

AYUNTAMIENTO DE MADRID

405

ESTUDIO

DE LA

# CIRCULACIÓN DE CARRUAJES Y PEATONES

que, a juicio del segundo Jefe de Policía urbana, D. Emilio Abarca Millán, debe implantarse en Madrid para la mejor organización de los mismos

Aprobado por el excelentísimo señor Alcalde Presidente,  
Conde de Vallellano, por decreto fecha 25  
de septiembre de 1924



MADRID  
IMPRESA MUNICIPAL

1924

ESTUDIO

DE LA

**CIRCULACIÓN DE CARRUAJES Y PEATONES**

que, a juicio del segundo Jefe de Policía urbana, D. Emilio Abarca Millán, debe implantarse  
en Madrid para la mejor organización de los mismos

Aprobado por el excelentísimo señor Alcalde Presidente,  
Conde de Vallellano, por decreto fecha 25  
de septiembre de 1924



MADRID  
IMPRESA MUNICIPAL

1924



# ESTUDIO

DE LA

## CIRCULACIÓN DE CARRUAJES Y PEATONES

que, a juicio del segundo Jefe de Policía urbana, D. Emilio Abarca Millán,  
debe implantarse en Madrid para la mejor organización  
de los mismos

Aprobado por el excelentísimo señor Alcalde Presidente, Conde de Vallellano,  
por decreto fecha 25 de septiembre de 1924

Dado el aumento de tránsito rodado que se ha observado en Madrid durante estos últimos años, como asimismo el considerable número de habitantes que invade nuestra capital, hoy insuficiente para contener tan enorme masa de carruajes y peatones, es perentoriamente necesario regularizar la marcha de todos, para de esta forma encauzar el servicio con la rapidez que exige la vida moderna en las grandes urbes.

Obedientes todos al mandato de la Autoridad, que en lo sucesivo tratará de corregir los viciosos y anticuados extremos que hoy rigen para la buena marcha y ordenación de carruajes y peatones, lograremos llegar a la implantación de un sistema circulatorio del que saldrán beneficiados el Comercio, la Industria, los espectáculos y el público en general, siendo para nosotros, que la hemos implantado, una gran satisfacción, y viviremos contentos de haber servido al público de Madrid como se merece.

Propongo al Excmo. Ayuntamiento el estudio siguiente para la buena marcha de carruajes y peatones, y ya que tanto me honró confiéndome la delicada misión de ir a París para aprender en aquella Metrópoli lo que aquí es necesario implantar, espero me confiera la correspondiente autorización para que, de acuerdo siempre con el Ilmo. Sr. Delegado de Carruajes, podamos dirigir la circulación que, como se verá más adelante en este escrito, está implantada con arreglo a las necesidades de nuestro plano.

En este sentido voy a repetir las frases de un sabio: «hay que fijarse en un lugar» (circulación); este lugar ha de tener un desarrollo entre los límites del cuadro natural (nuestro plano); existe una gran necesidad de espacio para desenvolverse (organización de tránsito).

Y hecho este pequeño preámbulo, paso a describir la forma en que he organizado la nueva circulación que, para mayor claridad, he dividido en las partes siguientes:

- 1.<sup>a</sup> Automóviles en general.
- 2.<sup>a</sup> Carruajes de plaza y particulares.
- 3.<sup>a</sup> Tranvías.
- 4.<sup>a</sup> Carros de transporte y camiones de carga.
- 5.<sup>a</sup> Peatones.
- 6.<sup>a</sup> Guardias de la Sección de Carruajes.

## Automóviles

*Velocidad.*—Esta clase de vehículos circulará por las vías de la capital, conservando en todo momento la mano derecha en el sentido de su marcha. Sería conveniente, a juicio del que suscribe, permitírseles circular con más velocidad que en la actualidad, puesto que dado el excesivo número que circula por las calles de Madrid, al restringir aquélla no puede hacerse la descongestión en las grandes aglomeraciones como se haría si se les dejase circular con marcha más rápida; creo también que estas medidas serán beneficiosas para el fin que nos proponemos; mi creencia está basada en los estudios que constantemente estoy haciendo sobre el terreno a la entrada y salida de toros, carreras de caballos, Stadium y en esa hora tradicional de Madrid, en la que todos los carruajes desfilan, yendo a parar al centro de la población después de un paseo por el Parque de Madrid y Castellana, lo mismo que en las principales estaciones.

De este estudio he sacado la consecuencia siguiente: En las entradas de toros, donde generalmente se reúne mayor número de vehículos que se dirigen a aquella fiesta con el natural deseo de llegar cuanto antes, llevan una velocidad relativamente excesiva, a pesar de lo cual es rarísimo que se registre un caso de atropello. Estas mismas observaciones me las ha demostrado la práctica en otra afluencia de vehículos como es la plaza de España y paseo de San Vicente, cuando con los minutos tasados se dirigen a la estación esos grandes coches de hoteles, automóviles, ómnibus y toda clase de vehículos que bajan aquella pendiente a gran velocidad, sin que tampoco se registren con frecuencia casos de atropello.

En estos hechos me fundo para aconsejar que los automóviles deben circular con mayor velocidad, toda vez que al peatón se le educará debidamente y aquéllos no encontrarán entorpecimiento en su marcha, puesto que también los coches de tracción animal les dejarán la calzada libre (cuando esto sea posible) marchando por el lado del encintado de las aceras.

Como al peatón se le obligará en los sitios céntricos, que son los de mayor peligro, a que atraviesen la calzada por los puntos destinados a este efecto, cuando el guardia de carruajes allí colocado dé la señal, servirá de atenuante para el conductor que atropelle al peatón el hecho de que éste se decida a pasar sin estar parada la circulación.

Igualmente, cuando el guardia de carruajes haga la señal de que paren los vehículos para que crucen los peatones y algún conductor le desobedezca ocasionando por este motivo algún daño, se le deberá exigir mayor responsabilidad.

Estas instrucciones se observarán siempre con todo rigor; pero severísimamente en las horas que mayor sea la circulación.

Siempre que un auto-taxis sea llamado por un viajero para ocuparlo, procurará arrimar al encintado para no interrumpir la marcha de los demás carruajes.

Los auto-taxis deberán llevar fijada en su interior y dando frente al asiento de los viajeros una placa con el número de la matrícula del coche.

Las demás instrucciones relativas a la marcha de los automóviles y su colocación en calles y plazas públicas, se verá en los planos e instrucciones que al final de este estudio se insertan.

## Carruajes de plaza y particulares

*Situado y marcha de ellos.*—Esta clase de carruajes circulará por las vías de la capital al trote siempre de sus caballos, cuidando de hacerlo por el lado del encintado de las aceras para no entorpecer la marcha de los de tracción mecánica. Como éstos, cuidarán de llevar su mano derecha en el sentido de la marcha. Sería conveniente que por el ramo de Limpiezas o por quien disponga el Excmo. Ayuntamiento, se enarenara la parte correspondiente por donde circulen estos coches por ser la que tiene más declive en la calzada y estar menos desgastada, pudiéndose evitar con esto las caídas de los caballos que con su instinto buscan siempre el sitio por donde pueden caminar con más facilidad.

En conferencias tenidas con la Sociedad de cocheros me han hecho observar la necesidad que anteriormente expongo y que, desde luego, se refiere únicamente en el centro de la población.

Los coches de plaza tienen concedidas ciertas paradas que a continuación detallo y que entorpecen grandemente la actual circulación de carruajes. Sería muy conveniente variarlas a los puntos que también indico, siempre que el Excmo. Ayuntamiento lo crea conveniente.

## Paradas de coches que existen en la actualidad

Las paradas que entorpecen el tránsito son las siguientes:

Preciados, esquina a la Puerta del Sol. Quedan los coches tan pegados a los estribos de los tranvías, que no dejan espacio ni para una persona.

La de Mayor, entrada, intercepta la circulación por ser un sitio de mucho movimiento y estar situada frente a la casa Tourniée, a donde acuden muchos carruajes.

Arenal, San Ginés, intercepta también el paso, y en la temporada de los teatros Eslava y Real estorba para la colocación de los coches del primero y de los que afluyen al segundo.

Plaza de Santo Domingo, siendo esta plaza de mucho tránsito y estando colocados los coches en el lado de la acera dificulta el paso del público que quiere tomar el tranvía.

Carrera de San Jerónimo, frente al número 31, entorpece la colocación de los coches que aguardan la salida del Teatro Reina Victoria, así como la descongestión de la Puerta del Sol y plaza de Canalejas, que en lo sucesivo se hará por aquella vía.

Atocha, iglesia de San Sebastián, esta parada a pesar de no tener más que dos coches, quedan éstos muy pegados a los estribos de los tranvías y dificulta la circulación cuando se aglomeran los carruajes. Estas paradas deberán situarse en lo sucesivo en los puntos que a continuación se detallan:

La de Preciados Puerta del Sol debe desaparecer, distribuyéndose sus coches entre las paradas más cercanas a dicha calle.

La de Mayor, entrada, se situará empezando en la travesía del Arenal.

La de San Ginés, en el Postigo de San Martín, cuando desaparezcan las obras del Metro.

La de la plaza de Santo Domingo, en la cuesta del mismo nombre, frente al jardín, al lado del molino de chocolate.

La de la Carrera de San Jerónimo, en esta misma calle, esquina a Nicolás María Rivero, frente al número 40.

La de Atocha-San Sebastián, a la entrada de la calle de Cañizares.

Los coches de plaza, siempre que sean llamados para ocuparlos, arrimarán al encintado para evitar la interrupción de la marcha de los demás carruajes.

Sería conveniente que estos coches llevaran fijada en su interior y enfrente del asiento de los viajeros una placa con el número del coche

Los conductores de toda clase de vehículos obedecerán sin vacilar cuantas órdenes reciban en la vía pública de los guardias para el mejor orden de la circulación, sin que se les tolere hacer ostensión de protesta, formulando sus quejas, cuando lo crean oportuno, ante el Jefe del servicio en la Inspección de Carruajes.

## Tranvías

Indudablemente, si queremos que en Madrid el problema de la circulación se resuelva eficazmente, es de todo punto necesario que de la Puerta del Sol desaparezcan totalmente los innumerables tranvías que tienen su parada en dicha plaza y que la invaden por completo, obstruyendo el paso de los demás vehículos. Esta es la primordial necesidad que hay que escalar para lograr alcanzar la mejor organización en la marcha de los carruajes por vía tan importante como es la que nos ocupa.

La Compañía de Tranvías no lanza un coche a la calle o implanta una nueva línea sin que forzosamente tenga su paso o haga su parada en la Puerta del Sol, sin que esto reporte beneficio a la Empresa ni a los viajeros. Es vergonzoso por esta causa ver la calle de Alcalá formada con un tren de tranvías que las más de las veces llega hasta la Cibeles; si a estos coches se les hiciera, como marcan las Ordenanzas, guardar entre uno y otro una distancia no inferior a 20 metros, la Compañía tendría que hacer una vía supletoria en la carretera de Aragón, puesto que los tranvías rebasarían con creces el término municipal. Ni esto es dar facilidades a los viajeros ni creo tampoco que redunde en beneficio de la Empresa, ni mucho menos, y es lo más interesante en la nueva organización que se va a implantar, con el fin de ver si logramos dar facilidades para que circulen, lo más cómodamente posible, 15.000 automóviles que tenemos matriculados, a los que hay que sumar los de provincias, que son también numerosos, más 800 coches de plaza y demás vehículos, que arrojan un total muy considerable y exige un detenido estudio de nuestro plano para que no se dé el triste caso de que circulen por nuestras calles sin el orden que requiere un servicio tan importante.

Además, señores del Concejo, si subsiste esa red de tranvías que, no me cansaré de decirlo, hace de la plaza más céntrica de la capital un cocherón intransitable, jamás lograremos alcanzar que Madrid tenga el servicio de carruajes organizado como corresponde a las exigencias de esta ciudad.

Si mis datos no fallan, ¿dónde vamos a colocar los 100 autobús que, según noticias, van a establecer en primero de noviembre, dónde les vamos a dar las paradas, por dónde van a circular? Estas preguntas que yo me hago tienen la siguiente respuesta: Si logramos alcanzar que la Compañía de Tranvías suprima del centro de la capital las vías que interceptan el paso de los demás carruajes, se podía muy bien, en combinación con la Empresa general de Autobuses, dar unos billetes de correspondencia para éstos, con objeto de que el viajero pudiera llegar al centro de la población cómodamente, puesto que a estos vehículos se les puede encauzar en la misma fila que formen los demás carruajes en los grandes desfiles, y de esta forma no se taponan las calles, como ahora ocurre con los tranvías que las ocupan totalmente, sin que puedan guardar el orden de fila de los demás, porque, naturalmente, no pueden salirse de sus rieles.

Como cito en mi anterior Memoria, las calles de la Montera, Carretas, Hortaleza y Fuencarral, por su poca anchura y su vía doble, hacen de estas calles, hoy que considerablemente ha aumentado, repito, el número de automóviles, un constante tapón, que la mayoría de las veces ocasiona grandes trastornos en la buena marcha de la circulación.

Es conveniente y necesario, pero irremisiblemente necesario, que por las anteriores calles circulen, en lo sucesivo, los tranvías en una dirección solamente, haciendo su entrada por Hortaleza y la salida por Fuencarral, como lo observarán los vehículos en la nueva organización.

Esta necesidad no solamente la cree necesaria el que suscribe; si fueran preguntados los mismos empleados de la Empresa, conductores de toda clase de vehículos y los viajeros, que son los que directamente sufren las consecuencias de las eternas

esperas en los cambios de estas calles, seguramente contestarían sin vacilar y de acuerdo con lo que yo propongo.

Quien mire con sensatez este estudio, verá en él que los fines perseguidos por mí son los de organizar este servicio que allá por el año 1904, cuando Madrid no se había desarrollado en población ni en tránsito como lo ha hecho hoy, nada importaba la colocación de doble vía en calles tan angostas ni que sus redes afluyeran todas a la Puerta del Sol; pero hoy que el Censo arroja un total de más de un millón de habitantes y que la circulación, como antes digo, alcanza la considerable cifra de 15.000 automóviles, a los que hay que sumar otros 4.000 vehículos aproximadamente, según registro que existe en esta Inspección de Carruajes, es de todo punto imposible, si queremos encauzar debidamente la circulación, dejar que subsistan las mencionadas vías, por cuya razón debemos hacerlas desaparecer.

Asimismo, los tranvías de los discos números 2, 12 y 23, al desaparecer de la Puerta del Sol pueden muy bien finalizar su trayecto en la plaza de la Constitución, donde no hay necesidad de hacer cambio. Los tranvías 14 y 15, procedentes del Pacífico, deben terminar su trayecto en la plaza de Santa Cruz. Los del disco 17 no deberán pasar de la Red de San Luis, donde no tienen necesidad de cambiar el trole.

El cambio del tranvía de Hermosilla, que se hace en Nicolás María Rivero, podía efectuarse como se hizo en tiempos, en una vía muerta que existe en la Carrera de San Jerónimo, esquina a la calle de Ventura de la Vega, y así quedaría descongestionada la primera de las calles citadas.

Ínterin se consigue lo anteriormente expuesto, deben desaparecer las paradas discrecionales en el centro de la capital que entorpecen el tránsito, como es: la de Carretas, frente a la plaza del Angel, que debe suprimirse, toda vez que a veinte pasos de ésta y mejor situada se halla la de Atocha, frente al Teatro del Centro, o bien podía bajarse aquélla unos metros en la calle de Carretas donde no hay cruce de calles.

El tranvía del disco 18, cuando tiene que esperar cruce en el final de Carretas ocasiona un gran entorpecimiento en aquella importante vía con la parada de los tranvías que tienen que aguardar a que pase el que va en dirección a Sol.

De la calle de Alcalá enfrente a Peligros debe desaparecer el refugio que hoy existe y, por tanto, la parada discrecional, pudiéndose hacer ésta frente al Casino de Madrid. También debe desaparecer el refugio situado en la calle de Alcalá frente a la de Nicolás María Rivero.

Igualmente en todas las plazas a las que afluyen tranvías deberán éstos parar en todos sentidos a la entrada de aquéllas para evitar que el peatón tenga que cruzar las mismas.

En la parada de Goya y Velázquez, como la mayoría de los coches que por allí circulan llevan remolque, al hacer la parada en la estatua de Goya interceptan completamente el paso de los tranvías de Velázquez y de los vehículos que circulan por dicha calle, debiendo hacerse esta parada a unos metros de distancia de la citada glorieta.

Para poder apreciar la importancia que tiene la transformación de estos servi-

cios, pido encarecidamente al Excmo. Ayuntamiento se digne designar una Comisión de personas técnicas, que me atrevo a indicar, como son: Ilmo. Sr. Delegado de Carruajes, en la actualidad, Marqués de Encinares; Sres. Resines, Marqués de Vista-Alegre y Amezúa, personas todas ellas de reconocida competencia en esta materia, como asimismo el Sr. González Serrano, Concejal Jurado de esta Inspección, y otras personas de ese Concejo, a las que no cito por no tener el honor de conocer, para que, en unión del que suscribe, podamos desarrollar gráficamente este interesantísimo problema, que con la buena voluntad de todos, creo lograremos resolver satisfactoriamente.

En París se observa con tal rigurosidad la disposición relativa a que en tranvías y autobús no vayan mayor número de viajeros que el señalado, siendo asombroso cómo se da cumplimiento a esta disposición.

¿Por qué en Madrid no ha de dictarse una disposición encaminada a hacer cumplir este extremo, haciendo responsables de las contravenciones a los cobradores que admitan en su coche mayor número de viajeros que el señalado por el reglamento?

## Carros de transporte y camiones de carga

Para los carros de transporte en general, se dictarán disposiciones relacionadas con la carga que han de llevar y se castigará severamente a los infractores de ellas, para de esta forma evitar el repugnante espectáculo, tan frecuente en la calles de esta capital, de ver caídas, bajo el peso de una enorme carga, a las bestias que conducen los carros y que son maltratadas con ensañamiento por sus conductores para hacerlas levantar, profiriendo al propio tiempo y en alta voz, palabras mal sonantes, cuando no blasfemias que hieren el oído del que pasa y presencia estos casos.

Los carreros y volqueteros estarán matriculados en el libro Registro de la Inspección general de Carruajes con su fotografía, y se les proveerá de una cartilla con su nombre y apellidos, a la que se unirá su retrato para que cuando cometan una falta pueda hacerseles responsables sin temor a equivocaciones y sin que puedan alegar que no eran ellos los que conducían los carros cuando se les denunció.

Para el mejor orden de la circulación de los carros de transporte, éstos verificarán la operación de carga y descarga hasta las cuatro de la tarde, y su paso por las calles céntricas estará interceptado desde esta hora hasta las nueve de la noche.

Se ajustarán al orden de circulación que han de observar, así como las calles por las que podrán transitar, al itinerario que se inserta al final de esta Memoria y que ha sido remitido a la Sociedad de dueños de carros, con los que he tenido una conferencia, en la que he tratado y convenido en que se hará saber a todo el personal del gremio la obligación que éste tiene de acatar y cumplir las anteriores disposiciones y de observar el más exacto cumplimiento.

Los carros irán pintados de color oscuro, no llevarán más que dos mulas y el estado de conservación de los atalajes será perfecto. El 1 de octubre próximo, se

les pasará revista en el sitio que oportunamente se designe con objeto de ver en las condiciones que se encuentran.

Todos los carros llevarán en la parte delantera un farol visible por detrás con luz roja que empezará a lucir a la misma hora que el alumbrado público. (Real decreto del mes de noviembre de 1922).

Queda terminantemente prohibido que los carros circulen por la vía del tranvía, haciéndolo siempre por el lado del encintado como los demás carruajes de tracción animal.

Los conductores de carros no podrán ir subidos en ellos más que cuando vayan provistos de pescante y freno para tener la seguridad de que pueden parar con facilidad en caso necesario.

