

EXPOSICIÓN QUE
ACOMPAÑÓ AL
PROYECTO DE RE-
GLAMENTO DEL
TRÁFICO :- :- :-

MÁDRID, 1926

IMPRESA MUNICIPAL

EXPOSICIÓN QUE
A COMPAÑÓ AL
PROYECTO DE RE-
GLAMENTO DEL
TRÁFICO :- :: :-

MADRID, 1926

IMPRESA MUNICIPAL

AL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE MADRID

EXCELENTÍSIMO SEÑOR:

Cumpliendo el honroso cargo que esa excelentísima Corporación municipal me confirió por decreto de la Alcaldía Presidencia fecha 7 de abril del año pasado, he dado término al proyecto de Reglamento de Tráfico, que mi leal saber y entender estiman práctico, no ya para las necesidades actuales de esta Villa y Corte, sino para las que en lo sucesivo puedan derivarse, y que someto a la superior aprobación de quienes me dispensaron su confianza.

Es hoy el problema de la circulación objeto de constantes preocupaciones de las autoridades encargadas de organizarla en todas las grandes urbes europeas y americanas, y no podría ser Madrid una excepción, teniendo como tiene representantes tan encariñados con su prosperidad y engrandecimiento y con el propósito de que figure ventajosamente situada, como capital de la nación española, entre las que con más celo atienden a las cuestiones que a ello puedan contribuir.

Demostración de este aserto es el razonado bando del Alcalde Presidente, excelentísimo señor Conde de Vallellano, fecha 6 de octubre de 1924, que figura a la cabeza de este reglamento, en que éste se asienta, y en el que se abordan, con perfecto conocimiento de causa, los principales aspectos del problema circulatorio en las vías públicas de Madrid.

A la aplicación de lo que en la citada disposición se ordena, al decidido apoyo que para su mejor realización se presta por parte de la Corporación municipal en pleno, a las acertadas iniciativas presiden-

ciales y al entusiasta concurso de los señores Delegado de Carruajes, excelentísimo señor Marqués de Encinares, y su sustituto, D. Mariano González Serrano, debo gran parte del interés, cada vez más grande, que me inspira este asunto, con el cual me hallo completamente identificado y al que me dedico y dedicaré todas mis energías y actividades.

De mis observaciones diarias, en contacto constante con conductores y peatones, he sacado el convencimiento de que hemos enfocado el problema con mucho tino, no siendo aventurado suponer que llegaremos a su completa solución en un lapso de tiempo relativamente corto.

Justo es reconocer al excelentísimo señor Marqués de Encinares, que a la adopción del disco indicador del pago del impuesto de rodaje, propuesto por él, se debe un importante aumento en la recaudación por tal concepto y el conocimiento de numerosas ocultaciones y fraudes, que el celo del señor Concejal jurado D. Pascual Méndez logró encauzar de un modo definitivo.

Por otra parte, la resolución del Pleno de elevar en ciento catorce el número de individuos del Cuerpo de Policía urbana, cuarenta de los cuales pasaron a engrosar la Compañía de Circulación, y autorizándome a aumentar hasta once el de motocicletas afectas a la vigilancia de automóviles, ha contribuido en gran manera a dar mayores facilidades para atender, en la forma que requiere su importancia, este servicio.

No obstante, no puede ocultarse a la clara comprensión de ese excelentísimo Ayuntamiento la insuficiencia del personal afecto a la organización del tráfico; pues solamente cuento con dos Inspectores y cuatro Brigadas para disponer y vigilar el importante cometido que les está confiado, y que no se limita a denunciar únicamente las infracciones del Reglamento del mismo, sino a cooperar con los guardias de distrito en cuanto se refiere a hacer cumplir lo que las Ordenanzas municipales disponen.

Decía en mi Memoria del mes de septiembre del año pasado que, para conseguir los fines en ella propuestos para organizar la circulación, era necesario reforzar la Sección de Carruajes, convirtiéndola en Compañía de Circulación, dividida en cuatro secciones de cincuenta hombres cada una, y mandadas éstas por un Inspector y un Brigada.

