

RACVN 041
C 05-07

EL PROBLEMA DE LA CIRCULACION.



El Gobernador Civil
de la
Provincia de Guipúzcoa
B. L. M.

a su distinguido amigo
el Sr. D. Manuel Rezola

y pone en su conocimiento que la reunión convocada para esta tarde a las 6, en este Gobierno Civil, para tratar de la velocidad y otros extremos relacionados con los automóviles, no tendrá lugar hasta el día 27 a la misma hora, a fin de que puedan asistir a la misma algunos señores que se hallan ausentes en el día de hoy.

Enrique Chacón y Sánchez Torres

aprovecha gustoso esta ocasión para reiterarle las seguridades de su más distinguida consideración.

San Sebastián 25 de Junio de 1928.

El Gobernador Civil
de la
Provincia de Guipúzcoa
B. L. M.

al Sr D. Manuel Rezola, su querido amigo, y le
ruega tenga la bondad de asistir a la reunión
que tendrá lugar en mi despacho oficial de es-
te Gobierno el próximo lunes 25 de los co-
rrientes a las seis de la tarde, para tratar
de la velocidad de los autos a su paso por
los pueblos de la provincia.

Enrique Chacón y Sánchez Torres

*aprovecha gustoso esta ocasión para reiterarle las seguridades de
su más distinguida consideración.*

San Sebastián 23 de Junio de 1928

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa no puede menos al contestar a V. E. su atenta comunicación del 22 de Abril del corriente año, de aplaudir la feliz iniciativa de ese Excmo. Ayuntamiento al pretender regular la circulación automóvil de nuestra Ciudad y corresponde complacido a su requerimiento.

El nueve de Mayo de 1.924 dirigimos a V. E. un atento escrito solicitando que por esa digna Corporación se adoptaran determinados acuerdos encaminados a favorecer la circulación ordenada por las calles de nuestra Ciudad y tratar de evitar de paso los accidentes que venían ocurriendo.

El constante aumento del automovilismo y de la población en San Sebastián desde dicha fecha han hecho que este problema se agrave sobre todo en la época veraniega y por ello vemos con agrado que nuestro Ayuntamiento se ocupa de problema tan importante.

Nada tenemos que oponer al proyecto remitido de circulación rodada por las calles de la parte nueva de la Ciudad estableciendo en algunas calles el sentido único, pues sobre el plano aparece establecida la circulación de una manera perfecta y la experiencia habría de demostrar las imperfecciones que tuviera este sistema.

Las reglas en que se basa la circulación son fundamentales y únicamente fuera conveniente dar una redacción más clara a la regla segunda para que el público la comprendiera más claramente.

Consciente del cumplimiento de su misión y de sus obligaciones el R.A.C.G. se cree en el caso de agregar algunas consideraciones que a continuación expone a V. E. en su deseo de colaborar a la resolución de tan trascendental problema.

Estimamos que no basta dictar disposiciones de policía si no se tiene en cuenta la necesidad imperiosa en que nos encontramos de educar al propio tiempo a los peatones y a los conductores de toda clase de vehículos por los medios a nuestro alcance, entre los que podemos recordar el puesto en practica por la villa de Bruselas cuyas autoridades municipales tomaron la iniciativa de celebrar en el otoño de 1.924 una semana llamada de la circulación a la que tuvimos

ocasión de asistir y cuya eficacia fué reconocida por todo el mundo, habiendo seguido su ejemplo la Ciudad de Paris y celebrandose dicha semana el pasado mes de Abril.

Con bastante frecuencia hemos podido apreciar el alcance de otros procedimientos aplicados con el mismo objeto en diferentes capitales europeas y que se basan en general en el concepto exacto de las obligaciones que alcanzan a cuantos diariamente circulan por la via pública sometidos al respeto más estricto de las disposiciones dictadas por la autoridad competente a la vez que al cumplimiento de las reglas más elementales de mútua tolerancia y de cultura a que está obligado todo ciudadano consciente.

Desgraciadamente en San Sebastián la anarquía más completa impera en este sentido y por eso insistimos en la necesidad de que se modifique ante todo este estado de cosas impropio de un pueblo progresivo como pretende serlo el nuestro.

El establecimiento de dirección única en determinadas calles no creemos que por el momento ha de ser imprescindible durante el curso de los meses de invierno y quizá fuera conveniente hacerlo solo en los meses de Julio, Agosto y Septiembre en que el aumento de tráfico se desarrolla enormemente.

Sin embargo creemos que la adopción de otras medidas a las que a continuación hacemos referencia medidas que deberían estar en vigor durante todo el año solucionaría este problema de una manera eficaz sin tener que acudir a limitaciones de circulación en algunas calles y con menor gasto para esa Corporación pues es evidente que adoptando el proyecto a que hace referencia se vería precisado a colocar en casi todas las calles de la Ciudad grandes discos indicadores de dirección que estimamos imprescindible y que siempre supondría un desembolso importante.

Expuestas con caracter general las consideraciones que anteceden sobre el problema que nos ocupa queremos tratar en detalle de algunas deficiencias que diariamente observamos en la circulación y que son de fácil remedio reduciéndose con ello mucho los inconvenientes.

AUTOMOVILES DE TURISMO. = Debe exigirseles con el mayor rigor el cumplimiento de las disposiciones vigentes haciéndoles observar

al propio tiempo las reglas elementales que en forma de circular impresa se redactaron en Enero de 1.924 por este R. A. C. G. y que se refieren a prevenir al coche que marcha por detrás la parada del que le antecede sacando el brazo etc.

AUTOCAMIONES. = El mismo procedimiento debe seguirse con los automóviles industriales aplicándoles las sanciones previstas en los reglamentos municipal y provincial que muchos dejan incumplidos por conveniencia mal entendida de sus propietarios y por la excesiva tolerancia de las autoridades. Tengase en cuenta que además del desgaste rápido del pavimento producen por su carga y velocidad excesiva continuas trepidaciones en los inmuebles con sus consiguientes efectos destructivos fenómeno que viene siendo objeto de honda preocupación en las principales capitales del mundo.

AUTOBUSES DE SERVICIO PUBLICO. = Deficiente en muchos casos debería pensarse por ese Excmo. Ayuntamiento en la municipalización de ese servicio adoptando un modelo de coches que reunieran las condiciones deseadas además de la estética.

TRANVIAS. = Se les debe imponer la obligación de llevar cerradas las puertas laterales por el lado de la circulación evitando así que los viajeros puedan subir o bajar por el lado por donde esta se hace así mismo se deberá exigir de los conductores el que hagan funcionar sus aparatos de llamada en todos los cruzamientos de calles. Entre otras paradas fijas son a nuestro juicio necesarias la correspondiente al cruce de la Avenida de Satrústegui con la Avenida de Amilibia donde los tranvías por llevar una marcha excesiva han ocasionado ya accidentes.

Se procederá con frecuencia a la revisión de los frenos automáticos de dichos vehículos.

PEATONES. = Es sin duda alguna de los puntos a que nos referimos el que tiene mas importancia, se les debe obligar a circular por las aceras sin salirse de ellas más que para atravesar la calle haciéndolo rápidamente y buscando el recorrido más corto evitando el diagonal.

En la Avenida de la Libertad sería muy importante que pudiera desaparecer la fila central de coches de punto habilitándose algunas plazas para sus paradas, entre tanto los

peatones deberán atravesar la fila de coches por determinados puntos correspondientes a las farolas existentes o mejor suprimiendo estas y colocando otras en sus inmediaciones pero en forma que dejen el cruce libre con lo que se facilitaría mucho el orden de la circulación.

