

MEMORIA

SOBRE LA

CIRCULACIÓN DE CARRUAJES

IMPRESIONES DE MI VIAJE A PARÍS

POR EL

Segundo Jefe de Policía urbana

D. Emilio Abarca Millán



MADRID
IMPRENTA MUNICIPAL

1924

MEMORIA

SOBRE LA

CIRCULACIÓN DE CARRUAJES

IMPRESIONES DE MI VIAJE A PARÍS

POR EL

Segundo Jefe de Policía urbana

D. Emilio Abarca Millán



MADRID
IMPRENTA MUNICIPAL

1924

AYUNTAMIENTO DE MADRID

AYUNTAMIENTO DE MADRID

AYUNTAMIENTO DE MADRID

AYUNTAMIENTO DE MADRID

AYUNTAMIENTO DE MADRID

AYUNTAMIENTO DE MADRID



AYUNTAMIENTO DE MADRID

Memoria estudio que presenta el Segundo Jefe del Cuerpo de Policía urbana, D. Emilio Abarca Millán, referente a la circulación y tránsito rodado en la ciudad de París.

Al Excmo. Ayuntamiento:

Designado por el excelentísimo Ayuntamiento para estudiar la circulación de carruajes y peatones en la ciudad de París, emprendí el viaje a dicha capital el día 17 de junio, a las nueve de la mañana, siendo acompañado en aquél por el Inspector D. Enrique Busto, Brigadas D. José Gálvez, D. Julio Algaba, D. Luis Soler y el guardia intérprete D. José Pacios, haciendo nuestra entrada en la capital de Francia a las once de la mañana del siguiente día 18. El 19, después del descanso y aseo necesarios, hice mi presentación al Prefecto de Policía, entregándole la carta que al efecto me había dado el Excmo. Sr. Alcalde Presidente.

Fuimos recibidos en la Prefectura de Policía con toda clase de amabilidades, y dicho Prefecto nos puso al habla con el Jefe Superior de Policía urbana, el cual nos presentó al Comisario Jefe del Movimiento de Tracción, Mr. Edmon Poizot, y en unión de éste y cuatro Brigadieres del servicio especial de carruajes, recorrimos las principales plazas, avenidas y bulevares para estudiar en todas sus fases la circulación. Dicho Sr. Comisario, al frente siempre de sus Brigadieres, nos enseñó prácticamente la forma de organizar el movimiento rodado en los momentos de gran aglomeración y cuantos detalles surgen en esta clase de servicios, lo mismo que las carreras de caballos, a las que asistimos, como a otras fiestas de importancia, con todo lo cual he hecho esta Memoria que tengo el honor de elevar al excelentísimo Ayuntamiento para que, con su apro-

bación, podamos implantar en Madrid, organizándole, el servicio de circulación. Veremos también el modo de reglamentar el sistema vicioso y encauzarle para desterrar el que existía en este pueblo relativo a la marcha de carruajes y peatones.

Yo he de confesar, señores, que al ver esta circulación tan enorme y apreciar con la rapidez que se hace la descongestión de vehículos que a centenares acuden a las principales vías de aquella Metrópoli, he quedado altamente maravillado de la obediencia y sumisión con que todos se conducen, y no pude por menos de pensar en este pueblo de Madrid y en su excelentísimo Ayuntamiento que, como antes digo, me ha conferido una misión tan delicada.

Yo deseo fervientemente que en Madrid se pueda implantar una circulación que se asemeje a la que he visto y estudiado: éste sería mi ideal; contando con el apoyo del excelentísimo Ayuntamiento y la colaboración del pueblo, creo que lograremos salir airosos de esta Empresa que tan útil y necesaria nos es a todos.

Para ello he recopilado y a continuación detallo cuantos datos he creído necesario aportar, relativos a peatones, circulación de carruajes en general, organización del Cuerpo de Policía urbana y, en particular, de la Sección de Carruajes.

Antes de terminar este prólogo y de dar lectura al proyecto de organización, me permito dar las gracias al excelentísimo Ayuntamiento en Pleno por haber depositado su confianza en mi modesta persona para problema tan delicado en el que he puesto y pondré todo mi entusiasmo, con el fin de servir al pueblo de Madrid que tan necesitado está de organización de tránsito.