Se exceptúa de la obligación de llevar dos mulas solamente, los carros que se dirijan con carga al Mercado de la Cebada por la calle de Toledo. Después engancharán la tercera mula a la zaga.

Todas las contravenciones serán castigadas en el acto con el papel de multas correspondiente.

Igualmente queda prohibido que los carros y volquetes se pongan de zaga contra el encintado para cargar y descargar, y observarán con todo rigor las horas que tienen señaladas para este objeto y que todos deben conocer.

## Camiones

Se ajustarán en todo a las horas que tienen señaladas los carros de transporte para circular por el centro de la capital. Las camionetas que no exceda su peso de una tonelada, podrán circular por los sitios que lo hagan los demás vehículos de tracción mecánica.

Los camiones, especialmente los de transporte de carbón, están abandonados, hasta el extremo de que muchos de ellos circulan sin la placa de matrícula, y el que la lleva lo hace de forma que es imposible averiguar su número por el deterioro y suciedad de ellas; de noche se ocupan poco de que luzca el alumbrado, y generalmente llevan sirenas estridentes, de las cuales hacen uso con demasiada frecuencia. Estas sirenas desaparecerán totalmente, sustituyéndolas por la bocina reglamentaria de tono grave.

Queda terminantemente prohibido que lleven el escape libre, para cuyo efecto llevarán en todos ellos, como está dispuesto, el aparato silencioso.

## Peatones

El problema más delicado y difícil de llevar a la práctica en Madrid es el de la circulación de peatones, pues debido al abandono que siempre ha existido por parte de todos, ha de costar gran trabajo hacer comprender a este público la impe-

riosa necesidad que tiene de organizarse. Las aceras se toman como centro de reunión y las calles como paseos; la calzada está destinada únicamente para que circulen los vehículos, a los que hay que dar preferencia, puesto que ellos no molestan al transeunte en las aceras; debemos, por todos los medios que estén a nuestro alcance, hacer comprender al vecindario, con razonamientos, la ineludible necesidad de saber respetarnos en nuestros derechos para inculcar al peatón que debe circular por donde se le señale, y así se evitarán accidentes, sin que por esto pretendamos hacerles guardar un orden riguroso de fila como a los carruajes; y si estos razonamientos no fueran suficientes para que el peatón se compenetre con ellos, apelaremos a los medios que nos dicte la lógica o al estudio de los conocimientos que hemos adquirido en nuestro viaje a la capital de Francia, en donde, a pesar de su buena organización, también se advierten deficiencias, muy notables por cierto; claro que nada en la vida es perfecto, pero los seres racionales debemos acercarnos lo más posible a la perfección de nuestras costumbres, que es la base de la civilización en que vivimos.

Si al tratar del asunto de los tranvías he repetido infinidad de veces la necesidad apremiante que existe en hacer desaparecer aquéllos del centro de la población, al llegar a este punto de los peatones tendré que ser exageradamente pesado al repetir cansadamente la conveniencia de que hay que educar al peatón, puesto que es el que más necesitado está de enseñanza.

Deben editarse los consejos que todo ciudadano habrá de saber en lo sucesivo, para que al circular por las vías públicas de la capital, lo haga con tal seguridad que desaparezca su temor al peligro, que es la mayoría de las veces el causante de los accidentes que a diario ocurren por el desconocimiento también que tiene el peatón de la forma en que debe circular.

Ahora que se ha extendido considerablemente la radiotelefonía, hasta el extremo de que en la casa más humilde no se carece de ella, debe darse un curso de conferencias relativas a circulación para que alcance y llegue a conocimiento de los que, por su condición de analfabetos, no pueden enterarse por la Prensa ni por los bandos que al efecto han de publicarse de estas disposiciones.

También el cinematógrafo, que tanto adicto cuenta, habiéndose desarrollado últimamente y difundido en proporciones gigantescas, debe reflejar en la pantalla, en los intermedios de las películas, los consejos publicados por la Prensa, que podían ilustrarse con grabados en los que el público pudiera apreciar gráficamente el peligro que corre al circular sin el orden que le es necesario, y darse perfecta cuenta, no solamente de este peligro, sino del ridículo que hace al atravesar una calle atropelladamente y con cara de espanto. El peatón está acostumbrado a cruzar la calzada cachazudamente, desafiando con su inconsciencia el peligro, toreando muchas veces a los automóviles, cuando no insultando a sus conductores, sin reconocer el derecho que éstos tienen de circular por la calzada, como cito anteriormente, con más preferencia que el peatón.

Tampoco es necesario que en el centro de la población, aunque la aglomeración sea grande, el peatón circule en una sola dirección, pues sabiendo respetarse mutuamente y haciendo desaparecer por los agentes de la Autoridad los corros de

gentes desocupadas que forman sus peñas en las aceras de la Puerta del Sol y de las principales vías de la capital, tendrá el peatón más facilidad para caminar libremente sin aquellos obstáculos.

Las terrazas de los cafés céntricos ocupan totalmente con sus veladores en tiempo de verano las aceras; creo que debe restringirse el número de éstos para que aquéllas queden libres. Sobre este particular tiene presentada una proposición en el Excmo. Ayuntamiento el Concejal Sr. Resines.

Ahora que la Prensa ha emprendido una campaña de la que ha salido victoriosa logrando alcanzar el deseo de los más grandes higienistas madrileños y los del pueblo, para sumar un jardín más, acaso el mayor de los que existen, en los solares del desaparecido Hospicio; los maestros de escuela, especialmente, deben inculcar a sus discípulos la conveniencia de que sus juegos infantiles los ejecuten únicamente en estos sitios de esparcimiento tan adecuados a estos fines y que son un refugio donde los niños no corren el peligro de ser atropellados.

Los padres cuidarán bajo su más estrecha responsabilidad, de que sus hijos no jueguen más que en parques y jardines, que son los sitios adecuados al esparcimiento infantil; debe multarse a los padres de los niños que jueguen al *foot-ball*, a los patines o que cometan otros actos de esta índole que puedan molestar a las personas que transitan por la vía pública. Se recogerá a los niños que se les encuentre jugando fuera de los recintos marcados, conduciéndoles a la Tenencia de Alcaldía hasta que acudan los padres y satisfagan la multa correspondiente. Asimismo los niños que vayan subidos en los topes de los tranvías y en las traseras de los coches y automóviles, se les detendrá, imponiendo a los padres una considerable sanción, para ver si de esta forma se consigue evitar los continuados accidentes que por la misma causa se suceden y el repulsivo espectáculo que ofrecen a la vista de los extranjeros que frecuentemente nos visitan.

Los maestros en sus escuelas respectivas, en cuyas paredes tienen colocados los cuadros con los deberes inherentes a su educación, deberán colocar los relativos a las máximas del peligro que corren los niños en sus juegos en la vía pública.

A continuación y para finalizar, voy a detallar los consejos que más se practican en París y que han sido la principal causa de que se organice su circulación en tal forma, que toda ponderación resulta pálida ante la realidad.

De estos consejos se hará una gran tirada, que se distribuirá al vecindario por los guardias de los barrios.

Los peatones se ajustarán en todo a estas disposiciones que se dictan para garantizar su seguridad al transitar por las vías públicas de la capital y especialmente las del centro, que son las de mayor afluencia de vehículos y las que ofrecen más peligro al viandante.

Como creo decir en otro lugar de esta Memoria, la Prensa ha de ser el principal factor que con sus publicaciones serias, humorísticas o en caricatura, hagan llegar al alma del vecindario madrileño la necesidad de que cada cual, ya en serio, ya en broma, pero necesidad ineludible de aprender a practicar el nuevo sistema de circulación.

No terminaré mis párrafos sin hacer presente a la Prensa madrileña mi profundo

agradecimiento; pero especialmente al diario *El Sol* que ha sido el que con sus artículos documentados y firmados por persona competente en la materia, ha contribuido al desarrollo de esta Memoria.

## De los guardias de carruajes

Para lograr que todos los fines anteriormente expuestos tengan la mayor eficacia, es necesario reforzar la Sección de Carruajes hasta completar un número no inferior a 200 hombres, pues si queremos llegar a la perfección, como es de urgente necesidad, para que todos los puntos de Madrid, especialmente las calles céntricas, estén debidamente atendidas durante la mañana, tarde y parte de la noche, así como las calles que en lo sucesivo no tendrán más que entrada o salida de carruajes en las que hay que desplegar más servicio de vigilancia; durante la noche, es de suma importancia que haya también servicio, pues careciendo en la actualidad de personal para efectuarlo, se dejan circular libremente a infinidad de taxímetros que se hallan al descubierto en el pago de rodaje.

Esto lo he podido comprobar varias noches que en unión de dos Brigadas de carruajes he salido a recorrer el servicio y, a presencia mía, se ha pedido el recibo del pago a varios auto-taxis que carecían de él, por cuya causa fueron denunciados; si este servicio estuviera montado con personal apto, como es de urgente necesidad, sería de grandes rendimientos para el Excmo. Ayuntamiento, además, y debido a esta escasez de vigilancia las plazas y calles céntricas se encuentran desde las diez de la noche invadidas por toda clase de vehículos de alquiler que entorpecen la circulación.

Por esta causa, propongo al Excmo. Ayuntamiento la urgente plantilla citada y organización de la actual Sección de Carruajes, que en lo sucesivo se denominará Compañía de Circulación, compuesta de 200 hombres, divididos en cuatro secciones de 50 cada una y mandadas éstas por un Inspector y un Brigada, y todas ellas estarán bajo el mando y dirección del segundo Jefe de Policía urbana, según el Reglamento de Tracción aprobado por el Excmo. Ayuntamiento.

El objeto de este aumento es debido a que como en Madrid la actual circulación empieza a las nueve de la mañana continuando sin interrupción durante el resto del día y parte de la noche hasta la salida de los teatros, si queremos que el orden de la marcha de vehículos no decaiga un momento, debemos montar un servicio adecuado a estas circunstancias, por lo que son necesarios los guardias que propongo, de los cuales y para el servicio nocturno podían nombrarse ocho de los doscientos citados y proveérseles de bicicletas para que recorrieran con más facilidad los distintos sectores, y de esta forma evitarnos que prestaran servicio de noche el mayor número de guardias. Esta Sección Ciclista haría el servicio por parejas, mandados todos por un Brigada, el cual les indicaría el punto de reunión, al que acudirían cada hora para comunicarle las novedades y recibir las órdenes que tuviera de su Jefe.

En lo sucesivo, los guardias de carruajes llevarán un carnet firmado por el segundo Jefe encargado de la circulación, en el que, por escrito, estarán las órdenes del servicio que tienen que prestar en el punto que se les designe, con su plano correspondiente; no por esto el guardia de carruajes dejará de atender, en caso necesario, las demás obligaciones de su cargo, pero con preferencia cuidará de ejercitar las que lleva escritas para que no dude un momento de la forma en que debe desarrollar el plan de circulación, que será siempre el mismo, y no dará lugar cuando lleve algún tiempo implantado, a las dudas y vacilaciones que con el anticuado sistema existen en la actualidad.

Unido esto a las conferencias, ampliación de cultura que, desde que nos hicimos cargo del mando de este Cuerpo, empezó a recibir el guardia de Policía urbana por iniciativa de nuestro primer Jefe D. Antonio González Bravo, cuyas conferencias y por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento ha continuado el que suscribe, han hecho que el guardia, en el cumplimiento de su deber, posea los conocimientos necesarios y el sentido práctico capaz de desempeñar el cargo, y a este efecto se ha montado una Academia en la que diariamente se instruye a aquél de cuantas obligaciones le son peculiares, y del trato y corrección que debe observar con el público.

Indudablemente esto era muy necesario, porque la principal causa de que el guardia no cumpliera con su deber era la absoluta ignorancia que tenía de su cometido. Esto tiene explicación, pues anteriormente al individuo aspirante a guardia, al llegar a serlo, no se preocupaban más que de vestirle y lanzarle a la calle a prestar un servicio que no le habían inculcado, de aquí que el guardia tuviera una desaprensión al servicio y gran dejadez a su uniforme.

Hoy, que todavía no hemos llegado a la perfección porque el tiempo de nuestro mando es escaso, el que sea observador podrá apreciar el cambio que ha sufrido este Cuerpo, no solamente en la forma de prestar servicio y de conducirse con el público, sino en la disciplina que hoy tiene inculcada y que es la base fundamental de toda Institución armada.

El saludo, que aquí no se ejercitaba y que hoy se cumple estrictamente con arreglo a las disposiciones que dictó el Directorio Militar, no denigra como equivocadamente creían estos guardias, que no tenían dirección, antes al contrario, enaltece al que lo ejecuta, dando la sensación de que estamos organizados y constituídos para cuanto nos manden nuestros superiores.

El guardia, en general, ha correspondido a esta organización sin que haya habido necesidad de sobreponerse para encauzarle; prueba evidentiísima de que gozaba de una completa libertad de acción, a pesar de lo cual ha hecho una acogida sumisa y obediente a las órdenes dictadas por nuestro Jefe para el cumplimiento de todo lo que se ordena concerniente al servicio.

Dice muy bien el Sr. Ferri en un artículo que publicó el diario *El Sol*: que al guardia no basta con vestirle estilo londinense y parisino, ni darles casco y porra imitación de estas naciones; yo también así lo creo, pues estoy en constante contacto con ellos y lo que necesita es vestirle de educación en el mando y de seguridad en sus acciones, para que sus órdenes sean subordinadas a las recibidas de

sus Jefes que, ejecutadas fielmente, nunca pueden llegar a traspasar los límites de lo equitativo.

Tengo la firme creencia y la práctica me lo ha demostrado, que la organización de carruajes y peatones en esta capital, es de suma importancia y difícilísima de llevar a la práctica, por esto insisto en que todas las disposiciones que se dicten sobre el particular, ha de publicarlas la Prensa para que, en unión de los bandos, lleguen a conocimiento del vecindario las máximas a seguir para afianzar su seguridad al transitar.

Con la educación que recibe el guardia, lograremos en gran parte la obediencia del público, y cuando éste se compenetre de que cuanto se le manda es en su beneficio, no dudo que obedecerá todas las disposiciones que se le dicten.

No es mi creencia, ni mucho menos, que con estas acotaciones que prometo se resuelva definitivamente el problema de la circulación, pues en la práctica surgirán nuevos acontecimientos hasta que llegue a dominarse por completo este servicio.

De todas formas, para empezar la organización y dar la sensación de que hemos ido a París a aprender la forma de circular, con los gastos que esto ha originado al Excmo. Ayuntamiento, se debe implantar en Madrid la circulación desde primeros de octubre próximo con arreglo a la presente Memoria y espero que para llevarla a cabo con la eficacia debida se me conceda el número de guardias que señalo anteriormente.

No se me oculta, repito, que el esfuerzo que hemos de realizar todos ha de ser grande, pero se dará por bien empleado siempre que logremos salir airosos de esta difícilísima empresa y podamos servir como se merece al Excmo. Ayuntamiento que, siendo así, repercutirá en beneficio del pueblo de Madrid.

En todos los actos en que intervengan la Sección de Carruajes y la Montada, se pondrán ambas de acuerdo para la mejor organización del servicio.

A continuación se insertan los planos, consignas de los guardias, dirección de carruajes y situado que observarán en lo sucesivo para el mejor orden de todos y que tengo el honor de presentar al Excmo. Ayuntamiento por si se digna dar su aprobación.

Madrid, septiembre, 1924.

El segundo Jefe de Policía urbana,

*Emilio Abarca*



Comisión que fué a París, designada por el Excmo. Ayuntamiento,  
para estudiar la circulación de carruajes y peatones

Segundo Jefe de Policía urbana, D. Emilio Abarca Millán.

Inspector de ídem, D. Enrique Busto Albuerne.

Brigada de ídem, D. José Gálvez Rubio.

Idem de íd., D. Julio Algaba Araque.

Idem de íd., D. Luis Soler Legaz.

Guardia de ídem, D. José Pacios.



## Consigna y explicación gráfica de cómo se ha de prestar el servicio por los guardias de carruajes

---

### PUERTA DEL SOL

En esta plaza todas sus afluentes tienen una sola dirección de carruajes, menos la de Correos que por su poco comercio pueden ir y venir los vehículos, y al mismo tiempo poderse situar en ella y en la plaza de Pontejos los carruajes que han de esperar en la «Mallorquina» y Bazar de la Unión.

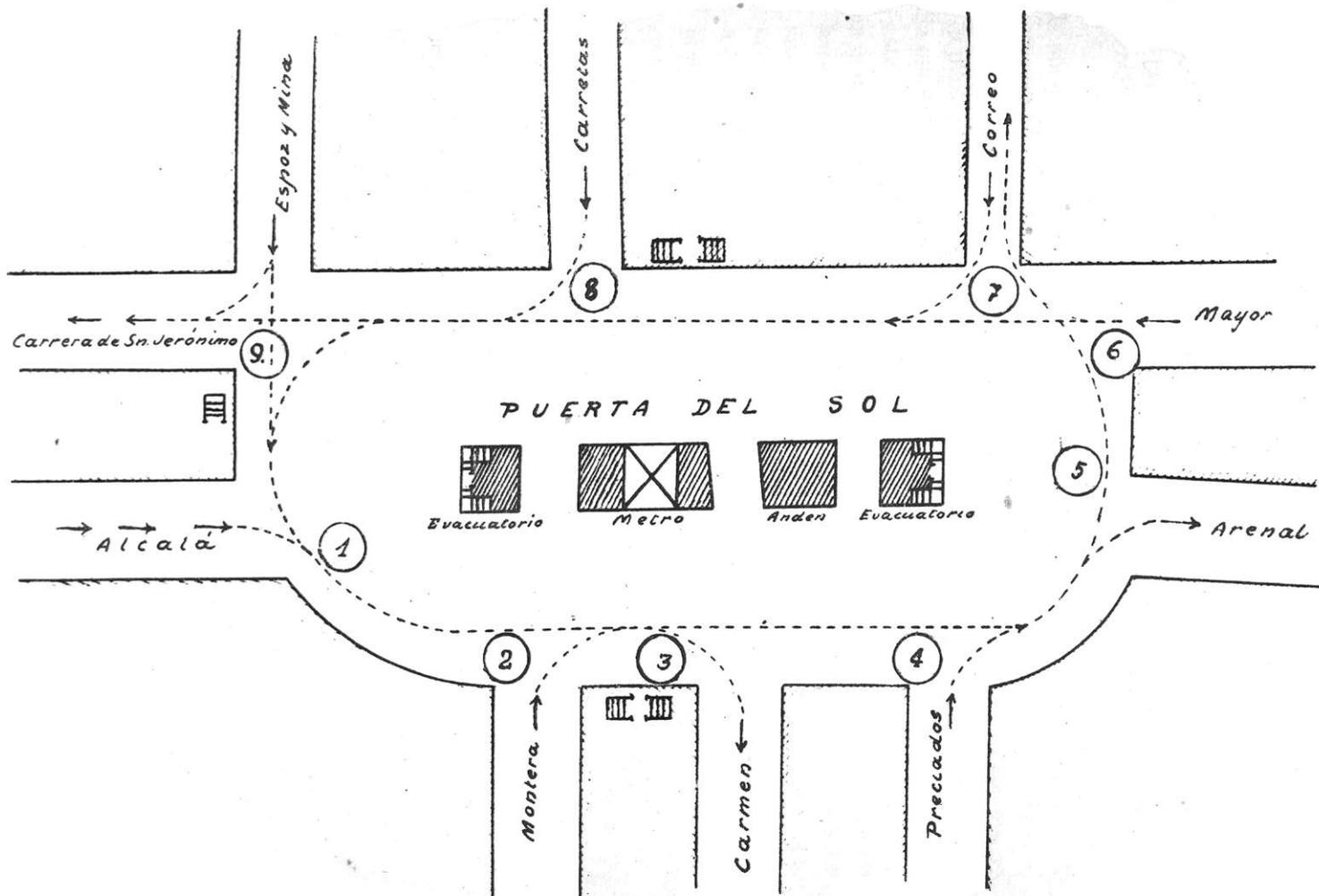
Todos los agentes que prestan servicio en estas bocacalles tienen la misión de atender el cruce de peatones, y no permitir la entrada de carruajes en las calle de Alcalá, Montera, Preciados, Mayor, Carretas y Espoz y Mina, que son las señaladas con los números, 1, 2, 4, 6, 8 y 9.