Aprovechamos la ocasión para protestar, como lo hemos hecho ya anteriormente, de que no puedan estacionar en la Avenida de la Libertad los coches particulares, medida que estimamos injusta pues establece una inferioridad para estos con relación a los de alquiler, inferioridad que no existe ni mucho menos en el aspecto tributario.

Apuntamos también la necesidad de instruir a la policía municipal dedicada especialmente a este objeto previa selección de sus individuos más capacitados y aplicándoles un distintivo que los distinga de sus compañeros.

Para no hacer más extenso este escrito nos ratificamos en el que anteriormente dirigimos a V. E. y del cual hemos hecho ya referencia.

Al terminar nuestro descargo hemos de dar a esa Comisión de su digna Presidencia nuestras más expresivas gracias poniéndonos a su entera disposición para todo aquello que estimen conveniente y beneficioso para la Ciudad.

Dios guarde a V. E. muchos años.

San Sebastián 11 de Mayo de 1927

EL PRESIDENTE,

SR. PRESIDENTE DE LA COMISION DE GOBIERNACION DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE

SAN SEBASTIAN . =

NOTAS SOBRE CIRCULACION PARA EL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA.

El R. A. C. G. no puede menos de aplaudir la feliz iniciativa de ese Excmo. Ayuntamiento que pretende regular la circulación automovil de nuestra Ciudad y corresponde complacido al requerimiento de su atenta comunicación de

(Aqui muestras observaciones sobre la circulación en sentido único segun se propone).

Conciente del cumplimiento de su misión y de sus obligaciones ~~en este caso~~, el R.A.C.G. se cree en el caso de agregar algunas consideraciones que ~~ex-~~ ~~pone a V. E.~~ a continuación expone a V. E. en su deseo de colaborar a la resolución de ~~problem~~ tan trascendental problema.

Estimamos que no basta dictar disposiciones de policia sino se tiene en cuenta la necesidad imperiosa en que nos encontramos de educar al propio tiempo a los peatones y a los conductores de toda clase de vehiculos por los medios a nuestro alcance, entre los que podemos recordar el puesto en práctica por la villa de Bruselas cuyas autoridades municipales tomaron la iniciativa de celebrar en el otoño de 1924 una semana llamada de la circulación, a la que tuvimos ocasión de asistir, y cuya eficacia fué reconocida por todo el mundo.

Con bastante frecuencia hemos podido apreciar el alcance de otros procedimientos aplicados con el mismo objeto en diferentes capitales europeas y que se basan en general en el concepto exacto de las obligaciones que alcanzan a cuantos diariamente circulan por la via pública, sometidos al respeto mas estricto de las disposiciones dictadas por la autoridad competente, a la vez que al cumplimiento de las reglas mas elementales de mutua tolerancia y de cultura a que está obligado todo ciudadano conciente. Desgraciadamente en San Sebastian ¹²¹ anarquía mas

completa impera en éste sentido y por eso insistimos en la necesidad de que se modifique ante todo éste estado de cosas impropio de un pueblo progresivo como pretende serlo el nuestro.

Expuestas con caracter general las consideraciones que anteceden sobre el problema que nos ocupa, queremos tratar en detalle de algunas deficiencias que diariamente observamos en la circulación de los automoviles y de los tran-
principales
vias y que son de facil remedio, reduciendose con ello los inconvenientes de la circulación en nuestra Ciudad.

AUTOMOVILES DE TURISMO. = Debe exigirseles con el mayor ~~rigor~~ el cumplimiento de las disposiciones vigentes haciendoles observar al propio tiempo las reglas elementales que en forma de circular impresa se ~~publica~~ redactaron en Enero de 1924 por éste R.A.D.G.

de la bocina
Uso exclusivo en la población. ?

AUTOCAMIONES. = El mismo procedimiento debe seguirse con los automoviles industriales, aplicándoles las sanciones previstas en los reglamentos municipal y provincial, que muchos dejan incumplido por conveniencia mal entendida de sus propietarios y por la excesiva tolerancia de las autoridades. Tengase en cuenta que ademas del desgaste rápido del pavimento producen, por su carga y velocidad excesiva continuas trepidaciones en los inmuebles con sus consiguientes efectos destructivos fenómeno que viene siendo objeto de honda preocupación en las principales capitales del mundo.

AUTOBUSES DE SERVICIO PUBLICO. = Deficiente en ^{muchos} ~~algunos~~ casos deberia pensarse por ese Excmo. Ayuntamiento en la municipalización de ese servicio, adoptando un modelo de coches que reuniera las condiciones deseadas además de la estética.

TRANVIAS. = Se les debe imponer la obligacion de disponer de puertas laterales que vayan cerradas por el lado de la circulación, evitando asi que los viajeros puedan

saltar a contra marcha.

Asi mismo se deberá instruir a los conductores obligandoles a hacer funcionar sus apartos de llamada en todos los cruzamientos de calles.

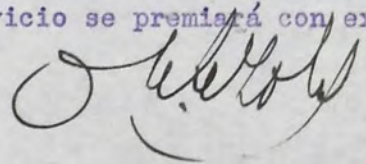
Entre otras paradas fijas son, a nuestro juicio necesarias las correspondientes al cruce de la Avenida de Satrustegui con la Avenida de Amilibia.

Se procederá con frecuencia a la revision de los frenos automáticos de dichos vehiculos.

PEATONES. = Se les debe obligar a circular por las aceras sin salirse de ellas mas que para atravesar la calle, haciendolo rápidamente y buscando el recorrido mas corto, evitando el diagonal.

En La Avenida de la Libertad seria muy importante que pudiera desaparecer la fila central de coches de punto, habilitándose algunas plazas para sus paradas, tales como la plaza de Oquendo, entre el Teatro Victoria Eugenia y el Hotel Maria Cristina, la Plaza del Arenal y otras, entre tanto los peatones deberan atravesar la fila de coches por determinados puntos correspondientes a algunas farolas existentes en el centro de dicha Avenida.

Apuntamos tambien la necesidad de instruir a la Policia dedicada especialmente a este objeto, previa selección de sus individuos mas capacitados que vestirán un uniforme que les destinga de los demás y cuyo servicio se premiará con esplendidez.



San Sebastian 7 de Mayo de 1927.

Paris, 14 Juin 1928.

« LE PERMISSODROME »

Sous ce titre, notre excellent confrère G. de Pawlowski, dans les *Sports*, nous fournit une suggestion qui est loin d'être aussi paradoxale qu'elle peut le sembler de prime abord.

Il est absolument certain que la formalité du permis de conduire ne sert à rien, sinon à lâcher officiellement sur les routes des débutants encore trop maladroits et qui constituent un danger public.

Supprimez l'examen du permis de conduire, effroi des néophytes, terreur des femmes et des jeunes filles, et notre industrie aura immédiatement toute une armée d'acheteurs nouveaux qui, actuellement, n'achètent pas parce qu'ils n'osent pas subir les foudres ou les ironies d'un examinateur officiel.

Voici ce que dit G. de Pawlowski :

« Il est facile de penser que, dans quelques années, on fera bien rire nos petits-neveux en leur montrant une *carte rose* autorisant les chauffeurs d'autrefois à circuler avec une automobile sur la route; cela paraîtra aussi grotesque que la vieille carte de circulation en vélocipède dans Paris. Evidemment, il vaudrait mieux savoir conduire une voiture automobile lorsque l'on circule en auto sur la route, mais vous imaginez-vous un seul instant que le fait de posséder une *carte rose* prouve que l'on sache conduire ? Evidemment, non. N'importe quel enfant peut prendre un volant d'auto, le tourner à droite s'il veut aller à droite, ou à gauche s'il veut aller à gauche, débrayer, freiner et changer de vitesse. Mais qu'arrivera-t-il lorsque ce conducteur se trouvera en présence du cas fortuit et qu'il devra compter sur des réflexes qui ne s'acquièrent qu'à la longue avec beaucoup d'expérience ? Jamais un examen d'automobile ne nous renseignera sur ce point, à moins que l'on ne fasse ce que l'on fait pour les aviateurs : une étude du sujet au point de vue des réflexes nerveux.