En prueba de esto pido mil perdones por si hubiera omitido algún detalle que, más tarde, con la práctica, subsanaré.

Después de visitar al Prefecto y antes de avistarme con el Comisario Jefe de Tracción, hice mi presentación al Embajador de España Sr. Quiñones de León y señores Agregados Militares, los cuales me dispensaron una cariñosísima acogida, facilitándome toda clase de detalles y

poniéndose a mi disposición con la caballerosidad que es innata en nuestro Embajador.

* * *

La circulación en París está tan bien organizada que el que se fije en ella no puede por menos de llamarle la atención. Esto es debido principalmente al interés que el Comisario Divisionario Jefe del Movimiento de Tracción ha puesto en él. Dicho señor tiene a sus inmediatas órdenes a los individuos de la Sección de Carruajes que le secundan en todo cuanto ordena.

Debo advertir que estos guardias son los que están mejor retribuidos y, por lo tanto, se les puede exigir el cumplimiento del deber, prohibiéndoles que se dediquen a otros menesteres que los propios de su institución.

Para pertenecer a esta Sección, que es la distinguida, es necesario tener talla adecuada, energía y acierto en el mando, así como observar una intachable conducta, no pudiendo, por tanto, pertenecer a ella el guardia que tenga alguna nota desfavorable en su expediente o no sea curioso en el vestir y correcto en su trato con el público. El mayor castigo que se impone al guardia de esta Sección es el de relevarle por incapacitado.

El Cuerpo de Policía urbana lleva un vestuario único, distinguiéndose el de la Sección de Carruajes en las galas, pues, como sucede aquí, son los que acuden a todas las fiestas de alguna importancia, los que más se exhiben.

El guardia en París está revestido de autoridad suficiente para en todo momento corregir o castigar las contravenciones a que den lugar toda clase de conductores de vehículos; esto es debido a que al individuo, antes de salir a prestar servicio, se le educa en una Academia al efecto, en donde se le enseña todas sus obligaciones y deberes que, más tarde, con la práctica perfecciona.

Las horas de mayor circulación en París son: por la mañana de nueve a doce y de cuatro a siete por la tarde, prestando servicio a dichas horas los guardias de la Sección de Carruajes. En las demás, cuando aquéllos se reti-

ran, quedan haciendo el servicio los de distrito. Pasadas las siete de la tarde es cuando París pierde todo el movimiento de circulación, pues al llegar esta hora son muy pocos los carruajes que se ven.

La vida de aquella ciudad es puramente comercial: empiezan a trabajar muy de mañana y tienen forzosamente que terminar temprano.

Los juicios por contravenciones se celebran semanalmente, presididos por el Comisario Jefe de Tracción, Segundo Jefe de Policía urbana y dos *chauffeurs*, que en todo momento asesoran al Tribunal de las faltas que trata de castigar.

Estos *chauffeurs* asisten también a conferencias para que no ignoren la obligación que en todo momento tienen de respetar a la Autoridad y para que comuniquen a sus colegas cuantas disposiciones dicte la Superioridad relativas a circulación.

Una de las cosas que más han llamado mi atención ha sido la de que los conductores de automóviles no hacen uso desordenado de la bocina, únicamente al pasar los cruces hacen sonar aquélla una sola vez para prevenir el peligro, no como en Madrid que los conductores tienen a gala aturdir al peatón con el uso desenfrenado del *Claxon*.

Los tranvías en París no afluyen al centro de la capital, descongestionando con esto grandemente la circulación. En Madrid podía intentarse que la Puerta del Sol no fuese el punto de parada obligatoria de tanto coche, cortando las líneas en las plazas más cercanas a aquélla, y si fuera posible encauzar este servicio de forma que en las calles estrechas no circularan más que en una dirección, lograríamos dar un gran paso hacia la normalidad.

Las calles de Carretas y Montera, con su vía doble, entorpecen la circulación, lo mismo que la maniobra que hacen los tranvías de los discos números 2, 12 y 23 en la Puerta del Sol, que debían finalizar su trayecto en la Plaza de la Constitución. Estos casos los cito como ejemplo, pues hay otros muchos que podían corregirse, a juicio del que suscribe.

