los transportes, Tormo Magrans, habían planeado que Gracia tuviese un cargo de elevada responsabilidad. La operación se frustró porque un colaborador directo de Tormo, Rafael Solano, peleó por el puesto y consiguió finalmente convertirse en presidente de la Cooperativa de la Industria del Taxi (CIT). “Yo me disgusté, es normal, pero pensé que era joven. Que ya llegaría mi turno”. El duelo entre ambos no era personal. Dionisio –que ya había tomado el mando de la cooperativa de recambios- llevó la batalla al terreno de la profesionalidad. Gracia, amén de intentar reducir las deudas y darle la vuelta a la situación como si se tratase de un calcetín, promovía con su afán comercial todo tipo de nervios en la sede del CIT, en la calle Berlín de Barcelona. “Varios miembros de la junta le decían a Solano que se aliara conmigo. Él daba síntomas de no poder sacar la cooperativa adelante y yo sólo tenía ganas de comerme el mundo y de demostrar que valía para representar a los taxistas”. La situación propició que tanto Solano como Gracia hablasen de planes de fusión. “Yo llegué a ofrecerle la tienda de la cooperativa y la de la calle la Jota. Establecimos una especie de preacuerdo pero Solano se asustó”. Julián González Bolsico, ex agente de la Guardia Civil, era colaborador de Rafael Solano y éste “un día se le confesó: le dijo que estaba perdido”, recuerda Dionisio. González Bolsico conocía perfectamente a Gracia porque era vecino de escalera. “Estás perdido porque

quieres”, le espetó a Solano. “Tu solución es Gracia. Le conozco a él y a su familia y tengo que decirte que es un monstruo. Si lo colocas a él de responsable al instante tendrás cuatro camiones con material”. La reflexión asustó a Solano de tal manera que “dio un respingo y no pudo menos que exclamar: ‘si hago eso me quitará el sitio’”, rememora Dionisio, sentado en el sillón de su despacho, con los ojos humedecidos por la nostalgia de unas batallas que sirvieron para cimentar las bases de lo que años más tarde debía convertirse en un sector del taxi más moderno, más profesional.

Llegó la transición y la zozobra de la CIT era el plato de cada día en la actualidad del taxi. Solano acabó cediendo ante los opositores de José María Tormo Magrans y quienes le sucedieron “no supieron tampoco dar con la fórmula para que la entidad tirase adelante. Algunos de ellos no sabían ni hacer funcionar aquellos embrionarios ordenadores”, señala Gracia quien, pese a que ya lideraba la cooperativa del consumo, aceptó formar parte de la junta consultiva de la CIT. Pese a su deseo de echar una mano la suerte de la entidad de la calle Berlín estaba sentenciada. Los coletazos del último equipo directivo fueron la antesala de la quiebra de la cooperativa industrial del taxi y su desaparición años más tarde.

El momento que se vivía en la calle era convulso. Lo era políticamente (la eclosión de los partidos democráticos, la adaptación a un nuevo estilo de vida), lo era económicamente (el país y sus empresas, amén de cambiar, tenían que hacer frente a las graves consecuencias de la crisis de los hidrocarburos) y, por supuesto, lo era entre los ciudadanos de a pie. Frente a la ilusión democrática se levantaban los nubarrones de la inseguridad por llegar a final de mes, y por descubrir cual iba a ser el horizonte que

le tocaría vivir a la sociedad camino de los también ajetreados años 80. En el mundo del taxi la turbulencia socio-económica también caló de lleno. La CIT seguía ostentando un papel de representación del sector, cada vez más en entredicho, pero otras organizaciones de corte progresista se estaban gestando ya desde los primeros años 70. Es el caso del STAC, sindicato liderado por Marcelino Barriandos primero y después por Miguel Tomás, el dirigente coetáneo de Dionisio Gracia y que junto a él es la referencia tradicional del taxi en la actualidad. La transición y la zozobra de la CIT provocó un nuevo modelo de organización de un sector que, ya de por sí, ha tendido siempre por su configuración autónoma al reino de taifas. Este nuevo mapa de orden profesional alumbró la gestación en Barcelona de numerosos sindicatos que tuvieron la misión de cortar el bacalao en el sector en un momento muy delicado. La crisis del petróleo sacudió al mundo en 1973 y siguió atizándole durante un decenio. Los efectos sobre los carburantes, la tensión social en la España desde 1974 y la pérdida de poder de las estructuras de representación del taxi contribuirían a que el sector se organizase según los cánones que iba a permitir la democracia. De todos modos, un efecto importante para dar un paso adelante en la organización fue la crítica que se produjo desde dentro y fuera del mundo del taxi. Dionisio Gracia, que tenía un gran predicamento entre los taxistas, deseaba que la CIT no se hundiera pero pese a ello se atrevió a denunciar públicamente aspectos que no funcionaban en la Cooperativa de la calle Berlín. Se trataba de irregularidades que, además de generar una mala imagen pública del sector, atormentaba y perjudicaba a muchos taxistas de base, aquellos que tenían que sudar el jornal en largas y pesadas jornadas agarrando los volantes de los robustos 1400 y 1500, vehículos de un peso inconmensurable guiados por la única dirección asistida que existía en la época: los bíceps. “Estamos dispuestos a que no se siga jugando con nuestros intereses” fue

el titular que publicó la Solidaridad Nacional el 17 de julio de 1975. Gracia había enviado una exhaustiva circular a todos los taxistas de Barcelona y ese rotativo resumió los aspectos más esenciales de la misiva. Entre los aspectos denunciados destacaba el agujero que se había detectado en la CIT –800.000 pesetas de la época- por las extrañas prácticas en la comercialización del suministro de butano que necesitaban los taxistas, la elevada cantidad que percibían en emolumentos y dietas “los políticos que representaban al taxi”, el corte del servicio del radioteléfono –con grandes dudas sobre adónde había acudido a parar el dinero de los socios de dicho servicio-, y, por supuesto, el cambalache que se organizó en la Cooperativa Industrial del Taxi por el pago de los seguros sociales. El estilo de Dionisio Gracia nunca se refugió, y así sigue, en el aspaviento por encima de la negociación, en el exabrupto como arma dialéctica. Pero la gravedad de los hechos y, quizá también, la ausencia de una interlocución responsable le llevó a desarrollar un ataque frontal. El sector ya no resistía más. Los taxistas descubrieron que la CIT había dejado de abonar los seguros sociales de los asociados. Gracia puso el dedo en la llaga y en la nota que publicó Solidaridad Nacional él recordaba que “la junta rectora dispuso para otras finalidades un depósito efectivo metálico que nosotros le habíamos confiado para algo tan sagrado como es el pago de los seguros sociales”. Dionisio se preguntaba qué necesidades pudieron resultar tan perentorias para la CIT como para quebrantar el depósito y añadía: “¿Quién cargará con el mochuelo del 20 por ciento de recargo para satisfacer y regularizar las cuotas? La respuesta es obvia: nosotros, los asociados”.

Estos graves problemas de gestión eran el reflejo de un elevado grado de desorganización que, sin duda, se traslada también al servicio que reciben los ciudadanos. La Vanguardia publicó el 8 de

agosto de 1975 una información destacada –“Un servicio público que no funciona”- en la que lanzaba duras críticas a la cúpula dirigente del taxi por los efectos nocivos que ejercía en el trabajo que luego sufrían los ciudadanos. “Si existe algún servicio que con su comportamiento, quizá sería mejor decir con su modo de no servir, pone en evidencia a cada paso una total incapacidad, por decirlo con cierto eufemismo, de sus dirigentes, es el taxi. No es posible encontrar mayor anarquía. Nadie sabe, cuando sube a un amarillo, si lo encuentra, qué le costará la carrera. Si es de noche, si es festivo, si no lo es, si hay feria, si le va el taxímetro, si no le va...Dada la incapacidad de los directivos del gremio taxista por dejar constancia de esta disciplina cívica y de ética comercial, quizás es hora de pensar que el taxi debe regirse por el mismo principio que el de betes i fils: un permiso de apertura de establecimiento, vencer a la competencia y sobre todo servir a la ciudad cumpliendo con civismo”. El clima social como reflejaba este artículo era tenso y eso respondía a los problemas internos que vivía el sector.

Con esa situación, en 1977 –el año en el que aparece el grueso de sindicatos- la presión que reciben los gerifaltes de la industria del taxi al exigírseles las cuentas de la Cooperativa de la calle Berlín desde 1972 provoca una huelga importante en el sector. La patronal establece el conflicto para conseguir un aumento de tarifas, amén de desviar parte de la atención a la que se ve sujeta por la presión de determinadas organizaciones sindicales. La huelga se inicia el 1 de junio. El STAC, CC.OO., UGT y la CNT se oponen al paro porque el incremento de las tarifas, de ser necesario, podía obtenerse por otra vía. Las diferencias entre ambos bandos era ostensible y el conflicto tenía visos de enquistarse pero al final se prolongó sólo durante ocho días, ocho jornadas que afectaron gravemente al servicio ciudadano. Dionisio Gracia tenía una patata caliente

encima de la mesa. Otra más, de las que ha tenido que solventar a lo largo de su carrera. Él se había significado decididamente en la búsqueda de responsabilidades de la cúpula del taxi, incluso antes de que muchos de los representantes sindicales de la izquierda estuvieran en condiciones de hablar. Pero en cambio él procedía del sindicalismo vertical y del cooperativismo y estaba ideológicamente alejado de las tesis que enarbolaba Miguel Tomás al frente del STAC, un sindicato dominado por la esencia del Partido Comunista. En ese instante, Gracia adoptó la postura de jugar entre líneas, una de sus principales habilidades, para conseguir lo que quería. “Nunca en mi vida he convocado una huelga. Siempre he contribuido a eliminarlas pero jamás las he montado”. Algunos dirigentes empresariales coetáneos de Dionisio eran los que estaban azuzando el conflicto para obtener mayores ingresos con las tarifas a costa de dejar huérfano el servicio público en las calles de Barcelona. La Corporación Metropolitana estaba echando sus primeros pasos y las denuncias inundaban los despachos de los representantes de la administración. El conflicto crecía en tensión día a día hasta que se produce la asamblea definitiva en el Palacio de los Deportes de la calle Lleida. Gracia tuvo ahí un papel decisivo, y eso que todavía no había fundado el Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB). “Había 4.000 taxistas en el recinto y los ánimos estaban muy caldeados, en una y otra dirección. Yo me eché el conflicto a mis espaldas y empecé a realizar una tesis de pedagogía cuyo mensaje definitivo era el de poner a los taxistas a trabajar de nuevo”. El acto tuvo de todo, incluso sillas volando por las cabezas de los taxistas, pero al final Gracia se salió con la suya, como casi siempre, y se desconvocó la huelga.

En realidad, los efectos lesivos para la economía doméstica de los taxistas que provocaba la huelga –los días sin ingresar-

eran mucho mayores que el deseo del aumento de tarifas. La animadversión de Dionisio Gracia a las huelgas tiene su origen en el limitado efecto que tienen para mejorar las cosas. Al contrario, en el fondo hacen perder dinero a quien más lo necesita. “Yo me he enfrentado a cuatro grandes huelgas y siempre he logrado reconducir la situación”. Las palabras y la gestión correcta pueden ser muchas veces más efectivas que las medidas de fuerza y con ese espíritu Gracia logró que la convivencia entre el progresismo emergente y los representantes del Régimen pudieran participar de momento en el mismo sector sin que éste se resintiera. “Los taxistas aún en momentos de crisis tienen capacidad para salir adelante”, recuerda Gracia repasando mentalmente el archivo de los momentos delicados que ha tenido que pasar al frente de la representación del sector. “Me acuerdo perfectamente de una carta que me mandó hablando de este tema Luciano Ortega, que fue jefe de la representación cooperativa mucho tiempo desde mediados de los años 40, y en la que me explicaba que cuando hay crisis se nota en la prostitución y en los bares pero el taxi resiste”. Gracia siempre ha tenido claro que un conductor si está en la calle tiene capacidad para resistir mejor que si se queda protestando. En una entrevista publicada en La Vanguardia años más tarde, en diciembre de 1993, el periodista Jordi Juan –que en la actualidad es director adjunto del rotativo– le preguntaba a Gracia si realmente el sector estaba tan mal en ese instante como muchos decían. Dionisio, que tenía 56 años en ese momento, fue sincero al responderle que “si tuviera que hacerle una confesión honrada, le diría que estos momentos no son de los más malos que ha padecido el taxi. Hay que hacer muchas horas, tener mucha paciencia pero al final la hoja se lleva cada día a casa ¿Me entiende? Nosotros cobramos al contado, y mejor o peor, la mujer podrá ir al mercado a la mañana siguiente a comprar comida”.



Carnet del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona de Pilar y Dionisio, con motivo de su fundación

La lucha

Efectivamente, la situación en los años 90, pese a la crisis, no parecía peor que la turbulencia que tuvo que pasarse durante la transición y los años 80. En Barcelona, a diferencia de lo que ocurre en otras capitales españolas importantes, el desmembramiento de la representación de los taxistas con el fin del sindicalismo vertical se traduce en una notable atomización. Entre sindicatos y asociaciones que pretenden representar a la totalidad de taxistas aparecen hasta 18 entidades. En cambio, en otras ciudades apenas aparecen un par o tres de siglas lo que facilitaba la puesta en común de los temas que tratar. La politización de muchas de estas entidades alteró en Barcelona, a partir de la transición, el clima de negociación para hallar soluciones más rápidas a los problemas del taxi y de la ciudad. Pero pese a las dificultades de negociación –entenderse entre 18 y luego con la administración era una proeza– el sector tenía que afrontar un hecho que iba a marcar la lucha durante muchos años. El nuevo mapa de representación sindical, y el protagonismo creciente de algunas organizaciones de izquierda, pusieron encima de la mesa la necesidad de resolver el arriendo de las licencias. Muchos propietarios arrendaban los permisos que les daba derecho a explotar sus taxis y esa situación incomodaba a las entidades, como el STAC, de Miguel Tomás, que defendían la opción de un conductor, una licencia. Para evitar la contestación social y dar salida a estas reivindicaciones, la administración escucha a los sectores más dominados por la izquierda del mundo del taxi y decide conceder 1.792 nuevas licencias en Barcelona, con lo que la cifra global de títulos se elevó hasta los 8.000. Esa situación desespera a Gracia. Él vio desde el primer momento que la proliferación de licencias podía contentar

a una parte del sector, albergar expectativas de negocio a los afortunados que lograban un título pero que, a la larga, toda esa estrategia de rellenar la calle con más taxis era pan para hoy, hambre para mañana. El tiempo y las necesidades de los taxistas le darían la razón, puesto que la administración y el sector se vieron en la obligación de articular años más tarde un plan de viabilidad que sacara licencias de la calle para que el servicio funcionara correctamente y los profesionales del volante tuvieran un margen de negocio adecuado para poder mantener su profesión. En la lucha por dar licencias a quien conducía existía el riesgo evidente de despojar de licencias a quien las poseía y las tenía arrendadas. El proceso continuó y el incremento de permisos administrativos creció con otra decisión polémica dentro del sector: las 200 P. Se trataba de un nuevo incremento de títulos otorgados a modo provisional –de ahí lo de la nomenclatura con una P– con el objetivo de que las disfrutaran quienes las recibieron pero sin poder transmitirlos. Gracia mantuvo su oposición a la medida al igual que se puso en contra del reglamento nacional del taxi que vio la luz en 1979. Este reglamento –la normativa estatal que daba una nueva cobertura legal al sector– ponía negro sobre blanco las tesis de Miguel Tomás, el líder del STAC, que en ese momento pretendía modificar el mapa de propiedades del taxi para que se beneficiaran parte del colectivo de conductores que hasta entonces eran meros empleados. En muy poco tiempo, el sector tiene 2.000 nuevas licencias. No se les quita a los propietarios pero se crea ese volumen de nuevos permisos administrativos, lo que genera un mal sabor de boca en el mundo del taxi, salvo entre los beneficiados. El nuevo reglamento lo aprueba el entonces ministro del Interior Rodolfo Martín Villa y lo hace según las ideas del padre de dicho reglamento: Miguel Tomás. De hecho, Tomás –que ya tiene mando en plaza en la Confederación estatal del taxi, comparte muchos puentes aéreos con Vicente Capdevila, director

general del ministerio de Administración Territorial y ex alcalde de l'Hospitalet. "Sin duda, pude influir sobre él porque teníamos una magnífica relación y con el paso del tiempo puedo decir bien alto que sí, que soy el auténtico artífice de ese reglamento nacional", señala Miguel Tomás. Uno de los puntos clave del texto normativo que se alumbró en democracia fue el de la plena y exclusiva dedicación, lo que dejaba en un rincón del ring, peligrosamente tambaleante, la ambición de una gran parte del sector de tener más de una licencia de taxi, aunque este precepto no tuviese - como deseaban los elementos más radicales que inspiraron el texto- el componente de la retroactividad.