« Etant donné la multiplicité extravagante des examens pour permis de conduire, je ne comprends pas que l'on n'ait pas encore créé, dans quelque terrain vague, un « *permissodrome* », quelque chose comme un *Luna-Park* qui permettrait de passer *automatiquement et sans examinateurs* l'examen bienheureux dont la *carte rose* est le diplôme. Le candidat entrerait avec sa voiture par une porte sur ce circuit maudit où il serait abandonné à ses propres ressources; il aboutirait brusquement dans un cul-de-sac, serait obligé de faire machine arrière sur une route très étroite pour reprendre le bon chemin. A un carrefour, en bas d'une descente rapide, il serait croisé brusquement par une voiture fantôme en carton, dont il déclencherait lui-même au passage l'apparition; un enfant mécanique se jetterait sous ses roues, une tête de cheval, armée de brancards en caoutchouc surgirait d'une porte, quelques autres gentilles automatiques telles que pavé gras, morceaux d'asphalte ou rails de tramways attendraient le néophyte qui, en sortant victorieux de ce circuit, sans un accroc à sa voiture, recevrait *automatiquement* sa *carte rose*. Du moment qu'il aurait bouclé victorieusement le circuit, on ne lui en demanderait pas davantage... »

NOTAS LOCALES

El problema de la circulación

No hay duda que es el que actualmente interesa al vecindario y al forastero. La prueba la tenemos en los alegatos que figuran todos los días en la "Tribuna de los Espontáneos" tratando de este punto. Unánimemente se aplauden las recientes disposiciones municipales puestas en práctica, que, a pesar de ser deficientes, han dado buen resultado. Como decía el Real Automóvil Club en su informe, no basta dictar disposiciones de policía si no se tiene en cuenta la necesidad imperiosa en que nos encontramos de educar al propio tiempo a los peatones y a los conductores de toda clase de vehículos por los medios a nuestro alcance, entre los que podemos recordar el puesto en práctica en Bruselas, cuyas autoridades municipales tomaron la iniciativa de celebrar el otoño de 1924 una semana llamada de circulación y cuya eficacia fué reconocida por todo el mundo, habiendo seguido su ejemplo París, que celebró dicha semana el pasado mes de Abril.

El establecimiento de la dirección única ha facilitado mucho la circulación, demostrando que era medida necesaria, lo mismo que los discos indicadores del movimiento. En el Bulevar, por ejemplo, en su último trozo, frente al Mercado, se permite detenerse a los coches, en ambas partes, junto a las aceras; por el centro circulan los vehículos y en la acera hay un bar lleno de mesas. Y yo me pregunto: ¿Por dónde pueden pasar los peatones? En la calle de Usandizaga, además de padecer sus desgraciados vecinos las reparaciones de camiones, parece ser que es una vía dedicada a la velocidad, puesto que en cuanto la enfoca cualquier automóvil, emprende una veloz carrera, con perjuicio de la seguridad de los demás. A la entrada de la calle de Peña y Goñi, en medio de dicha vía se ha plantado un poste telefónico como invitando a producir accidentes. Los autocamiones hacen lo que les da la gana, por la tolerancia de las autoridades, quedando así incumplidos los Reglamentos municipal y provincial. La tropidación que produce a su paso el exceso de carga y de velocidad, además

del desgaste rápido del pavimento, ocasionan efectos destructivos en los inmuebles, fenómeno de honda preocupación en las principales capitales del mundo. Impropio de esta población son la diversidad de líneas deficientísimas de autobuses de servicio público, que también creemos debiera ser objeto de municipalización inmediata.

Los tranvías no pueden detenerse cada minuto, por el capricho del viajero; deben de tener paradas fijas. Se les tiene que imponer la obligación de llevar cerradas las puertas laterales por el lado de la circulación, para evitar la subida y bajada de viajeros, con grave peligro de los mismos. En algunas calles céntricas, como la Avenida y el Bulevar, no debía permitirse circular tranvías. La revisión de los frenos automáticos de los coches debe hacerse con frecuencia.

Con los peatones también debe emplearse severas medidas. Sobre todo, para aquellos inconscientes que creen sitio adecuado de tertulias el centro de las calles. En la Avenida debe desaparecer la fila central de coches de punto, habilitándose algunas plazas laterales para sus paradas. Tampoco los coches de particulares podrán estacionarse en la Avenida, ni los del punto cuando lleven viajeros.

Debe cargarse la mano, con multas de importancia, para los croquinos que se dedican de noche, en medio del estrépito del escape abierto y forzando el acelerador, a recorrer las calles para sobresaltar a los vecinos entregados al descanso.

Hay que reconocer, como lo hemos hecho al principio de estas líneas, que ahora la circulación es mucho más fácil que antes, gracias a las prudentes medidas adoptadas; y, a nuestro juicio, deberían extenderse algunas de ellas a la circulación por las carreteras. Nuestros lectores habrán visto con espanto que ahora, más que nunca, se prodigan los accidentes graves por colisión entre los coches; y eso hay que evitarlo en lo posible.

GIL BARE.

La circulación en París y en San Sebastian

Lo que nos dice el enviado de nuestro Ayuntamiento,
señor Vivar, jefe de la Guardia municipal

Como anunciamos oportunamente, hace algunos días marchó a París el jefe de la Guardia municipal, señor Vivar, comisionado por el alcalde para estudiar en aquella capital el problema de la circulación.

El viaje lo realizó en compañía del señor Segovia, que se dirigía en su coche a la capital de Francia con el fin de visitar la Exposición Salón del Automóvil. Esta coincidencia favorable a los intereses del Municipio ha dado pábulo a algunas confusiones, creyéndose que el presidente de la Comisión de Gobernación había partido también comisionado por el alcalde.

EL MOVIL DEL VIAJE

Hace algún tiempo, el señor Vivar presentó al Ayuntamiento un proyecto de circulación, que fué aprobado por el Pleno y del cual solo se puso en práctica este verano una parte ínfima.

En vista de ello, el alcalde comisionó al autor del proyecto para que se trasladase a París para contrastarla y compararla con las enseñanzas de lo que se practica en esta capital y recoger algunas enseñanzas, tales como las referentes a las señales de dirección, relaciones de la circulación con el peatón, etc.

EL PROBLEMA DE LA CIRCULACION

Es difícil este problema por ser la circulación característica de cada pueblo, por la disposición de sus calles, forma del tránsito, población y cantidad de carruajes.

En sus primeros tiempos, el tránsito por calles y carreteras fué libre, tanto en dirección como en velocidad, ya que los vehículos eran sumamente escasos; pero cuando éstos fueron aumentando en número, surgió el problema de la circulación en su primer aspecto. Solucionóse éste obligando a que los carruajes llevaran su mano respectiva, la derecha en algunos lugares, la izquierda en otros. Esta modificación fué sumamente criticada, como toda reforma, por la molestia que causaba el que para atracar junto a la acera de enfrente fuese necesario dar la vuelta al vehículo o rodear una manzana para ello.

Pero esta reforma, a fuerza de años, ha llegado a ser admitida por el público, siendo hoy completamente natural el que los "autos" se detengan junto a la acera correspondiente a su dirección.

La aglomeración de los vehículos plantea un segundo conflicto cuando junto a las aceras haya detenidos algunos carruajes. Este problema tiene dos soluciones, una de ellas ampliar las calles derribando las casas que la limitan, o implantando la dirección única en las vías de la ciudad.