Los coches de tracción animal siguen siempre su mar-

cha por el lado del encintado de las aceras para dejar libre el paso a los de tracción mecánica.

Todas las tardes hemos recorrido, acompañados del referido Comisario, las principales avenidas de París, y hemos visto y nos hemos compenetrado de la forma en que está organizada la circulación.

Para adaptarla en Madrid habrá que estudiar sus calles donde prácticamente pueda resolverse la forma en que deba hacerse la circulación de peatones y vehículos, una vez aprobado este estudio por el excelentísimo Ayuntamiento.

El reglamento de tracción de París es como el de aquí en lo que se refiere a llevar la mano derecha, ostentar la placa con el número de matrícula, encender el alumbrado a su hora y llevar el conductor la documentación en regla.

Mi impresión ha sido la de que París es una ciudad que en circulación está a la altura de las mejores capitales del mundo; sin embargo, he querido conocer como se desarrollan algunos servicios municipales, como son: Incendios, Mataderos y Limpiezas, y he podido observar que en Madrid nada tenemos que envidiarles en este particular, y estoy por asegurar que en el servicio de Incendios, lo mismo que en material de limpiezas, estamos muy por encima a los de aquella capital.

Como dato interesante citaré el siguiente: En París ordena la circulación, y él es sólo responsable, el Jefe de Policía urbana, sin que se mezcle en esta clase de servicios otra Autoridad ajena a la encargada de tránsito rodado. Esto sí, en grandes fiestas y aglomeraciones, se ponen de acuerdo la Policía gubernativa y la municipal; pero nunca aquélla trata de reformar o dirigir las disposiciones que sobre la circulación dicta el Jefe de Policía urbana; de esta forma, cada cual en su lugar, es como prevalece un solo criterio y se corona el éxito sin competencia.

En Madrid es muy necesario para la buena marcha de la circulación, confeccionar un reglamento para que los conductores de vehículos no puedan en ningún caso alegar ignorancia en el cumplimiento de su cometido, siendo, repito, de gran necesidad, hasta tanto se publica aquél, la

reforma del que hoy existe por ser anticuado, no pudiendo regirse por él, pues no encaja con el aumento de circulación y son distintas las tarifas que rigen en la actualidad.

Asimismo los guardias de carruajes, llevarán consigo constantemente, instrucciones por escrito de lo que tienen que hacer en cada caso y sitio que preste su servicio, para de esta manera evitar lo que ahora ocurre de que cada individuo, estando en un mismo sitio, ordena de distinta forma la circulación, ocasionando con esto grandes perjuicios a viajeros y conductores, diciendo muy poco en favor de la seriedad que como norma debe prevalecer en nuestro Cuerpo.

Datos complementarios sobre la circulación de vehículos en París, tomados en la vía pública.

El agente, cuando tiene necesidad de parar la circulación, toca el silbato para llamar la atención de los conductores de vehículos, y después que todos ellos están pendientes de la señal, levanta la porra para que paren, haciéndolo el segundo o tercer coche en la fila, evitando con esto la parada brusca que tendría que hacer el primero si en el preciso momento de llegar al sitio del agente se le ordenase parar. En casos de urgencia no dudan un momento en hacer una parada brusca.

Los agentes señalan con gran energía el sitio donde han de parar los coches, procurando dejar de tres a cuatro metros de distancia con objeto de que el público pueda atravesar.

Todos los conductores de vehículos denotan un gran conocimiento de la circulación y una pericia suprema en la conducción.

Los conductores de taxímetros sufren un examen del Reglamento de Carruajes y de las vías públicas de la capital, no facilitándoseles el carnet especial del Prefecto si no posee estos conocimientos.