También procurarán descongestionar esta plaza, de coches desalquilados, o sea, evitar el *gambeto*.

Los guardias situados frente a los evacuatorios cortarán el paso de carruajes para que crucen los peatones a esos refugios.

Los guardias que han de prestar servicio en la Puerta del Sol, están señalados por círculos rojos con números negros en su centro.

De la misma forma se señalan los guardias de infantería en los demás planos, y los de caballería con rayas gruesas.



## CALLE DEL ARENAL Y PLAZA DE CELENQUE

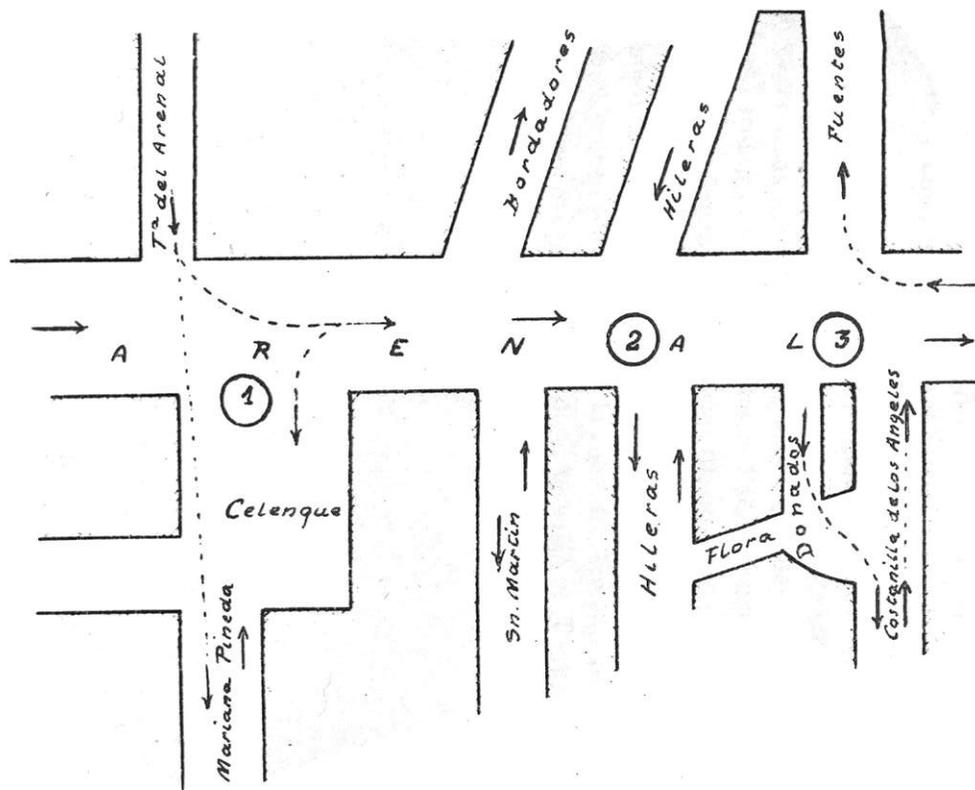
**Arenal**, en una sola dirección, desde la Puerta del Sol a la plaza de Isabel II.

Todas las calles que afluyen a la del Arenal por su lado izquierdo, tienen una sola dirección.

Guardia número 1.—**Arenal-Celenque**.—Atenderá cuidadosamente de los cortes alternativos y cruces de peatones, no permitiendo que los carruajes que salen de la travesía del Arenal, se dirijan a la Puerta del Sol, ni que los de la plaza de Celenque crucen a aquélla.

Guardia número 2.—**Arenal-Hileras**.—Hará cortes alternativos para el cruce de estas calles, respecto a carruajes y peatones.

Guardia número 3.—**Arenal-Fuentes-Costanilla de los Angeles**.—Este guardia hará, igualmente, cortes alternativos y permitirá que los carruajes que deseen subir a la Costanilla de los Angeles, lo hagan por la calle de los Donados, lo mismo los que vengan de la plaza de Isabel II que los de la calle del Arenal. (Este punto está explicado también en el guardia número 1 del plano de la plaza de Isabel II.



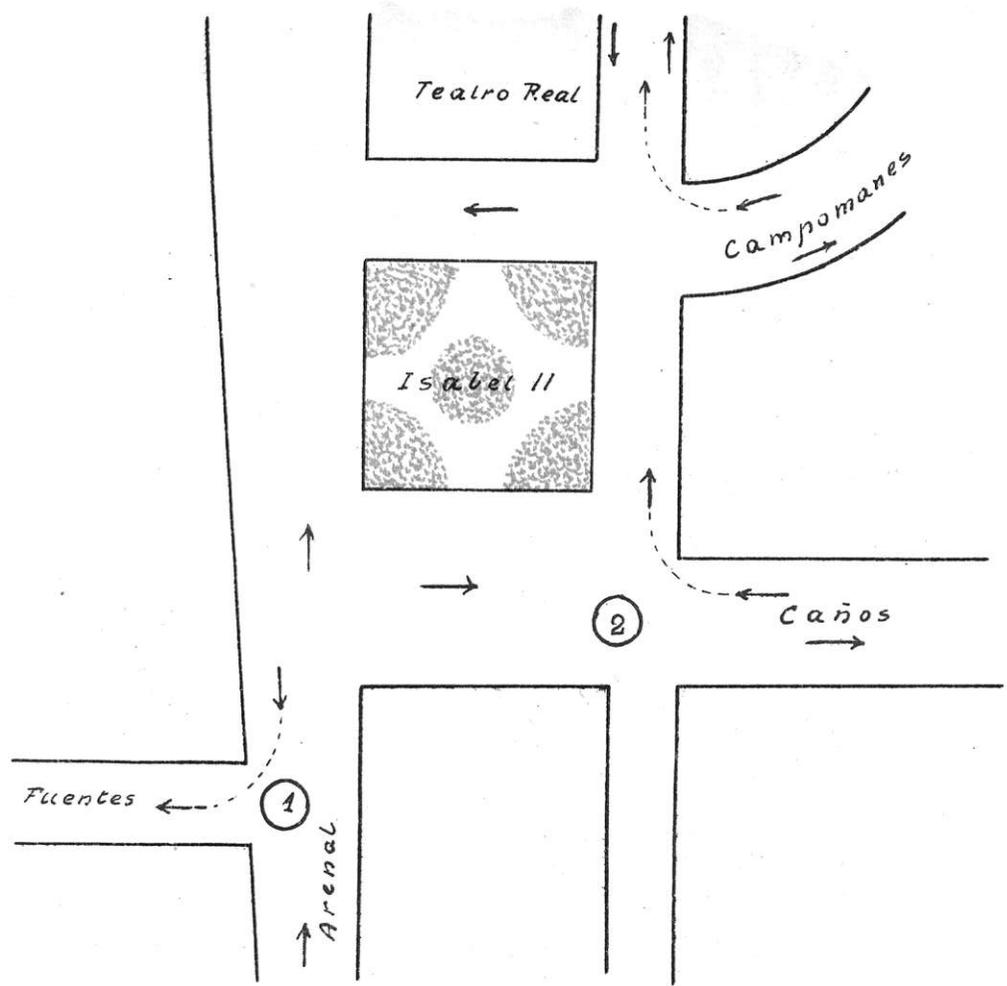
## PLAZA DE ISABEL II

En esta plaza, como en todas, se hará la marcha en sentido circular, de forma que los carruajes que salen de la calle de los Caños y Campomanes para ir a la de las Fuentes, seguirán su mano derecha hasta el Teatro Real para salir a la del Arenal; los que vengan por la calle de Arrieta, harán lo propio, y así se evita el encuentro de unos y otros frente al Real Cinema.

**Guardia número 1.—Arenal-Fuentes.**—El guardia en este punto no permitirá que los carruajes se dirijan hacia la Puerta del Sol, únicamente dejará pasar a los que vayan a las calles de los Donados y Fuentes.

Los carruajes que deseen ir hacia Palacio, pueden seguir directamente de la calle del Arenal a la de Carlos III, no exigiéndoles que tomen la derecha en la plaza de Isabel II.

**Guardia número 2.—Plaza de Isabel II-Caños.**—Este agente no permitirá que los carruajes crucen por este sitio a la calle del Arenal, enviándolos como ya se dice anteriormente por su mano derecha hasta el Teatro Real; atenderá al mismo tiempo el servicio de carruajes que vayan al Real Cinema.



## CALLE MAYOR Y PLAZA DE HERRADORES

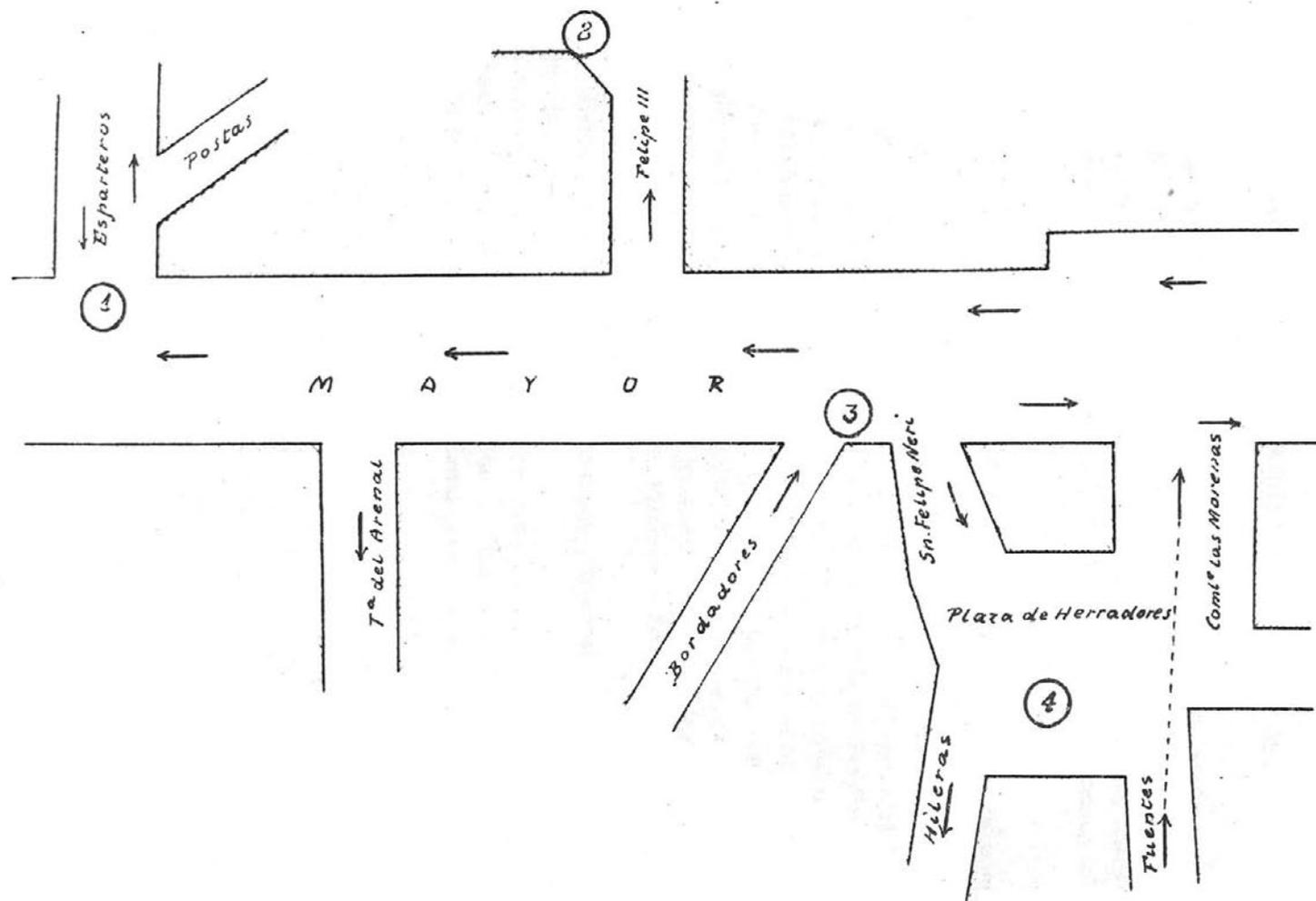
**Mayor**, en una dirección, desde la calle de San Felipe Neri a la Puerta del Sol.

Guardia número 1.—**Mayor-Esparteros**.—Cuidará de los cruces de carruajes y peatones, haciendo cortes alternativos, y no dejará pasar ningún vehículo en dirección contraria, enviándolos a la calle de Postas o Puerta del Sol.

Guardia número 2.—**Felipe III**.—Este guardia cuidará especialmente del cruce de tranvías que salen de la calle Mayor, debiendo colocarse en la parte de la plaza de la Constitución para impedir que bajen carruajes por ella, pudiendo venir el guardia a la esquina de la calle Mayor en casos de entorpecimiento en la circulación.

Guardia número 3.—**Mayor-Bordadores**.—En este punto cuidará de que no entre ningún carruaje por Bordadores, y atenderá al cruce de tranvías de la calle de Siete de Julio, con los carruajes de la calle Mayor.

Guardia número 4.—**Plaza de Herradores**.—No permitirá el paso de carruajes a la calle de las Fuentes, enviando los que salen de ésta por la calle de las Hileras o plaza del Comandante Las Morenas.



## PLAZA DE CANALEJAS Y CARRERA DE SAN JERÓNIMO

**Carrera de San Jerónimo**, desde la Puerta del Sol a la calle de Nicolás María Rivero, en una sola dirección.

Todas las afluentes a la Carrera de San Jerónimo, desde el principio hasta la calle de Nicolás María Rivero, tienen una sola dirección de carruajes, menos la de Sevilla.

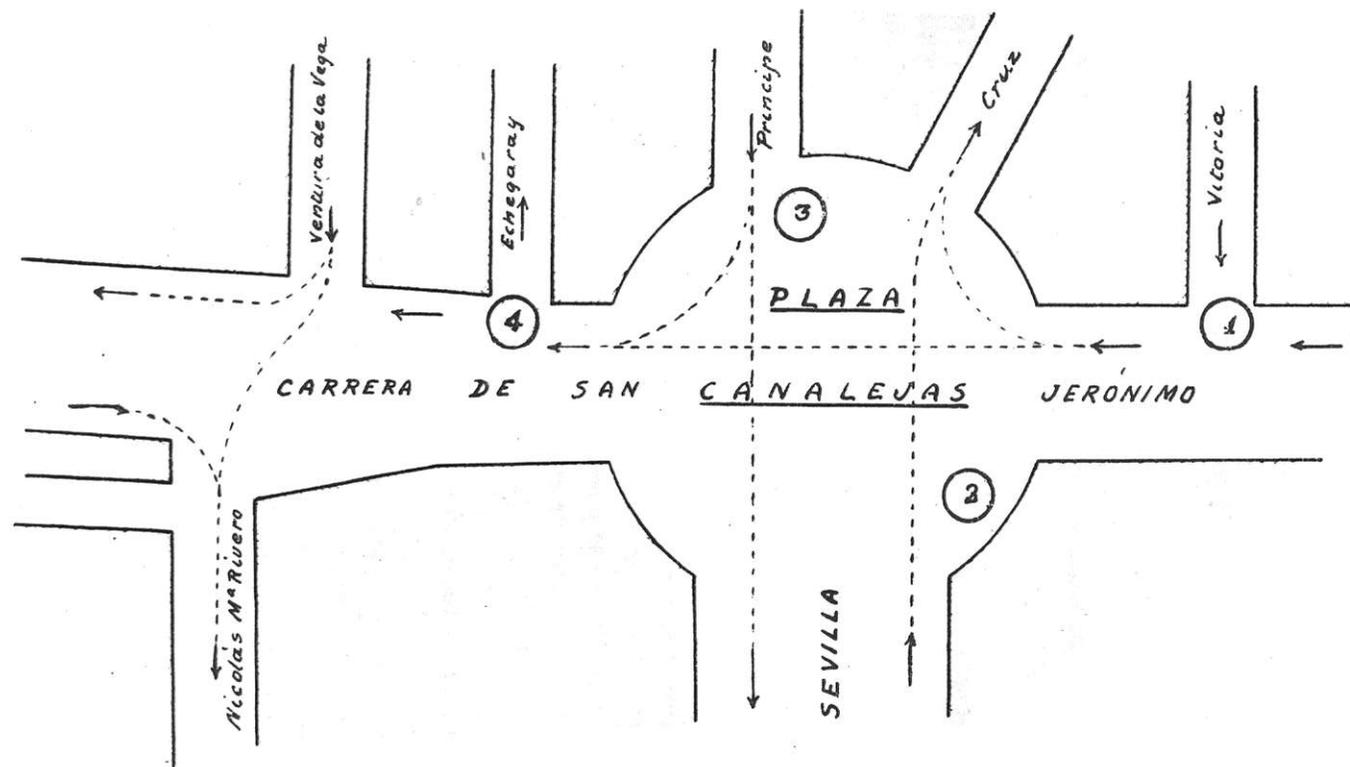
Guardia número 1.—**Victoria**.—Atenderá el cruce de peatones en estas esquinas, haciendo cortes alternativos, y enviará los carruajes que salgan de ella hacia la plaza de Canalejas.

Guardia número 2.—**Plaza de Canalejas**.—Cortará el paso de carruajes en la Carrera de San Jerónimo para que crucen los de la calle de Sevilla a la de la Cruz y los de Príncipe a la de Sevilla, mientras tanto, el público que haya en las esquinas de la Carrera de San Jerónimo atravesarán de un lado a otro.

Guardia número 3.—**Canalejas-Príncipe**.—Cuando este agente corte el paso de la calle del Príncipe, el de la de Sevilla (número 2) lo cortará también, y así los carruajes de la Carrera de San Jerónimo atravesarán la plaza, entonces el público de las esquinas de Cruz, Príncipe y Sevilla cruzarán éstas sin peligro de ser atropellado.

(Estos cortes podrán ser alternativos y generales, ejecutados por los guardias más especializados.)

Guardia número 4.—**Echegaray**.—Cortará el paso para que el público pueda atravesar por este sitio y, además, evitar que los vehículos que salgan de ella tomen la dirección de la plaza de Canalejas enviándolos hacia las Cortes.



## CRUCE DE ALCALÁ, SEVILLA, PELIGROS Y NICOLÁS MARÍA RIVERO

**Alcalá**, desde la calle de Sevilla a la Puerta del Sol, en un solo sentido.

**Sevilla**, en ambos sentidos.

**Peligros**, en un solo sentido, desde la calle de Alcalá a la del Caballero de Gracia.

**Nicolás María Rivero**, en un solo sentido, desde la Carrera de San Jerónimo a la calle de Alcalá.

Guardia número 1.—**Ministerio de Hacienda**.—Este guardia cuidará de que los coches que lleguen al Casino de Madrid, se sitúen en los pares de la calle de Alcalá, mirando a la Puerta del Sol; además, cortará el paso de carruajes para que el público atravesase por este sitio.

Se permitirá a los del Casino de Madrid, den la vuelta para ir en dirección a la calle de Sevilla; igualmente a los de la casa *Fluiters*.