La experiencia, al confirmar aquella opinión, me demostró que había quedado corto en mis cálculos, ya que en la actualidad, contando con el número de guardias entonces solicitado, si bien los mandos continúan igual, no puedo menos de confesar que aun obligado el personal a prestar servicio horas extraordinarias, y reduciendo en lo posible los puntos en que lo hacen, hasta el extremo de que parajes tan

concurridos como los bulevares y el paseo de la Castellana, no cuentan sino con dos guardias para su vigilancia en las primeras horas de la tarde; o sea, desde las catorce y treinta a las diez y seis y treinta, y desde las veintidós en adelante la falta de servicio es casi absoluta, cuando nuestra aspiración debe ser la de que éste no se interrumpa de nueve de la mañana hasta la hora de salida de los espectáculos públicos, reduciendo, como es natural, los turnos en determinadas horas y aumentándolos en otras, servicio que debe ser sostenido y aumentado, teniendo presente que el problema del tráfico adquirirá cada día mayor gravedad, dado el creciente aumento de vehículos circulantes y el desplazamiento cada vez mayor de peatones, que minuciosas observaciones por mí realizadas en distintas horas de los días festivos y laborables me permiten establecer en un promedio diario que excede del medio millón en la forma que sigue: Puerta del Sol y calles afluentes, 48.000 peatones por hora; Red de San Luis (Gran Vía), 26.000; glorieta de Bilbao, 27.000; glorieta de Ruiz Giménez, 19.000; plaza de Canalejas, 18.000, y plaza de Nicolás Salmerón, 14.000.

Estos cálculos se refieren a una jornada de ocho horas únicamente, por lo cual no pueden representar sino aproximadamente la enormidad de viandantes que constantemente ocupan los puntos mencionados.

No creo, por tanto, exagerado pretender un aumento de cien guardias, más el consiguiente personal subalterno, que a las órdenes de la Dirección del Tráfico Urbano, a cuyo mando estarán todos sometidos, orienten la vigilancia de los vehículos para que ésta empiece en los felatos de entrada a la población, estaciones y muelles de mercancías de las mismas y tenga la total eficacia requerida.

También someto al criterio de esa excelentísima Corporación la conveniencia de que por el excelentísimo señor Alcalde Presidente y a propuesta del Director del Servicio de Tráfico, nombre dos funcionarios del Cuerpo de Investigación de Arbitrios, los cuales tendrán a su cargo los servicios siguientes:

- 1.º La denuncia por faltas de policía urbana de los conductores de vehículos dentro de la población.
- 2.º La denuncia por falta de pago en el arbitrio del rodaje.
- 3.º La denuncia por falsas declaraciones y falta de pago en el impuesto de propiedad; y
- 4.º La comprobación de las bajas que presenten los interesados en el Negociado de Tracción.

En el primer caso darán cuenta por oficio al Director del servicio de Tráfico de la falta cometida haciendo constar sitio, hora y día, nombre y domicilio del interesado, y, a ser posible, del conductor del vehículo. En el segundo caso harán constar los mismos datos que en el anterior, y presentarán el oficio al Jefe del Negociado de Tracción,

y en el tercer caso levantarán acta, en la que harán constar todos los datos necesarios, y la cual será acompañada de un oficio dirigido al Jefe del Negociado de Tracción para su censura y tramitación.

El Director del servicio de tráfico y el Jefe de Negociado de Tracción llevarán un libro registro de denuncias para cada Investigador, en donde se hará constar toda la tramitación del expediente.

Las denuncias de circulación y propiedad, serán tramitadas por el Negociado de Tracción con arreglo a los reglamentos de Carruajes de lujo y Reglamento de la Investigación.

El premio de estos funcionarios en las denuncias será la tercera parte de las multas que se impongan por falta de policía urbana y en los expedientes por falta de pago en el arbitrio de la circulación e impuestos de propiedad, con arreglo a los reglamentos de Carruajes de lujo e investigación de Arbitrios e impuestos municipales.

Este personal se presentará diariamente al Director del Tráfico y Jefe del Negociado de Tracción, a fin de recibir órdenes y dar cuenta de los servicios prestados en el día anterior.

Todas las órdenes serán cumplimentadas dentro de las veinticuatro horas siguientes.

El Cuerpo de Policía urbana prestará el auxilio necesario al personal afecto a este servicio.

Los funcionarios designados para estos cargos prestarán además de este servicio, todas las funciones inherentes a su nombramiento que en nada mermará los derechos de los demás Investigadores.