El cumplimiento de todo lo que ordena el Reglamento de Tracción es admirable, y, como caso curioso, referiré

el siguiente; Estábamos de prácticas en la Avenida de los Campos Elíseos, por donde circulan unos 500 coches por minuto aproximadamente, y a pesar de este enorme tránsito, reinaba el mayor silencio; tal fenómeno no nos explicábamos cómo podía suceder, hasta que al cabo de una hora de estar pasando carruajes se sintió un toque de bocina, el cual sirvió para advertirnos a qué obedecía la carencia de ruido que habitualmente se oye en las grandes poblaciones, pues estando acostumbrados, como antes digo, al uso desenfrenado de las bocinas, tan generalizado en Madrid, pudimos apreciar que la característica en París es la de que, a pesar de la libertad de acción que se respira en todo su ambiente, el ciudadano sabe respetar las órdenes que dicta la Autoridad y se somete a cuanto dice ésta, especialmente sobre circulación, así que la atención principal de toda la ciudad estriba en el mayor orden de aquélla.

La vida en París depende de su movimiento; este movimiento está basado en la circulación bien señalada y atendida en todos sus aspectos, porque lo mismo el peatón que los conductores y ocupantes de vehículos se respetan sus derechos. El viajero no se molesta por las innumerables paradas que hace su coche para el cruce de peatones y éstos reconocen el derecho de aquél a ir con velocidad a sus negocios.

Referente al servicio que prestan los auto-taxis, he observado que no son frecuentes las disputas entre el viajero y conductor, como la de negarse a servir o que el aparato funciona mal, no siendo esto corriente; se desconoce la agresividad por parte de todos. El *chauffeur* tiene especial cuidado de que el alumbrado de su coche vaya siempre encendido, lo mismo el piloto que el farol de población.

Como mi deber en este estudio es aportar todos los datos precisos observados en la circulación de carruajes en París, daré a conocer sus diferentes casos.

En las plazas se distribuye el servicio de la forma siguiente: En el centro de ellas se coloca un Brigadier o guardia a caballo, el cual tiene la obligación de dar la señal con el silbato para que los agentes que están en las

bocacalles, al que le corresponde, haga parar los coches y dé paso al público que espera, mientras de otras de las calles se da paso a los carruajes. Estos se les denomina de alternativos y generales. Para los alternativos se corta el paso de carruajes de una calle, mientras de las otras siguen circulando; después se hace lo mismo con otra, y así sucesivamente. Generales son los cortes que se hacen en varias calles para que una de las que están congestionadas quede expedita.

Estos cortes no figuran en el Reglamento de Tracción, pero el Jefe de Policía urbana los ha implantado, dándolos por escrito a los agentes individualmente para exigirles responsabilidad en caso de contravención. Cuando se manda parar no puede pasar ningún carruaje, únicamente lo hace el público o viceversa. La tarifa de taxímetros, de doce de la noche en adelante, es a doble precio. Existen sitios en los que se sitúan automóviles que no llevan aparato taxímetro y se dedican solamente a excursiones. Estos coches pagan más arbitrio al Ayuntamiento, por lo que creo sería conveniente estudiar la forma de implantar este servicio en Madrid, que sin duda rendiría beneficios de ingresos a su Ayuntamiento.

Los coches oficiales, cuando pasa el del Presidente de la República, se detienen como los de los demás, dejando todos el paso libre únicamente los minutos necesarios.

En el momento que mayor era la circulación en la Avenida de los Italianos, pasó un coche de tracción de sangre en malas condiciones; el Jefe, que nos acompañaba, amonestó al agente allí de servicio por no haberle retirado de la circulación, y nos manifestó que al siguiente día quedaría relevado de la Sección de Carruajes el referido agente por no haber dado cumplimiento al Reglamento de Tracción.

En el mismo sitio se le pidió la documentación a un conductor que sin indicación alguna arrimó al encintado para no interceptar la circulación, demostrando con esto el conocimiento que tienen del Reglamento.

Los peatones marchan por las aceras sin el orden de su mano derecha, pero lo hacen con rapidez y sin pararse en medio de ellas.

Los guardias de Policía urbana tienen una moto con *side-card* por Compañía para la comprobación de velocidades.

La Sección Ciclista se compone de 40 individuos, que hace el servicio de recorrido por la noche en los diversos distritos de la capital a las órdenes de un Brigadier, dando parte cada dos horas a la Inspección de Carruajes de las novedades que hayan ocurrido.