LA DIRECCION UNICA

La circulación circular aumenta considerablemente las distancias, defecto de que adolece también la dirección única; pero sin su ventaja primordial, a la que debe tender todo estudio de circulación urbana; al pleno uso de los vehículos, como facilidad de pasar de un lado a otro, a lo que se debe de llegar, ya que actualmente el carruaje, y particularmente el automóvil, no es un lujo, sino un instrumento de trabajo.

La circulación de París ha corroborado el proyecto presentado por el señor Vivar, tanto en la parte puesta ya en práctica como la restante. Según manifestó en París una de

las autoridades en la materia al señor Vivar, la diferencia que existía entre el problema de la circulación en las grandes capitales y en las ciudades es enorme, ya que en aquellas ésta es constante y en éstas momentáneo, por temporadas, lo que ocasiona una aglomeración súbita de vehículos, siendo necesario el adiestramiento rápido del personal y otros detalles que dificultan el asunto sobremedida.

La parte vieja de nuestra ciudad, en cuyas calles el tráfico ha aumentado muy poco, es un ejemplo de esto, y en la cual el sentido único se realiza sin dificultad alguna hace bastantes años.

Las ventajas del orden orden en la circulación se ha podido comprobar en el último verano, en el que no ha habido atropello alguno en el caso de la población. Esto atribuye el señor Vivar en sus noventa partes por ciento a la suerte; pero las diez restantes son debidas al método de circulación empleado.

La parte de la circulación relacionada con los peatones es, a juicio del señor Vivar, una cosa secundaria en el estudio total.

LOS PEATONES

El peatón viene a menos con el aumento de facilidades para la adquisición y uso de los vehículos. El obrero que antes marchaba a pie a su trabajo, hoy emplea el tranvía. El que usaba éste, tiene bicicleta para salvar la distancia que le separa de la fábrica, e igualmente sucede con la motocicleta y el automóvil.

En París el tráfico de una calle no se detiene para que pasen los peatones, sino para que circulen los vehículos de las calles transversales. Este es el momento que los peatones aprovechan para cruzar de acera a acera.

La dirección única aumenta el trayecto de las calles, pero permite usar el coche sin limitaciones.

La moderación en la marcha tampoco es una solución, pues la velocidad del vehículo descongestionan las vías, evitando lógicamente los atascos, ya que por un punto determinado a una velocidad de cuarenta kilómetros por hora pasa doble número de vehículos que si éstos marcharan a mitad de velocidad. La velocidad de veinte kilómetros por hora es insuficiente para una ciudad, ya que un individuo andando en un momento dado camina más veloz. En la Avenida de los Campos Elíseos de París los automóviles no llevan una velocidad inferior a sesenta kilómetros por hora, siendo los agentes de la autoridad los encargados de hacerles avanzar de prisa en lugar de obligarles a aminorar ésta, como pudiera parecer.

LAS SEÑALES

En cuanto al asunto de las señales, hay que desechar las señales automáticas, que conceden el paso o lo cierran de tiempo en tiempo, sea o no el momento oportuno para ello, por exceso o falta de tránsito.

Las señales tienen que tener una inteligencia, y como no se puede en nuestra ciudad emplear el sistema parisino de colocar un agente debajo de cada indicador de señales, pues consumiría el servicio los ingresos totales del Ayuntamiento, es preciso estudiar el asunto con algún detenimiento, y más que nada acostumbrar al público a obedecer el

tránsito fijado sin necesidad de multiplicar los postes indicadores.

LOS TRANVIAS

En San Sebastián el sistema de la circulación se ha basado especialmente en todo tiempo en la dirección de los tranvías, estando actualmente apoyado en lo mismo la dirección de la circulación en las calles de sentido único. Como ocurre, por ejemplo, en la calle de Garibay y otras.

Como tendencia general, el tranvía está llamado a desaparecer para ser sustituido por los autobuses. En la capital francesa los autobuses llevan idénticos colores que los que antes distinguían a los tranvías que efectuaban idénticos recorridos, lo que indica que las compañías son las mismas, habiendo ellas "motu proprio" realizado la sustitución.

Interin llegue este momento del cambio, la bajada de los ocupantes de los tranvías tendrá lugar obligatoriamente por los lados del convoy que den a la acera. En los tranvías que vayan por el centro de la calle, el caso será distinto, ya que los conductores de toda clase de carruajes, al ver a un tranvía parado, habrán de detenerse sin alcanzarle hasta que aquél haya reanudado la marcha.

LA REALIZACION

Este proyecto, según nos dijo el señor Vivar, se impondrá en su totalidad en plazo breve, quizás este mismo invierno; pero poco a poco, sin sanciones, para que el público se vaya adaptando a él y esté ya completamente habituado al mismo para cuando llegue la aglomeración del verano.

El señor Vivar manifestó su agradecimiento hacia el jefe del Gabinete de la Prefectura de la Policía, Mr. Bressaud, quien puso a su disposición un comisario especial de circulación, facilitando con suma atención cuantos datos necesitó el comisionado donostiarra.



En Motineo

D. D. FORTUÑA-ERIKALDURA

Muchos amigos, después de haberse enterado de que el teatro de San Sebastián va a ser vendido, se han interesado por saber si el teatro va a ser vendido a un precio que permita a los socios de la compañía...

Los socios de la compañía de teatro de San Sebastián, que se han reunido en el teatro...

Los socios de la compañía de teatro de San Sebastián, que se han reunido en el teatro...

Los socios de la compañía de teatro de San Sebastián, que se han reunido en el teatro...

En Atocha

Real Sociedad

El Sábado, 22

y Domingo, 23

de la gran película

DELANEY



En Argosier

... ..



S. S. 14 de Agosto de 1927.

UN BANDO ACERTADO

La circulación en las calles
de la ciudad

Al cruzar las calles atenderán los peatones las órdenes de los guardias.
Elogios al alcalde.

El alcalde, señor Beguiristain, ha hecho público el siguiente bando relativo a la circulación por las calles de la ciudad:

UN BANDO

El alcalde ha mandado circular el siguiente bando en evitación de desgracias y atropellos:

"Don José Antonio Beguiristain, alcalde de esta ciudad, hago saber: Que interpretando cuantas disposiciones rigen en la actualidad regulando la circulación por la vía pública, insertas en los distintos reglamentos que afectan a los servicios a ella inherentes, vengo en dictar las siguientes reglas:

1.ª Los peatones no circularán por el centro de las calles ni se estacionarán en la rodadura bajo pretexto alguno.

Asimismo se recomienda que, al atravesar las rodaduras, no lo hagan por el centro de las mismas y sí por las bocacalles.

2.ª La velocidad máxima que podrán llevar, dentro de la población, los coches-automóviles, será la de treinta y cinco kilómetros por hora, a excepción de las calles de la parte vieja de la ciudad, en las que únicamente podrán llevar la de veinte kilómetros por hora.

3.ª Queda terminantemente prohibido a toda clase de vehículos de motor llevar, dentro de la población, bajo ningún pretexto ni a ninguna hora del día y de la noche, el escape libre. Se prohíbe igualmente circular sin silencioso.

4.ª Se prohíbe también terminantemente a todo conductor de taxímetros fumar hallándose de servicio. El viajero no satisfará, dentro de los límites señalados, más tarifa que la que marque el aparato taxímetro, y cuando el servicio se haga fuera del límite, el derecho a percibir el precio del regreso se entenderá que es únicamente hasta la entrada del límite.

5.ª El taxímetro habrá de funcionar en todo servicio.

6.ª Se prohíbe terminantemente que junto al

"chauffeur" viaje persona ajena a quienes hayan tomado a su servicio el coche taxímetro.