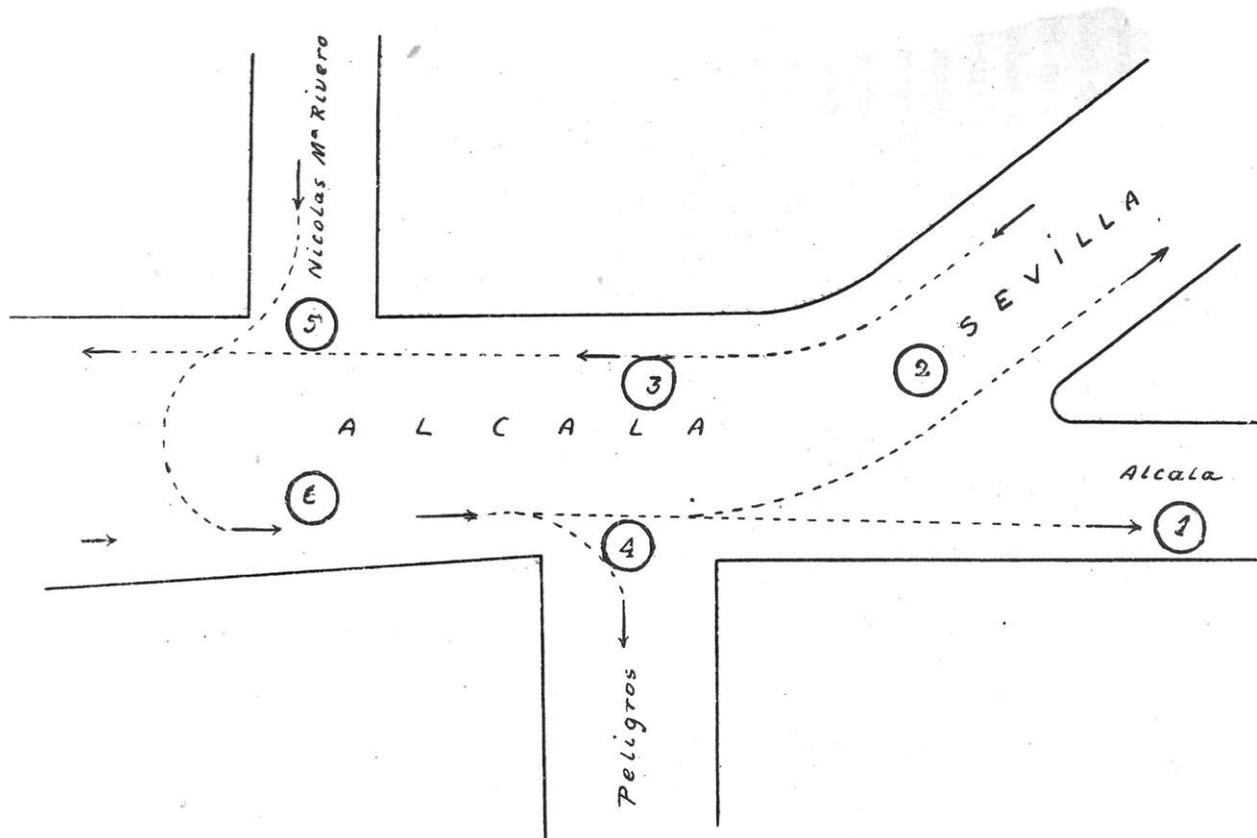
Guardia número 2.—**Alcalá-Sevilla**.—Cortará el paso de los carruajes para que el público pueda atravesar de una esquina a otra.

Guardia número 3.—**Alcalá-Bilbao**.—Cortará el paso de los carruajes que vienen de la calle de Sevilla, para que los peatones crucen a la de Peligros, y prohibirá, en absoluto, que los carruajes crucen a la de Peligros, enviándolos hacia la de Nicolás María Rivero, para que allí den la vuelta y tomen su mano derecha en la de Alcalá para entrar en la de Peligros.

Guardia número 4.—**Alcalá-Peligros**.—Permitirá el paso de carruajes en dirección a la Gran Vía y atenderá el cruce importante de peatones cortando el paso de vehículos de la de Alcalá.

Guardia número 5.—**Alcalá-Nicolás María Rivero**.—Hará cortes alternativos a los vehículos que vienen de la de Sevilla y a los que salen de la de Nicolás María Rivero, facilitando al mismo tiempo el paso de peatones.

Guardia número 6.—**Alcalá, frente a Nicolás María Rivero**.—Cortará el paso de carruajes al mismo tiempo que el número 5 lo haga a los de la de Alcalá, dando paso así a los peatones que crucen ésta.



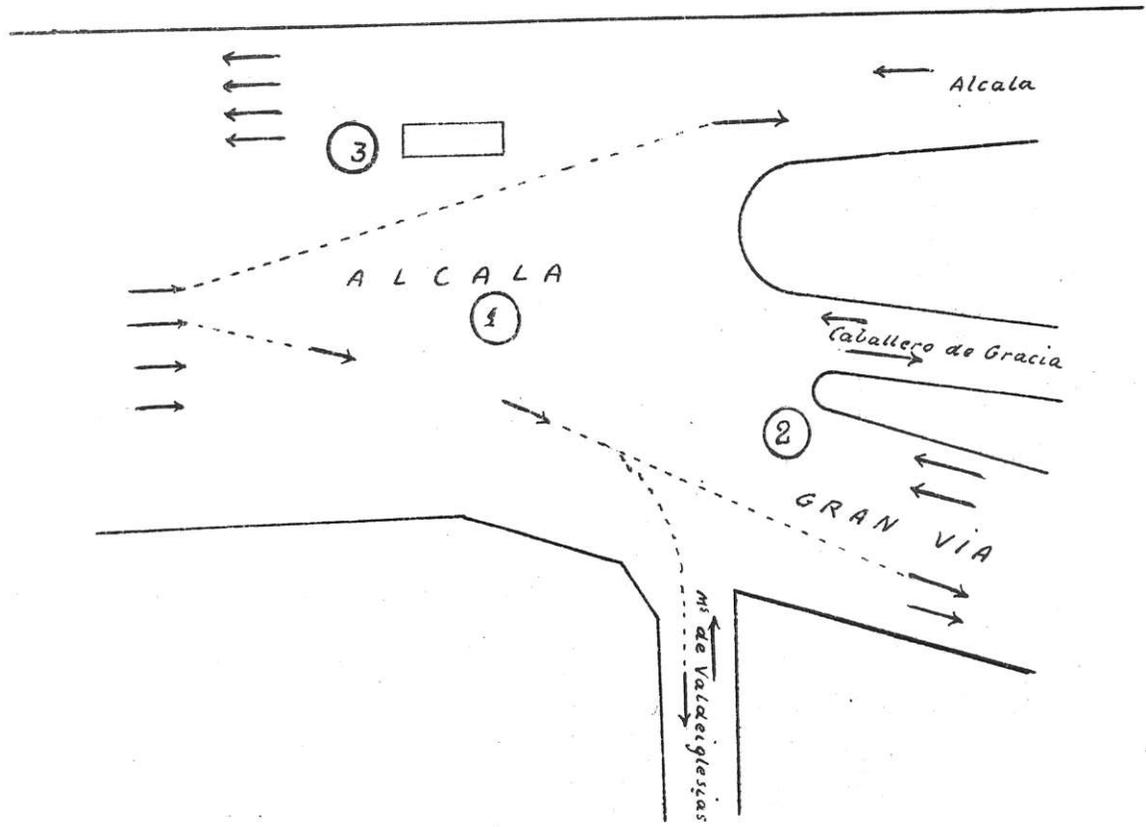
## ALCALÁ, EDIFICIO DE “EL FÉNIX”

Guardia número 1.—**Alcalá-San José.**—En este importante cruce de peatones atenderá con mucho cuidado el paso de ellos, dando cortes generales a los carruajes, en combinación con el número 2, pues para que atraviese el público desde San José a «El Fénix» y viceversa, es necesario que los carruajes no circulen por ningún lado, pudiendo hacerse cortes alternativos en ambos sitios, dejando esto al buen criterio y práctica de los agentes que prestan este servicio.

Guardia número 2.—Este agente cortará el paso de carruajes que salgan de Caballero de Gracia, Gran Vía y Marqués de Valdeiglesias, para que el público atraviese desde San José y «El Fénix».

Guardia número 3.—**Alcalá,** frente al nuevo Círculo de Bellas Artes.—Este agente hará cortes alternativos para atender al cruce de peatones en la calle de Alcalá, cortando igualmente a los carruajes que quieran cruzar de la calle de Alcalá a la Gran Vía, cuando los números 1 y 2 tengan cortado el paso, para evitar el encuentro de los vehículos con el público que atraviesa por «El Fénix».

(Siendo tan complicado el tránsito en este sitio, se podrá colocar, si la práctica lo aconseja, algún guardia más.)



## CIBELES

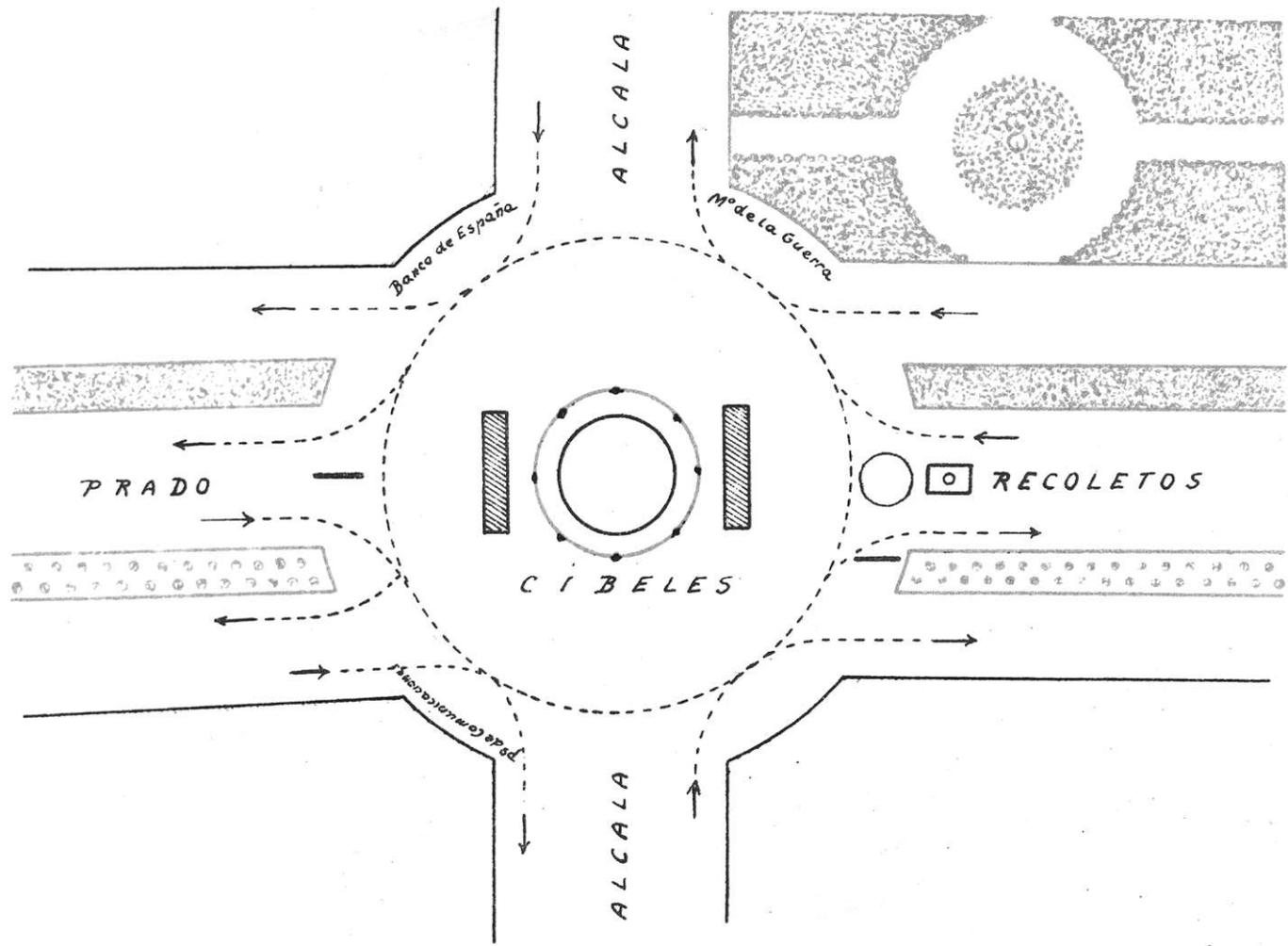
Los laterales de los paseos del Prado y Recoletos tienen una sola dirección de carruajes, menos el que empieza al lado de Correos hasta el Dos de Mayo, que por terminar ahí tiene dos direcciones, para dar facilidades a los coches de Correos que han de entrar por la calle de Montalbán.

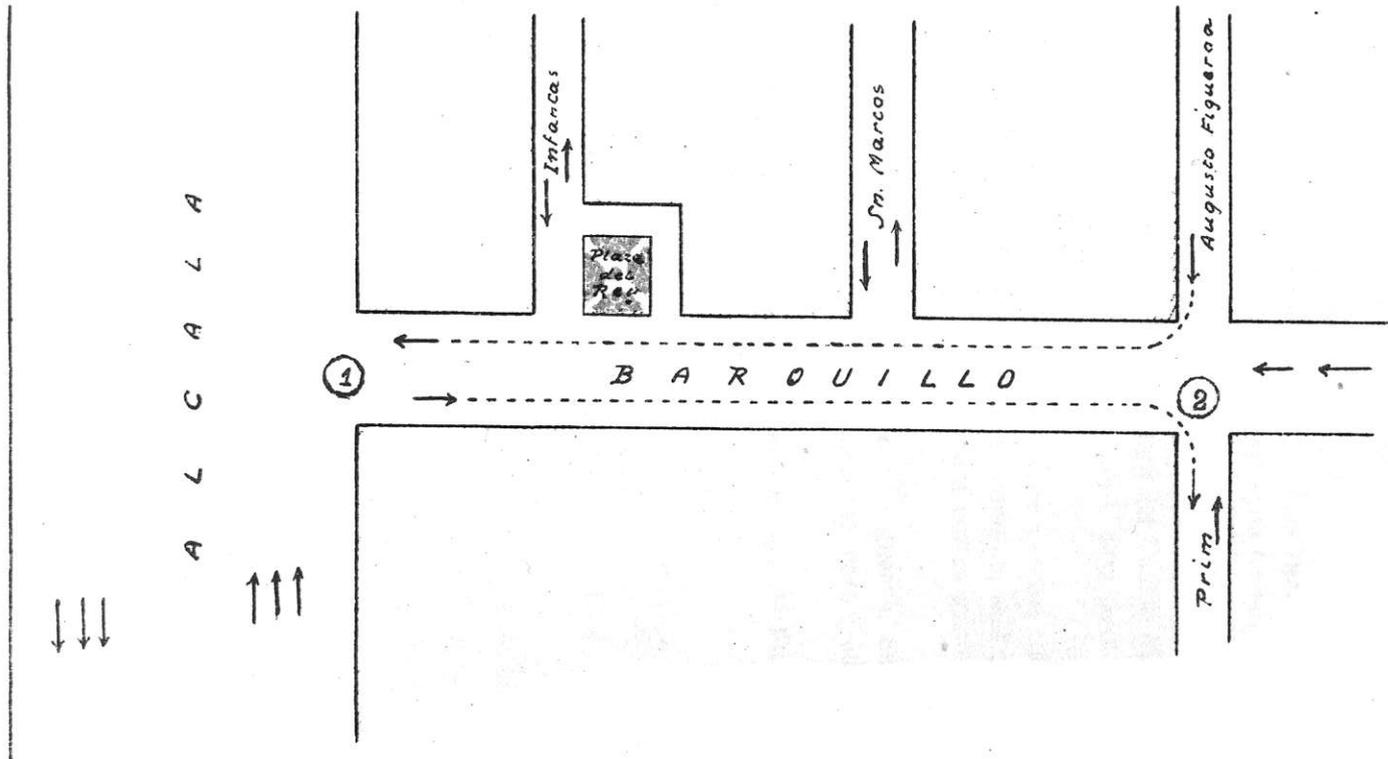
Guardia número 1.—**Cibeles-Recoletos**.—Cortará el paso de carruajes y peatones, según las circunstancias, para que crucen unos y otros.

Guardia montado.—**Recoletos-Plaza de Castelar**.—Ayudará al de infantería haciendo parar a los que entren en el paseo, cuando aquél corte a los que salen y cuidará del cruce de tranvías de la calle de Alcalá y Plaza de Castelar.

Guardia montado.—**Prado-Plaza de Castelar**.—Cuidará de que los carruajes sigan en el sentido circular esta plaza y si algún carro viniera por el lateral del Banco de España, lo enviará en el mismo sentido circular hasta el lateral derecho de Recoletos, impidiendo en absoluto que crucen rectos el lateral izquierdo ni a la calle de Alcalá en dirección a la de Barquillo.







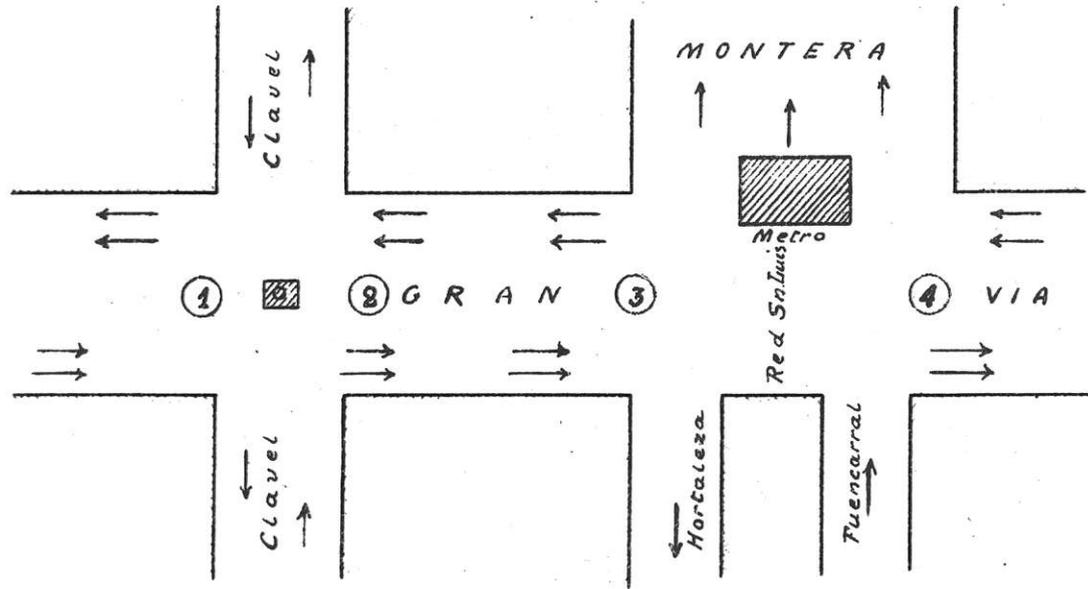
## GRAN VÍA Y RED DE SAN LUIS

Guardias números 1 y 2.—**Clavel-Gran Vía.**—Los agentes de este sitio estarán en combinación para los cortes alternativos, de forma, que cuando el número 1 corte el paso de carruajes que suben por la Gran Vía, el número 2, cortará igualmente a los que bajen de la Red de San Luis, y así cruzarán los de la calle del Clavel, y el público atravesará del Casino Militar al Hotel de Roma y viceversa. Lo propio se hará en la del Clavel para que crucen los carruajes de la Gran Vía.

Guardia número 3.—**Gran Vía-Hortaleza.**—Este guardia cuidará del cruce del público, haciendo cortes alternativos, y cuando la Red de San Luis esté congestionada de tranvías y carruajes, hará cortes generales hasta que quede expedita.