Dionisio Gracia, que ante el curso que adquieren los acontecimientos en el sector activa junto a otros dirigentes la fundación de la UNALT (una organización sectorial de calado estatal que pueda hacer frente a la Confederación del Taxi de España, controlada por las posiciones más progresistas), ve como la administración sigue al dictado las directrices que impulsa el sector del taxi más izquierdista. "Mi lucha contra esas ideas no tenía una base política. Yo me opongo porque creo que es un grave problema para el sector. En ese momento no se veía pero tuve que emplearme muy a fondo para evitar lo que hubiera sido un desastre", rememora Gracia, que desde el principio de la organización se convirtió, y todavía sigue, como vicepresidente de la UNALT. Ya con el STAB en marcha, Dionisio mueve los hilos de los despachos con la maestría que le ha caracterizado a lo largo de su trayectoria profesional y empieza a conseguir logros importantes. Uno del que está más satisfecho, y que ha formado parte de su imaginario en el mundo del taxi, es haber logrado que a nadie le fuera retirada la licencia. Para él, y para multitud de taxistas, el permiso era un activo innegociable y Dionisio logra que nadie resulte damnificado pese a los vientos que corren en

el estilo de gestionar el sector ya en democracia. "Gracia quería que la licencia adquiriera un trato de bien patrimonial y jugó con un tesón impresionante el papel de intermediario entre el sector y la administración para conseguirlo". Son palabras de Andreu Nebot, uno de los hombres fuertes del taxi en el periodo 1987-2000, ya que ocupó el cargo de director de servicios técnicos de la Corporació Metropolitana del Taxi (que luego se convertiría en el Área Metropolitana). Nebot, que mantuvo grandes tensiones con Gracia, le reconoce a Dionisio el papel clave que desarrolló en la industria del taxi antes de que él llegara a su cargo y, por supuesto, en los años venideros, cuando se desarrolló completamente el plan que debía ajustar el número de licencias.

Gracia tenía en mente dos grandes actuaciones: por un lado, evitar que los propietarios perdiesen el activo que les permitía o bien trabajar o hacer negocio con la licencia. Por otra parte, tratar de convencer a la administración paulatinamente de que el camino que seguir sólo tenía una dirección. Evitar más incrementos de permisos para evitar que los conductores trabajasen para conseguir únicamente un bocadillo. El objetivo era todo lo contrario: reducir la flota en la calle pero en cambio hacerla más eficiente, más profesional. Se trataba de que la gente se ganara mejor la vida y que el ciudadano -una de las grandes preocupaciones de Gracia a lo largo de su vida profesional- estuviera bien atendido. En el combate abierto que vive el taxi, Dionisio escribe una carta y la dirige hasta el mismísimo Rey de España. La misiva al monarca tiene consecuencias y Gracia se entrevista con Martín Villa, el hombre que autorizó el reglamento que validaba el new deal del sector y que reconocía las tesis de un hombre, un coche. Sabedor que la batalla normativa a gran escala la había perdido, Gracia se movió con sus armas y consigue evitar cambios obligatorios de titularidad, incluidas las trece licencias que estaban predestinadas

a desaparecer con la aprobación de las 200 P. Inicia una guerra de guerrillas con voluntad formativa. Su tarea adopta un matiz de desgaste personal impresionante. Estudia caso por caso, negocia con la administración y consigue, como ya se ha explicado, que nadie pierda su permiso administrativo. El reglamento contenía aspectos que en opinión de Gracia eran lesivos con su idea de propiedad privada, de negocio y de progreso en el mundo del taxi. Por ejemplo, si alguien decidía vender una licencia para regresar a su pueblo y tiempo más tarde pretendía volver a comprar otro permiso porque había cambiado de opinión la normativa lo impedía. Los archivos del STAB están repletos de casos de taxistas que habían sufrido ese impedimento legal y en muchos casos Gracia logró que la administración entendiera que ahí no había vulneración de la ley sino intentos de trabajar, de mejorar y de generar riqueza. Ganancias, en definitiva, que no sólo tenían como destino las cuentas corrientes de los interesados sino las de todo el sector y las del mismísimo país.

De todos modos, su claro posicionamiento en contra del incremento de licencias le coloca en una situación muy difícil. Miles de taxistas, miles de propietarios aplauden su firmeza en la defensa de los intereses colectivos pero otros grupos alientan un estado de persecución hacia Gracia. “Se le generaron enemigos, gente que se sentía perjudicada por su idea de evitar el crecimiento de licencias”, recuerda su esposa, Pilar Cristóbal, quien todavía a día de hoy no puede olvidar el martilleante sonido del teléfono de madrugada con amenazas, incluso de muerte. “Llegaron cartas con un ataúd dibujado y un día un sobre grande con una rata muerta en su interior. Fue horrible”, añade Pilar. Quienes querían apartar del camino a Dionisio no tuvieron en cuenta una de sus principales características: el tesón. Es evidente que Gracia estaba preocupado por las molestias que

la situación podía generar a los suyos, a su mujer, a sus hermanos, a sus hijos, pero los que pensaban que la afrenta de mandar un roedor muerto al domicilio familiar iba a hacer bajar la cabeza al morlaco para que el matador introdujese el estoque en los blandos sin oposición estaban equivocados. Pincharon en hueso y, por trofeo, sólo recibieron la cornada de la entereza. El pitón de Gracia, astifino, dibujó en ese momento y en los años siguientes varias certeras trayectorias que acabaron por imponer sus tesis.

Entre los asuntos que también merecieron un desgaste personal figuraban el incremento de tasas para la tramitación de licencias. “Era lacerante y excesivo. Se estipuló que se pagara hasta 180.000 pesetas de la época cuando hasta entonces el importe era de 65.000 pesetas. Yo fui el único sindicalista que impugnó la medida y logré mi objetivo”, indica Gracia. Ese fue el primer paso que se dio en pos de la viabilidad del sector y fue producto de la habilidad negociadora de Gracia. Dionisio sabía que si trataba de negociar con la administración podía hallarse un haz de luz al final del túnel. No se trataba de sentarse a la mesa de las discusiones para embolsarse la cantidad que dejara de pagarse al erario sino darle otra orientación al dinero estipulado. La diferencia entre lo que se pagaba y lo que tenía que pagarse se depositaba en un fondo que tenía que servir para amortizar licencias. En total, Gracia logra sacar de la circulación 111 licencias, las primeras, pero en el paquete negociador Dionisio arranca otro compromiso: la eliminación de la ordenanza 40 que tanto molestaba a los taxistas y que les obligaba a abonar anualmente 3.000 pesetas por licencia. Disminuir los compromisos con la administración siempre fue bien recibido por los taxistas pero esa ordenanza era especialmente criticada por los conductores ya que hacía muchos años que se trataba de eliminarla y siempre había sido imposible. En realidad era una tasa municipal que el mundo del taxi veía excesiva y sin contraprestación alguna.

Los hidrocarburos

La huelga de las tarifas que había vivido el taxi exhibió el grado de conflictividad que era capaz de generar y de soportar el sector, y se convirtió en un preludio de la agitación que impregnaría a los taxistas de toda España en 1980 con el problema del precio del combustible. La economía española, con una democracia imberbe, vivía a lomos de los profundos cambios internos que sufría el país y de la voluble ola de la crisis que atizaba a los mercados internacionales. Eran tiempos de la segunda gran crisis del petróleo después del primer golpe de 1973 y la administración no podía escapar a la salida de incrementar el precio de los combustibles. El 80 por ciento de los taxistas, aproximadamente, vivían del precio de la bombona de butano, el combustible que hacía mover a sus vehículos. La crisis provocó que el precio de la bombona aumentase en un plis plas alrededor del 50 por ciento y que a cambio el sector no recibiese subvenciones para poder hacer frente a la onerosa situación. El sector, animado de nuevo por los núcleos más progresistas, se movilizó y convocó una huelga que sacudió a todo el país. El ministro de Economía de la época, José Luis Leal Maldonado, sufrió frente al ministerio una concentración histórica de taxistas, junto a la plaza de Colón en Madrid. El paro duró seis días (del 9 al 15 de enero) y contrajo enfrentamientos con la policía. Miguel Tomás, como representante del sector, se erigió en Madrid en la figura revolucionaria de la acción. Él y otros doce taxistas fueron detenidos por disturbios que comportaron golpes, denuncias y todo tipo de alteraciones del orden público. La huelga finalizó cuando la policía puso en libertad a los detenidos, pese a que tuvieron que hacer frente a multas económicas importantes. Dionisio Gracia sabía que la crisis de los hidrocarburos era perjudicial para sus taxistas pero al mismo tiempo no estaba de acuerdo con

ese conflicto violento. Sus soluciones pasaban más por otro eslabón de enfrentamiento, el de la negociación. En una asamblea que se celebró en el campo de fútbol del Sant Andreu, en Barcelona, el Narcís Sala, Gracia tuvo un papel relevante en el mismo tono que ya protagonizó en el Palacio de los Deportes en el conflicto anterior. “Vino de Madrid Luis Fernández de los Santos. Él, que todavía era presidente de la Confederación General del Taxi porque dimitió días después, quiso arengar a los taxistas en Barcelona diciéndoles que ‘a Tomás le ha pegado la policía. No podemos permitir que tenga hematomas. Que siga la huelga’. Yo tomé entonces la palabra y expresé todo lo que pensaba: Si Tomás tuviera hematomas yo lo apoyaría pero este hombre miente, dije. Lo que tenemos que hacer es volver al trabajo para llevar el cocido a casa”. Se desatascó el conflicto en Barcelona y también en otras ciudades. De hecho, el paro extremo no era seguido ya por muchos taxistas y ello provocó ciertas diferencias en el seno de los representantes sindicales más radicales. Fernández de los Santos acabó cediendo su puesto y el cargo recayó en Miguel Tomás.

La huelga fue un escaparate para que la opinión pública conociera los problemas económicos que tenían los taxistas, sus dificultades para llegar a final de mes ya que los costes de explotación habían crecido en un solo año un 24 por ciento. Pero la solución, como había dibujado en su estrategia Gracia, no pasaba por paralizar el servicio sino por tratar de alcanzar acuerdos que mitigaran las dificultades y sentaran las bases para acuerdos futuros que garantizaran una mejor posición de los autónomos que trabajaban en el sector. Los propios impulsores de aquella huelga reconocieron años más tarde que no habían conseguido los logros deseados. Tuvieron una sensación de fracaso pero el sector no se resintió. La Corporació Metropolitana anunció entonces estudiar medidas que debían también ir en la dirección de llegar a consensos evitando la conflictividad en la calle.

LA CONSOLIDACIÓN



El sector del taxi da pasos firmes hacia un mayor grado de profesionalización pero no por ello el camino será un vergel rodeado de rosas y árboles frutales. Tanto la administración como los representantes del sector necesitan estrechar más lazos para dotar de mayor músculo a los órganos de gestión del taxi. Como consecuencia de ello se crea una de las iniciativas que tratará de dotar a este servicio metropolitano de un componente todavía más ciudadano de lo que había sido hasta el momento. Nace el Consejo del Taxi, una especie de senado que mediante las atribuciones de órgano consultivo que se le otorgaron agrupó en su seno, además del mundo del taxi y de la administración, a las asociaciones de vecinos, a los sindicatos de clase, a la patronal, a las organizaciones de consumidores. En definitiva, logró reunir a una amalgama de sectores de la sociedad civil para dotar a este servicio ciudadano de la categoría que merecía. Narcís Serra, alcalde de Barcelona y presidente de la Corporació, dio el pistoletazo de salida al nuevo Consejo.



Dionisio conversando con el entonces Alcalde de Barcelona, Don Pascual Maragall, en presencia de Blas Alascio

El nombre de Dionisio Gracia adquiere cada vez mayor repercusión entre los taxistas y entre las personas que deben dirigir los designios del sector. Gracia se entrevista en varias ocasiones con Narcís Serra y con todos cuantos circulan por los puestos de responsabilidad en el sector (Nebot, Laporta, Blas Alascio, Guitart, Joan Torres, Francesc Narváez y Miguel Ángel Martín, y por supuesto los alcaldes Maragall, Clos y Hereu). Los agitados años 80 –además de conflictos– registraron también una inflexión en el volumen de mejoras que necesitaba el sector. Por ejemplo, se adecuó un plan de reestructuración de las paradas de taxis, con una señalización mejor colocada. Y, lo que es más importante, se aprobó un incremento notable de tarifas que alcanzaron un crecimiento del 20 por ciento. Esa subida se convirtió en un elemento fundamental para que el sector tratara de recuperarse tras la crisis de los hidrocarburos,



Dionisio con el anterior Alcalde de Barcelona, Don Joan Clos



Dionisio y el actual Alcalde de Barcelona, Don Jordi Hereu

que había comportado incrementos muy onerosos en el precio de los combustibles usados por los taxistas, la bombona de butano. El consumo ciudadano en la época vivía, no obstante, con las dificultades de la presión de una inflación galopante, especialmente en la primera parte del decenio de los 80. Lo que se compraba un mes en el fondo estaba costando más que el anterior. El mundo del taxi no era ajeno a esa situación y el envoltorio de la economía hacía difícil seguir en la brecha. Pero había que hacerlo. Una de las medidas de la administración, apoyada por diversos representantes sindicales como el STAB de Dionisio Gracia, fue la puesta en marcha del sistema de módulos en los vehículos negros y amarillos. Ahora puede parecer impensable que un taxi no esté debidamente señalizado con los tres numeritos que lucen en el techo de los automóviles y que permiten al usuario, y a la Guardia Urbana, saber en todo momento si el taxista en cuestión se está ajustando a derecho en la aplicación de la tarifa convenida. Siempre han existido profesionales que han pretendido sacar provecho del engaño –si ustedes se fijan todavía ahora hay taxistas que van ocupados y en cambio el panel luminoso del módulo no especifica que tarifa se está aplicando- pero en aquellos conflictivos años 80 la decisión administrativa provocó cierto revuelo. La Corporació tenía decidido impulsar el nuevo sistema que iba a aportar mayor profesionalidad y transparencia de cara al ciudadano. El coste de adoptar dicha revolución tecnológica –los módulos iban conectados al taxímetro- ascendía a 65 millones de pesetas de la época, toda una inversión. “A mi me pareció una idea extraordinaria para mejorar el servicio. Teníamos que luchar por ser más eficientes y la seriedad en nuestra profesión es fundamental para crecer”, recuerda Gracia. No todos los taxistas se lo tomaron igual. En enero de 1982, el mes en el que tenía que entrar en vigor

dicha normativa, varios vehículos con los módulos instalados amanecieron dañados por la acción de los bárbaros. El foco de la protesta estaba en un grupo importante de taxistas que habitualmente desarrollaba su actividad profesional en el aeropuerto de El Prat. El 19 de enero 120 taxistas, en contra de la aplicación del control de los módulos, se ponen al volante de sus vehículos y peregrinan en formación por el centro de la ciudad hasta la sede entonces de la Corporació Metropolitana, en la plaza Lesseps. El sector vive unas jornadas tensas porque los dirigentes más responsables contraprograman en la calle actos a favor de la medida. La administración no vaciló en este asunto y al final, con el mundial de fútbol de España a la vuelta de la esquina, y por tanto con la posibilidad de tener una actividad interesante, se consiguió que la totalidad de la flota barcelonesa acatase la orden.