7.ª Los autobuses estarán obligados, cuando vayan a subir o a apearse viajeros, a acercarse a su derecha para que aquéllos puedan montar desde la acera o apearse en ella.

Los estará absolutamente prohibido a los autobuses pararse en el centro de las rodaduras. También estará prohibido circular detrás de los tranvías.

8.ª La circulación habrá de hacerse siempre por la derecha.

Ningún vehículo podrá cruzar a los tranvías en sus paradas, debiendo detenerse hasta que éstos reanuden su marcha.

9.ª Cuantas personas viajen en los tranvías deberán cuidarse de apearse siempre por la derecha y estando el coche parado.

10.ª Se establece la circulación única en las siguientes calles: Garibay (en el sentido de Boulevard a Avenida); Idiáquez y Legazpi (en el sentido de Avenida a Boulevard); Alameda, números pares, en dirección de Zurriola a calle de Igentea; Alameda, números impares, en dirección Parque Alderdi-Eder a Zurriola; calle de Zubieta, dirección Avenida a Miraconcha, y calle de San Martín hasta la de Easo, dirección Miraconcha hacia la mencionada calle.

11.ª Toda infracción de estas disposiciones será castigada severamente con arreglo a las facultades que la ley concede.

De velar por el cumplimiento de este bando quedan encargados los agentes de mi autoridad."

Por otra parte, se han dado órdenes terminantes para que los transeuntes, al cruzar las calles de una acera a otra, lo hagan atendiendo las órdenes de los guardias.

También se han dado órdenes rigurosas para que sean multados los padres de los chiquillos que atraviesen las calles corriendo alocadamente.

Le Propriétaire de l'épave au
L'Épave au L'Épave au L'Épave au
de Malaisie ; l'Épave au L'Épave au
à au L'Épave au L'Épave au
L'Épave au L'Épave au L'Épave au
L'Épave au L'Épave au L'Épave au
L'Épave au L'Épave au L'Épave au
L'Épave au L'Épave au L'Épave au

S.S. 19 de Abril de 1928.

EL CODIGO DE CARRETERA

Unas disposiciones que debieran adoptarse

De día en día se observa en mayor grado la necesidad de adoptar severas medidas que regulen la circulación, no sólo de vehículos, sino también de peatones. Las carreteras y las calles se hacen estrechas y demasiado cortas para dar cabida a la cantidad enorme de vehículos de motor y esto ha obligado, en la mayor parte de las poblaciones, a adoptar severas medidas que hagan racional la circulación rodada y del peatón y eviten, al mismo tiempo las posibles desgracias.

El ministro de ferrocarriles de Bélgica ha enviado para estudio de diversas Asociaciones: Automóvil Club, Unión de carreteras, Touring Club, etc., de su país, un proyecto de Código de la carretera, destinado a repartirse por el público y ser enseñado en las escuelas. Nosotros copiamos ese proyecto, sumamente interesante, de nuestro colega "Le Soir", de Bruselas.

I.—Principios generales

1) La disciplina de la circulación es un deber social. No respetarla es causar a otro y a sí mismo una molestia cierta, un accidente probable.

2) Una ligera imprudencia puede costar la vida a varias personas.

3) No contéis con la prudencia de los demás.

4) No comencéis nunca un movimiento que no estéis seguros absolutamente de poder terminar sin peligro.

II.—Código del peatón

1) Marchad por las aceras, que os están destinadas.

2) Tomad, en lo posible, la acera derecha y llevad siempre vuestra derecha en la acera por la que circuléis.

3) No marchéis por las cunetas ni por los bordes de las aceras, que un vehículo os puede enganchar.

4) Cuando hayáis atravesado una calle no olvidéis, al marchar por la calzada que no estéis en vuestro sitio normal, que debéis tener cuidado de los vehículos y no éstos de vosotros.

5) Jamás atraveséis en diagonal una calle o una plaza pública. Atravesadlas en una línea perpendicular a la acera que habéis dejado.

6) Antes de atravesar una calle, mirad a la izquierda que no os pueda sorprender ningún vehículo;

al llegar a la mitad de la calzada mirad a la derecha. No seáis distraídos, no leáis, no charléis, no corráis.

Quando se aproxima un coche no vaciléis y no retrocedáis bruscamente. Deteneos o continuad la marcha sin acelerarla.

7) Cuando por la calle o carretera que hayáis de atravesar pasan tranvías, tomad las precauciones siguientes:

a) No atraveséis sin asegurarnos de que ningún vehículo pueda sorprenderos ni a la derecha ni a la izquierda.

b) No paséis nunca por delante de un tranvía que está parado o que echa a andar.

c) Pasad lo menos a veinte metros por detrás de un tranvía que está parado o que echa a andar.

8) En la calle en que no existen aceras, marchad siempre a la extrema derecha de la calzada, y evitad circular por las líneas vecinales y por los lugares reservados a los ciclistas.

III.—Código del ciclista y del conductor de vehículos

1) No olvidéis nunca que los accidentes se producen siempre en el momento que menos se espera.

2) Si estáis atacados de miopía o presbitismo o sordera; si sufrís afección cardíaca o nerviosa; si estáis atacados de una enfermedad a los brazos o a las piernas, no conduzcáis a no ser que vuestro doctor os haya garantizado que no hay ningún peligro ni para vosotros ni para los demás.

3) Las aceras os están prohibidas.

Donde existen acotamientos para bicicletas, están reservados a los ciclistas que deben utilizarlos.

4) Rodad a la derecha de la carretera. No circuleis por el medio de la calzada, ni siquiera cuando vayáis solos por la carretera. No siempre lo estaréis y entonces os olvidaríais de quitaros o lo haríais demasiado tarde.

5) La carretera es de todo el mundo. No tenéis derecho a molestar a un conductor que va más de prisa que vosotros.

6) Llevad siempre una señal sonora. Utilizadla para prevenir a los que no pueden veros o que no os miran.

7) No salgáis nunca sin luz blanca delante del coche y cuidad

de que la luz posterior roja sea muy luminosa. No vaciléis en encender aun cuando la obscuridad no sea completa o si el camino toca a su fin.

8) Si utilizais faros apagadlos cuando se aproxima un vehiculo y encended sencillamente los faros reglamentarios, de forma que no ceguéis al conductor que os cruza.

9) Siempre es peligroso pasar a otro coche. No lo hagáis más que cuando la carretera es recta y os permite ver lo mismo delante que atrás de vosotros.

10) Pasad tocando la bocina, a la izquierda del coche al que dejáis atrás. Antes de pasad mirad atrás. Si se aproxima un coche más rápido que el vuestro, dejadle pasar o avisadle extendiendo el brazo horizontalmente fuera del coche. Mirad en seguida adelante para aseguráros que no llega ningún coche en sentido contrario y que tenéis bastante sitio para pasar. Coged inmediatamente la derecha cuando hayáis pasado.

11) Si tenéis que colocaros a la izquierda para parar, haced lo mismo: mirad atrás, extendez el brazo y mirad luego adelante.

12) Nunca atreveseis una plaza pública o un cruce en diagonal. Si hace falta dad la vuelta llevando siempre la derecha.

13) Si tenéis que quitar gas o parar, extended el brazo durante algunos segundos, de forma que los que os siguen quiten también gas o paren extendiendo también el brazo.

14) Si veis un peatón en la carretera, tocad la bocina lo bastante pronto para que tenga tiempo de quitarse de enmedio. Más vale no tocar, que tocar demasiado tarde. Si sigue el mismo camino que vosotros, pasad a su izquierda, porque instintivamente se lanzará a la derecha para separarse de vosotros. Si atraviesa la carretera pasad por detrás de él.

15) Si accidentalmente rodais a la izquierda de la carretera, jamás cambies de lado cuando se aproxima un coche permaneced a la izquierda y no volvais a coger la derecha hasta que la carretera quede libre.