Guardia número 4.—**Gran Vía-Fuencarral.** El guardia en este punto atenderá el paso de peatones, haciendo igualmente cortes alternativos y generales como el número 3.

No permitirá el paso de carruajes a la calle de Fuencarral, por ser ésta salida de ellos.



## VALVERDE-SAN ONOFRE

---

### PRIMER PLANO

**San Onofre**, en un solo sentido, desde Fuencarral a Valverde.

Guardia número 1.—**Valverde-San Onofre**.—No permitirá el paso de ningún carruaje en dirección a la calle de Fuencarral.

## PLAZA DEL CALLAO

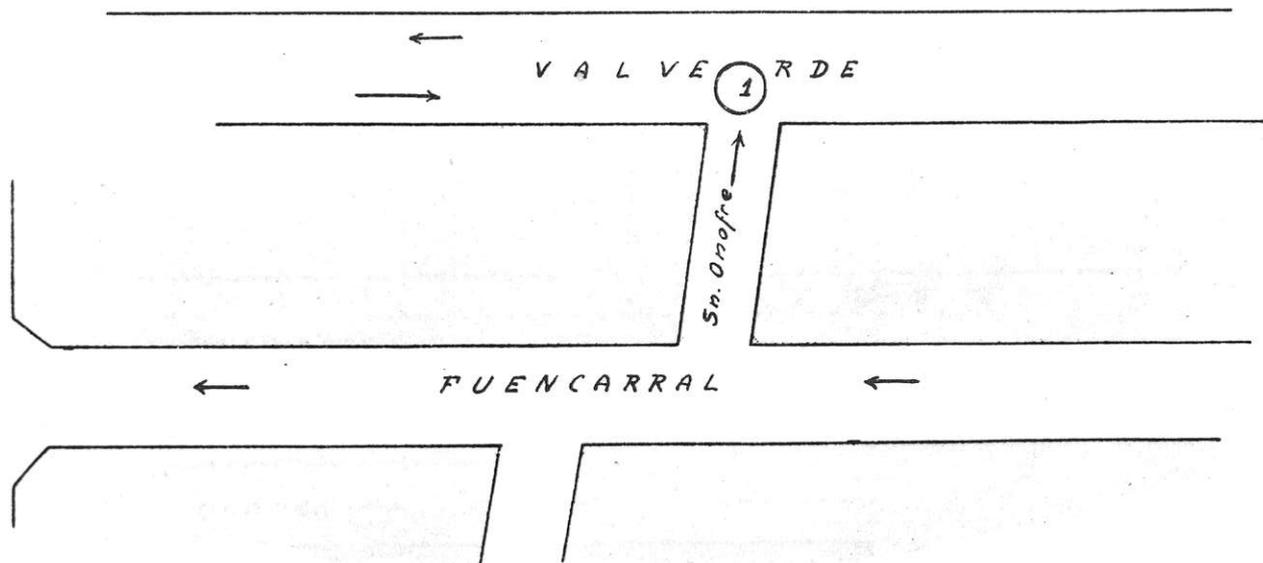
---

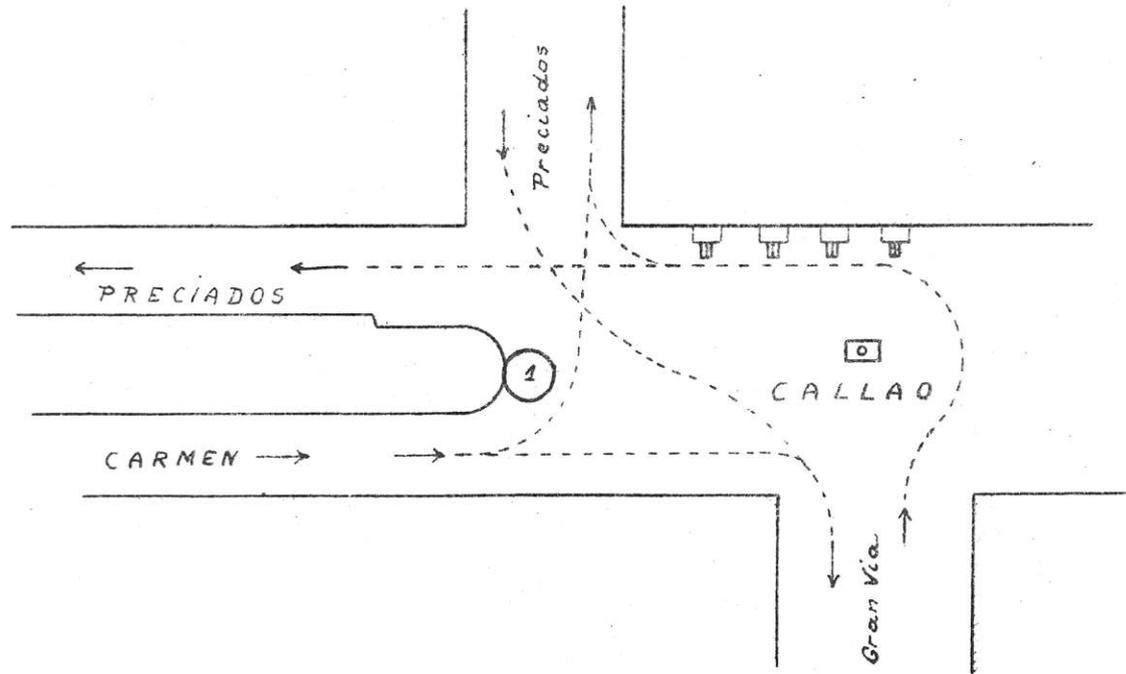
### SEGUNDO PLANO

Guardia número 1.—**Carmen-Callao**.—Este guardia no permitirá el paso de carruajes por la calle del Carmen en dirección a la Puerta del Sol y atenderá en todo lo posible a los peatones.

La calle de Preciados tiene una dirección desde la plaza del Callao a la Puerta del Sol, y desde aquélla a Santo Domingo, dos.

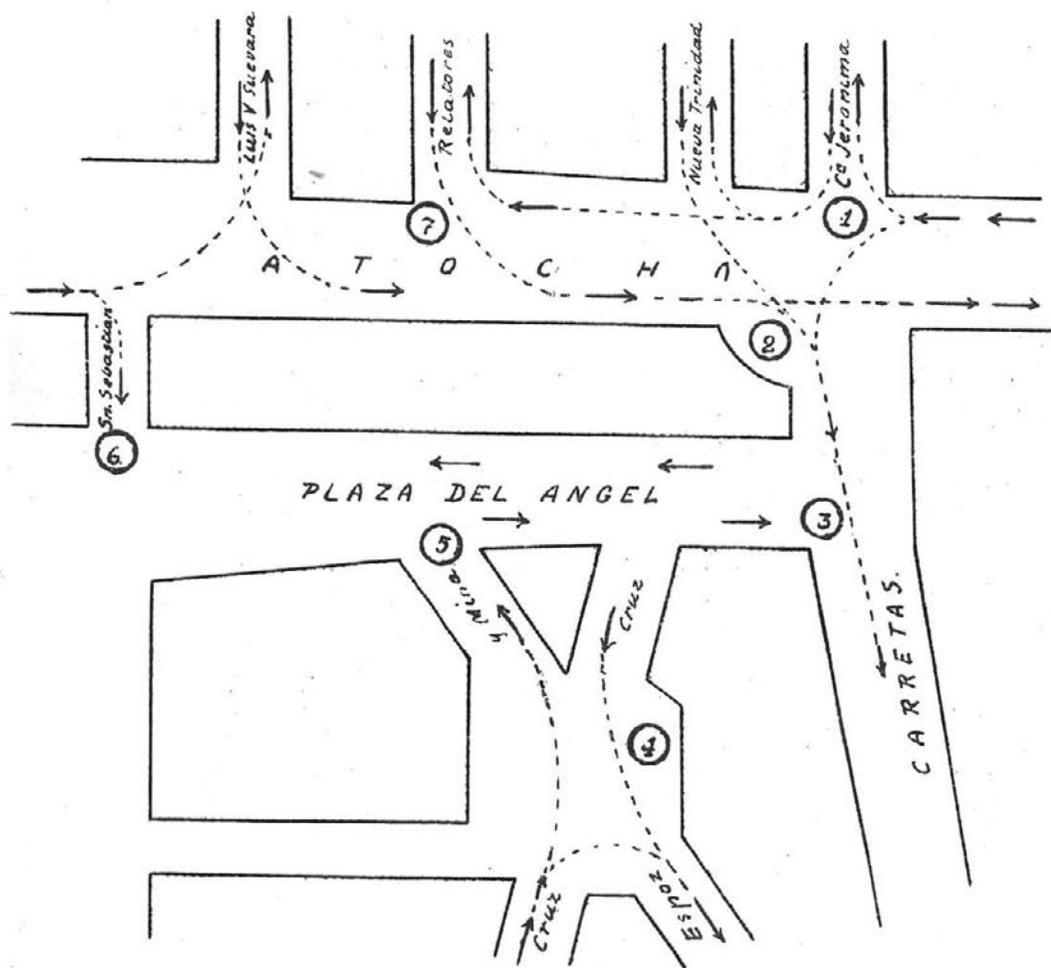
La calle del Carmen tiene una sola dirección desde la Puerta del Sol a la plaza del Callao.





## PLAZA DEL ANGEL, PLAZOLETA DE LA CRUZ Y ALTO DE CARRETAS

- Guardia número 1.—**Atocha-Concepción Jerónima.**— El guardia de este sitio hará cortes alternativos en combinación con el número 2 (Atocha-Carretas) para facilitar el paso de los carruajes de esta última a Concepción Jerónima y viceversa.
- Guardia número 2.—**Atocha-Carretas.**— Este, en combinación con el número 1, hará igualmente cortes alternativos, atendiendo ambos al servicio de tranvías, descongestionando vehículos y cruces de peatones.
- Guardia número 3.—**Carretas-Plaza del Angel.**— Este guardia hará los cortes necesarios para atender al cruce de peatones, y si en caso dado viera que la calle de Carretas, en dirección a la Puerta del Sol, estaba llena de tranvías que hicieran imposible el paso de otros vehículos, enviará estos por la plaza del Angel a la calle de la Cruz.
- Guardia número 4.—**Plazoleta de la Cruz.**— El agente que presta servicio en este sitio no permitirá el paso de carruajes a la calle de la Cruz en sus dos trozos, pues los de esta calle pasan a la de Espoz y Mina en sus dos partes, evitando con esto el cruce aspa que harían los vehículos si siguieran su ruta de calle por la formación especial de ambas vías en este sitio.
- Guardia número 5.—**Plaza del Angel-Espoz y Mina.**— Esta calle sólo tiene una dirección, y, por lo tanto, el guardia que hace servicio aquí tiene la misión de prohibir el paso de carruajes, enviándolos a que hagan la entrada por la calle de la Cruz. También atenderá el cruce de peatones.
- Guardia número 6.—**Plaza del Angel-San Sebastián.**— No se permitirá el paso de carruajes en dirección a la calle de Atocha, enviándolos por la calle de las Huertas.
- Guardia número 7.—**Atocha-Relatores.**— Este guardia atenderá especialmente de que los carruajes que vienen de la calle de Carretas no pasen en dirección a la plaza de Antón Martín, ordenándoles que bajen por la calle de Relatores para evitar el nudo que se formaría en el trozo estrecho de Atocha con los tranvías y los vehículos en dos direcciones.

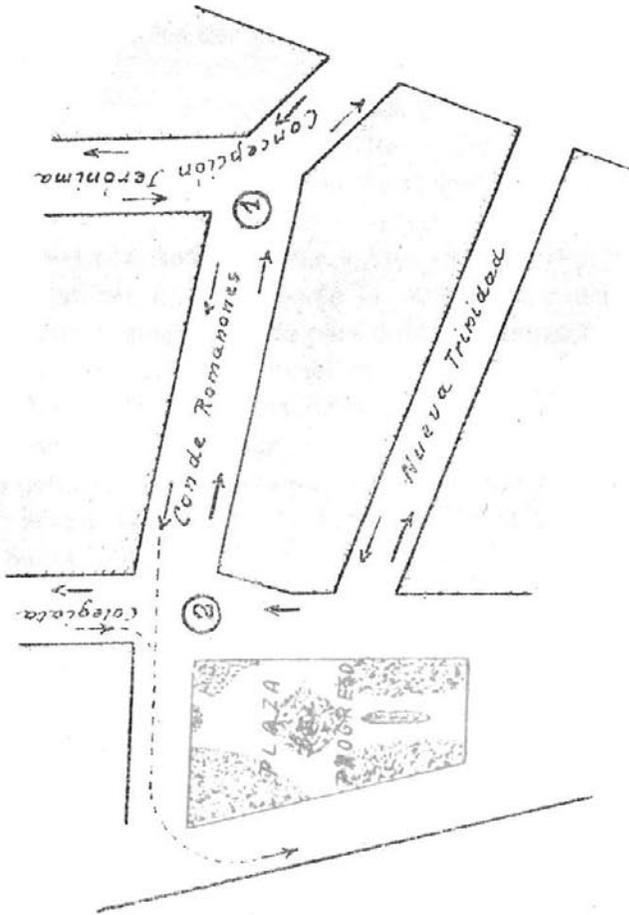


## CONDE DE ROMANONES Y PLAZA DEL PROGRESO

Guardia número 1.— **Concepción Jerónima-Conde de Romanones.**— Este guardia no permitirá el paso de carros de transporte por la calle de la Concepción Jerónima a la de Atocha, enviándolos por la del Conde de Romanones a la plaza del Progreso.

Guardia número 2. — **Plaza del Progreso-Conde de Romanones.** -- Este guardia no dejará pasar carros de transporte que se dirijan a la calle de la Concepción Jerónima, únicamente lo permitirá a los que vayan a descargar a la del Conde de Romanones haciéndoles volver después.

Ordenará a los carruajes a que sigan en sentido circular como en todas las plazas.



## ANTÓN MARTÍN Y SANTA ISABEL

El plano que figura en la página siguiente determina el servicio que se ha de prestar por la mañana de ocho a una.

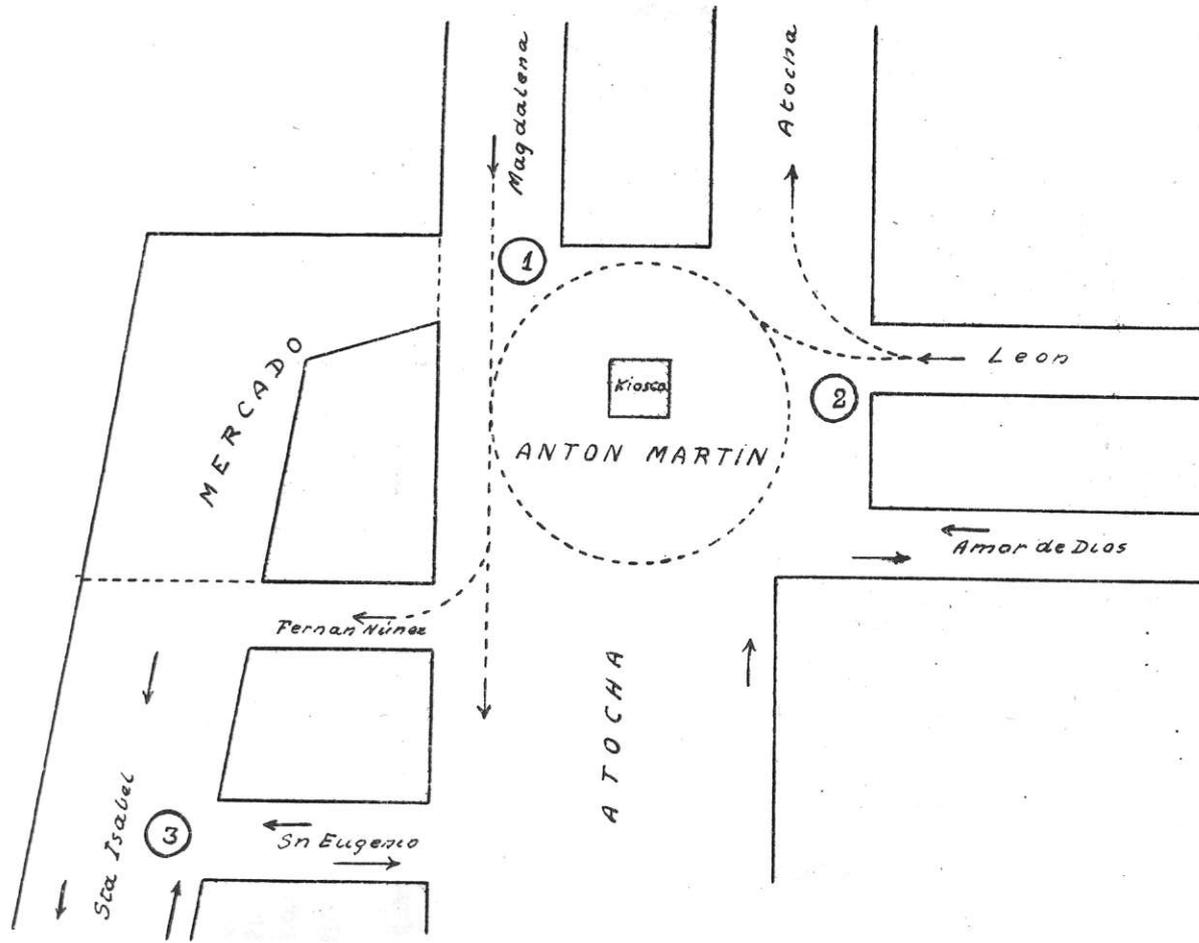
Existiendo en la entrada de la calle de Santa Isabel un mercado que hace imposible el tránsito de carruajes, las calles de Fernán-Núñez y San Eugenio servirán para dar salida o entrada a los que por ellas se dirijan a la glorieta de Atocha o viceversa.

Guardia número 1.—**Magdalena-Antón Martín.**—Este guardia no permitirá la entrada de carruajes por la calle de la Magdalena y atenderá el cruce de peatones.

Guardia número 2.—**León-Antón Martín.**—Atenderá este importante cruce de carruajes y peatones no permitiendo la entrada de aquéllos por la calle de León, únicamente podrá hacerlo para descongestionar la plaza; pero observando antes que aquélla esté expedita.

Guardia número 3.—**Santa Isabel-San Eugenio.**—El guardia que preste servicio en este sitio no dejará pasar los carruajes en dirección al Mercado, ordenándoles que hagan la entrada por la calle de San Eugenio, y pueden dirigirse por la calle de Atocha a la de Fernán-Núñez para salir nuevamente a la calle de Santa Isabel.

NOTA. Por la tarde se suspende el guardia número 3 (San Eugenio) por no existir el mercado, quedando libre Santa Isabel.



## PLAZA DE TOROS

La entrada de los carruajes en día de toros será por la calle de Alcalá hasta la de O'Donnell y siguiendo ésta hasta la de Narváez para salir a la Avenida de la Plaza de Toros; en la Avenida se repartirán los vehículos a ambos lados de la Plaza y después de quedar vacíos todos los coches, seguirán por detrás de la Plaza para buscar la calle de Goya y regresar por ésta a la de Alcalá, evitando con esto el encuentro que tendrían en O'Donnell si regresaran por el mismo sitio de entrada.

Guardias números 1 y 2 de infantería y raya gruesa de caballería.—Frente a la puerta principal, cuidarán que los carruajes se repartan a un lado y otro de la Plaza, no permitiendo que se apeen los viajeros en la puerta principal ni en la Avenida, sino en las puertas laterales.

Guardias números 3 y 4 y los de caballería.—En las puertas laterales de la Plaza cuidarán de que todos los carruajes que allí lleguen descarguen a la mayor brevedad y no les permitirán que regresen por la Avenida, enviándolos por detrás de la Plaza para que lo hagan por Goya a Alcalá.