Dionisio y el coche con el que siempre soñó, con los colores del taxi

El sector iba dando pasos adelante aunque la fluidez negociadora no siempre fue ideal. Dionisio Gracia ya se había colocado conforme a su voluntad de ser alguien clave en el porvenir del sector y, en su opinión, el Consejo del Taxi o la aplicación de los módulos eran unas muestras de hacia donde tenían que dirigirse los esfuerzos colectivos. Pero a Gracia le preocupaba la atomización representativa del sector. Dieciocho entidades, algunas de dudosa representatividad, entorpecían la labor de conseguir acuerdos más ventajosos para el sector y también para la ciudad. Gracia propuso a las autoridades que se tuviera en cuenta la representatividad de las organizaciones sindicales para otorgar validez o no a su presencia pero solamente el tiempo se encargó de ir reduciendo el número de entidades que pretendían representar o sacar algún tipo de compensación por participar en las negociaciones del sector.

Pese al carácter pactista, incluso paternal que dentro del mundo del taxi ha demostrado siempre Dionisio Gracia, este veterano dirigente curtido en mil batallas de despachos pero también del campo y de la vida no daba su brazo a torcer en las dilatadas sesiones negociadoras con la administración. Muchos de los representantes públicos han profesado, y lo siguen haciendo, su amistad con Gracia pero en el campo de batalla para derrotar al líder del STAB había que sudar tinta china. Un episodio adquirió también notoriedad entre los taxistas. Algunos sectores de la profesión –los de una procedencia más radical de la izquierda- y la propia administración impulsaron el plan para que los taxistas tuvieran que cumplir obligatoriamente dos días de fiesta. Gracia se quedó solo en contra de tal medida y perdió un pulso que todavía actualmente se halla en la misma situación. ¿Por qué Dionisio se opuso tan ferozmente a la medida? Porque atacaba a la libertad individual del taxista. “Encorsetaba el sistema y en

el fondo provocaba dar un peor servicio al ciudadano. ¿Qué ocurría cuando un taxista tenía una avería en un día laborable para él? Pues que tenía que estar tres días parado esa semana. La regulación se puso en marcha para evitar que los domingos, que era el día que preferían los taxistas para hacer la fiesta, se resintiese el servicio en la ciudad pero obligar a realizar dos días de asueto era un contrasentido”, indica Gracia. Él arquea las cejas y por delante de sus ojos parece que se proyectase la película de los acontecimientos. Y al revivir el evento piensa de nuevo en el error que se produjo con este tema. “De hecho, en la actualidad se está solucionando en parte al liberalizar el servicio cuando vienen ferias y congresos importantes a Barcelona”. Un hombre que tuvo que negociar duro con Gracia ese y otros muchos aspectos de la vida cotidiana del taxi fue Andreu Nebot. El que fuera director de servicios durante trece años consecutivos recuerda como Dionisio perdió esa batalla pero no tiene pelos en la lengua al reconocer que, viendo como ha evolucionado el sector, y las necesidades de la ciudad, “yo ahora estaría de acuerdo con él”.

Las asperezas en la negociación también las tiene Gracia con Joan Laporta, con Blas Alascio y con Joan Torres pero siempre hubo el intento de que las discrepancias fueron meramente profesionales. Por ello, muchos asuntos que podían enroscarse Dionisio los volvía a plantear, les daba una vuelta de tuerca, no se daba por vencido, seguía insistiendo y generalmente acabó por convencer, que es como vencer pero por la puerta grande, con el reconocimiento de quienes estaban sentados enfrente de la mesa y también de todos aquellos que dependían de su habilidad para que el sector se beneficiase. La amortización de licencias fue un caso que duró tiempo y al que Gracia tuvo que afrontar de mil maneras diferentes pero siempre con la misma mentalidad. Desde el primer día él se opuso a la proliferación de las mismas como ya se ha explicado y



Dionisio en un acto sectorial, con Narvárez y Blas Alascio

no paró hasta que el proceso de amortización estuvo en marcha. “Era lo mejor para el taxi y si Joan Laporta hubiera accedido a continuar el proceso de eliminación de licencias que yo inicio con la desaparición de las 111 gracias al fondo económico obtenido con parte del dinero de las tramitaciones de licencias, el plan de viabilidad de mediados de los años 90 hubiera sido ya innecesario”.

Andreu Nebot, quizás uno de los dirigentes que durante más tiempo continuado mantuvo relación con Gracia, recuerda con gratitud el papel de intermediario que siempre quiso representar Dionisio entre la administración y el sector. “Entendió perfectamente a la administración y contribuyó a resolver muchos problemas que de otro modo no se hubieran podido arreglar con la misma facilidad”. Ahora bien, a Gracia, pese a que siempre buscaba una salida al conflicto, era difícil



Gracia, Martín y Tomás, reunidos con el director general de Seguros

bajarle del burro. Para muestra, un botón. Una iniciativa de la Entitat Metropolitana del Transport de abril de 1988, con Nebot ya como director de serveis, pretendía que los taxistas regalaran rosas a los clientes el día de Sant Jordi de ese año. Mediante una carta se informaba a los taxistas del punto de recogida de las rosas y de todo el operativo. A Gracia la medida no le pareció bien porque consideraba que era un gasto fútil. “Gastos pero no soluciones” anotó de puño y letra en una de las cartas que conserva en su extenso e ilustrativo archivo.

El sindicato de Dionisio Gracia, el STAB, evoluciona año a año. Si la gestión empresarial con la Cooperativa de Recambios permitió obtener magníficos crecimientos anuales, el sindicato no le fue a la zaga. Gracia, a su reconocido prestigio en el sector como hábil negociador, incorporó todos los servicios de gestoría, recambios, etc. Por tanto, entre los taxistas corrió pronto la voz de que si alguien tenía un problema, acudiese a



Dionisio y sus allegados, en el stand del STAB, con motivo de la FIRA DEL TAXI

la casa de Dionisio Gracia. Los contratiempos eran múltiples y variados. Problemas con la venta de una licencia si luego quería recomprarse, algo que prohibía la normativa, dificultades en el pago de las tasas, transmisiones. Gracia trataba de estudiar con detalle cada caso y, si lo creía justo, negociaba con la administración. De hecho, los taxistas confiaban tanto en la figura de Dionisio que a sus esposas les comentaban sin rubor que, si en alguna ocasión les ocurría algo, acudiesen a Gracia. Popularmente, al STAB se le conoció también como el sindicato de las viudas. Dionisio siempre trató de evitarle a los familiares de un taxista que había muerto dolorosos trances burocráticos. Para él, la tranquilidad de la familia era lo primero. Esa manera de atender personalmente los asuntos, como si se tratase de un orfebre de la gestión, también le comportó algún problema. Doloroso y despiadado fue el conflicto que

sufrió con un hombre que pretendía engañar a su cuñada, tras la muerte de su marido. Hubo un intento de éste de tratar de obtener la licencia a bajo coste pero no lo consiguió. El sujeto en cuestión, que no estaba asociado al STAB, inició entonces un largo periplo judicial intentando hacer ver a la opinión pública que tanto Gracia como la administración habían afilado sus garras para quedarse ellos una licencia. El caso desmoralizó mucho a Dionisio. “Fue como un cáncer”, recuerda. “Me intentaron extorsionar y aunque al final gané en los juzgados, me difamaron y eso me afectó mucho, hasta el punto que tuve que medicarme. Ahora bien, de una cosa estoy satisfecho: primero se demostró quien decía la verdad, y en segundo lugar creo que con mi prudencia evité que mi entorno se tomara la justicia por su mano y contribuí a que no se derramara una gota de sangre”.

Afortunadamente, el grueso de los taxistas que acudía al STAB estaba encantado con la tarea desempeñada en el sindicato. “Echo la vista atrás y lo cierto es que puedo sentirme satisfecho por las muchas cosas que conseguimos para los taxistas. Obtuve muchos lucros cesantes para nuestros asociados en el cobro de indemnizaciones, se establecieron contactos con diversas marcas de automóviles y de ellos se consiguieron comisiones que revertieron en todos los afiliados. Otro asunto que facilitaba la vida a los taxistas eran los pactos con diferentes entidades financieras para establecer créditos en condiciones ventajosas, con los seguros, etc. En el sindicato siempre hemos funcionado así y, además, por la junta directiva del STAB desfilaron muchos socios”, apostilla Gracia. A nivel de representación estatal, Gracia desde su posición de vicepresidente de la UNALT tuvo un papel destacado en la negociación para conseguir para los taxistas unos excelentes módulos de IVA y de IRPF, así como haber obtenido una



Dionisio y la Junta Directiva del STAB, que le han acompañado durante largos años

contención importante en el pago del Impuesto de Actividades Económicas. Cuando se triplicó este impuesto los taxistas pudieron seguir pagando 12.000 pesetas en lugar de 36.000.

Avanzaban los años 90 y tras la excitación de los Juegos Olímpicos –que supuso una inyección de inversión y de moral a Barcelona– la economía volvía a resentirse. La resaca olímpica, como se la conoció en los círculos económicos de la ciudad, azotaba de nuevo a importantes colectivos ciudadanos, entre ellos los taxistas. La situación no era de crisis absoluta pero se palpaba en el ambiente la tensión del descontento. Las recaudaciones diarias no eran para tirar cohetes. Había demasiados taxis en las mismas franjas horarias y el cliente, aquejado también por las dificultades económicas, se retraía a la hora de levantar el brazo en plena calle y montarse en un automóvil negro y amarillo. El sector necesitaba un chequeo, un diagnóstico preciso de todos sus males y

elaborar un tratamiento directo que permitiera dotarle de mejores herramientas para competir pensando en el siglo XXI, que estaba a la vuelta de la esquina. En el libro blanco participaron los notables del sector, la administración y el mundo social y universitario. “Tuve muchas sesiones de trabajo con expertos y creo que inspiré bastantes de las cosas que luego reflejó ese libro blanco”, señala Gracia. Para él, el objetivo más interesante de la iniciativa fue la sensación que transmitió a los taxistas, que se iba a hacer un estudio serio para abordar los problemas. “Simplemente con ese hecho, y con el trabajo realizado a posteriori, la conflictividad que se vivía en la calle descendió notablemente”. El estudio puso encima de la mesa las características de la oferta y la demanda, así como un análisis pormenorizado de los gastos de explotación y una conclusión definitiva: la urgencia, la necesidad de llevar adelante un sólido y real plan de viabilidad, algo que había sido anunciado desde el principio por Dionisio Gracia pero que a la larga había ido sumando adeptos. Se pasó pues de la fiebre por legalizar más licencias (el proceso de 1977) a la de tratar de hallar un sistema de viabilidad y de contención del número de taxis que operaban por la ciudad. El plan precisaba de elevadas dotes de alta diplomacia. Era necesario aplicar un ajuste pero tenía que hacerse con la aquiescencia de los taxistas para evitar un conflicto que la ciudad no se hubiera podido permitir. La figura de Gracia emergió de nuevo. Representó al sector, junto a otros líderes sindicales, pero tuvo la habilidad de ponerlo de acuerdo con los representantes de la administración. El acuerdo final, cosido con los retazos del tesón y del trabajo sin descanso, permitió eliminar 500 licencias, una cifra muy alta que dejó a la ciudad con el mismo número de permisos administrativos que tiene ahora: unos 11.000. Blas Alascio, consejero delegado del Institut Metropolita del Taxi, llegó en 1996 al cargo. Él no estuvo en la fase negociadora, en la gestión de la cocina del conflicto, pero fue la persona a la que

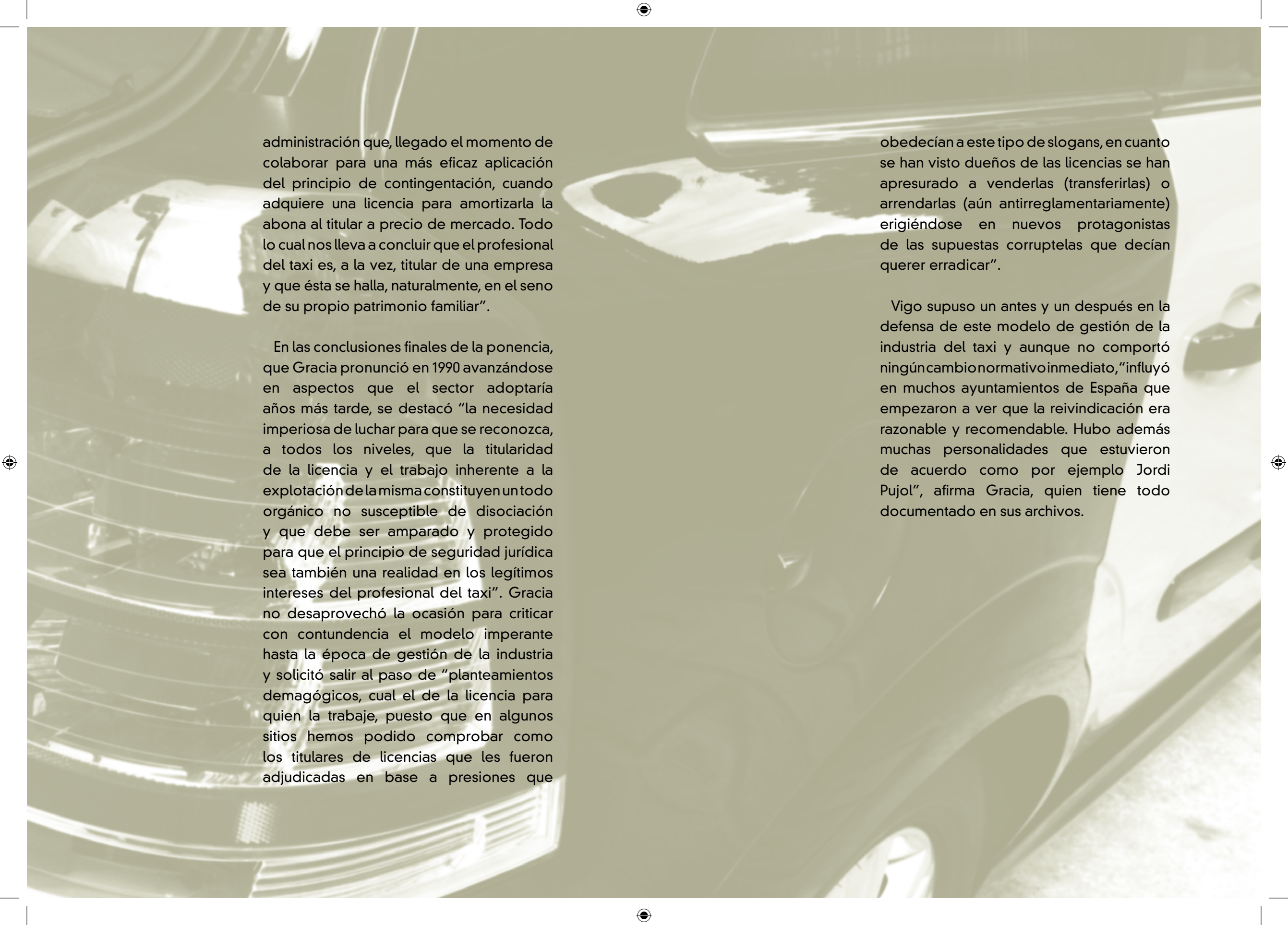
le tocó ejecutarlo. “Fue una buena operación para los taxistas y además era imprescindible que se abordara esa cuestión en ese momento”, recuerda Alascio. El plan contenía un elemento que lo hacía único. Parte del coste de la reconversión lo iba a soportar el propio colectivo de taxistas, algo que no había ocurrido en otros ajustes importantes que ha sufrido la industria española, desde Altos Hornos, a la siderurgia y los astilleros. El ejercicio de responsabilidad del sector del taxi obtuvo la mayoría de edad con la aceptación de ese plan. La administración pagaba el 80 por ciento del valor de mercado de una licencia a quien deseara amortizarla, por lo que el propio taxista dejaba de percibir el 20 por ciento del valor que se hubiera embolsado si se hubiese decidido a vender el título en el mercado. Chequeo al sector, plan de viabilidad y ordenación en el aeropuerto. La dotación de taxistas en el Prat siempre había sido conflictiva. En los años 90 se llegó a establecer un sistema de control que permitiera acceder al recinto en función de si el número de la licencia era par o impar. La medida ayudó a ordenar el servicio y a evitar tensiones, como las que se habían vivido con bastantes taxistas entre ellos Manuel Pérez Román, El Gadafi. Este conductor se hizo famoso por su agresivo carácter. Tenía mala fama y sus actitudes le marcaron. Dionisio Gracia, que jamás ha aprobado métodos violentos en la defensa de ningún interés, realizó una tarea pedagógica muy importante con el Gadafi hasta conseguir que este taxista abandonase la senda del conflicto para ponerse a trabajar de verdad. “Siempre me ha dicho que he sido como un padre para él y en cierto modo es verdad”. Para Gracia, haber logrado un cambio de actitud en Manuel Pérez ha sido siempre un motivo de gran satisfacción. “Muchos taxistas se quedaban asombrados por mi facilidad para arreglar conflictos. Algunos incluso comentaban que resolvía hasta los del aeropuerto, como si fuese un imposible”.