16) Cortad siempre al desembarcar en una calle, al atravesar una carretera, al cruzar las calles y las encrucijadas y al cruzar con otros vehiculos por la noche. Encontraos en estado de poderos detener bruscamente, dominad vuestra bicicleta, vuestro coche. Tened buenos frenos y sabed servirlos de ellos.

17) Temed a los tranvías; redoblad la vigilancia en una carretera por la que pasan vías.

18) Avanzad al paso de hombre para atravesar un paso a nivel, un lugar en que haya gente; este pequeño inconveniente vale por mucho los accidentes que evitaréis.

19) No abandonéis la bicicleta o el coche antes de haberlo calado en la extremidad de la calzada, después de haber puesto los frenos y haberlo alumbrado perfectamente si es de noche.

20) Obedeced estrietamente a las indicaciones de los agentes de la autoridad.

El problema de la circulación en calles y carreteras

Hace cosa de unos cuatro meses, se ha puesto en vigor en París "Le Code de la circulation urbaine", del que se sienten orgullosos nuestros vecinos, por ser los primeros que lanzan una regulación articulada de la circulación de peatones y vehículos.

El problema de la circulación, difícil y complejo, de importancia creciente con el aumento cada vez mayor, casi asombroso, del número de vehículos automóviles, es de constante actualidad y ciertamente es también de indudable conveniencia, más bien de necesidad difundir entre peatones y automovilistas, preceptos y consejos que servirán para encauzar, facilitar y en gran parte resolver el problema de la circulación en calles y carreteras.

La excelente revista, y por cierto elegantemente presentada, "España Automóvil y Aero-náutica", que dirige el distinguido comandante de Ingenieros del Regimiento de San Sebastián, don José M. Samaniego, ex director del Servicio de Automóviles de S. M. el Rey e Ingeniero Aeronotero, publica traducido, el referido Código, y a continuación reproduce un proyecto que sobre el mismo asunto publicó hace ya cinco años en varios números de la citada revista, y que a pedimento de numerosas personas te folleto, que fué profusamente repartido.

Comparando los artículos del Reglamento francés con las reglas o consejos de "España Automóvil" expuestos en forma sencilla y clara y además muy amena y bien escritos se ve, sobre todo en la ordenación de los primeros artículos, una coincidencia extraordinaria, es claro que si hubiesen sido entonces adoptados oficialmente, hubiera sido español el primer Reglamento de circulación urbana.

Con arreglo a los factores que intervienen en la circulación presente el estudio dividido en tres partes: Primera, "Educación del público"; segunda, "Circulación y obras públicas", y tercera, "Or-

ganización del tráfico".

1.—La educación del público:

Ante todo conviene tener presente que para ordenar la circulación hay que educar, y por lo tanto, no puede resolverse de la noche a la mañana con un "orden y mando". Ese procedimiento acarrea inmediatamente la antipatía de las gentes y desarrolla el afán de la desobediencia.

Uno de los mil tópicos falsos que los españoles nos hemos fabricado para denigrarnos, es el de nuestra rebeldía. Yo me permito disentir de esa opinión, y hasta me atrevería a asegurar que somos tan sumisos como el pueblo que más. Lo que sucede es que, por falta de preparación colectiva, la mayoría de las veces se dan órdenes imposibles de mantener o mal expresadas, las cuales sólo sirven para desacreditar el principio de autoridad cuando se ve que los mismos que las ordenan tienen que abandonarlas al poco tiempo, y no pueden exigir el cumplimiento de lo que no se ha derogado.

Hace mucho tiempo que debían haberse redactado por personas competentes, que las hay en España, unas cuantas instrucciones sencillas e ilustradas incluso con caricaturas, para enseñar a los niños de las escuelas públicas y privadas, cómo debe circularse por las calles y cuáles son los peligros del tráfico callejero y los modos de evitarlos. Y lo mismo que en las escuelas debería hacerse en cuarteles, fábricas, talleres, y nos evitaríamos tener que disolver, al marchar en automóvil por Madrid, grupos, que paseando, van por las calles como podrían ir por las de su aldea.

La transformación de los sistemas de locomoción exige un aprendizaje en los que transitan, para que no se molesten entre sí. Ello requiere hasta remozar nuestro léxico o, al menos, admitir de él palabras que no tienen aún cabida ni en el Diccionario de la Real Academia, ni en las ordenanzas municipales de la Villa y Corte. En efecto,

hay que admitir que las "calles" se componen de dos partes. Una llamada "acera", que se reserva a los peatones, y otra llamada... para vehículos y caballerías. De propósito pongo "llamada y puntos suspensivos" porque ni la Real Academia Española ni las Ordenanzas de lo coronada Villa nos sacan del compromiso. Menos mal que la costumbre llamó a esa parte "arroyo" o "calzada", y esta última voz parece ser la que acaba de adoptarse.

Pues bien, habría que empezar enseñando a chicos y grandes, tanto a los que van a pie, como a los que van en coche, el siguiente principio fundamental de circulación ciudadana:

Primero: "En las calles, las aceras están reservadas para los que van a pie, y la calzada es para los coches y caballerías."

En ninguna parte está escrito, que yo sepa, que no puede uno tener la fantasía de ir andando por medio de la calzada o pararse en ella a encender un pitillo, o leer la cartelera de un periódico. Así, a todos los que me leen y que hayan conducido automóviles les habrá ocurrido ser insultados hasta por personas de aspecto educado, cuando éstas se han visto perturbadas con el paso del "auto" en la beatífica posesión de la calzada de una calle céntrica y transitada.

(Continuará)

Por mi parte no dejaba de preocuparme la intranquilidad de mi conciencia al considerar que desconocía los métodos, el valor del complemento clínico, el resarcio para ejercer la profesión sin escrúpulos de conciencia y por eso ponía gran empeño en el examen y reconocimiento de mis enfermos pidiendo consultar a menudo los libros de mi humilde biblioteca.

Una mañana recibí avisos que fuera a ver un enfermo que vivía en un pueblo distante de mi residencia como unos cincuenta kilómetros cuyo reconocimiento hacer a caballo por la gran cantidad y muy espesa. Al llegar un adepto me avisó de la vivienda del enfermo y advertencia de que no me se a llamar a la puerta que no me oíría por ser cerrado y precipitadamente se fue inmediatamente se halló en casa, pues su familia me el resto del vecindario indicaban muy con claridad el camino.

Temas medicos

UNA FAMA... sorbos de agua fresca
ejercicio de un extraño objeto. No tardó en
se dividió por en obrar el remedio pues
debidos del parti-pocos momentos tuvo unos...



Para que...
que...
de...
al...
tuvo...
creo...
nido...
en la...
part...
me...
el...
yo y...
no so...
cor...
o, al...
n la...
dai...
man...
mie...
enfer...
zo es...
bord...
re sí...
de mi...
de or...
la en...
pudi...
de Re...
y le...
racó...
una...
mal...
de...
la...
dolor

había...
muy...
cul...
prada...
gare...
mundo...
males...
sim...
prira...
tura...
pre...
de...
Y mi...
tore...
a p...
rif...
alguna...
ame...
mich...
ando...
alores

los han...
con...
era...
y...
y...
de...
mi...
cierto...
grave...
fuerte...
males...
Yo...
acaba...
de...
de...
Y...
medicamento?

—¿Qué hizo usted de...
—¿Qué...
fué...
en...
y...
el dolor.

Dr. MOQUE...

UNA CUENTA OFORTU

MI querido maestro ya tal vez acababa de salir la vida un niño de acomodada familia con primer un momento y pues unos días de trágica vida. En el momento venía de aquella tragedia horrible psicosis, la exhalación gastrointestinal hecha la constante e la caídas de un litro ganaron palmo a palmo la muerte.