Guardia número 5.—**Jorge Juan-Fuente del Berro.**—Este guardia no permitirá que los carruajes entren por esta última para salir a O'Donnell.

Guardia número 6.—**Goya-Plaza de Toros.**—En este sitio se sitúa el guardia para la ordenación de los carruajes que esperan, colocándolos en batería para mayor facilidad en la salida.

Guardia número 7.—**Jorge Juan-Narváez.**—Este guardia que puede ser de caballería está para evitar que los carruajes entren por Jorge Juan hacia la plaza de Toros enviándolos todos por la Avenida.

Guardia de caballería.—**Jorge Juan-Máiquez.**—No dejará pasar a ningún carruaje por estas calles, enviándolos por detrás de la Plaza.

Además, para el servicio de toros, hay establecidos puntos de enlace desde la Puerta del Sol hasta la misma Plaza de Toros en los siguientes puntos: Puerta del Sol, plaza de Canalejas, Sevilla, Alcalá, Nicolás María Rivero, Cibeles, plaza de la Independencia, O'Donnell y Avenida de la Plaza de Toros.



## PASEO DE RECOLETOS Y COLÓN

---

### PLANO PRIMERO

- Guardia número 1.—El servicio de este punto está explicado en el plano de la plaza de Castelar, página 10.
- Guardia número 2.—**Recoletos**, frente a la calle de Bárbara de Braganza y la de Villanueva: Atenderá el cruce de carruajes, tranvías y peatones.
- Guardia número 3.—**Recoletos-Colón**.—Cuidará del cruce de peatones en la entrada de este paseo y obligará a los carruajes que vayan en sentido circular.
- Guardia número 4.—**Colón-Castellana**.—Atenderá igualmente el cruce de carruajes y peatones haciendo cortes alternativos para que pasen unos y otros según las circunstancias.

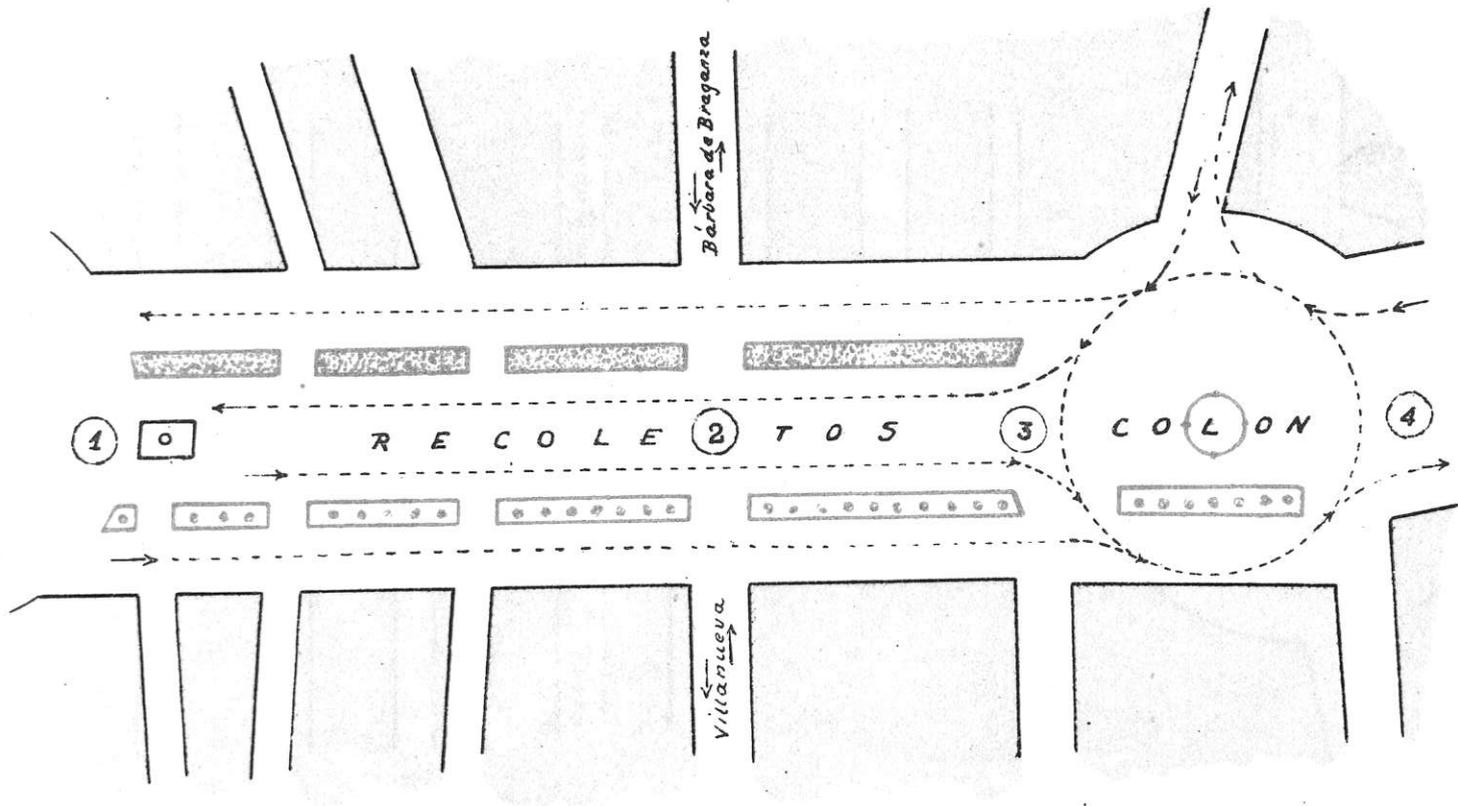
## CASTELLANA

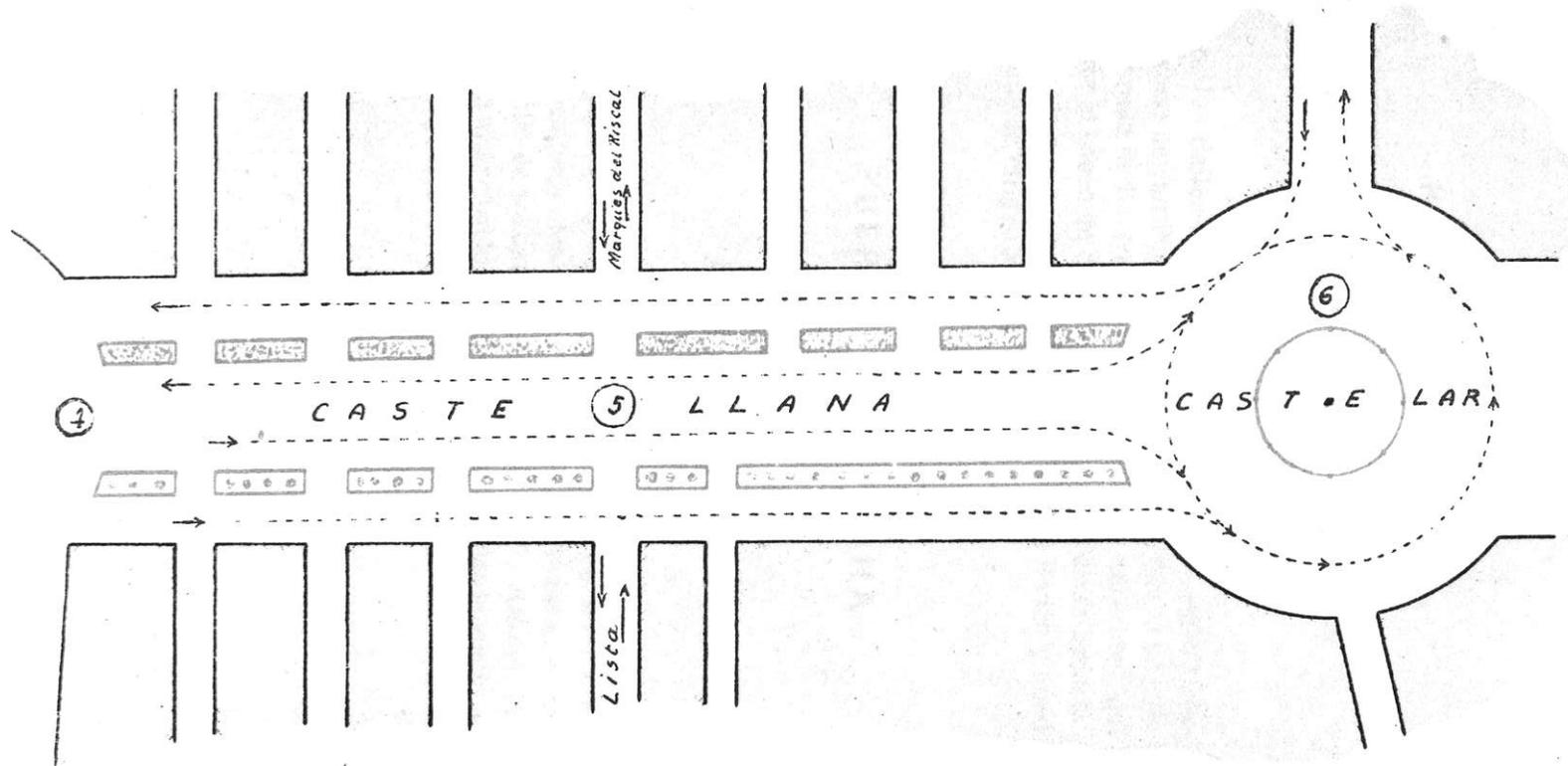
---

### PLANO SEGUNDO

Este servicio está explicado en el plano anterior de Colón.

- Guardia número 5.—**Castellana**, frente a las calles del Marqués del Riscal y de Lista.—Cuidará del cruce de carruajes, tranvías y peatones, haciendo cortes alternativos y procurando siempre que los tranvías no queden parados en medio del paseo.
- Guardia número 5 bis.—**Castellana**, estatua de Castelar.—Atenderá el cruce de peatones haciendo cortes alternativos según las circunstancias.
- Guardia número 6.—**Estatua de Castelar**, frente al paseo del General Martínez Campos.—Obligará a los carruajes a que sigan en sentido circular, y se colocará a la entrada de la Castellana, a la espalda de la estatua, para atender a los peatones cuando haya aglomeración de carruajes.





## PLAZA DE ESPAÑA

---

### PRIMER PLANO

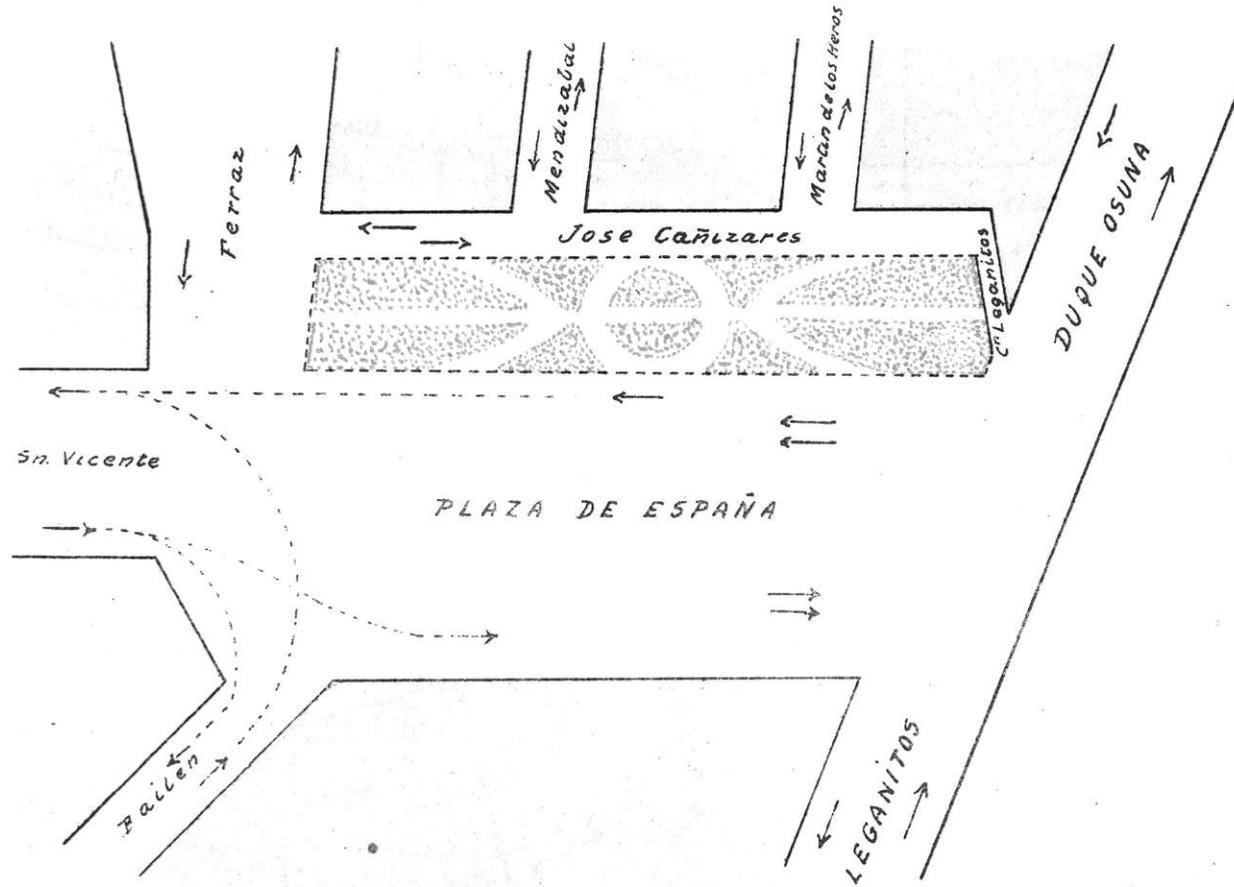
Guardia número 1.—**Bailén-Plaza de España.**—Cuidará, especialmente, del cruce de toda clase de carruajes, desembarazando en todo lo posible la entrada de ellos a la calle de Bailén, pues en caso de pura necesidad, enviarán los que vienen por el paseo de San Vicente y calle de Ferraz hacia la de Leganitos, con objeto de que se descongestione la calle de Bailén y puedan llegar a su hora los que se dirigen a la estación.

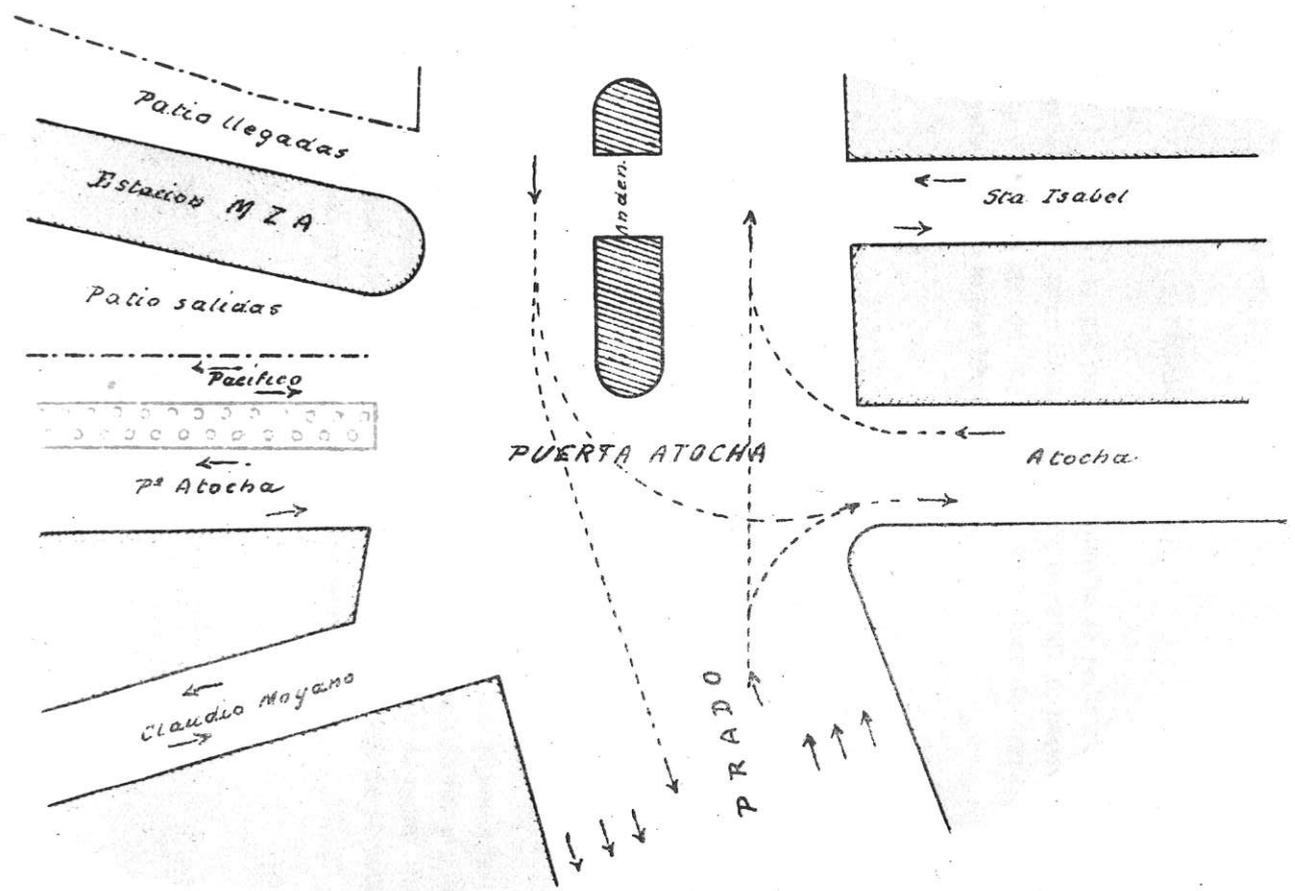
## PUERTA DE ATOCHA

---

### SEGUNDO PLANO

En esta plaza, por su extensión y su tráfico, estará atendida por guardias de Caballería, procurando que todos los carruajes sigan en sentido circular y únicamente y cuando sean pocos los carruajes que salen de la estación, permitirá que los que se dirijan al patio de salidas procedentes del Prado, Atocha, Moyano y Pacifico, puedan hacerlo atravesando desde estos sitios sin dar la vuelta a toda la glorieta, beneficiando con esto al viajero que va con los minutos contados para tomar el tren.





## GLORIETA DE BILBAO

---

### PRIMER PLANO

Guardia número 1.—El servicio que presta este guardia se reduce a cuidar de que los automóviles que tienen situado y los que esperan, lo hagan colocándose en batería y además atender los cruces de toda clase de carruajes, descongestionando en todo lo posible esta plaza.