GOLPE EN VIGO

Antes de acometer el plan de viabilidad reseñado, Dionisio Gracia tuvo el reto de defender públicamente en el Primer congreso estatal de la industria del taxi, que se celebró en Vigo en 1990, la condición de las licencias como patrimonio familiar. Gracia siempre abogó a lo largo de su dilatada carrera profesional al frente del sector del taxi por el reconocimiento de que el permiso administrativo de la licencia se transformara en un patrimonio del taxista, en un bien tangible que le permitiera capitalizar una inversión y obtener unos beneficios de futuro. La visión empresarial de Dionisio chocó, como ya ha quedado relatado en anteriores capítulos, con una más intervencionista de los poderes públicos de la época, inspirados en tesis alejadas de la economía de mercado en el sector. Pero él batalló siempre por convencer sobre la necesidad de ir estableciendo cambios, corrigiendo desajustes que se convertían en pequeñas o grandes injusticias para muchos profesionales del volante. Vigo fue su gran oportunidad. Estaba ahí la plana mayor de la industria y multitud de ayuntamientos miraban de reojo el resultado del congreso. En una ponencia exhaustiva, ajustada a elementos jurídicos e ilustrativa de lo que

pasaba en el mundo del taxi, Gracia fue desarrollando los motivos según los cuales las administraciones de toda España debían, en su opinión, modificar la normativa. Apeló a la doctrina del catedrático Entrena Cuesta y a la jurisprudencia del propio Tribunal Supremo para afirmar que “el taxi es un servicio privado de interés público”. Sin prescindir del hecho que la licencia nace como una concesión administrativa, ésta deriva “en la pequeña empresa privada de un productor autónomo. Empecinarse en decir que la licencia es una mera concesión administrativa carente de todo contenido patrimonial es ignorar la evidente realidad social”, reflejaba el celebrado texto de la ponencia. Dionisio reflejó dos aspectos por los cuales la realidad superaba una normativa que ahogaba la oficialización de dicha reivindicación.

En primer lugar, “en un sistema de contingentación de licencias (al que resulta forzoso acudir y que en algunos sitios ya se ha logrado, como la provincia de Barcelona) el acceso a la titularidad de la licencia pasa por la transferencia del antiguo al nuevo titular. Esa transferencia se verifica mediante precio, oscilando el mismo a tenor de las exigencias reales del mercado, realidad que es conocida y aceptada por la propia administración. En segundo lugar, la misma



administración que, llegado el momento de colaborar para una más eficaz aplicación del principio de contingentación, cuando adquiere una licencia para amortizarla la abona al titular a precio de mercado. Todo lo cual nos lleva a concluir que el profesional del taxi es, a la vez, titular de una empresa y que ésta se halla, naturalmente, en el seno de su propio patrimonio familiar”.

En las conclusiones finales de la ponencia, que Gracia pronunció en 1990 avanzándose en aspectos que el sector adoptaría años más tarde, se destacó “la necesidad imperiosa de luchar para que se reconozca, a todos los niveles, que la titularidad de la licencia y el trabajo inherente a la explotación de la misma constituyen un todo orgánico no susceptible de disociación y que debe ser amparado y protegido para que el principio de seguridad jurídica sea también una realidad en los legítimos intereses del profesional del taxi”. Gracia no desaprovechó la ocasión para criticar con contundencia el modelo imperante hasta la época de gestión de la industria y solicitó salir al paso de “planteamientos demagógicos, cual el de la licencia para quien la trabaje, puesto que en algunos sitios hemos podido comprobar como los titulares de licencias que les fueron adjudicadas en base a presiones que

obedecían a este tipo de slogans, en cuanto se han visto dueños de las licencias se han apresurado a venderlas (transferirlas) o arrendarlas (aún antirreglamentariamente) erigiéndose en nuevos protagonistas de las supuestas corruptelas que decían querer erradicar”.

Vigo supuso un antes y un después en la defensa de este modelo de gestión de la industria del taxi y aunque no comportó ningún cambio normativo inmediato, “influyó en muchos ayuntamientos de España que empezaron a ver que la reivindicación era razonable y recomendable. Hubo además muchas personalidades que estuvieron de acuerdo como por ejemplo Jordi Pujol”, afirma Gracia, quien tiene todo documentado en sus archivos.

EL SIGLO XXI



Al igual que le ocurrió al cineasta Stanley Kubrick, Dionisio Gracia sentó las bases a finales de los años 60 para recoger todos los frutos en los albores del siglo XXI. Kubrick rodó en 1968 *Odisea 2001*, un mito cinematográfico del género de ciencia ficción. Cuando se estrenó esa película en España la ciudadanía veía el 2001 como si fuese un guarismo quimérico, como algo tan lejano y tan avanzado que sería casi imposible llegar a él. Pero el inexorable paso del tiempo, el mismo que incluso sorprendió a Garcilaso de la Vega cuando vio que sus heridas de amor se mitigaban con los años, se encargó de colocar a todos los que llegaron al siglo XXI en una España y una Barcelona diferentes, aunque sin naves siderales que sobrevolasen por encima de nuestras cabezas. La industria del taxi se desayunaba con el nuevo milenio con la necesidad de mantener firme una trayectoria que le permitiera conseguir los retos de modernidad que el servicio precisaba aunque todavía no se habían dado las circunstancias necesarias para dar el salto. Dionisio Gracia se mantiene firme en su papel de interlocutor principal

del sector, de representante de los taxistas, de negociador con la administración, de exquisito mediador entre las posturas más divergentes para hallar luz allí donde la inercia natural del proceso tiene el riesgo de rodearse de tétricas tinieblas. A partir del año 2000 se tendrán que producir evoluciones de gran calado en el sector. Uno de los grandes logros es la ley del taxi. Este texto normativo eleva de categoría a un servicio que hasta la fecha sólo había sido gestionado mediante reglamentos. La complejidad del momento, y la necesidad de regular para toda Catalunya, hizo que los representantes políticos apoyaran mayoritariamente en el Parlament un texto que se reguló en el 2003. Hasta la fecha se había regido por un reglamento, que no se ajustaba a las necesidades del servicio, en vigor desde 1979 y que sólo afectaba a las licencias de Barcelona y su área metropolitana. La ley, que incorporó aportaciones de entidades del sector, de usuarios y sindicatos, establece una serie de derechos del viajero, otorga carta de naturaleza a las empresas que disponen de flotas y que hasta ese momento estaban en una situación de alegalidad dentro de una actividad en la que los profesionales autónomos son la inmensa mayoría. Con la nueva norma, las empresas ya podían concentrar hasta el 15% de las licencias con las que opera un municipio.

El esfuerzo negociador del texto fue muy elevado entre todas las partes, ya que las tensiones –moneda de cambio en el taxi- dificultaron el acuerdo. El ejecutivo catalán estaba controlado por CiU mientras que el Institut -dominado por PSC, ICV e ERC- tenía competencias en Barcelona y los municipios de su entorno. El puzle lo completaban las asociaciones del sector, alguna de las cuales amenazó con ir a la huelga si no se retiraba el primer texto que se presentó. Finalmente, el anteproyecto se retiró y se gestó otro en una mesa de negociación. En el ámbito del IMT, la ley se despliega mediante un reglamento específico, aprobado el



Dionisio en el Parlament de Catalunya exponiendo su ponencia

2004, que también fue ampliamente debatido y negociado con una especial presencia de Gracia.

Pero Dionisio vio reflejados en los avances normativos viejas aspiraciones que hasta el momento no se habían podido cumplir. Más allá de la modernización global, la ley también reconocía la libre transmisión de licencias, esa vieja reivindicación de los taxistas que rechazaban la existencia de una bolsa controlada por la administración. Esta modificación hizo que el precio de compraventa se disparara en Barcelona y las ciudades de su entorno, donde el Institut Metropolità del Taxi tiene las competencias en la regulación del servicio. La ley incluyó además un régimen sancionador para los incumplimientos, con multas que van desde las más leves (de hasta 250 euros), como no dar

el recibo al usuario o no respetar la prohibición de fumar en el vehículo, hasta las más graves (2.500 euros), como la prestación del servicio sin licencia o la manipulación del taxímetro. La ley tiene un espíritu de regulación global del sector. Establece un catálogo de derechos y deberes de los usuarios y de los taxistas, establece la creación de un Consell del Taxi autonómico, que preside en la actualidad el Director General de Transports, Manel Villalante, y señala que a partir de 5.000 habitantes, un municipio tiene la obligación de exigirle a sus taxistas la instalación de taxímetros.

Respecto al reglamento, cerrado en el 2004, el combate dialéctico con la administración fue elevado ya que la propuesta inicial adquiere tintes demasiado intervencionistas, según el parecer de los principales sindicatos y organizaciones del taxi. Tras duras sesiones de negociación, el texto definitivo lleva modificaciones o supresiones en 46 de los 59 artículos propuestos inicialmente por el IMT. Y en cambio se aceptaron 128 de las 131 enmiendas presentadas. Entre los principales puntos de ese reglamento, los taxistas lograron que el servicio no se considerara “esencial de interés general”, que no hubiera una referencia a la creación de una relación jurídica especial entre taxista e IMT y que, entre otras muchas especificidades, una persona que tenga más de una licencia no pudiera alcanzar un máximo del 10 por ciento de la cantidad contingendada.

Los interlocutores de la administración habían cambiado. Aparece en escena Francesc Narváez, que sigue presidiendo en la actualidad el Institut Metropolità del Taxi además de ser concejal del ayuntamiento de Barcelona. Narváez toma las riendas del sector en el 2000 y entre él y Gracia se produce una química especial. Dionisio había desfilado ya por multitud de despachos y lidiado con personas de las más diversas ideologías y maneras de ser y en el tramo clave para llevar a cabo la modernización del taxi vuelven a cambiarle al

dirigente que tiene la llave del servicio metropolitano. La relación se inicia con el talante habitual de Gracia, pero también con su exigencia en beneficio del sector y de la ciudad. Podría decirse que esa manera de pensar tan dual –espíritu de la ley del sector– caló hondo en la manera de interpretar las negociaciones por parte de Narváez y allí donde pudo haber problemas florecieron las soluciones. “Narváez es un hombre de una gran inteligencia natural, que sabe escuchar. Sinceramente creo que hemos aprendido el uno del otro”. Gracia atribuye muchos de los avances del sector a ese grado de entendimiento con la primera autoridad metropolitana. “Él siempre ha destacado mi sensatez porque ha dicho muchas veces que cuando las cosas se complican Gracia las resuelve. Pero yo de él podría expresar cosas muy parecidas. El sentido común y la sensatez también son dos de sus puntos fuertes”.

Francesc Narváez conoció a Dionisio Gracia en 1991 cuando trabajaba en Vía Pública del ayuntamiento de Barcelona, a las órdenes de Joan Torres, actual presidente de Ferrocarrils de la Generalitat. “En esa época no me encargaba del taxi pero empecé a hacerme una idea de la figura de Dionisio”. Pero en el 2000 salta al cargo que ocupa actualmente y se inicia su relación con Gracia. En el rostro de Narváez puede observarse el agradecimiento a una persona que ha contribuido decididamente a que el taxi sea mejor y a que se eviten huelgas innecesarias, como la que salpicó al sector en el 2005. “Se perdió dinero, se perdió prestigio, se dividió al sector, hubo denuncias civiles y penales y, en definitiva, los que convocaron el paro lo pudieron evitar porque no tenían razón”. Así se expresaba después de esa nueva convulsión del taxi, Dionisio Gracia. La discusión de las tarifas y otros asuntos como el carnet por puntos, el precio del gasóleo, la Seguridad Social, que preocupaban a muchos taxistas se solventó al margen del conflicto activo en la calle pero el daño a la ciudad ya estaba hecho.



Dionisio conversando con Narváez



El conseller Nadal rodeado por Gracia, Tomás y Narváez, entre otros

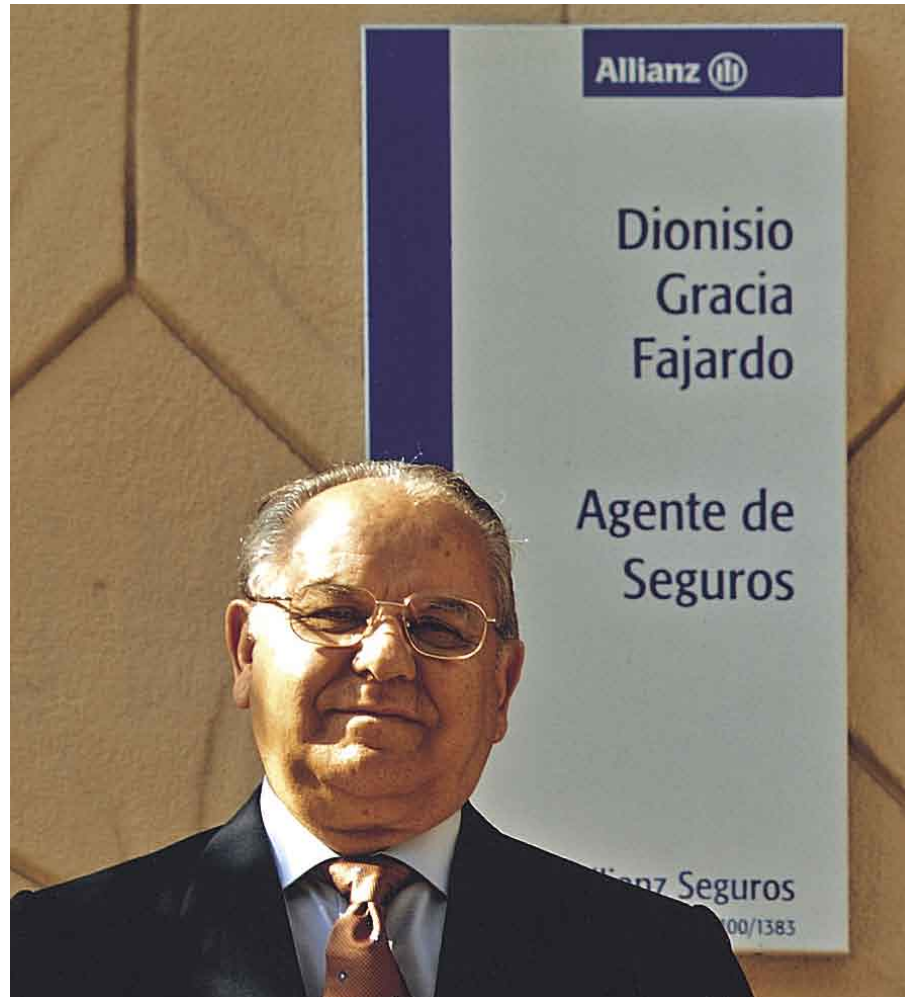
Para Narváez, el estilo de Dionisio ha sido el de alguien que se ha significado por dotar a su profesión de una perspectiva empresarial, “algo que no ha sido generalizado ya que algunos se han dedicado más a pensar en los turistas y en las ferias. Sin personas como Dionisio el taxi no tendría solución”. Su debut como máximo responsable del taxi fue rutilante. Tuvo que cerrar el plan de viabilidad que se había iniciado en 1996, el último que ha registrado el área metropolitana. Desde el primer momento, Narváez recuerda a Dionisio como alguien capaz de sentarse frente a una mesa de negociaciones y de espetar, sin recovecos ni meandros, que “vengo a reivindicar pero quiero salir con un acuerdo”. “Dionisio siempre va de frente, es honesto, trabajador y un estratega de la negociación. En el fondo, con su sinceridad te lleva al huerto. Es una gran habilidad”, afirma categóricamente el presidente del IMT. Esa manera de hacer en las negociaciones ha sido siempre muy característica de Gracia. Otro

hombre que le conoce bien, Josep M. Fortuny, subdirector general d'Ordenació i Inspecció de Transports de la Generalitat, sabe perfectamente que “cuando hay una reunión Dionisio calla. Escucha con atención a los participantes y al final lanza su ataque”.