El maestro detuvo sus lágrimas. No oyo en la vida para ninguno de estos dos que poseía en abundancia. El niño se salvó y la paz y la salud volvió en aquella familia.

El padre después de varios días pidió la cuenta.

Tantas pesetas— dijo el señor.

— Me parece mucho— dijo el padre.

Un ejemplar de los que abundan, las cuales y disminuyendo la apreciación de la vida del médico y médico a peligro de haberlo usar para. El maestro sin importar le dio una cuarta y un lápiz mucha calma escribió:

—Vámos a ver mi antiguo libro en una sacristía, allí; una caja faja; un contra cabalito blanco; un de hueso tanto; napelitas; lo; gerades parroquia; en Madrid, a...

Bordeaux, le 27 Mars 1926.

LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION MODERNE

La maladie de la vitesse et l'inertie de certains usagers

A l'heure actuelle les routes sont devenues le théâtre d'accidents trop nombreux. Et l'émoi est grand dans le public qui se demande si sa sécurité se trouve aujourd'hui suffisamment sauvegardée. Aussi, peut-être, sera-t-on appelé à envisager une réglementation plus étroite de la vitesse.

En général, — il faut bien le reconnaître, — l'automobiliste observe le Code de la route. Il connaît le danger qui l'attend s'il ne se met pas à sa place. Je ne veux pas dire par là que tout conducteur de véhicule automobile possède mot à mot les soixante-quatre articles du décret de 1922. Mais enfin il sait où il doit se mettre et il s'y met.

Seulement, il y a chez lui l'appétit de la vitesse. C'est une sorte de maladie terrible. Il en connaît bien le danger. Malheureusement il ne sait pas s'en guérir.

Ce qui est grave, c'est que cette maladie s'empare souvent des débutants, de ceux qui n'ont pas encore connu le frisson du dérapage et qui, ayant en mains des forces disciplinées, ne savent pas combien elles deviennent subitement désordonnées quand se produit le plus léger incident. De vieux habitués du volant se laissent dépasser par des conducteurs ayant leur permis de conduire de la veille, mais tout à la fois d'aller vite, dans l'ivresse de l'air, du soleil et de leur jeunesse. Le conducteur averti, qui connaît les merveilles de sa machine et aussi ses imperfections naturelles, ne se fera pas aussi aveuglément à elle.

Sans doute le Code de la route impose bien au conducteur d'être constamment maître de sa voiture. Mais personne n'a jamais compris ce que ces termes voulaient dire dans une réglementation qui n'avait pas cru devoir limiter la vitesse. Naturellement, il ne saurait être question de revenir aux 30 kilomètres à l'heure que fixait le décret de 1899 comme limite maxima de la vitesse sur route libre. Les progrès réalisés dans le système de freinage, et notamment la pratique de plus en plus répandue des freins sur les quatre roues, constituent des garanties de sécurité qu'il faudrait faire entrer en ligne de compte si on voulait s'engager dans une réglementation de la vitesse. Mais comment tolérer sur une route ouverte à tout venant, traversée à chaque instant par des chemins, des vitesses que n'atteignent les trains rapides qu'à certains moments de leur parcours ? Songez également que les grandes vitesses ont tendance à se maintenir et que les ralentissements aux endroits dangereux sont le plus souvent insuffisants, surtout quand la voiture est entre les mains d'un novice ou d'un maladroit. On limite la vitesse dans les agglomérations et personne n'y trouve rien à redire; or, les routes à l'heure actuelle, avec l'accroissement incessant des véhicules qui les parcourent, ne sont-elles pas en état constant d'agglomération ? Aux virages, où se produisent le plus souvent les accidents, pourquoi n'indiquerait-on pas la vitesse maxima avec laquelle ils doivent être pris et qui varierait bien entendu suivant le degré de danger qu'ils présentent ?

* * *

La vitesse n'est d'ailleurs pas le seul côté du problème de la circulation, parce qu'elle n'est pas la seule cause principale des accidents de la route. Nombreux sont ceux éga-

lement qui sont dus à l'inobservation inconsciente des règlements par les cyclistes et les conducteurs de véhicules à traction animale. Il ne faut pas toujours accuser l'automobiliste parce qu'il est l'automobiliste. Nous n'hésitons pas à le répéter: il est presque toujours à sa place. Mais pourrait-on en dire autant de celui qui conduit ses bœufs ou son cheval ? Il ignore ou semble ignorer le Code de la route. Il continue à se considérer comme ce qu'il était autrefois, au temps où il était seul sur la route. Elle est à lui. Il ne se soucie pas des autres.

Faudra-t-il lui demander, à lui aussi, un permis de conduire accordé seulement après examen ? Son inertie totale devant les cas les plus communs que pose la circulation le ferait croire volontiers. Il semble s'être octroyé un privilège général, une sorte d'exemption complète des règles auxquelles l'a cependant soumis le décret de 1922. Etant donné qu'il va moins vite que les véhicules à traction mécanique, il se croit tout permis. Souvent même, il veut passer envers et contre tout. Et cependant le paragraphe 3 de l'article 9 du Code de la route ne dit-il pas que tout conducteur de véhicule quelconque, quand il veut dépasser un autre véhicule, doit, avant de prendre à gauche, s'assurer qu'il peut le faire sans risquer une collision avec un véhicule ou un animal venant en sens inverse. Mais cela n'est bon que pour les automobilistes. Le brave rural qui conduit son cheval n'a cure de tout ce fatras. Il a sur la route un privilège aussi vieux qu'elle, dont il entend jouir comme premier occupant.

C'est un danger auquel il faut remédier. Peut-être n'est-il pas indispensable de recourir au permis de conduire. Mais il y a de bons instructeurs dans la personne des agents chargés de faire respecter les règlements routiers. Toutefois, faut-il attacher à leurs procès-verbaux des peines qui ne soient pas insignifiantes. De fortes amendes mettront de l'huile dans les lanternes qui ne sont pas éclairées à la tombée du jour. On le saura vite parmi ceux qui circulent à bicyclette ou en voiture à cheval; et la bourse que quelques-uns auront eu à vider devant un juge sans pitié sera un salutaire exemple pour les autres. S'il y a un accident, que les tribunaux tant correctionnels que civils, se montrent aussi sévères qu'ils le sont vis-à-vis des conducteurs d'automobiles, et l'on verra bien vite, j'en suis certain, la brochure du Code de la route feuilletée et étudiée partout où on l'ignorait.

Il ne s'agit pas de brimer certains seulement, sous le prétexte non accusé qu'ils détiennent des machines dangereuses. Qu'on leur applique, si l'on veut, une réglementation spéciale plus sévère, plus étroite que celle existante. Mais il y a dans le Code de la route, qui constitue un effort très sérieux en vue de mettre chacun à sa place dans la circulation, des règles qui sont communes à tout véhicule quel qu'il soit. Elles ne doivent pas être connues seulement des automobilistes. Elles sont obligatoires pour tous les véhicules. Et ce n'est qu'autant qu'elles seront observées par tous qu'elles conditionneront la sécurité publique.

Pierre DAGUERRE.

Cosas de casa

La circulación callejera

Estos días ha empezado á ponerse en práctica en Bilbao un plan municipal ordenando la circulación por las calles. Este hecho nos hace que miremos á nosotros mismos y que tratemos del tema en cuanto á la aplicación que una reforma semejante puede tener para nuestra ciudad.

Vamos, pues, á ocuparnos del asunto, empezando por formular dos preguntas fundamentales:

Primera: ¿Tenemos en San Sebastián un plan de ordenación circulatoria?