Los guardias de carruajes ganan anualmente mil francos más que los de distritos, por tener aquéllos más exigencias en su policía y uniforme, y por la clase especial de servicio que prestan; estando constantemente expuestos a perder la vida, como lo demuestra el cuadro de honor que figura en el despacho del Prefecto y en el que constan los nombres de los agentes fallecidos a consecuencia de atropellos en el cumplimiento del deber.

En caso de choque de vehículos, el agente, lo primero que hace es apartar los coches para que no intercepten la circulación; después toma los datos necesarios.

Los auto-taxis pagan al Ayuntamiento 80 francos al trimestre, por permiso de circulación; 217 ídem, por situado, y 5 ídem por caballo al año, a la Hacienda.

Cuando una calle tiene una sola dirección, los carruajes que se paran en ella se quedan mirando hacia el sitio de la marcha de los demás, aunque sea la mano contraria.

Los cobradores de autobús y tranvías, al parar el coche, indican a los viajeros las plazas que hay por ocupar, sin que se permita viajar en ellos mayor número que el señalado por el reglamento. Es asombroso cómo se da cumplimiento a esta orden.

Los agentes hacen señales con el silbato y con la porra; para parar se pone el brazo en alto; para indicar precaución, horizontal, y para dar paso a los carruajes, un movimiento de arriba abajo rápidamente.

Cuando el agente está de servicio se le prohíbe hablar con nadie; si ve a sus jefes no va a darles la novedad hasta tanto se acercan a él, procurando distraerle lo menos posible.

Los tranvías, en caso de aglomeración, guardan una distancia de 20 metros entre uno y otro.

Los coches no se colocan nunca pareados aunque haya sitio suficiente, haciéndolo en batería.

Los auto-taxis no cobran indemnización de vuelta hasta que rebasan el término municipal.

En las calles que van paralelas, los carruajes tienen la entrada por una y la salida por otra.

En caso de atropello se atiende primero al herido, deteniendo después al causante; inmediatamente se vuelve a dejar libre la circulación.

Los tranvías y autobús tienen fijadas sus paradas y el público acude a ellas para tomarlos, sin que lo haga nunca en marcha.

En los hipódromos llegan los carruajes hasta la puerta; acto seguido, los coches oficiales se colocan en un sitio que tienen designado dentro del hipódromo; los demás carruajes se esperan y dirigen a otro sitio donde se colocan distribuidos los particulares, taxímetros, autobús, y así todas las diferentes clases están reunidas con objeto de ser llamados con facilidad por sus dueños o avisadores, no dejándoles arrimar a la puerta de salida del hipódromo para evitar la confusión y el desorden.

Los grupos de carruajes oficiales o distinguidos, son los siguientes:

- 1.º Ministros.
- 2.º Cuerpo diplomático.
- 3.º Diputados y Senadores; y
- 4.º Ex Ministros, títulos y otras personalidades.

Los del primero y segundo grupo llevan un tarjetón rojo, y los del tercero y cuarto blanco, para mostrarlo y poder así colocarse donde les corresponda.

Viniendo el que suscribe de las carreras en auto-taxis, acompañado del Jefe de Tracción, se salió nuestro coche de la fila; el agente ordenó al conductor que pasara a ella, pero al ver que en el citado carruaje iba su Jefe, se dirigió a él pidiéndole le excusara; el Jefe obedeció la señal del agente sin hacer valer su jerarquía, felicitándole por su buen comportamiento, lo cual demuestra la firmeza de mando que el agente tiene en su autoridad que no decae en ningún caso.

Por un bulevard de los más céntricos pasan a centena-

res los carruajes con gran velocidad, y ante la presencia de un niño que atraviesa solo la calle, paran todos para que el niño cruce sin peligro.

Cuando el Presidente de la República se dirige en carruaje a un sitio determinado, los Jefes y Brigadieres de Policía urbana tienen conocimiento por escrito de la hora exacta que ha de pasar y las calles por donde ha de dirigirse; delante del coche, a 200 metros, va siempre una moto de la Policía urbana del servicio de circulación con objeto de ir avisando en los cruces de calles para que se detengan los carruajes, evitando que los cortes sean de gran duración, lo que demuestra que la circulación de carruajes, estando ordenada sólo por el Jefe de ella, nunca puede entorpecerse ni viciarse; después de esta moto y delante del coche del Presidente, va un automóvil con el Jefe de la Policía gubernativa.