Dionisio flanqueado por Tomás, a la izquierda, y Goñi

El papel de Dionisio Gracia desde el año 2000 ha sido determinante, según sus principales interlocutores. “Junto a Miguel Tomás ha sido el referente del sector. Lo que ocurre es que mientras Tomás parece estar más proclive a pasar a un segundo plano de actividad, Gracia mantiene la misma voluntad de estar al pie del cañón como cuando le conocí”, señala Narváez para quien algunos episodios con Dionisio han sido impagables. “Recuerdo que en una de las primeras reuniones que yo presidía del taxi yo era muy nervioso y Dionisio me paró los pies y me dijo muy serio: ‘Si no dejas que las cosas maduren, siempre te comerás las manzanas verdes. Deja que te expliquemos y luego propón la solución’. Cambié”.



Dionisio, actual Agente de Seguros de ALLIANZ, tras cuarenta años como profesional del seguro

La ley ha sido el plato fuerte de lo que llevamos de decenio pero otro elemento ha tenido y tiene en plenas discusiones al sector. Se trata del papel de las compañías de seguros respecto al grado de su voluntad de asegurar taxis. Dionisio Gracia, experto conocedor del mundo de los seguros por tratarse de su otra gran actividad profesional, registró una intervención destacada en la conferencia

que el sector celebró en Tarragona en el 2003. Ahí puso el dedo en la llaga, puesto que habló de la necesidad imperiosa a que los taxistas puedan asegurarse y colocó encima de la mesa la urgencia de reunirse con las principales compañías del mundo del seguro. Luego fue necesario implicar a toda la clase política con un problema que sigue existiendo en la actualidad. Una parte del colectivo que representa a los taxistas, con Gracia al frente, se implicaron en la negociación y arrancaron que finalmente el Parlament aprobase una proposición no de ley para desencallar los problemas que dificultan el acceso al seguro a muchos taxistas. Se creó una comisión de trabajo y se dispuso una comitiva para visitar al Director General de Seguros del ministerio, Ricardo Lozano. “Elaboré un dossier de 113 folios que se lo entregué cuando nos reunimos con él en Madrid”. A esa reunión también acude el gerente del IMT, Miguel Ángel Martín, y Miguel Tomás, por parte del STAC. La reunión no podía tener ningún elemento vinculante pero hubo sensibilidad por parte de la administración central. El trabajo, no obstante, tenía que hacerse sobre el terreno, como casi siempre. Con una labor sorda, estableciendo reuniones con compañías, el sector ha logrado tener en la actualidad algunos canales abiertos para garantizarse los seguros “pero no es suficiente”, indica Gracia. Su objetivo es que todas las compañías aseguradoras tengan la obligación de tener que aceptar a los industriales del taxi –los taxistas– como asegurados. Batalla dura para el presente y el futuro más inmediato, un periodo de tiempo que Gracia no se quiere perder. Se siente con experiencia y con el vigor suficiente como para seguir. Tiene por delante el reto de la incorporación de las nuevas tecnologías al sector, mejorar la velocidad comercial del taxi, dar un paso adelante en la formación de conductores y así hasta conseguir que “Barcelona tenga la mejor flota de Europa”. Son los deseos de Gracia, ese hombre que pese a la edad “es tremendamente moderno”, según Narváez, y que seguirá labrando los surcos en negro y amarillo con el mismo ahínco que llevaba sus primeros jornales en el duro campo de su Munébrega.

LA FAMILIA



Los niños que han vivido una situación familiar en la que alguno de sus padres, o los dos, han sufrido interminables jornadas de trabajo para ganar el dinero necesario y sacar así adelante a su tropa conocen bien la situación. Trini, Conchi y Dioni, los tres vástagos de Dionisio Gracia, se convirtieron en expertos damnificados de las agotadoras sesiones laborales de su padre al que sólo disfrutaban con cierta tranquilidad algunas horas del domingo. Ataviado con la sahariana azul propia de muchos taxistas en los sesenta y setenta, Dionisio vio poco a sus hijos pero les vio muy bien. Ese es el recuerdo que guardan ellos de la figura de ese hombre honesto, bondadoso, perseverante, tozudo, entrañable, emprendedor, meticuloso, noble y hábil negociador. “Jamás le ha gustado enfrentarse. Si había una opción de arreglar un desaguisado negociando ahí estaba él con su arte para reconducir una situación”. La opinión que tienen Trini, Conchi y Dioni de Dionisio es muy similar. El padre los cargaba en el coche el sábado por la mañana y se los llevaba a la actual sede del STAB en la calle La Jota para

explicarles ya cosas del negocio. Eso sí. Luego había aperitivo en un bar gallego de la zona y visita obligada a la pastelería. ¿Y por la tarde? Los chavales se pasaron más de una tarde dentro del coche, escuchando los avatares relatados en el programa radiofónico de Elena Francis, mientras aguardaban que su padre saliera de reuniones que su agenda de trabajo había estipulado. Otro de



Dionisio con su familia, en su primera vivienda del Pasaje Magarolas, en el casco antiguo de Barcelona

los momentos en los que Trini, Conchi y Dioni, y su esposa Pilar podían disfrutar de Dionisio era cuando la familia se embarcaba en el automóvil rumbo a Munébrega. Al menos veían a la figura de su padre durante unas horas seguidas y también disfrutaban de su capacidad de reacción. Como cuando en uno de esos viajes hacia Zaragoza una pareja de la Guardia Civil le dio el alto y Dionisio, sin saber por qué, no obedeció la orden. El motorista de la Benemérita logró que finalmente Dionisio echara el freno y le preguntó por qué no había parado. Gracia no se lo pensó dos veces. “Mire agente -señalando a sus hijos- los niños se han encontrado mal y me he puesto nervioso”. La actualidad del pueblo era un tema preferido de conversación. “Siempre supimos quien era quien en Munébrega. Él no se cansaba de repetirnos historias de la gente del pueblo así que nosotros, casi sin darnos cuenta, conocíamos a la perfección la vida y milagros de los vecinos”.



Dionisio en su casa de Munébrega, que le vio nacer, centro de reunión de toda la familia, con su nieta mayor Marta y su hija mayor Trini

El ocio en el pueblo incluía para los chavales una visita obligada al campo. A Dionisio le encantaba que sus hijos comprobaran cuan especial eran las tareas rurales que él tuvo que realizar durante su juventud. Así que no era extraño que montara a su prole en el trillo, cuando la acción de trillar no se realizaba con máquinas automatizadas como en la actualidad, sino con una plancha de madera arrastrada por unas caballerizas. O cuando en las viñas había que proceder a la vendimia. Esa tarea crispaba los nervios de Dioni, el pequeño de la familia, que sacaba su carácter y protestaba a diestro y siniestro. Pero cuando Dioni habla de su padre los ojos se humedecen. Más allá del amor filial por el archivo de la memoria circulan actitudes y compromisos que confluyen en la emoción. Para él su padre no fue un mero progenitor, fue un instructor. “Él no me enseñó a jugar, sino a trabajar”, sentencia orgulloso.



Dionisio con su hijo y su hermano Angel, en las famosas cenas de empresa que celebraban en el Restaurante Español

En Barcelona, los chavales querían ver más a su padre pero al final se acostumbraron a la situación. En cambio, su madre era el referente presencial para los niños. “Siempre estaba con nosotros y la verdad es que nuestro padre trabajó muchísimo pero ella nunca se fue a la cama hasta que él aparecía en casa. De hecho, fuera la hora que fuera, ella resistía sin cenar para acompañarle. La relación entre ambos conyuges era de gran sintonía, según sus hijos, aunque de vez en cuando eran inevitables algunos roces. Una de las cosas que no le gustaba a Dionisio era la posibilidad de que su esposa luciera pantalones. “Eso le ponía negro. De hecho, no le dejaba”. Y otro de sus puntos negros en la casa era la cocina. “Yo creo que jamás se ha hecho una tortilla”, recuerda Trini.



Sus tres hijos Conchi, Dioni y Trini, con el retrato de su padre al fondo

Dionisio mostró siempre con sus hijos una gran generosidad. Era cariñoso con ellos, le encantaba preocuparse por sus notas y responsabilizarles de las cosas de la vida. Como de la paga que semanalmente les asignaba. Pero papá tenía arranques de genio. “Era diplomático pero también un poco terco porque muchas veces en lugar de diálogo había monólogo”, recuerdan entre risas Trini, Conchi –su marido Nacho, que trabaja en la actualidad en el STAB- y Dioni, junto a su esposa Peña. Para Peña, cuando conoció a Dionisio le sorprendió su seriedad, “aunque fácilmente se descubre en él que es un hombre tremendamente cariñoso”. Nacho, que le conoce como nadie porque lidia a diario con él, sabe que la oratoria es un punto fuerte de su suegro. Si a él le interesa hablar de algo lo logra, pase lo que pase. Su yerno recuerda un pasaje sin desperdicio. Una vez, estaba él en casa de Dionisio y al pobre de Nacho le sobrevino una especie de corte de digestión. Empezó a quejarse. Dionisio le escuchó pero “a los tres minutos empezó a hablar y parecía que él tuviera más problemas que yo que estaba para el arrastre”.



Toda la familia en su casa de Munébrega

Una de las facetas más ensalzadas en la personalidad de un líder como Dionisio es la de la psicología. “Sabe como nadie tratar a todo el mundo. Tiene una palabra y un gesto adecuado para cada persona. Es una de sus grandes habilidades”. Ahora bien, donde la psicología perdía su peso era cuando en alguna circunstancia Dionisio dejaba de llevar la voz cantante en algún asunto. “Él ha sido y será capitán de equipo. No le gusta perder esa condición”, relata emocionada su descendencia. Quizás por las circunstancias especiales que le tocó vivir de niño por la prematura muerte de su padre cuando él apenas tenía dos años, pero Dionisio ha exhibido siempre un desbordado sentimiento paternal. Para sus propios hijos, las parejas de sus hijos, sus hermanos –pese a ser el menor-, su gente del taxi y en general con todo el mundo que necesitara un favor. Sus actos han despertado a lo largo de la vida grandes afecciones y tremendos agradecimientos. Ese es el caso de Olga, una sobrina. Ella es la hija de su hermana Pilar, que cuando habla de Dionisio la emoción le embarga. Cuando Olga tenía ocho años la familia sufrió un batacazo. Lorenzo, su padre, falleció y su madre no trabajaba. Dionisio, como siempre que la familia ha tenido un problema, adoptó el papel de pater familias y escribió una carta mediante la cual se comprometía a colaborar para sacar adelante a esa niña. Veinte años después puede decirse que su promesa se ha cumplido completamente y Olga –que en la actualidad cuenta con 28 años- es una joven que tiene un empleo –trabaja en una empresa que gestiona tarjetas de crédito- y que, además, tiene ambiciones profesionales: “aspiro a ser directora de oficina de una entidad bancaria”. Pero probablemente nada de eso hubiera sido posible si Dionisio, su esposa y sus tres hijos no hubieran colaborado para apoyar a Olga. Él hizo las funciones de padre. Además de ayudar económicamente a su hermana, que pudo seguir sin trabajar, él ayudaba encargándose de ir a la escuela a interesarse por la niña, y a obligarla a estudiar. De hecho, con



Su sobrina Olga el día de su primera comunión

el poco tiempo libre que tenía robaba tiempo de sus hijos para dedicárselo a su sobrina. “Durante mucho tiempo los regalos de Reyes de mis tíos eran libros de lectura. Tenía muchas dificultades para concentrarme y leer”, asiente esa misma Olga que ahora es una mujer hecha y derecha. Ella tiene grabado que cuando los estudios de FP no le iban nada bien, y acumulaba suspenso tras

suspense, su primo Dioni –un hermano mayor para ella- la puso a trabajar. “Me acuerdo perfectamente del día, el 8 de enero de 1997”. Esa presión y ese apoyo económico lograron que aquellas dificultades del pasado se hayan convertido ahora en frutos de futuro. “De mi tío podría decir muchas cosas, todas buenas, pero lo más esencial es que sin él, sin su ayuda y dedicación, yo ahora no sería quien soy, me habría convertido en otra persona y no creo que fuera nada más que una mera cajera de supermercado”. De todos modos, y aunque el trabajo esencial ya está realizado, Dionisio no puede evitar seguir al pie del cañón en la formación de una persona que ha tratado como una hija. “Sin ir más lejos, explica Olga, este verano mi tío me pegó dos tortas al verme fumar en el pueblo. Eran dos tortas cariñosas pero lo que a él no le gusta lo explicita”.

Algunos de los familiares que más disfrutan de Dionisio son sus cinco nietos. Irradian una alegría especial y su relación con el abuelo no hay que encuadrarla en un trato familiar de mero trámite. A Alicia, una de las hijas de Nacho y Conchi, se le cae la baba con su abuelo. “Siempre quiere jugar con nosotros pero lo más importante es que hace que todo tenga solución”. Hasta los más pequeños, por muy familiares directos que sean, saben muy bien cual es el talante de este empresario ejemplar. “Siempre intenta que todo esté perfectamente bien. Estamos orgullosos de él”, confiesa Inés –hija de Dioni y Peña. Pero los nietos –vivos como el hambre- conocen de sobras al abuelo. La propia Inés, Alicia, Sofía, Marta y Jorge saben que Dionisio “es tan rollero cuando habla que se le agota la batería del móvil cada dos por tres”. Marta, no obstante, le lanza una flor: “mi abuelo es muy serio. Todo lo que promete lo cumple”. Ya se sabe que los niños dicen siempre la verdad.



Dionisio y Pilar y sus cinco “joyas”, sus nietos, en el bautizo de los más pequeños en el Monasterio de Piedra, Jorge llamado por su abuelo “Dominguín” y Sofía “Lucerito”

El efecto Pilar



Dionisio y Pilar, la mujer de su vida

Ver a Dionisio es contemplar a su lado a Pilar, su esposa. Mujer de carácter y convicciones propias, Pili –como la llama familiarmente Dionisio- se convierte en el contrapunto imprescindible para que esa pareja funcione como una seda. Los quinquenios de la antigüedad en su relación han caído sin pausa y sin mácula, pues ambos sostienen una intensidad en su compenetración que a ojos de muchos les hace envidiables. “Dionisio es el mismo hombre, o chico porque yo le conozco de toda la vida, que empecé a tratar cuando yo tenía quince años. Su personalidad y su manera de ser no ha cambiado un ápice”, relata con orgullo Pili. Para ella, llegar a Barcelona supuso un cambio impresionante. Pasó de vivir con su familia en el pueblo, a llevar vida de casada en la gran ciudad. “Al principio noté el gran cambio que había dado mi entorno. Las primeras semanas incluso me encontré un poco sola. Tenía que acostumbrarme a un ritmo de vida diferente y a no tener a mis padres al lado y eso que Dionisio si tenía cinco minutos libres me trataba como una reina pero él tenía que trabajar todo el día sin parar”. Pili se habituó rápido. Dejó de ver a sus padres a diario pero ganó una familia –la de su marido- que aún ahora, tantos años después, se mantiene unida como una piña. Dionisio surcaba por el arado de la vida profesional barcelonesa con denuedo, sin escatimar ni horas ni esfuerzos. Pili se encargaba de que en la trastienda todo estuviera en orden, ejerciendo el papel que en la física realizan los vasos comunicantes. Ella trabajó duro en la casa pero también se arremangó para que, además de la familia, otras necesidades estuviesen cubiertas. “Recuerdo muy bien cuando ayudaba a Dionisio en la representación de bolsos, o cuando a veces, estando yo embarazada, aún tenía ánimos para bajar por la noche a la calle a lavarle el taxi”.