Igualmente designará dos *chauffeurs* mecánicos que realicen en la vía pública una constante vigilancia acerca de las condiciones en que los automóviles llevan sus motores, frenos y demás órganos mecánicos y dispuestos en cualquier caso para reemplazar al conductor del vehículo denunciado, comprobando en el acto la deficiencia que por sí o por conducto de otro agente haya sido advertida.

Como condición precisa para proveer estas plazas, sería conveniente exigir a los aspirantes a ellas que se hallasen en posesión del certificado de aptitud como mecánicos y el *carpet* de conductor expedido con fecha anterior en cinco años a aquella en que fuesen anunciadas.

Contando con estos elementos podrá la dirección del Tráfico urbano abordar de un modo decidido la solución del problema circulatorio con absoluta seguridad de conseguirlo en plazo breve.

Convendría que este excelentísimo Ayuntamiento autorizase a los serenos de comercio para que al retirar los agentes de circulación continuaran ellos sus servicios, dotándoles de los mismos elementos y confiriéndoles iguales atribuciones que a aquéllos en lo que se refiere a la circulación para que ni un solo momento pudiera considerarse interrumpida la vigilancia ni culpar de imprevisión a las autoridades de las que depende su organización.

Además estos agentes nocturnos podrían castigar en el acto las infracciones a las Ordenanzas municipales de carácter leve, con lo que se conseguiría un mayor adelanto en las costumbres y un mayor respeto a lo estatuido en todos los órdenes de la vida ciudadana.

Propongo también que, a la vez que este reglamento, se divulguen las máximas y consejos de un brevísimo *Código del Peatón* en que se haga conocer a éstos sus obligaciones y los peligros que corren negándose a cumplirlas y marchando por sitios distintos a aquéllos que la práctica ha aconsejado establecer, dotando a los agentes de circulación de unos talonarios que les permitan hacer efectivas en el acto las multas que impongan por faltar a lo dispuesto una vez transcurrido un plazo prudencial para ponerse al corriente de ellos y hallarnos en condiciones de exigirles el más exacto cumplimiento y la mayor obediencia a las indicaciones personales o automáticas que se les hiciese sin que en ningún caso puedan alegar ignorancia.

Para la adopción de esta medida estimo indispensable un estudio previo y muy detenido de los distintos refugios hoy existentes para modificarlos o suprimirlos, al objeto de demostrar que con nuestros propósitos de educar al peatón para que no constituya un entorpecimiento a la solución del grave problema circulatorio, va aparejado el de facilitarle todas las garantías de seguridad para su persona.

No quiero terminar esta exposición, aunque con ello la haga un poco más extensa de lo que deseara, sin someter a vuestra consideración la necesidad de modificar los actuales límites para el abono de la indemnización de vuelta, pues si bien pueden quedar subsistentes para los ya escasos vehículos de tracción animal, deben ser ampliados para los automóviles, y para ellos pudieran establecerse otros que podríamos hacer conocer a los viajeros y conductores señalando sus comienzos por unos faroles con cristales de color y la inscripción LÍMITE; pasados los cuales, el viajero que lo dejara vendría obligado a abonar 1,25 pesetas.

También, y para evitar discusiones en lo sucesivo respecto a la aplicación de tarifas por servicios especiales fuera del término municipal, se procurará llegar en lo posible al establecimiento de precios únicos por categorías de coches para excursiones a determinados puntos, previniendo a los viajeros, que, entre tanto esto no se consiga, es conveniente que contraten de antemano el precio de todo servicio que se halle en estas condiciones, ya que las atribuciones de esta Dirección no pueden ni deben extenderse fuera del expresado término.

Creo haber dicho cuanto en mi concepto puede contribuir a ilustrar en el asunto del tráfico, y mi mayor satisfacción y el premio más apreciado a mi labor sería el de que este modesto trabajo mereciera vuestra superior aprobación.

El gráfico que va a continuación representa con perfecta claridad

las oscilaciones experimentadas por los vehículos de tracción mecánica en los años que en los mismos especifican:

1915	■	2.592 vehículos.
1916	■	2.829 —
1917	■	3.144 —
1918	■	3.441 —
1919	■	4.110 —
1920	■	6.077 —
1921	■	8.041 —
1922	■	9.588 —
1923	■	12.152 —
1924	■	13.350 —
1925	■	17.500 —

Hay que añadir a esto que el número de bicicletas inscritas al posesionarse del cargo el que suscribe era insignificante, ascendiendo en la actualidad a 3.500.

Madrid, enero de 1926.

Emilio Abarca Millán