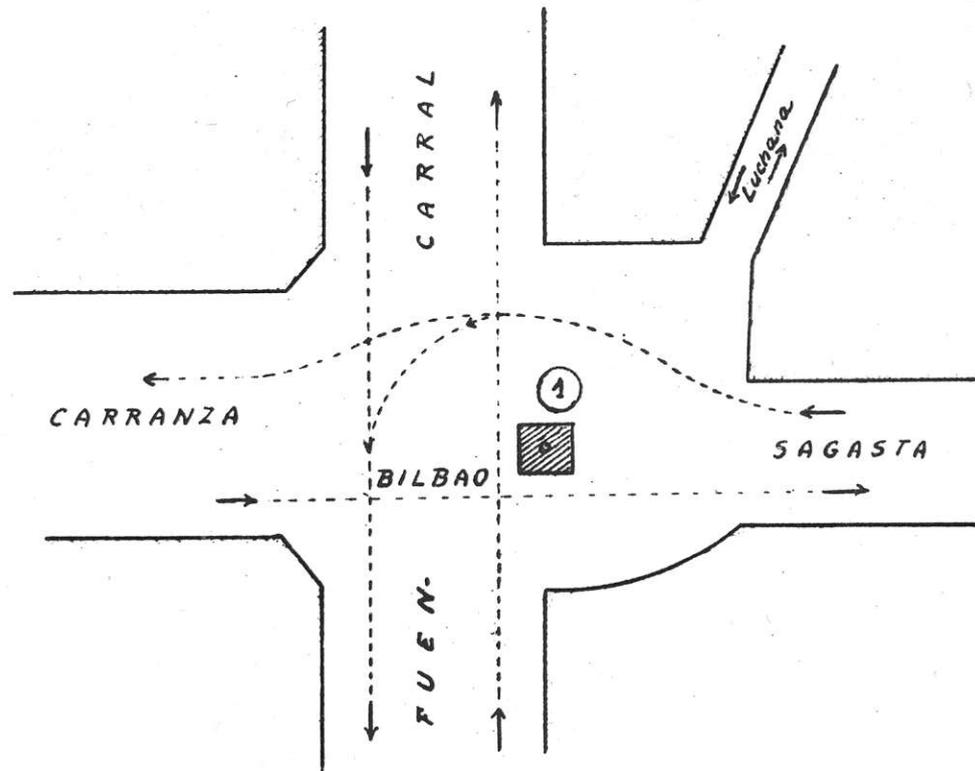
## GLORIETA DE CUATRO CAMINOS

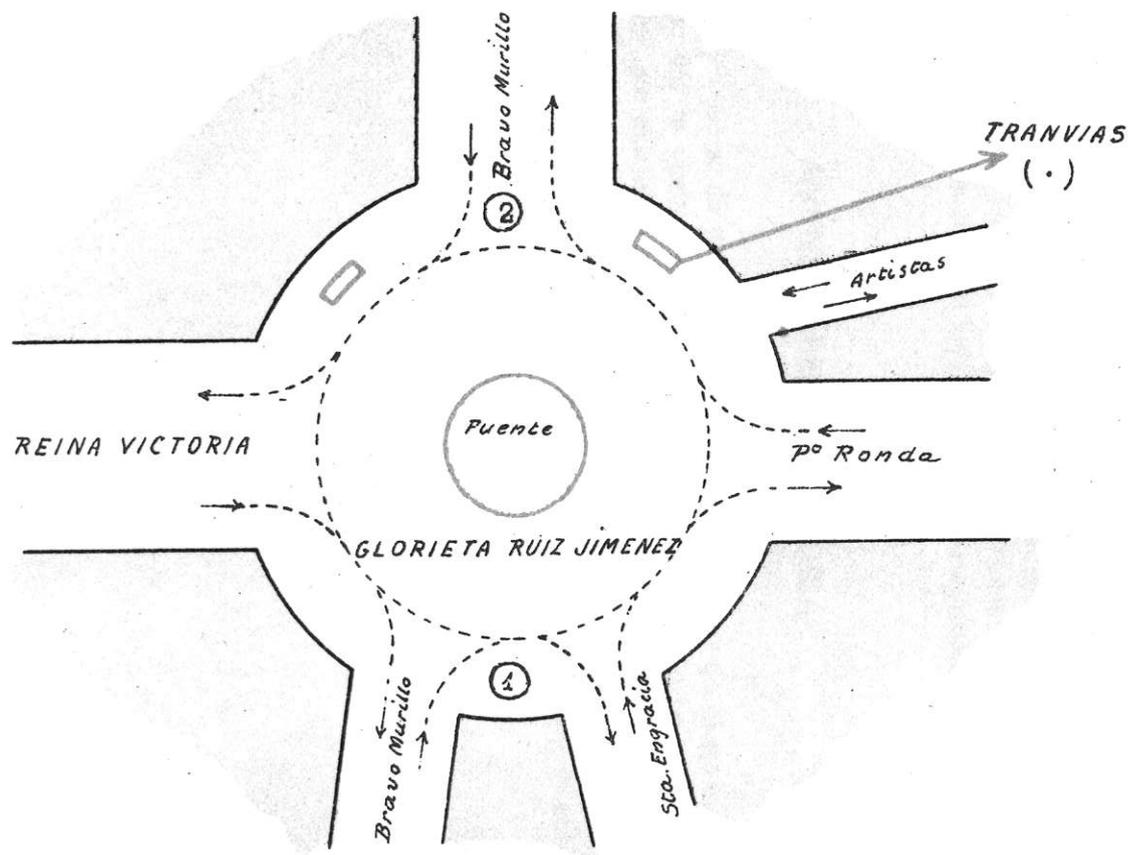
---

### SEGUNDO PLANO

Guardia número 1.—El guardia en este punto cuidará de que los carruajes sigan su mano derecha para cruzar a la Avenida de la Reina Victoria y calle de Bravo Murillo.

Guardia número 2.—Este guardia cuidará de que los tranvías no taponen la entrada de la calle de Bravo Murillo con objeto de que puedan entrar y salir con facilidad los carruajes y ordenar a éstos que lo hagan por su mano derecha en sentido circular, atendiendo también que los automóviles de servicio público se coloquen en batería alrededor de la fuente.





## HIPÓDROMO

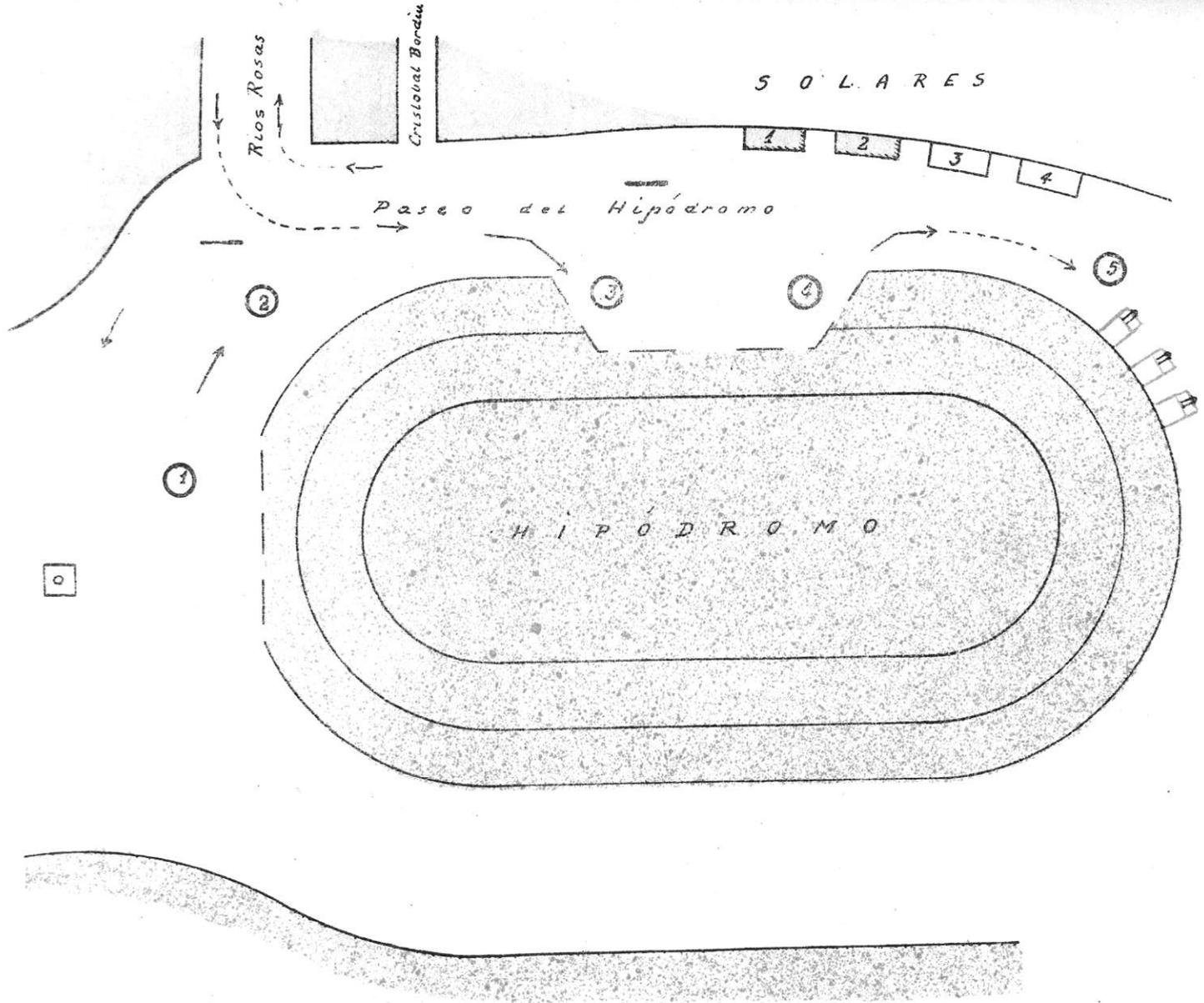
Los grupos o apartados que figuran en el paseo del Hipódromo, señalados con los números 1.º, 2.º, 3.º y 4.º, son para que se coloquen los carruajes en este orden: 1.º, Ministros; 2.º, Cuerpo Diplomático; 3.º, Diputados y Senadores, y 4.º, ex Ministros, títulos y otras personalidades y a continuación los demás carruajes.

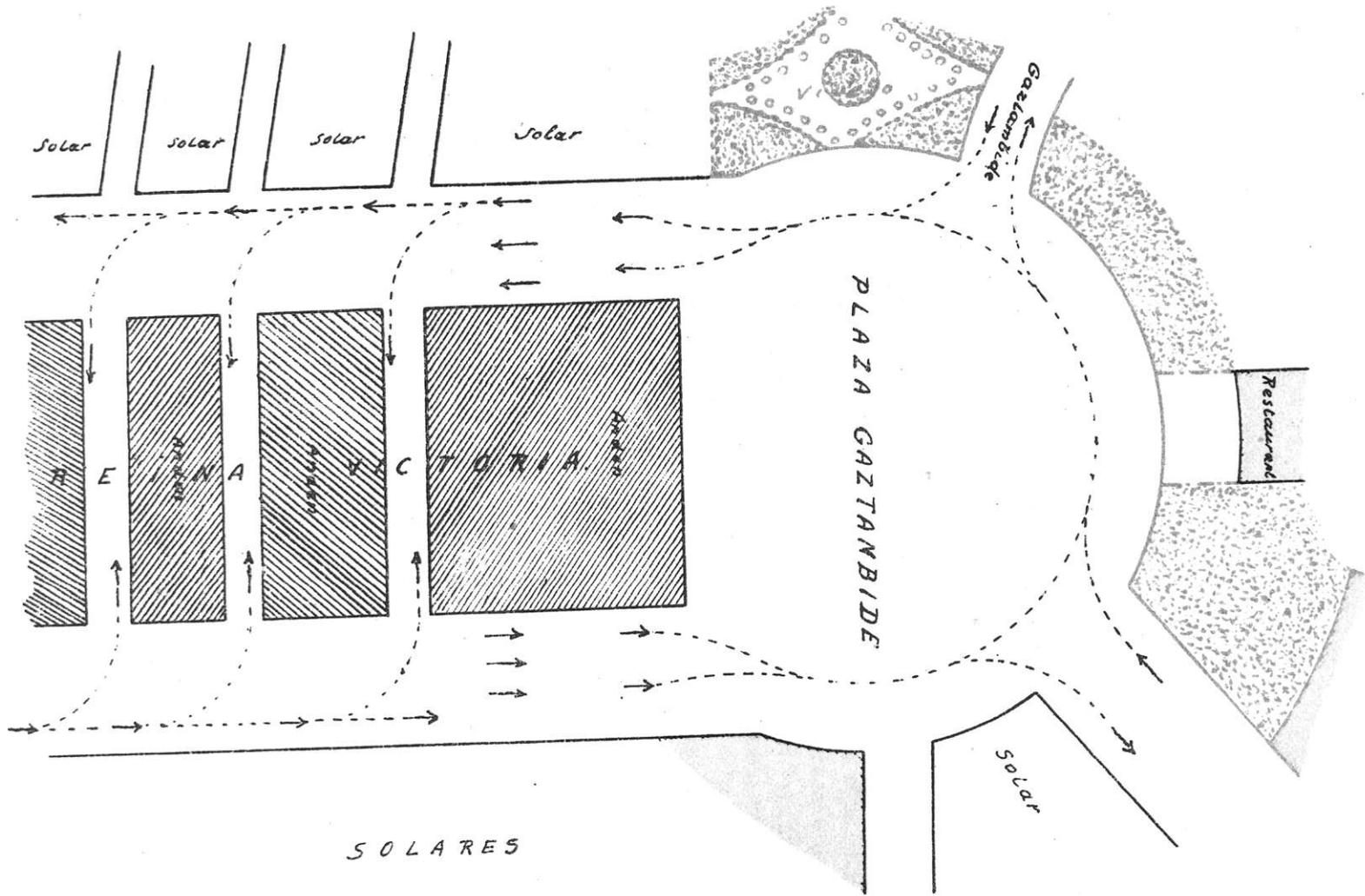
Los tarjetones que se les ha de dar a los *chauffeurs* son: 1.º y 2.º grupo, rojos, 3.º y 4.º, blancos, para mostrarlo a los agentes y poder colocarse donde les corresponda.

## AVENIDA REINA VICTORIA

Los carruajes que se dirijan por esta Avenida en los días de juego en el Stadium, podrán dar la vuelta sin llegar a la misma plaza de Gaztambide, por las transversales que existen en el paseo y de esta forma se evita la congestión de vehículos en dicha plaza.

Este servicio se prestará por guardias de caballería o infantería, que se enviarán al efecto.





## Consejos para circular peatones

Andad pausadamente, no correr, no leer el periódico, no liar el cigarro; pensad el peligro que corréis; no crucéis directamente las calles anchas; habiendo refugios en el centro de éstas, utilizadlos; no circuléis por la calzada, que es sólo para carruajes, como la acera es para peatones; no forméis corrillos ni os detengáis en la calzada; sed obedientes con las órdenes que os den los guardias, y no tomarlas como tales, sino como consejos; observad siempre al atravesar la dirección que llevan los carruajes, pues ellos no pueden ir más que en una sola dirección a la vez; si un coche os hace frente, no titubear, quedaos parados fijando así la atención de su conductor; conservad la mano derecha en las aceras, sobre todo cuando éstas no sean anchas, y si os estacionáis, hacedlo al lado de la fachada de los edificios para no entorpecer el tránsito; no dejar la acera antes de tener la calle libre y la seguridad de que se puede atravesar.

Para que el público se acostumbre a cruzar las calles y plazas, se pintarán los cruces de éstas con fajas de color al efecto, y por las que se deberá acostumbrar a pasar el peatón, colocándose al lado del guardia de carruajes.

No marchéis sobre el borde de la acera, para evitar que os puedan tropezar las aletas o los tapacubos de los carruajes; no toméis un coche en medio de la calzada: esperad a que se acerque a la acera; no correr nunca para tomar un tranvía o un autobús; para atravesar una plaza hacedlo en circunferencia por las aceras hasta buscar el paso; el camino más corto no es el más seguro.

En los pasos, aguardad siempre a que el guardia dé la señal de parada a los carruajes; para atravesar hacedlo siempre en grupo, sin distanciarse. Las personas que vayan al cuidado de niños, personas ancianas o imposibilitadas, no los deben abandonar en el cruce de las calles. Poned mucha atención cuando haya pasado un tranvía por la calzada, porque en la misma dirección vienen los carruajes, y en dirección opuesta otro tranvía; y, por último, no subáis ni descendáis en marcha de los tranvías y autobuses.

Sería conveniente que el público se acostumbrara a hacer uso, al atravesar las vías importantes, de los pasos subterráneos que con tanto acierto ha construido la Compañía del «Metropolitano Alfonso XIII», y que se detallan a continuación:

Puerta del Sol, del Ministerio de la Gobernación a Montera, de la Estación Central a la Carrera de San Jerónimo o viceversa.

Alcalá, desde la calle de Sevilla a la de Peligros ídem.

Cibeles, del Banco de España al Ministerio de la Guerra ídem.

Glorieta de los Cuatro Caminos.

El viandante, que en Madrid tiene la mala costumbre de estacionarse en la calzada, deberá en lo sucesivo acatar las órdenes que le dé el guardia, para que si tiene necesidad de estacionarse lo haga en la acera, por estar en este sitio resguardado del peligro.

En las grandes plazas existe también la mala costumbre de atravesarlas en diagonal; para esto se pondrán guardias en los pasos que se señalen, y a una señal de aquéllos parará la circulación de carruajes para que el público pueda atravesar sin peligro.

Cuidad de que vuestros hijos no realicen sus juegos infantiles en medio del arroyo; inculcándoles que existen plazas en las que pueden estar preservados de accidentes, y hacedles saber también que no deben ir subidos en los topes de los tranvías ni en las traseras de los carruajes.

Se darán quince días de plazo para que el vecindario madrileño estudie y ponga en práctica los anteriores consejos, y pasado dicho plazo, al que no los acate se le impondrá la correspondiente sanción.

Madrid, 1 de octubre de 1924.

## Consejos a los conductores

La primordial obligación de éstos será la de obedecer las órdenes dictadas por la Superioridad para el mejor desarrollo de la circulación, que dirigida por los guardias de carruajes, debidamente instruídos, serán los encargados de velar por que aquélla se efectúe con el desenvolvimiento que requiere un servicio de tal importancia.

El conductor no deberá nunca discutir con el guardia, y si se cree perjudicado, deberá acudir con la correspondiente reclamación a la Inspección general de Carruajes.

*Para evitar accidentes*, refrenad la marcha en el pavimento resbaladizo.

No precipitarse por ganar algunos segundos; no contar solamente con vuestros frenos, ni os distraigáis en otra cosa que no sea la referente a vuestro oficio.

Aminorad la marcha en las malas pavimentaciones.

Cuidad vuestro coche y observarlo con frecuencia para tener la seguridad de que está en condiciones de rodar.

No pedid más a vuestro coche que lo que pueda desarrollar.

No paréis nunca en medio de la calzada; hacedlo al lado del encintado.

No fuméis cuando vayais conduciendo.

El *chauffeur* llevará siempre su documentación, para mostrarla cuando sea preciso y al primer requerimiento de los guardias.

No hagáis uso desordenado de la bocina, y usadla con preferencia en los cruces de calle.

En todas las plazas haced la circulación en circunferencia, como está ordenado; no cortéis nunca en diagonal, y conservad en todo momento la mano derecha en el sentido de la marcha.

Cuando en una aglomeración os dé la señal el guardia para parar, hacedlo al lado de éste, en bloque, todo lo que ocupe la calzada, para que el momento de arrancar sea más fácil y no se entorpezca la circulación.

Tratad al público con la debida consideración, puesto que él es vuestro cliente.

Responded atentamente a la llamada del cliente.

Si no puede servir, rehúese con cortesía.

Si el viajero insiste en que le sirva, exponga también sus razones con cortesía.

Para evitar o terminar los altercados no podéis hacer más que rehusarse amablemente, aceptando los pequeños sacrificios inevitables.

El *chuuffeur* es un comerciante, y debe conducirse como tal.

Observad y cumplid todas las disposiciones relativas a vuestro cargo, porque en lo sucesivo, el incumplimiento de ellas, será castigado severamente.

En los cruces de calles y plazas tendrán preferencia a pasar los carruajes que queden a la derecha, y cuando haya mucha aglomeración pasarán alternativamente.

Madrid, 1 de octubre de 1924.

## D. FERNANDO SUÁREZ DE TANGIL Y DE ANGULO

CONDE DE VALLELLANO, Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta M. H. Villa

### HAGO SABER:

Dado el aumento de tránsito rodado que se ha observado en Madrid durante estos últimos años, como asimismo el número de habitantes de nuestra capital, hoy insuficiente para contener tan enorme masa de carruajes y peatones, es perentoriamente necesario regularizar la marcha de todos, para de esta forma encauzar el tránsito con la rapidez que exige la vida moderna en las grandes urbes.