Ambos han realizado una apuesta simétrica en relación al volumen de esfuerzo en el trabajo. Dionisio se perfiló más en la



Dionisio y Pilar en su querido pueblo de Munébrega, al pie de la Virgen del Mar y de la Cuesta



Dionisio y Pilar en una de las bodas de sus hijos

esfera pública, mientras que Pili le guardaba las espaldas en el terreno privado, como si se tratase de un eficiente defensa central que achicaba todo aquello que podía enturbiar el rendimiento del jugador más creativo del equipo. “Mira si estábamos unidos que yo jamás me fui a dormir hasta que él llegó a casa, y durante muchos años el trabajo y las reuniones del taxi se prolongaron hasta las tantas”. Esa actitud era una norma de funcionamiento tan habitual que quedó grabada también en la mente de sus hijos. Cuando Dionisio llegaba, pese a lo problemático de las gestiones que hubiese tenido que realizar, siempre encontraba ahí esperando el apoyo de su alter ego. Con el paso de los años y de los múltiples avatares que han sazonado la vida de la pareja Gracia-Cristóbal, Pili echa la vista atrás para contemplar todo el esfuerzo realizado y, pese a ello, no lamenta que su marido con los 70 años cumplidos, siga teniendo la misma ilusión que aquel joven que destrozaba los zapatos de tanto caminar para ganarse un sobresueldo y ahorrar. “A mi me parece bien que siga trabajando porque, la verdad, no sé que haría sin estar ocupado. No es hombre de caprichos ni de ocios, aunque si he de ser sincera me encantaría que estuviese más relajado para que pudiéramos viajar un poco más”.

Pili, no obstante, sabe que Dionisio seguirá haciendo lo que viene realizando desde que se enamoró de ella: “cuidarme como una reina. Es todo corazón. Está pendiente de mi y si alguna vez detecta que el ánimo de uno flaquea, él es único para disipar las preocupaciones y hacerte recuperar cuanto antes. En cambio él cuando está preocupado no duerme. Su terapia es levantarse de la cama e ir a escribir”.

De todos modos, relajarse en el domicilio Gracia-Cristóbal no es fácil. Tras la aventura por abrirse camino profesional, llegó el



Dionisio y Pilar en uno de sus viajes



Dionisio, sorprendentemente, en una de las pocas ocasiones en las que se ha animado a bailar



Dionisio y Pilar celebrando sus veinticinco años de casados

esfuerzo de combinar sacrificio y cuidado de los hijos. Y ahora que ya todo está encauzado están los nietos, que vuelven locos a este par de abuelos. “Nos los llevamos a todos sitios, estamos pendientes de ellos más incluso de lo que estuvimos por nuestros hijos”, explica Pili con la emoción que le genera el mero recuerdo de sus cinco nietos.



Dionisio y Pilar con su hijo Dioni, el día de su graduación como Economista

En realidad, por sus hijos Dionisio y Pilar se volcaron. “Luchamos para que fueran a buenos colegios, que tuvieran carreras y que fuesen buenas personas. Lo hemos dado todo por ellos pero la verdad es que nos han salido tres hijos magníficos”. Son las palabras de la madre pero no emanan del verbo fácil de un progenitor poseído por la ñoñería. En realidad, se fundamenta en la plena convicción de una madre que considera que sus hijos son

“emotivos, sensibles y trabajadores” y que además “nunca han generado quejas de nadie”. Pilar aún recuerda cuando Dionisio, con sus hijos ya estudiantes, “se los llevaba a trabajar al despacho para que se ganaran a pulso la paga semanal que les asignaba”. Así era el periodo de formación en la familia. Las cosas cuestan de ganar y hay que echarle una dosis de esfuerzo personal para conseguirlas. Un adiestramiento estricto basado en la aplicación de la disciplina y el sentido común, ingredientes que bien utilizados son capaces de otorgar el mejor sabor a un cóctel.



Dionisio y Pilar con sus dos hijas, en un reciente homenaje con ocasión de cumplir setenta años

Quien también observó a ese Dionisio en estado puro fue su cuñado Manuel Cristóbal. Manolo llegó a Barcelona en 1965 y se instaló durante siete años en el domicilio de su hermana Pilar y el de su marido Dionisio. “Nos veíamos poco. Él siempre estaba atareado. Me acuerdo que estaba muy poco en casa y que cuando llegaba el teléfono hervía por cosas de trabajo,

pero siempre hemos mantenido una magnífica relación. Manolo estudió banca y se empleó en el entonces Hispano Americano. Su aventura bancaria se prolongó hasta 1999, año en el que se jubiló. Cristóbal –que se animó a una aventura empresarial de material de relojería- nunca mostró interés en participar en la industria del taxi. “En su día pensé que la banca era un sector más seguro y ahí eché mis raíces. De hecho, mi interés en el volante siempre ha sido escaso. Me saqué el carnet de conducir cuando ya tenía más de 30 años. Y lo hice por los críos”.

Cuestión de sangre



Dionisio con sus hermanos y cuñadas en el día de regreso a Barcelona, después de su boda en Munébrega

Al igual que centenares de personas nacidas en Munébrega, los hermanos varones de Dionisio y algunos primos emigraron también a Barcelona. El gran trasvase humano entre Aragón y Catalunya se produjo en el primer tercio del siglo XX. Era una emigración cercana en kilómetros pero generada por el profundo desequilibrio que se vivía en esa época entre ambas comunidades. Del mismo modo que el tren apodado El Sevillano surtió de trabajadores andaluces a las industrias de la capital catalana en los años 50 y 60, las humeantes locomotoras procedentes de Aragón aportaron a Catalunya una generación de personas con un indeleble tatuaje emocional: el valor del trabajo. Aquellos adolescentes, incluso niños, que llegaban a Barcelona con la cara llena del hollín ferroviario y

maletas desvencijadas, formaron parte de un trasiego humano que se prolongó en la posguerra y que alcanzó también los años en los que el país se preparaba para el desarrollismo. Dionisio llegó a la capital catalana en el umbral del decenio de los años 60 realizando un camino que sus hermanos hicieron antes. Carmelo, el hermano mayor que en la actualidad tiene 84 años, abrió el fuego en 1949. Emilio Fajardo, primo hermano de los Gracia, llegó un año más tarde mientras que Ángel (75 años) y Blas (72 años) lo hicieron en 1957, uno el primero de enero y Blas el día de la Mercè, en septiembre. Carmelo, que acaba de celebrar sus bodas de oro con Maruja, mantiene el vigor y la cabeza activa. Su destino profesional cuando llegó a Barcelona fue el departamento de Sanidad del ayuntamiento. Primero fue asistente y más tarde, cuando se sacó el carnet de conducir, se dedicó a pilotar ambulancias. “Siempre me ha encantado conducir pero he preferido las ambulancias o los coches oficiales a los taxis”. Coqueteó con el taxímetro pero no le apetecía, a diferencia del resto de hermanos. La casa de Carmelo fue la primera en la que vivió Dionisio en Barcelona. “No nos veíamos casi nunca. Él estaba siempre trabajando y yo, que te voy a contar: me iba de casa con los críos pequeños durmiendo y llegaba a casa reventado con los chavales también durmiendo”. Era una vida de esfuerzo sin fondo, un denominador común de la familia aunque Carmelo no tiene reparos en reconocer que Dionisio “era muy inteligente y el más listo de todos los hermanos. Un tonto no hubiera subido en la vida como él”. Carmelo ya está jubilado pero ayuda a Dionisio en diversas cuestiones del STAB. Atrás quedaron las ambulancias, los madrugones, haber estado 40 años en el ayuntamiento sin faltar un solo día por enfermedad y llevar a mucho pez gordo en el coche oficial. De concejales a alcaldes extranjeros. “Como una vez que tuve que ser el chófer del edil de Ámsterdam, de visita en Barcelona. Estuvo muy contento conmigo. Me soltó 3.000 pesetas de propina, mucho más de lo que cobraba al mes”.



Dionisio y Pilar en una de sus excursiones con sus hermanos, cuñados y el primo Emilio y su mujer

Ángel vive en el Paralelo, en un edificio que levantó él sobre un taller mecánico que adquirió en 1966 y que, desde entonces, es su actividad principal. Todo lo que tiene en la actualidad se lo ha ganado Ángel con el sudor de su frente, en la calle, en la carretera. Nada más llegar a Barcelona en aquel frío enero de 1957 Ángel se dedicó a buscar trabajo. Lo halló a los pocos días en la compañía de tranvías. El empleo, no obstante, se vio salpicado de una turbulencia involuntaria a las pocas semanas de empezar ejercitándose como aprendiz con las maniobras del tranvía. Se produjo un aumento de tarifas y la población de Barcelona –que ya había conseguido poner contra las cuerdas al Régimen con la mítica huelga de tranvías en 1951- volvió a forzar la destitución de un alcalde de Barcelona, en esa ocasión el alcalde Simarro, con otro conflicto que alteró el servicio de tranvías durante un mes. “El problema es que a los aprendices nos mandaron a casa durante ese periodo y no cobramos un duro”,

relata Ángel, quien también se ganó la vida como camionero, como conductor de autobuses y, por supuesto, como taxista. Dionisio fue esencial en la relación con su hermano Ángel. “Yo le enseñé a labrar en el pueblo y más tarde en Barcelona a conducir. Él, en cambio, me instruyó en los números y en las letras. Yo no había ido a la escuela y lo primero que aprendí lo hice con él”. Ángel tuvo siempre una relación estrecha con su hermano pequeño, con cinco años menos que él. “La muerte de nuestro padre nos marcó a todos mucho, especialmente a quienes apenas le conocimos porque el único que le trató más fue Carmelo, el mayor”. De hecho, Ángel no pudo ir a la escuela porque con ocho añitos ya le enseñaron el oficio de labranza y a los once ya se encerraba en solitario en el campo para labrar manejando mulas y arreos.

Blas era el hermano más próximo en edad a Dionisio, con apenas dos años más. Él fue quien le proporcionó a su hermano pequeño la posibilidad de conocer al Conde de Reus y, por tanto, quien le abrió la puerta para que Dionisio iniciara su carrera en el mundo de los seguros. Blas sirvió en casa del Conde pero un tiempo después ya inició su carrera en el mundo del taxi. “Yo siempre le digo a la gente que he trabajado 80 años haciendo el taxi aunque sólo tenga 72. ¿Por qué? Porque he conducido vehículos durante 40 años pero no a jornadas de ocho horas sino de dieciséis. Por tanto, es como si hubiera trabajado 80 años”, bromea Blas. Al igual que a Dionisio, Ángel y Carmelo, la carga de trabajo nunca asustó a Blas. El taxi ha ocupado su vida pero también la tienda de alimentación que regentó con su familia y que parecía estar abierta todas las horas del mundo. Siempre a punto, elaborando comida preparada, trabajando sin parar. “Con mi mujer y mis hijos hemos estado siempre al pie del cañón. Para mí, como para todos los Gracia, es un orgullo porque yo llegué a Barcelona con cinco duros y una maleta atada con una cuerda”.

La experiencia de todos ellos converge hacia un mismo punto: Barcelona les ha dado las oportunidades que necesitaban y ellos las han aprovechado. Algo parecido vivió Emilio Fajardo, uno de los primos más próximos a Dionisio. De la mano de Domingo Bueno (que ostentaba un cargo importante en la Guardia Urbana) Emilio se incorporó como agente de la Urbana. Cobraba 721 pesetas al mes y estuvo 16 años. Pasado ese periodo, una excedencia dio paso a la actividad profesional que le ha tenido ligado la mayor parte de su vida: la representación de muebles. Todos ellos tuvieron suerte, todos triunfaron en la vida pero ¿qué ha tenido Dionisio que le ha hecho especial? “Pues que a Dionisio le ha gustado siempre llegar hasta el final. Nunca se ha conformado con disfrutar de una situación de bonanza. Le ha encantado demostrar su valía”, cuentan sus hermanos y primo. “Siempre ha conseguido lo que ha querido. Ha tenido un don y eso que si hubiera podido estudiar varias carreras se hubiese convertido en alguien todavía más importante. Dionisio siempre ha sido un ganador”. El mismo triunfador que cuando era un niño logró que aquel maestro, Don Eusebio, que le soltó dos tortazos por no haber comprado un libro, un día tuviese que espetarle: “Dionisio, ve donde quieras porque yo ya no sé qué enseñarte”.

EL ENTORNO



Que hablen bien de uno en vida parece un elemento de elevada dificultad. Pero si además el personaje en cuestión no sólo está vivo sino que además sigue en activo, en plenitud de facultades físicas y psíquicas, cosechar una oleada de parabienes es misión imposible. En la carrera de obstáculos de la vida de Dionisio Gracia, en su adicción a los desafíos, puede sumar uno brillante en su laureada hoja de servicios. Su personalidad se ha granjeado algunas enemistades, ¿Quién no?, pero el tamaño de adhesiones sinceras que ha recopilado a lo largo de su vida da la sensación de tratarse de una fuente a la que ni la sequía pueda con ella. El caudal del agradecimiento, del cariño y del triunfo en mayúsculas sale por ese caño imaginario sin ninguna limitación, a borbotones.

Manel Villalante, director general de Transports de la Generalitat, debe tratar con Gracia en la actualidad pero le conoce desde hace muchos años, cuando desde el ayuntamiento tuvo



Dionisio, a sus setenta años, en su despacho de calle La Jota, con la foto de sus nietos al fondo



Dionisio y el actual Director General de Transports de la Generalitat de Catalunya, Don Manel Villalante

responsabilidades relacionadas con el sector. Sus reflexiones son las siguientes: “Cuando conocí a Dionisio Gracia, hace ya unos cuantos años, supe que me encontraba ante una de aquellas personas con las que no resultaría nada difícil congeniar. También he sido testigo, en las diferentes etapas de nuestra prolongada relación profesional, de como ha sabido siempre defender con firmeza y convicción sus ideas y sus propuestas, y de hacerlo desde la ponderación y la sinceridad, que en él son valores y maneras de ser en la vida. Dionisio es un corredor de fondo. Su historia personal está jalonada de esfuerzo, de trabajo, de dedicación al oficio. Sin él no podemos explicarnos la historia del taxi en Barcelona y en Catalunya en las últimas décadas. Para quienes desde la política y desde la Administración nos preocupamos en comprender el mundo del taxi, penetrar en sus rincones secretos y acercarnos un poco más a una realidad tan peculiar, Dionisio Gracia es un referente

insustituible. Quienes lo conocen dicen que siempre se puede encontrar en él un consejo, una sabia recomendación y también un refugio sosegado en los momentos difíciles o conflictivos. Ha sabido también sembrar y dejar personas y estructuras continuadoras de su tarea, que si pudiéramos resumir en algunas palabras sería la de dignificar el taxi y hacer de los taxistas profesionales orgullosos de su trabajo. Dionisio es un aragonés transplantado ya hace muchos años a Catalunya, que no ha olvidado ni sus orígenes humildes ni sus duros comienzos. Desde el diálogo, la discreción y la constancia ha sabido demostrar que el progreso real y los logros sociales para una profesión no siempre vienen de la mano del conflicto y de la imposición maximalista. Este libro recoge sólo una parte de cuanto Dionisio Gracia ha aportado al mundo del taxi, que es tanto como decir a su ciudad y a su país. El resto lo sigue escribiendo él mismo cada día, construyendo capítulos y más capítulos con buen oficio. Sólo nos queda desear que los continuadores de su tarea sigan durante muchos años encontrando en él –como nosotros hemos tenido el privilegio de hacer- a un maestro y un amigo”.

Joan Torres lideró desde la entidad metropolitana el área del transporte y lidió mano a mano con Gracia innumerables conflictos. Gracia es para él un “fiel servidor del taxi”. Así define Torres a Dionisio: “Un empresario del taxi, que sabe combinar con talento la reivindicación del taxista individual, impregnado de un sentimiento de propiedad (licencia), con la prestación de unos servicios y productos, a través de una cooperativa (empresa de servicios). Recuerdo, como Director de Transportes de la extinta CMB (el Área para los taxistas) en la gestión directa en el servicio de taxi, el primer Consell del Taxi. Todos los sindicatos, Dionisio siempre presente, con buenas formas, muy de agradecer, frente a las actitudes de otros. Sus silencios, pero también sus consejos e información, en los

encuentros bilaterales fueron siempre oportunos y útiles. La colocación de los primeros módulos de control exterior, el “1-2-3” tarifario resultó una operación difícil con serias amenazas e incomprensiones. Dionisio supo en el momento preciso decantar la posición de su gente en beneficio del sector frente al usuario y la administración. Más tarde, como Presidente de la Entitat Metropolitana del Transporte y del Instituto del Taxi, el contacto fue más esporádico. La Ciutat groga como competencia del sector cooperativo-sindical volvió a marcar diferencias pero una vez más el diálogo y el consejo se impusieron.