Cuando un auto-taxis es llamado por un transeunte para ocuparlo, su conductor arrima el coche al encintado para que aquél suba, evitando así la interrupción del tránsito y cualquier accidente que pudiera surgir parando en el centro de la calzada.

La Policía urbana en París tiene asignados dos coches Renault, de tres asientos, para el servicio de recorrido que alternativamente tienen que prestar los Jefes; a estos coches se les dedica también a la comprobación de taxímetros, que consiste en lo siguiente: cuando un transeunte toma algún auto-taxis, el agente encargado de este servicio le sigue con su coche, que al efecto lleva un aparato taxímetro controlado, haciendo el mismo recorrido que aquél, y en el momento de parar se acerca a comprobar la cantidad que ha marcado. Si los taxímetros de ambos coches marcan lo mismo, el agente pone un sello que lleva en el carnet del conductor, y que dice: «verificado a tal hora». En el caso contrario de que el taxímetro marque mayor cantidad que el del agente, al viajero se le hace pagar con arreglo a lo que señale el del último, y en caso contrario, marcando menos el de alquiler, se hace abonar al pasajero lo que falte hasta completar la cantidad que indica el contador del agente. En ambos casos se lleva el coche para hacer la rectificación del taxímetro.

Encuentro en esto una medida de equidad tan grande, que no he titubeado en hacerlo presente por si se quisiera implantar en Madrid esta clase de comprobación que tan buen efecto había de causar en el público.

Como ampliación a la nota que he citado en la página 10, referente a que los auto-taxis en el servicio de noche cobran doble precio, he de señalar que en los servicios especiales de carreras, juegos olímpicos, estaciones, y, en general, toda clase de servicios asimilados a éstos, perciben un aumento del 40 por 100 sobre su tarifa.

Peatones.

Madrid es una ciudad en la cual nunca se ha educado al peatón, siendo esto tan importante y necesario como la organización del servicio de carruajes en las grandes aglomeraciones.

Por medio de bandos y de publicaciones en la Prensa, se debe prevenir al público madrileño para que estudie y practique las enseñanzas que a continuación se detallan, y debe obligarse a aquél para que al cruzar las calles de la población y a la hora en que haya mucho tránsito, lo haga por el sitio que esté señalado previamente, con fajas pintadas en el empedrado de una acera a otra y colocarse al lado del guardia de carruajes para que cuando éste dé la señal de que paren los vehículos, se pueda cruzar sin peligro alguno para el peatón. El que se arriesgue a pasar por sitio distinto al señalado se expone a sufrir un percance. Con estas instrucciones se evitará grandemente los continuados atropellos que a diario ocurren y que son causa, sin duda, de la falta de organización en el tránsito rodado.

Consejos para circular por la calzada los peatones.

Andar pausadamente, no correr, no leer el periódico, no liar el cigarro, pensar en el peligro que corréis, no cru-

céis directamente las calles anchas, habiendo refugios en el centro de ésta, utilizarlos; 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; ser 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 hacerlo al lado de la fachada de los edificios para no entorpecer el tránsito; no dejad la acera antes de tener la calle libre y la seguridad de que se puede atravesar.

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, esperar a que se acerque a la acera; no correr nunca para tomar un tranvía o un autobús; para atravesar una plaza hacerlo en circunferencia por las aceras hasta buscar el paso: el camino más corto no es más seguro.

En los pasos, aguardad siempre a que el guardia dé la señal de parada a los carruajes; para atravesar hacerlo siempre en grupo, sin distanciarse. Las personas que vayan al cuidado de niños y 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 autobús.

Si el vecindario madrileño lee y estudia con atención, como antes digo, los consejos que se le dan para lograr alcanzar su seguridad al transitar por la vía pública, habremos dado un gran paso en este problema que tanto nos preocupa.