A esta pregunta tenemos que contestar: no. Es muy poco lo que en nuestra ciudad se ha hecho en este sentido. Si se exceptúa lo que se dispone en días de corrida de toros y en algunos otros casos de aglomeraciones extraordinarias, el servicio de la Guardia municipal no toma medida alguna que se relacione con el tránsito público.

Estas medidas son en absoluto inéditas por lo que respecta al deambular de las gentes, y muy restringidas por lo que se refiere á los vehículos de todas clases. Hasta hace muy poco tiempo no fué tomada una disposición tan necesaria como la de señalar la dirección única que deben llevar los carruajes por las estrechas calles de la parte vieja de la ciudad. Con la determinación de las entradas y salidas, se ha regulado el movimiento, que era antes desordenado, caprichoso, y, como consecuencia, retardatario y no exento de peligros.

Quedamos, pues, en que se ha hecho muy poco en el aspecto que nos ocupa.

Segunda pregunta: ¿Es necesario en San Sebastián un plan que ordene la circulación pública? A esta otra pregunta debemos contestar: sí. No pedimos un plan inspirado en la rigidez, que haga detenerse, como en las grandes urbes, el vaivén de personas y carruajes en los cruces de las calles, para que unos dejen pasar á otros. No aspiramos á tanto. Pero sí creemos que la capital de Guipúzcoa, con sus cerca de 70.000 habitantes de población fija y 30 á 40.000 de población foránea en verano, exige que se adopten algunas determinaciones para ir imponiendo á todos una costumbre y una disciplina que hoy no tenemos.

Lo primero que hace falta es ir educando un poco á las personas. Podemos decir que en San Sebastián no practicamos la conveniente costumbre de marchar siempre por la derecha. Cada cual va por la mano que le conviene, y no sólo marchamos por la acera de la izquierda en lugar de hacerlo por la de la derecha, sino que, dentro de una misma acera, no guardamos tampoco el or-

den de deambulación recomendable. De este modo, la circulación no resulta tan expedita, y tropezamos los unos contra los otros á cada seis metros. ¿Por qué no cuidarnos nosotros mismos de ir siempre por el lado de la derecha, mientras sea posible conservarlo?

Todavía ocurre algo peor, y es lo habitual que estamos á no ir por la derecha, ni por la izquierda, sino á quedarnos quietos en medio de la acera y del arroyo. Espejo clarísimo de la facilidad y la frecuencia con que hacemos nuestra la vía pública, es esa Avenida de la Libertad, en determinados trozos, entre una y una y media de la tarde, y en las primeras horas de la noche. Todos mandamos, todos tenemos allí igual derecho de dominio; las personas, los automóviles, los coches, las bicicletas... Es la hora de la conversación que sirve de aperitivo, y no nos acordamos de que aquello es una vía pública, que no pertenece á nadie, precisamente, porque pertenece á todos. Allí nos plantamos como postes, y las exigencias del estómago es la única fuerza que nos hace retirarnos.

En cuanto á las abastecedoras de ciertos artículos, como verduleras, pescadoras, lecheras, también se podría hacer algo para que no abusen de la ocupación de la vía pública. Ya sabemos que hay disposiciones é este respecto; pero salta á la vista que se tiene una tolerancia excesiva.

Y lo que decimos de esas modestas gentes, lo decimos con mayor razón de las clientelas de clubs, cafés y hoteles, que se sientan en sus muelles sillones para tomar el sol ó el fresco. Cierto es que la colocación de estos sillones está sujeta á un impuesto por ocupación de la vía pública, y cierto es, asimismo, que esas terrazas de los cafés y de algunos hoteles prestan una nota de color y de animación á la ciudad. Pero no es menos verdad que también en esto se abusa, permitiendo que algunas aceras queden completamente invadidas por las instalaciones particulares, teniendo los transeuntes que echarse al arroyo.

En una palabra: creemos que hay bastante por hacer y corregir en esta materia, y veríamos con gusto que el señor alcalde, atentísimo siempre para cuantas indicaciones le hacen los periódicos, no echara en saco roto todo lo que, con el mejor deseo, queda expuesto en estas líneas.

LA SEMAINE DE LA CIRCULATION

Faire l'éducation et des piétons, et des conducteurs de véhicules, c'est la tâche que s'est assigné le comité de la « Semaine de la Circulation », qui comprend les délégués des ministères intéressés, des grandes communes et des associations touristiques.

Pendant la semaine du 26 septembre au 2 octobre, les membres du personnel enseignant de toutes les écoles donneront aux enfants des conseils de prudence; ils leur distribueront en outre, des cartes postales illustrées, montrant de façon frappante, les résultats de l'étourderie; pour les adultes, des articles de journaux, des affiches, des films cinématographiques auront pour but de faire perdre des habitudes néfastes. D'autres affiches et les observations des gendarmes, policiers et cantonniers, contribueront à faire l'éducation des conducteurs de véhicules.

Cette action intensive et simultanée produira-t-elle quelques résultats? C'est ce qu'espère ardemment le promoteur de cette semaine, M. Demets, bourgmestre d'Anderlecht, qui, avec M. Maertens, directeur général de la voirie communale, et M. Duchaine, président du Touring Club, forment le comité exécutif de cette entreprise d'utilité publique.

Bruselas tendrá en otoño una semana de la circulación

Bruselas. — A fin de disminuir el número considerable de accidentes que se producen en esta capital, el Touring Club de Bélgica y las autoridades municipales han tomado la iniciativa de celebrar una semana llamada de la circulación, que tendrá lugar del 26 de Septiembre al 2 de Octubre.

Durante esta semana los miembros encargados para ello darán a los niños consejos de prudencia y les distribuirán tarjetas postales ilustradas, mostrándoles de un modo edificante los resultados de la mala circulación por las calles y caminos.

Para hacer perder a los adultos sus costumbres nefastas se editarán "affiches", se publicarán artículos en los periódicos y se darán exhibiciones cinematográficas.

Por procedimientos parecidos se procederá a la educación de los conductores de vehículos.

El peligro de las carreteras son los carreteros

A medida que la circulación automóvil aumenta, aumenta con ella el número de quejas contra ese nuevo peligro de nuestros caminos que se llama "el carretero".

Antes eran los camiones automóviles los que por su ruido infernal y su manía — motomanía sin duda — de ocupar siempre el centro de camino, cerraban en éste toda salida al desdichado turista que les seguía y cuya trompa se empeñaba en vano por dominar el traqueteo infernal del camión.

Pero se ha impuesto a los camiones el espejito y ya se puede pasar cuando ellos pasan.

¡Pero queda el carretero con su carro!...

El carretero es por definición el rey destronado del camino. Como todos le dejan atrás y ve a los que fueron sus compañeros de fusta y cebadeo, colocados gallardamente tras el volante triunfador, siente vibrar en su alma oscura un divino sonar de venganzas fieras. Y confundiendo en una misma

despreciadora universalidad a todo "chauffeur", ya conduzca una insignificante libélula de 5 h. p. o un mastodonte de 10 toneladas, adquiere una sordera profunda mientras ocupa el "medio-medio" del camino.

Y no hay pito, trompa, klaxon ni sirena que le arranque a su siesta vengativa. Y tras de sus párpados entornados sonríe todo el placer del soberano caído que, al fin, logra detener el avance del régimen que le tumbó.

Esto es causa de choques, accidentes, calamidades y retrasos sin cuento. Ayer hubo dos casos, afortunadamente sin consecuencias graves, en jurisdicción de Pasajes.

¿No sería bueno, amigos moto-miqueletes, que tan bien desempeñáis la policía del camino, que advirtiérais a los carreteros atrabillarios donde tienen la mano derecha y como deben tender hacia ella no bien la dulce bocina del auto se lo pide tan adecuada y mansamente?