Dionisio ha hecho con su estilo, su innata inteligencia y saber estar entre los suyos y frente a la administración, una aportación a la ciudad y al área metropolitana ahora finalmente reconocidas. Su pacificación del sector en momento difíciles (Juegos Olímpicos) y su entrega personal han permitido diseñar y cooperar en un modelo, una vez más, el modelo Barcelona del taxi. Un reconocimiento a Dionisio es un reconocimiento a los “buenos taxistas”, la primera imagen de una gran ciudad.

Gracias Dionisio, recordaré siempre de ti un sabio consejo “Zamora no se hizo en una hora”.

Eduard Ràmia es miembro del consejo de administración del IMT por CiU. Su opinión sobre Gracia incide especialmente en sus valores personales. “Dionisio Gracia, pese a no ser catalán de nacimiento, ha incorporado a su vida dos características muy catalanas: el seny y el trabajo. Es el hombre del seny y del consenso, de acuerdo generalizado en el mundo del taxi. Además es quien ha buscado siempre el equilibrio entre administración y taxistas, entre empresarios y autónomos. Y eso en un mundo en el que bastaba con que una persona dijese

blanco para que los otros, sin más argumento que defender una tesis contraria, dijeran negro. Por otra parte, hay que reconocer los esfuerzos y sus logros en los seguros. Primero salió adelante logrando que todos los partidos nos pusiéramos de acuerdo en el Parlament y después llevando el tema a Madrid donde, desgraciadamente, no sólo tienen que resolvernó el problema de la sequía sino también el de los seguros. Queda camino por recorrer pero todo lo realizado hasta el momento hubiera sido imposible sin Dionisio Gracia. Estamos ante un luchador y un trabajador incansable y, por favor, que no trate de engañar a nadie simulando que algún día se jubilará. Nunca le creeremos. Su ejemplo demuestra como con esfuerzo y constancia se puede llegar a una tierra de oportunidades –Catalunya- y convertirse en un importante empresario del mundo del taxi”.

Alberto Fernández Díaz, líder del PP en el ayuntamiento de Barcelona, conoce a Gracia desde hace muchos años. Dionisio Gracia encarna perfectamente a esos miles de personas que forman la Catalunya real, la de aquellos emprendedores que, viniendo de otras regiones de España, han querido y hecho suya Catalunya, sin olvidar sus raíces, sus orígenes, sus señas de identidad propias. Sembró de joven y ha seguido sembrando siendo ya adulto. En su juventud trazaba esos surcos rectos que le hicieron famoso en su Munébrega natal, con una rectitud que sólo se podía conseguir poniendo la vista en un punto del horizonte, sin desviar la vista, marcando así un objetivo lejano pero al que siempre acababa llegando con buen tino. Ya adulto, continuó sembrando, y esa siembra también ha dado frutos, siendo este libro un buen testimonio de ello. Los frutos de esta siembra no han sido otros sino las innumerables aportaciones para mejorar la calidad de vida y la economía de los miles de taxistas a los que ha dedicado los mejores años de su vida.



Dionisio con su amigo Alberto Fernández Díaz

Trabajador incansable, sus extensos informes, el seguimiento de los temas, el rigor y el esfuerzo personal han sido sus mejores aliados. Dionisio Gracia ha hecho todo ello sin renunciar nunca a compartir con su familia los mejores momentos de su vida, una familia por la que lo ha dado todo y que también le ha brindado ese apoyo tan importante para afrontar los retos del día a día.

Belén Pajares, diputada del PP en el Parlament, conoce de cerca el trabajo de Dionisio porque vivió el proceso de la Ley del Taxi. Así ve a Gracia: “Inicié mi trabajo como diputada por el Partido Popular en el Parlament la pasada legislatura, y una de las tareas que me encomendaron fue ocuparme del sector del taxi, ser el enlace del Grupo Parlamentario con las diferentes entidades que representaban al profesional de taxi. Como no podía ser de

otra manera, mi primera reunión la tuve con Dionisio Gracia, que demostró tener un profundo conocimiento del sector y lo que es más importante, una amplísima experiencia ganada a fuerza de trabajo. No entraré al detalle en aquellas cuestiones que tienen que ver con el trabajo parlamentario, en el Boletín Oficial del Parlament queda registrado, pero a grandes pinceladas quiero comentar su compromiso en llegar a consensos, no tan solo con las fuerzas políticas sino también con las administraciones públicas implicadas sin dejar de lado la opinión del sector. En este sentido presenté una iniciativa parlamentaria en la cual se solicitaba la creación de una mesa de trabajo en el Consell Català del Taxi para buscar soluciones en materia de seguros para los profesionales del taxi. Conseguimos que se aprobara por unanimidad de todos los grupos parlamentarios quedando dicha iniciativa como una propuesta trabajada y consensuada por todos. A lo largo de este tiempo hemos mantenido muchas conversaciones casi todas de trabajo, otras no; de estas -con el permiso de Dionisio- quiero destacar algunas cosas, el amor y respeto a su esposa y a su familia, sus firmes convicciones religiosas, su dedicación a la profesión, y no por ello menos importante su devoción a su afición: los toros”.

El presidente-fundador del PP, Manuel Fraga Iribarne, que conoció a Dionisio hace bastantes años en actividades del taxi, considera que “hay pocas profesiones que puedan comprenderse en su complejidad, como la de taxista. Para serlo se necesita un especial valor, sobre todo en su ejercicio en horas nocturnas. A veces, hay que tener una enorme paciencia con los clientes, sobre todo en direcciones nuevas. Por otra parte, son los mejores analistas del funcionamiento y los cambios de la sociedad, disponen de información completa sobre los cambiantes estados de opinión. Dionisio Gracia es un típico representante de todo ello. En diversos congresos realizados en



Dionisio con Don Manuel Fraga Iribarne

Galicia he tenido contacto con él, y me parece la representación de una buena gestión social. Me sumo a cualquier homenaje, a este gran representante de la gestión social, deseándole muchos éxitos.

Por su parte, el representante de ERC en el consejo de administración del IMT, Josep Maria Goñi, destaca que a Gracia "todos lo hemos admirado por defender el modelo del taxi en



Dionisio con su compañero Josep M^a Goñi, conversando con el diputado de ERC, Miguel Angel Estrada

el que ha creído. Es como un padre que nos guía y por ello la federación catalana del taxi, de la que era presidente, le otorgó el cargo de presidente de honor vitalicio". Goñi es consciente de que esa decisión ha podido provocar algún malentendido en el sector (hubo sus más y sus menos en la asamblea de Tarragona) pero considera que el nuevo cargo viene precisamente para salvaguardar la figura de Gracia. "Él ha luchado muchísimo y ahora todos le reconocen esa labor. Sin él el taxi estaría en las catacumbas. Ni se hubiera incrementado el servicio, ni se hubiese modernizado. Y todo ello por su talante negociador y su magnífica relación con los taxistas. Siempre se ha dedicado a sacar las castañas del fuego en las huelgas del sector. Miguel Tomás montaba los conflictos y él tenía que arreglarlos. A lo largo de su vida le han hecho grandes jugarretas y siempre ha superado

los contratiempos. Mientras pueda él tiene que jugar un papel en el taxi. Es la voz de la experiencia. Francamente, no me imagino un taxi sin Dionisio”.

Miguel Tomás, el histórico dirigente del STAC, muestra su gran admiración y respeto por Dionisio Gracia. Coétaneos, importantes, divergentes pero con un denominador común, la lucha por el taxi, los años han mitigado los roces profesionales que mantuvieron en el pasado. “Gracia es una excelente persona. Siempre abierto a colaborar. Nos conocimos en los años 70 cuando unos cuantos nos reuníamos en el bar Galicia, en la avenida Prim, para organizar un movimiento contra Tormo Magrans, el jefe del taxi en el sindicato vertical. Gracia había venido a alguna de esas reuniones”. Las huelgas y la manera de entender la industria del taxi les diferenciaron enormemente pero, a lo largo de los años, volvieron a reconducir sus posturas y establecieron determinados acuerdos, como el consenso en impulsar el plan de viabilidad en el sector. “Dionisio dentro del sector se ha erigido en el líder paternalista, nunca ha buscado la confrontación. La verdad, creo que cada uno desde su posición hemos ayudado al sector y ahora de mayores nos confesamos las cosillas que tiene el taxi”.

La medalla que le impuso el año pasado la Federació Catalana del Taxi, en un gran homenaje, sirvió también para que muchas personas que tuvieron gran relación con Gracia le felicitaran vivamente. Andreu Nebot, que fue director de servicios entre 1987-2000, llegó a decir que Gracia “ha sido capaz de prodigarse en diversas vertientes profesionales de manera tan poliédrica que parecería imposible sin el don de la ubicuidad. Su humanidad se ha prodigado de forma tan generosa y fértil que ha dejado una huella imborrable en la mente y en los corazones de la mayoría de las personas que hemos tenido el privilegio de conocerle”.

Por su parte, Blas Alascio, que ejecutó el plan de viabilidad del taxi, aprovechó tal homenaje para componer un soneto acróstico con estrambote:

Decir las alabanzas ajustadas
Intentando ser honesto e imparcial,
Obliga a dar cobijo a la humildad
Nunca antes tan servida y venerada.

Insólita es tu vida dedicada
Sirviendo con sentido paternal,
Ingente es tu labor profesional
Obsequiosa, paciente y abnegada.
Gestor de contumaz dedicación,
Rector de iniciativas singulares,
Actor que sobresales en la acción

Callada hasta en los hechos más cabales,
Ignoras la tremenda admiración
A que nos llevan tus acciones ejemplares.
Fecunda fue tu estela familiar
Afectuosa, tierna y sosegada;
Jubiloso así, te entregas sin dudar
A las cuestiones más sacrificadas;
Redonda fue tu vida hasta triunfar,
Dilecta tu manera de soñar,
Oficio y corazón, pura cruzada.

Otra poetisa fiel a Dionisio es María Dolores Arcas, conocida como Madar, la que ha escrito infinidad de dedicatorias para Gracia. El agradecimiento por los favores de Dionisio es el leit

motiv de una de las poesías, la que define a Gracia como “imagen de la nobleza de Aragón”.



Su querido y entrañable amigo Santiago Joaniquet, ya fallecido, en el cuadro del fondo, el día de la boda de una de sus hijas

Dionisio Gracia tuvo dos íntimos colaboradores, amigos y maestros. El abogado Santiago Joaniquet y el general Vidal. Ambos fallecieron pero sus hijos recuerdan con detalle las largas veladas en las que departieron con Gracia. Santiago Joaniquet hijo, también abogado, no ha olvidado “las conversaciones telefónicas que mantenían a última hora del día, ya con mi padre en casa y él todavía sin haberse podido retirar a la suya. Recuerdo también que mi padre admiraba su enorme capacidad para el trabajo y que, como consencuencia de ese trato profesional, con el tiempo llegaron a forjar una verdadera amistad. Le recuerdo llorando y abrazado a todos nosotros, consolándonos por la

muerte de su amigo Santi, de su hermano, mi padre. Sin alcanzar a entender por qué nos dejaba tan pronto”. Aunque niños, Santiago y sus hermanos vivieron anécdotas divertidas con Dionisio. “Como el día que fue a enseñarnos la fotografía de su madre, que siempre llevaba en la cartera, y por error, sacó una estampa de la Virgen del Pilar. Mi hermano pequeño, Francisco Javier -Fran para la familia, que tendría 4 o 5 años- con la curiosidad propia de su edad se adelantó para ser el primero en ver a su madre y mirando con verdadera atención a la imagen, expresó admirado ¡Vaya madre!. Al instante nos percatamos de la equivocación y Dionisio sacó enseguida la foto de su progenitora”.



Dionisio y su gran amigo el General Pascual Vidal

El general Vidal fue el único militar que nunca fue trasladado de Catalunya. Ocupó altos cargos como especialista auditor y se encargó de proteger y guiar la carrera de Dionisio. Su hijo, Pascual Vidal, es abogado y también se suma al cálido homenaje a Gracia.

“Dionisio se convirtió en un hermano mayor para mí. Es un hombre, además de muy querido, de convicciones muy claras, de trayectoria recta. Mi padre le ayudó pero fue por el propio impulso de Dionisio. Se convirtió en un consecuidor, trabajó con denuedo. A mi padre le sorprendía que pudiera haber alguien tan contumaz”.

Ramón María Rodón, abogado, colaboró durante muchos años con Gracia. El general Vidal le pidió a Rodón que colaborara estrechamente con Dionisio y lo hicieron durante varios decenios al frente de la cooperativa de consumo y el STAB, hasta que Rodón se jubiló en 1997. Una cena homenaje en el restaurante Español colmó de parabienes al abogado que mantuvo una relación muy estrecha con Gracia. “Dionisio es un hombre a caballo de Aragón y Catalunya. Llegado al Principado en sus años mozos, hijo de familia humilde pero con casta, en Barcelona labrose un porvenir surgido, paso a paso, de su talento natural, capacidad de trabajo y voluntad perseverante”.

En la vida de Dionisio, la religiosidad ha tenido siempre un lugar destacado en su día a día. Hombre de convicciones católicas muy arraigadas, vive la religión íntimamente. El cardenal arzobispo de Barcelona, Lluís Martínez Sistach, señala en una misiva: “Saludo cordialmente a Dionisio Gracia Fajardo, que durante más de 40 años ha trabajado y todavía sigue trabajando en el sector del taxi, con una actitud de respeto y de servicio a todas las personas e instituciones implicadas en este sector. El del taxi es un servicio muy útil para la buena marcha de todo grupo humano y su buen funcionamiento tiene una especial relevancia en una gran ciudad como Barcelona. Con una cordial bendición para él y su familia”.

Jesús Vicente, sacerdote de Tarazona que en la actualidad está en Roma, mantiene una gran relación con Gracia; de hecho casó



Dionisio con el Cardenal Arzobispo de Barcelona, Don Lluís Martínez Sistach

a sus hijos Conchi y Dioni, y bautizó a sus nietos. De él dice que es “un corazón grande como grande es el Moncayo, un espíritu fuerte como fuerte y brava es la jota aragonesa, una fe recia como recios son los vinos de esta tierra”. En su opinión, Dionisio tiene tres grandes amores “su pueblo, ya que nunca ha renunciado a sus raíces, su familia –entre los que están también los taxistas-, y el amor a la Virgen del Mar y de la Cuesta, la virgen de su pueblo”. El párroco de Munébrega, Pascual Tornos, afirma que se siente orgulloso de contar con un feligrés “tan honrado”. Tornos destaca la cercanía de Gracia y su capacidad. “Sin duda alguna podrías haber triunfado en cualquier ambiente y profesión. Adelante siempre”.

La gente del sector, los compañeros del taxi, su otra familia, siempre han respondido y entendido la personalidad de Dionisio. Damián Garrido es un empresario de la industria del taxi, con una flota de 40 vehículos en la actualidad. Jienense (1960), llegó con 13 años a Barcelona y su adaptación a la ciudad “que no dejaría por nada del mundo” fue rápida. Interrumpió los estudios para ayudar a su familia y por ello trabajó en un supermercado, luego aprendió el oficio de planchista e hizo de cartero, antes de iniciar su andadura como taxista. Conoció a Dionisio Gracia –“aunque antes había hecho amistad con su esposa, ya que cuando era cartero me tocaba su domicilio en el reparto”- y mantuvieron relación profesional y personal durante mucho tiempo. “Le estoy profundamente agradecido. Es un ser vital. Sin él yo no estaría en el nivel que estoy ahora. Tengo la sensación que él se ve reflejado en mí, cuando tenía mi edad. Nuestra relación es perfecta. Yo soy más agresivo en los negocios pero él me convence con el ejemplo”.