Reorganización de la Policía urbana de París

- 1.º Jefe de la Policía municipal.
- 2.º Jefe de Tracción, Comisario divisionario, Segundo Jefe del Cuerpo.
- 3.º Inspectores de carruajes y distritos.
- 4.º Brigadieres de 1.ª, 2.ª y 3.ª categoría.
- 5.º Guardias de la Sección de Carruajes.
- 6.º Idem de distritos.
- 7.º Motoristas y Sección Ciclista.
- 8.º Sección montada.

La Policía urbana de París, denominada Guardia de la Paz, está dividida en 20 distritos con un total de 10.000 hombres y 500 caballos; de éstos, 150 están destinados exclusivamente al Servicio de Carruajes y 800 guardias forman esta sección especial.

Los distritos, como antes digo, refuerzan en caso necesario la Sección de Carruajes, que está dividida en cuatro Compañías de 200 hombres cada una, siendo el Jefe directo de éstas el Comisario divisionario, Segundo Jefe del Cuerpo, que es el que ordena y dispone todo lo relativo a circulación, con arreglo a las instrucciones que recibe del primer Jefe.

Hablando con el Jefe de la Policía municipal, me puso de relieve la organización de carruajes en Londres, Berlín y España; demostrando que tenía hecho un estudio profundo, y me indicó que en Londres, modelo de organización hoy por el exceso de automóviles, surgen grandes dificultades en la circulación, pues hay rodando por sus calles al servicio público de 50 a 60.000 coches. En Berlín la organización es poco adaptable por el mando rígido de sus agentes. Me habló también de la organización de España, demostrándome estar bastante enterado de ella; no podía explicarse que con tan reducido número de agentes de Policía urbana pudiera llegar a dominarse los servicios municipales.

Para ingreso en el Cuerpo de Policía urbana es necesario un examen previo de las materias siguientes:

- 1.º Lectura y escritura.
- 2.º Aritmética.
- 3.º Reglamento de Policía urbana.
- 4.º Reglamento de Carruajes; y
- 5.º Accidentes en la vía pública.

Una vez ingresados como aspirantes a guardia, asisten a una Academia especial por espacio de tres meses, cuyo profesor es el Segundo Jefe, auxiliado por dos Brigadieres. Al terminar este período de instrucción, los individuos que han demostrado amor al cargo y que más se han distinguido en los ejercicios teóricos y prácticos, se les da el nombramiento definitivo de guardia de la Paz. Con esto se consigue que el guardia salga a prestar servicio a la vía pública con todas las garantías de seguridad que se le exigen en el cumplimiento del deber.

También me dijo el Comisario divisionario que anteriormente se hacían los nombramientos para ingresar en el Cuerpo sin examen ni conocimiento alguno; únicamente se atendía al que había servido en el Ejército y tenía buenas notas en su historial, por lo que estos agentes eran débiles en el mando y deficientes en el servicio; claro que no eran ellos los culpables, sino la manera de reclutarlos.

La organización que rige en la actualidad es moderna y, por tanto, provechosa, estando en constante estudio, lo que rinde grandes resultados, lo mismo al Ayuntamiento que al pueblo.

Esta Policía municipal está destinada exclusivamente a prestar el servicio de su clase, y por su autoridad, vestuario y retribución es respetada y defendida por sus Jefes como se merece siempre que cumpla con su cometido.

Las faltas que cometan los individuos del Cuerpo son castigadas con todo rigor por su primer Jefe, y les resta tiempo de servicio para acumular sueldo, puesto que los guardias de nuevo ingreso tienen menos haber que los que, como minimum, llevan cinco años, y así sucesivamente.

No quiero finalizar esta Memoria sin hacer constar que el personal que me ha acompañado en el viaje ha secun-

dado mis órdenes con gran acierto, habiendo demostrado tener gran interés por el estudio de la circulación.

Este es, excelentísimo Ayuntamiento, el estudio que he hecho en mi corta estancia en la ciudad de París y que tengo el honor de presentar como demostración del interés que me he tomado para recopilar cuantos datos he creído necesario aportar a esta Memoria; ya sólo me resta rogar que se me perdonen las deficiencias que puedan advertirse en mi modestísimo trabajo, en el que he puesto toda mi voluntad y entusiasmo, con la íntima satisfacción del deber cumplido.

Madrid, julio de 1924.

El Segundo Jefe de Policía urbana,

Emilio Abarca Millán