Ha sido constante el interés que ha merecido la mejora de la circulación a anteriores Ayuntamientos y Alcaldes. Todos han colaborado aportando beneficiosas orientaciones, si bien luchando con dificultades de la realidad; y el propósito del que suscribe es armonizar las ideas y las disposiciones dictadas en beneficio del vecindario; esperando, si no resolver el problema en definitiva, al menos, ponerle en mejores condiciones para obviar las dificultades que constantemente se observan, contando para ello principalmente con el concurso de todos los interesados, para que el resultado sea satisfactorio.

Solicito del pueblo de Madrid, no vea en estas disposiciones un Bando más sobre la materia, y sí un deseo modesto, pero ferviente de normalizar la circulación en general, con arreglo a las exigencias de nuestro plano.

A este efecto, encarezco al vecindario madrileño y a los agentes de mi autoridad el más exacto cumplimiento de las disposiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Los carruajes de tracción mecánica no podrán circular dentro del término municipal a mayor velocidad de 40 kilómetros por hora, reduciendo ésta moderadamente en los sitios de pasos de peatones, cruces de calles o plazas y demás lugares de peligro.

2.<sup>a</sup> Los conductores de toda clase de vehículos, obedecerán sin vacilar las indicaciones que les hagan los agentes de circulación, sin que se les permita discutir las; cuando tengan aquéllos necesidad de formular alguna reclamación relativa al servicio, acudirán individualmente a la Inspección de Carruajes, donde serán debidamente atendidos.

3.<sup>a</sup> Cuando el agente de circulación dé la señal para que paren los carruajes, lo harán éstos en bloque, ocupando toda la parte correspondiente al ancho de la calzada por que circulen, para que el momento de arranque sea más fácil y ocupen menos sitio los carruajes colocados en dicha forma.

4.<sup>a</sup> Si algún peatón fuese atropellado en los sitios no marcados para cruce, será un atenuante para el conductor, así como será una agravante si el atropello se comete en los cruces.

Los carruajes de tracción animal marcharán siempre al trote de sus caballos por el lado del encintado de las aceras, para dejar el paso libre a los de tracción mecánica, y como éstos, se ajustarán para el orden de circulación al itinerario que a continuación se detalla.

Tendrán libre paso, pero procurando siempre hacerlo en el sentido de la marcha de los demás carruajes, los servicios de Incendios, Correos y Matadero, el del Juzgado de guardia y el de la Prisión Celular.

Los señores Médicos que utilicen carruaje para el ejercicio de su profesión deberán proveerse en la Inspección de Carruajes de un tarjetón firmado por el Jefe de circulación, para mostrarlo al agente de Policía urbana, con objeto de que les facilite el libre paso.

Los auto-taxis fijarán en el interior del carruaje, frente al asiento del viajero, una placa con el número de matrícula del carruaje.

Cuando la aglomeración de vehículos frente a un establecimiento comercial, casa particular o lugar de espectáculos pueda causar entorpecimiento de la circulación, los agentes de la autoridad tomarán las medidas oportunas para que dichos vehículos tengan un punto de parada y espera lo más próximo posible a aquel en que quedaran sus ocupantes.

Queda prohibido el empleo de faros o focos de gran proyección dentro del término municipal de Madrid, el uso de sirenas o pitos que, produciendo sonidos demasiado fuertes, puedan espantar al ganado, así como la salida de humo excesivo, originada por la combustión en cantidad desproporcionada de aceite en los motores.

Lo mismo los automóviles que los camiones y motos, deberán ir provistos del aparato silencioso.

5.<sup>a</sup> *Dirección que han de llevar los carruajes por las calles que a continuación se mencionan:*

**Aduana**, en una sola dirección, desde la calle de Peligros a la de Montera.

**Alcalá**, en una sola dirección, desde la calle de Sevilla a la Puerta del Sol.

**Arenal**, en una sola dirección, desde la Puerta del Sol a la plaza de Isabel II

**Atocha**, en una sola dirección, desde la plaza de Antón Martín a la calle de Relatores.

**Barquillo**, en una sola dirección, desde la calle de Fernando VI a la de Prim.

**Bordadores**, en una sola dirección, desde la calle del Arenal a Mayor.

**Carmen**, en una sola dirección, desde la Puerta del Sol a la plaza del Callao.

**Carretas**, en una sola dirección, desde la calle de Atocha a la Puerta del Sol.

**Correos**, en una sola dirección, desde la Puerta del Sol a la plaza de Pontejos.

**Cruz**, en una sola dirección, desde la plaza de Canalejas al encuentro de la calle de Espoz y Mina.

**Cruz**, en una sola dirección, desde la plaza del Angel al encuentro de la calle de Espoz y Mina.

**NOTA.** En este cruce, los carruajes que vengan por la calle de la Cruz, pasarán a la de Espoz y Mina, y los de ésta, a la de la Cruz, para evitar el encuentro de unos vehículos con otros por la formación de estas calles en ese sitio.

**Echegaray**, en una sola dirección, desde la Carrera de San Jerónimo a la calle del Prado.

**Espoz y Mina**, en una sola dirección, desde la bifurcación de la calle de la Cruz a la Puerta del Sol.

**Espoz y Mina**, en una sola dirección, desde el cruce de la calle de la Cruz a la plaza del Angel (léase la nota de la calle de la Cruz).

**Fuencarral**, en una sola dirección, desde la calle de San Mateo a la Gran Vía (Red de San Luis).

**Fuentes**, en una sola dirección, desde la calle del Arenal a la plaza de Herradores.

**Hileras**, en una sola dirección, desde la plaza de Herradores a la calle de Arenal.

**Hortaleza**, en una sola dirección, desde la Gran Vía (Red de San Luis) a la calle de Fernando VI.

**Jardines**, en una sola dirección, desde la calle de Montera a la de Peligros.

**Mayor**, en una sola dirección, desde la calle de San Felipe Neri a la Puerta del Sol.

**Montera**, en una sola dirección, desde la Gran Vía (Red de San Luis) a la Puerta del Sol.

**Magdalena**, en una sola dirección, desde la calle de Cañizares a la plaza de Antón Martín.

**Nicolás María Rivero**, en una sola dirección, desde la Carrera de San Jerónimo a la calle de Alcalá.

**Puerta del Sol**, seguirán los carruajes en sentido circular por su mano derecha, no pudiendo volverse más que después de pasados los evacuatorios.

**Peligros**, en una sola dirección, desde la calle de Alcalá a la de Caballero de Gracia.

**Preciados**, en una sola dirección, desde la plaza del Callao a la Puerta del Sol.

**Príncipe**, en una sola dirección, desde la plaza del Príncipe Alfonso a la de Cañalejas.

**San Felipe Neri**, en una sola dirección, desde la calle Mayor a la plaza de Herradores.

**San Jerónimo** (carrera de), en una sola dirección, desde la Puerta del Sol a la calle de Nicolás María Rivero.

**San Onofre**, en una sola dirección, desde la calle de Fuencarral a la de Valverde.

**Santa Isabel**, en ambas direcciones, desde la glorieta de Atocha a la calle de San Eugenio; en las horas de ocho de la mañana a una de la tarde no podrán pasar los carruajes desde la calle de San Eugenio hacia la plaza de Antón Martín, por estar colocado el mercado desde la calle de Fernán-Núñez hasta la esquina de la calle de la Magdalena.

**San Sebastián**, en una sola dirección, desde la calle de Atocha a la plaza del Angel.

**Sevilla**, en ambas direcciones.

**Ventura de la Vega**, en una sola dirección, desde la calle del Prado a la Carrera de San Jerónimo.

---

Desde las cuatro de la tarde, queda prohibido el paso de carros de transporte por el centro de la capital.

---

En todas las plazas se verificará la circulación en sentido circular, guardando siempre su mano derecha.

---

Los peatones cruzarán por los sitios donde estén marcadas las franjas, en las cuales habrá un agente de carruajes para cortar el paso de éstos, debiendo aprovechar los pasos subterráneos del Metropolitano.

---

Los tranvías que tienen su parada en los refugios centrales de la Puerta del Sol, abrirán las portezuelas de los costados correspondientes a los referidos refugios para que el público pueda subir y bajar por el lado de ellos sin peligro, y partirán sin aguardar el momento de salida, en cuanto se hallen ocupados. Igual norma se seguirá en todas las líneas.

La parada discrecional de la calle de Alcalá-Peligros, se hará en lo sucesivo frente al Casino de Madrid; y la de Carretas, frente a la plaza del Angel, desaparecerá.

Los tranvías de vía estrecha, letras H y M, que vuelven en la calle de Nicolás María Rivero la harán en lo sucesivo en la vía muerta que existe en la Carrera de San Jerónimo, esquina a la calle de Ventura de la Vega.

6.<sup>a</sup> *Paradas de carruajes de plaza que entorpecen actualmente la circulación y que se sitúan donde se detalla:*

Preciados, frente al café Oriental, desaparecerá totalmente, distribuyéndose sus coches entre las paradas más cercanas a dicha calle.

Mayor, frente al número 7, se situará empezando en la misma acera con el coche de cabeza pasada la calle de San Cristóbal.

La de San Ginés, en el Postigo de San Martín, frente al número 1 en dirección a la calle del Arenal.

La de la plaza de Santo Domingo, en la cuesta del mismo nombre, frente al jardín, al lado del molino de chocolate.

La de la Carrera de San Jerónimo, frente al Nuevo Palacio de la Música, se situará en esta misma calle y en la misma acera esquina a la calle de Nicolás María Rivero, frente al número 40.

La de Atocha-San Sebastián, a la entrada de la calle de Cañizares.

La de Atocha-Deuda Pública, en la calle Nueva de la Trinidad, pasado el Teatro Odeón.

Estos coches llevarán fijada en su interior y enfrente del asiento de los viajeros una placa con el número del carruaje.

7.<sup>a</sup> Los carros y camiones de transporte se ajustarán en todo para su marcha al itinerario que se inserta a continuación.

En los carros de dos mulas no podrá exceder su carga del peso de 1.600 kilogramos; los de una mula, de 800 kilogramos, y los de caballería menor, de 400 kilogramos.

Se castigará con todo rigor a los carreros que maltraten con ensañamiento a las bestias caídas y que pronuncien palabras malsonantes o blasfemias que hieren el oído del transeunte.

Se recuerda la prohibición de que carreros y volqueteros vayan subidos en los carros, así como llevar más de dos mulas, exceptuándose únicamente los que se dirijan al Mercado de la Cebada por la pendiente de la calle de Toledo.

Los carros y volquetes llevarán en la parte delantera un farol que lucirá al encenderse el alumbrado público.

Este farol deberá ser visible también por la parte posterior.

Se remitirá a la Sociedad de taxímetros y a la de dueños de carros para que éstos distribuyan a cada conductor los itinerarios que han de seguir en lo sucesivo todos los carruajes, para que aquéllos no puedan nunca alegar ignorancia en el incumplimiento de ellos.

Las horas de carga y descarga serán, en general, hasta las dos de la tarde, y si las obras en construcción o alguna industria tienen necesidad precisa de descargar materiales hasta las cuatro de la tarde, deberán proveerse en la Inspección de Carruajes de un volante en que les autorice dicha operación.

Queda terminantemente prohibido que los carros circulen por la vía del tranvía, haciéndolo siempre por el lado del encintado como los demás carruajes de tracción animal.

Igualmente queda prohibido que los carros y volquetes se pongan de zaga contra el encintado para cargar y descargar.

Todos los carreros y volqueteros deberán proveerse de un carnet que facilita la Inspección de Carruajes, con arreglo a las disposiciones dictadas por la Alcaldía Presidencia.

No podrán conducir carros personas menores de diez y ocho años, haciendo responsables de esta contravención a los dueños, así como de que los conductores se hallen debidamente matriculados.

8.<sup>a</sup> *Ruta que deben llevar los carros y camiones de gran carga.*—Los que

procedan de los muelles de la Estación del Mediodía y Cerro de la Plata como los que procedan de los pueblos inmediatos, así como los procedentes de la Estación de las Delicias y fábricas enclavadas próximas a estas dos estaciones.

Los carros y camiones que conduzcan frutas y verduras al Mercado de la Cebada tomarán la glorieta de Atocha y ronda del mismo nombre, siguiendo la de Toledo hasta la calle del Humilladero, para entrar en el Mercado de la Cebada; una vez hecha la descarga y para el regreso de ambas estaciones, éstos lo harán por el mismo sitio, o sea tomando las mismas rondas hasta llegar al sitio de partida.

Los carros y camiones que conduzcan otra clase de mercancías, como es cal, yeso, ladrillo, cemento, así como otros materiales, harina, alfalfa, etc., etc., y los que procedan de la línea del Pacífico, como de Méndez Alvaro y paseo de las Delicias, lo harán por las rondas, así como aquellos que tengan que hacer la descarga en la parte Oeste de la capital, tomando por base toda la calle de Toledo y calles adyacentes, plaza de la Constitución, Ciudad Rodrigo, Milanese y la de Santiago, en línea recta hasta el barrio de Argüelles.

Los que vayan a la parte Este, comprendiendo toda la parte del barrio de Salamanca, irán por la calle de Alfonso XII hasta la plaza de la Independencia, donde se dividirán por Serrano, Alcalá con dirección a Ventas, calles paralelas a la de Serrano y adyacentes, según les convenga, esto es, para los que procedan de la carretera de Valencia. Los procedentes de Méndez Alvaro, paseo de las Delicias, Santa María de la Cabeza y ronda de Atocha tomarán la derecha de la glorieta del mismo nombre para tomar la calle del Pacífico, hasta la de Alfonso XII, la que seguirán en las mismas condiciones que las anteriores.

Los que conduzcan mercancías o materiales para la parte Norte y centro de la capital, éstos entrarán por el paseo del Prado, glorieta de Atocha hasta la plaza de Cánovas, donde tomarán la derecha de la indicada plaza para entrar en la calle de la Lealtad, dando la vuelta en la plaza del mismo nombre para tomar la lateral derecha hasta la plaza de Castelar, donde se distribuirán, bien por el lateral derecho del paseo de Recoletos, por la calle de Alcalá dirección al centro, según el destino que lleven las mercancías que conduzcan.

También y en la plaza de Cánovas, podrán, después de haber dado vuelta a la plaza, como está ordenado, los carruajes destinados al transporte marchar por la Carrera de San Jerónimo, según el destino que la mercancía tenga, pero nunca podrán ir desde esta plaza por el lateral izquierdo del paseo del Prado.

Esta ruta es solamente hasta las cinco de la tarde, pues una vez transcurrida ésta, solamente se podrá marchar por el lateral derecho, tanto desde este paseo como el de Recoletos y Castellana.

Los carros que hacen el transporte de frutas y verduras del Mercado de la Cebada a los despachos que existen en la capital, tomarán la siguiente ruta: todos los del barrio de Argüelles y parte Norte, marcharán desde el indicado Mercado por la Cava Baja, Puerta Cerrada, dividiéndose en la referida plaza, unos por la calle de Cuchilleros, y otros por la del Sacramento, Cava de San Miguel, Mayor, Milanese, Santiago hasta el final de ésta, entrando por Vergara, plaza de Isabel II, fachada del Real Cinema, Arrieta, plaza de la Encarnación, Bola hasta Leganitos, en

la que se distribuirán en la forma que más les convenga para el reparto de la mercancía que precisen hacer.

También y en la plaza de Rames, se pueden distribuir unos por las calles indicadas y los que así lo prefieran por la de Bailén.

Los que vayan a la parte Este, barrio de Salamanca, parte Norte, centro de la capital, así como al Mercado de San Antón y San Ildefonso, éstos irán desde el Mercado de la Cebada por la calle de San Millán, Duque de Alba, plaza del Progreso, lateral derecha, Magdalena, plaza de Antón Martín, León, Prado, plaza de las Cortes, plaza de Cánovas, Lealtad, tomando el lateral derecho del paseo del Prado hasta la plaza de Castelar y en línea recta al lateral derecho de Recoletos y Castellana, pudiendo hacer el cruce en la plaza de Colón, para hacer la distribución de sus mercancías, los que tengan el reparto en el centro y parte Norte de la población.

Los que vayan por el barrio de Salamanca y viceversa, pueden seguir su ruta por la calle de la Lealtad, Alfonso XII hasta la plaza de la Independencia, distribuyéndose en la forma que más les convenga, sin que se consienta desde esta plaza a la de Castelar ningún vehículo dedicado al transporte.

Esta ruta es desde las cuatro de la tarde a las nueve de la noche, quedando en el resto del día la libre circulación de toda clase de carruajes por toda la población.

El resto de carros y camiones que se dediquen al transporte, tanto de público como particular, no podrán desde las cuatro de la tarde hasta las nueve de la noche, circular por las calles que están enclavadas dentro de las líneas que a continuación se señalan: San Millán, Duque de Alba, plaza del Progreso, Magdalena, plaza de Antón Martín, León, Prado, plazas de las Cortes y de Cánovas, paseo del Prado, plaza de Castelar, paseo de Recoletos hasta la calle de Bárbara de Braganza, Fernando VI hasta la de Beneficencia, Beneficencia hasta la de Fuencarral, cruzando en línea recta a la de San Vicente, Corredera Alta y Baja de San Pablo, Tudescos, plaza de Santo Domingo, Bola, Arrieta, plaza de Isabel II, Vergara, plaza de Rames, Santiago y Milanese, cruzando Mayor en línea recta a la Cava de San Miguel, Cuchilleros, Puerta Cerrada y Cava Baja hasta la plaza del Humilladero.

9.<sup>a</sup> *Peatones*.—En los sitios céntricos se marcará con fajas pintadas de color blanco los pasos por los que deberá atravesar el viandante, después que el agente dé la señal para parar los carruajes. El peatón debe cruzar la calzada en estos momentos con rapidez y formando grupo para que el corte de los carruajes sea breve.

El peatón no debe cruzar nunca las plazas en sentido diagonal, deberá hacerlo por las aceras, buscando el sitio marcado para cruce.

Se hará responsables a los padres de los niños que se encuentren en la vía pública causando molestias al transeunte con sus juegos; especialmente los que puedan ocasionar accidentes o daños al viandante. Se recogerá conduciéndolos a las Tenencias de Alcaldía a los niños que se les encuentre jugando fuera de las plazas, parques, jardines y paseos públicos (donde no corren peligro) hasta que acudan los padres a recogerlos a quienes se avisará haciéndoles satisfacer la correspondiente multa.

Los peatones se ajustarán en todo a las disposiciones que se dictan para garantizar su seguridad al transitar por la vía pública; disposiciones que el vecindario madrileño podrá recoger en las Tenencias de Alcaldía de sus respectivos distritos, donde se les entregará gratuitamente.

10. *Ocupación de la vía pública.*—La Alcaldía Presidencia, además de ordenar la revisión de los veladores instalados, sólo concederá licencia en lo sucesivo, en sitios que no entorpezcan el tránsito público.

Queda prohibida asimismo, la instalación de puestos fijos, kioscos, espectáculos, «tíos vivos», etc., ni aun con pretexto de ferias, en la calzada de las vías públicas urbanizadas.

En armonía con las órdenes dictadas por la Alcaldía Presidencia, se prohibirá la ocupación de las aceras con salientes de los escaparates y con artículos, como las fruterías, pescaderías y otros establecimientos, sin que sobresalga ningún muestrario ni artículo del filo de la fachada, conforme a lo dispuesto por las Ordenanzas municipales.

Se concede un plazo de quince días, a partir de esta fecha, para la aplicación de las disposiciones contenidas en este Bando; esperando confiadamente esta Alcaldía, que la cultura del pueblo de Madrid y su mismo interés, serán garantía suficiente de cumplimiento, sin necesidad de mencionar sanciones de ningún género.

Madrid, 6 de octubre de 1924.

*Conde de Vallengano*