Entre los taxistas que han deseado demostrar su afecto por Dionisio destaca José Tobajas –“Primero un amigo, después taxista. Gracia ha sido el creador de un futuro mejor para sus

amigos taxistas”-, Antonio Castillo –“Nos sentimos maravillados por ese gran trabajo que realizas a diario por el bien de todos nuestros compañeros” y Luis Alberto García El Pibe, “sólo puedo decirte que sigas en la línea de siempre y que los taxistas tenemos necesidad de gente íntegra y laboriosa como eres tú”. Otro compañero de fatigas, Santiago Monterde, es cofundador del STAB con Dionisio. Tiene 93 años, vive en un pueblo de Valencia, pero no olvida a su amigo Gracia. “Me comprometí con tu persona en muchas asambleas y delante de muchos compañeros. Sabía que no me equivocaba, y mi apuesta sin duda fue la más correcta. Me siento muy orgulloso de tí”. Especialmente emotiva es la carta que le dirige Ángel Díaz a Dionisio. Díaz tenía un problema con la explotación de taxi, buscó ayuda y sólo halló a Dionisio. “Gracia me atendió amablemente y me escuchó con gran interés. Nunca olvidaré su trato humano y la capacidad por entender mi problema. Al final hubo final satisfactorio para los taxistas”.

Entre las tareas de la industria del taxi que realiza Dionisio figura la divulgación y la pedagogía. Ambas facetas las desarrolla con ánimo en las emisoras Radio Unión Catalunya y la Cadena Cope. Participa en los programas que dirigen Mario Fernández y Pepe Collado, respectivamente, y se ha hecho una voz emblemática para aquellos que están interesados en conocer cosas del sector.

La vida de Gracia, ya se ha visto, no ha contado las horas destinadas al trabajo. Pero, pese a todo, siempre ha habido un pequeño resquicio para el ocio. La diversión siempre ha sido en familia, ya fuera acudiendo al Teatro Talía a ver a Paco Martínez Soria, o a Manolo Escobar, como a la Monumental, o a la Maestranza o donde fuera a ver a los grandes toreros del momento. Dionisio es taurino de pies a cabeza y tiene amistad con varias personalidades del sector. Uno de sus amigos es el matador



Dionisio y Pilar con su amigo el matador de toros portugués Víctor Mendes



Dionisio en la plaza de toros de Cozumel (en la grada correspondiente a la autoridad)

portugués, ya retirado, Víctor Mendes. El espada le explica a Dionisio en una carta que nunca ha dudado “de tu hombría, de tu dignidad ni de tu capacidad profesional. Tal como tú, soy oriundo de familia humilde que con el paso de las generaciones vamos a más, como los toros bravos. Como tú, por haber pasado muchos momentos duros, sé dar la debida importancia y trascendencia a lo que has conseguido en la vida por tus méritos y cualidades”.

Antonio Sedano, abogado y colaborador de Dionisio, destaca que “pasas por unos momentos realmente maravillosos; al cabo de tantos años de pelear en esta vida estás recogiendo los frutos de tanto trabajo y de tanta amistad. A estas alturas de la vida se recoge lo que antes se ha sembrado, (y tú de sembrar sabes mucho)”. José Soronellas, banquero, ha tratado a Gracia durante más de 30 años. “He vivido con él verdaderos casos in extremis, para rasgarse las vestiduras, ayudando y colaborando con cualquier persona que le ha planteado sus problemas. Para mí es de aquellas personas que hacen patria y país, y que pasan desapercibidos del conjunto de los ciudadanos que conviven en esta región”.

Cambra de Comerç, mediante su director gerente, Xavier Carbonell, desea dejar constancia “de las muchas horas de dedicación y esfuerzo, que suponen un prestigio a nivel personal y un beneficio para el sector que representas”, así como las empresas de producción de taxímetros más importantes: Taxitronic y Taxímetros Barcino. Juan Luis, el propietario de Barcino, tiene muy claro que la figura de Gracia “es irrepetible. Ha batallado siempre por el sector y se ha sobrepuesto a las diferencias que siempre han existido en el taxi. Ha sido hábil y eficiente”. Manel Mateu, director de Taxitronic, señaló sin tapujos que “son personas como usted, con su trabajo y esfuerzo, las que contribuyen a mejorar día a día el taxi y que hacen que empresas como la nuestra trabajen con

orgullo en el sector”. La misma aureola emiten los responsables de Asepeyo, para quienes el contacto con Dionisio ha sido una noticia sensacional, y, por supuesto, para todos los miembros de las juntas directivas del STAB, que siempre han dado su apoyo al líder carismático.

“Con Dionisio hace más de 40 años que nos conocemos, hemos trabajado en común y jamás hemos firmado un solo documento”, quien así habla es Claudio García, propietario de Masterdiesel. La historia de García tiene similitudes con la de Gracia. Claudio, segoviano, llegó de Madrid directo Al taller de Barreiros en Barcelona. García era mecánico y su especialidad eran las bombas inyectoras. “Con Dionisio siempre nos hemos llevado muy bien. Fue una relación sana basada en que yo le arreglaba los taxis. Una vez recuerdo que había uno con problemas y Dionisio ya se ponía nervioso. Yo le dije ‘no voy a arruinarte’ y si hace falta te cambio el motor. Hicimos muchos retoques en aquellos coches, los 1.400 y los 1.500 y Dionisio me mandó a una gran cantidad de taxistas. Es un tipo honesto y trabajador, aunque en esa época si querías ser alguien tenías que echarle un puñado de horas. Yo trabajaba de las seis de la mañana hasta las doce de la noche. Pero, pese a todo, lo más duro seguía siendo el campo. Cuando iba de vacaciones al pueblo y me metía a echar una mano a los agricultores me daba cuenta que el trabajo duro de la ciudad era como jugar”

Colaboración policial

La vinculación de Dionisio Gracia con las fuerzas de seguridad ha sido siempre muy estrecha. Gracia siempre ha creído que el taxi necesitaba protección y, por tanto, la mejor manera de estar protegido es colaborando con los cuerpos policiales que operan en la ciudad. Durante muchos años, el principal nexo de unión entre taxistas y policías se producía con el Cuerpo Nacional de Policía y con la Guardia Urbana. Desde el 2005, año del despliegue en Barcelona, los Mossos d’Esquadra han tomado el relevo respecto a la seguridad ciudadana. José Irineo López, Jefe Superior de Policía de Catalunya, sabe que el elevado nivel de colaboración ha permitido que la siniestralidad en el sector se haya reducido considerablemente. Aunque a título personal la relación de Gracia con las fuerzas encargadas del orden se remonta a varios decenios, el sector del taxi, la administración y las policías crearon un instrumento de actuación que ha permitido orquestar las actuaciones que realizar desde entonces. Se trata de la Mesa de Seguridad del taxi. Ha mantenido reuniones trimestrales y ha servido para impulsar medidas que, por un lado garanticen mayor seguridad al taxista, y que por otra parte permitan a la policía contar con un pequeño ejército de agentes cívicos que conocen perfectamente la ciudad, saben lo que ocurre en ella, y están patrullando todos los días, a todas las horas, como son los taxistas. Cuando ha ocurrido algún suceso luctuoso en el mundo del taxi, como el asesinato de Luis Pérez Suárez, taxista de Sabadell que fue abatido en diciembre del 2002, la mesa de seguridad ha dado buena respuesta. Desde este organismo se ha impulsado la adopción de mecanismos tecnológicos para garantizar mayor seguridad, como los sistemas de detección o el funcionamiento

de la red 112. Las subvenciones públicas para adecuar la flota han funcionado correctamente. Según José I. López “gracias a la estrecha colaboración el taxi en el área metropolitana hoy es más seguro”. López felicita a Gracia “por la intensa y abnegada labor que vienes desarrollando al frente del STAB y de la Federación Catalana del Taxi”.

Xavier Vilaró, el máximo responsable de la Guardia Urbana de Barcelona, conoce a Dionisio desde el arranque de la Mesa de Seguridad del taxi. “Siempre demostró ser un hombre muy profesional, con gran formación, sabiendo qué tenía que decir cuando hablaba, con conocimientos técnicos”. Para Vilaró, la figura de Gracia es la de alguien que busca siempre el consenso. “Es prudente pero llega muy lejos por su gran voluntad”. Respecto a su grado de colaboración, la prestación de servicios de Dionisio está fuera de duda. “Siempre ha informado con detalles pero sin magnificar los problemas. Además está claramente reconocido en el sector y, lo que es más importante, mantiene ese estatus desde hace mucho tiempo”. Joan Miquel Capell, comisario de los Mossos d’Esquadra, y jefe del operativo en Barcelona, accedió a Dionisio cuando se produjo el despliegue. “Es un personaje singular, particular. Yo me atrevería a decir que es policía por devoción. Le encanta poder ayudar y si tiene que poner a colaborar con los agentes a los 3.000 coches que controla pues lo hace”. Hablar del taxi con Capell es hacerlo con alguien que conoce bien ese mundillo. En 1982, el año del Mundial de fútbol, Capell patrullaba las calles de Barcelona pero en lugar de hacerlo con un vehículo con sirena lo realizaba con un automóvil con el piloto verde. “Hice un año de taxista y además mi padre ya era taxista”. Un aspecto que le sorprendió de Dionisio es que siempre va vestido con traje y corbata. “Es un tipo elegante y, la verdad, nunca había visto eso en un taxista”.

Los colaboradores

La UNALT, la patronal del sector en Madrid, fue fundada entre otros por Dionisio Gracia y su labor siempre ha sido reconocida por el histórico dirigente Eladio Núñez, como por el actual presidente, José Antonio Parrondo. “Dionisio es primordial para negociar cualquier ordenanza o normativa. Es una persona democrática, social, con carácter fuerte y las ideas muy claras”. Eso es lo que cree Parrondo, que lleva cinco meses en el máximo escalafón de la asociación. Y lo cree porque lo ha comprobado: “la primera vez que fui a Barcelona como presidente traté de sonsacarle a los taxistas sobre Dionisio y me costó hallar a algún conductor que hable mal de él. Tiene jerarquía y calidez”.

Quien más conoce a alguien acaba siendo el grupo humano que le rodea. Ese es el caso Dionisio y de su cuadrilla, el equipo que saca adelante toda la actividad del STAB. Ángel Luis es sobrino de Dionisio y lleva con él alrededor de 30 años. Conoce el manejo de la casa al dedillo. Oriol trabaja en el STAB desde hace más de 20 años y Nacho, yerno de Gracia, es abogado y también es un veterano del establecimiento. La carga de trabajo es intensa pero hay margen para estar de buen humor. Como cuando hace muchos años, en 1979, Ángel Luis trató de reparar una brecha de tres centímetros en la luna del primer Mercedes que se compró Gracia y el arreglo acabó con una brecha mayor, de unos 8 centímetros. “Mi tío me quería matar”, explica Ángel Luis. O cuando un sábado se tenía que hacer un ingreso en el banco de una importante suma de dinero y “a mí se olvidó el sobre en el cajón. El lunes le dije a Dionisio lo que había pasado y yo ya pensaba que me caería una bronca monumental. Pero no pasó nada. Me dijo que no me preocupara aunque desde aquel

día no ha habido nunca más un olvido”, relata Oriol. Su equipo está encantado con Dionisio. Es jefe pero también hace de padre, aunque hace años “esa situación se notaba más”. Ángel Luis no se ha podido borrar de su mente lo que ocurrió hace 29 años. “Tenía yo 16 años y vinieron dos chicas a buscarme aquí, al trabajo. Yo esperaba poder salir antes y mi tío me prohibió salir. ‘De ninguna manera’, me iba diciendo”. El despacho de la calle La Jota ha sido su vida, como el habitáculo de un taxi, o una mesa en un establecimiento de seguros. Una vida intensa que, según él mismo, no ha hecho más que comenzar.



Dionisio y su equipo de trabajo (Oriol, Ignacio y Angel Luis) en su despacho del STAB



Alberto Gimeno Pérez

Fotografía: Paloma Domínguez

Alberto Gimeno Pérez

Currículum vitae

Alberto Gimeno Pérez (Barcelona, 1964) es periodista. En la actualidad es el Redactor Jefe de la sección Vivir de La Vanguardia y profesor de Periodismo en la Facultad Blanquerna de la Universidad Ramon Llull. También desempeñó en el mismo rotativo el cargo de jefe de sección de Deportes, reportero de Sociedad con especial dedicación al área de sucesos y terrorismo y redactor de la sección de Economía. Con anterioridad trabajó cuatro años en El Periódico de Catalunya (dos años en el equipo de reporteros y otros dos en Economía), dos en el Diari de Barcelona (sección de Economía) y cuatro en Punt Diari (Deportes). Además de su dedicación al periodismo escrito, Gimeno ha colaborado en diversos programas de radio y televisión.

PATROCINADORES



**Institut Metropolità
del Taxi**

El Institut Metropolità del Taxi (IMT) es un organismo autónomo de la Entitat Metropolitana del Transport (EMT) que administra y gestiona el servicio del taxi del área metropolitana de Barcelona.



Generalitat de Catalunya
**Departament de Política Territorial
i Obres Públiques**

COLABORADOR



Quienes somos:

Somos un conjunto de concesionarios ubicados en el Valles Occidental, fundamentalmente en Sabadell y Terrasa, pertenecientes al Grupo Marfina, distribuidores además, de otras marcas de automóviles de primer nivel. Tenemos el privilegio de representar al más importante grupo automovilístico europeo, pionero en motorizaciones de alto rendimiento y de reconocido prestigio a nivel mundial.

En todas las marcas que representamos, como vehículos dedicados al servicio de TAXI, están reconocidos el SEAT/Altea, VOLKSWAGEN /Passat o Jetta y SKODA/Octavia o Superb, con unas motorizaciones extraordinarias, reconocidos y premiados por su fiabilidad consumo y equipamiento, así como por su inmejorable relación precio calidad.



COLABORADOR



Interfacom S.A. es una compañía española ubicada en Barcelona, que diseña, fabrica y comercializa aparatos electrónicos y software para el taxi bajo la marca Taxitronic. Los orígenes de la empresa se remontan al año 1926, cuando en la Barcelona de principios de siglo se dedicaba al mantenimiento y reparación de los primeros taxímetros mecánicos. En 1977 creó el primer taxímetro electrónico con microprocesador. Los productos Taxitronic son diseñados con la tecnología electrónica y el software más avanzado existente y bajo la experiencia de más de 80 años trabajando en este sector. Siempre bajo la finalidad de ofrecer equipos y programas potentes y fiables que se adaptan totalmente a las actuales y futuras necesidades de mercado. Sus clientes, desde importantes compañías de Radio Taxi, hasta empresarios autónomos, han permitido un trabajo muy próximo a ellos. Este es un hecho que Interfacom S.A. valora muchísimo, pues le proporciona el acceso a conocer de primera mano lo que el sector necesita, perfeccionar sus productos y participar activamente en la obtención de soluciones concretas; consiguiendo así los grandes resultados demostrados. Actualmente Interfacom S.A. cuenta con una importante presencia en el mercado Español con el 70% de cuota de mercado y comercializa sus productos a otros países como Inglaterra, Italia, Holanda, Bélgica, Alemania, Francia, Irlanda, Portugal, Grecia, Islandia, Suiza, Arabia Saudí, Estados Unidos, Serbia, México, etc. Esta presencia mundial se caracteriza también por haber obtenido las Certificaciones y/u Homologaciones necesarias de los productos en aquellos países en los que es requisito imprescindible.

COLABORADOR



MUNDITAXI S.L.

Empresa dedicada a la reparación rápida de taxis, servicio de taller, mecánica, planchistería y mantenimiento, precios competitivos y servicio agradable servicio. Más de 20 años de experiencia en el sector del Taxi.

OTROS COLABORADORES

BBVA



Si eres autónomo
piensa en tu seguridad


ASEPEYO
MUNICIPIO DE ACCIDENTES DE TRABAJO
Y ENFERMEDADES PROFESIONALES
DE LA SEGURIDAD SOCIAL Nº 131

Servicio de Atención al Usuario
902 151 002
www.asepeyo.es

