

RACVN 042  
C 05-08

SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE GOBERNACION DEL  
AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN.

Accediendo gustosos a sus deseos, hemos estudiado los problemas que plantea la circulación de vehículos en San Sebastián. Intentamos realizar esta labor prescindiendo en absoluto de la situación actual con el fin de establecer un sistema de conjunto basado exclusivamente en los principios generales admitidos en la materia, pero observamos que gran parte de los resultados obtenidos se hallan en contradicción con lo que hoy se practica en esta ciudad y, ante el temor de que una eventual aceptación de nuestras propuestas fuera susceptible de originar perturbaciones no compensadas por los beneficios que, en general, pudieran alcanzarse, hemos optado por limitarnos a las sugerencias a que aludía V. en su oficio, lamentando que la premura del tiempo nos haya impedido realizar una labor más completa.

Resumimos a continuación las ideas que, a nuestro juicio, y salvo parecer más autorizado, pudieran tenerse en cuenta.

#### DIRECCIONES UNICAS.

En términos generales creemos que las direcciones únicas deben alcanzar a toda la longitud de las calles en que se establezcan y a todas las horas del día, no debiendo subsistir prohibiciones que sólo se apliquen en determinados momentos ni aún en determinadas épocas. Es decir: que las direcciones únicas deben ser permanentes y deben aplicarse lo mismo en verano que en invierno por ser más importante la perturbación y el peligro que se crea con la diversidad de criterios que la molestia originada en momentos de poca circulación.

Estas direcciones deben imponerse también a toda clase de vehículos sin excepción, considerándose como tales a las bicicletas y carros de mano cuyos conductores no se creen hoy obligados a respetarlas.

Sentadas estas bases creemos que deben mantenerse las siguientes:

Desde la calle 31 de Agosto hasta la Avenida: las actualmente establecidas, así como en el barrio de Gros.

De la Avenida hacia Amara sólo deben mantenerse las de las calles de Subieta y San Martín, continuando esta última por la calle de Vergara hasta la Avenida. Todas las demás deben, a nuestro juicio, desaparecer incluso la que va de la confluencia de las calles San Martín y Prim hasta la de Fueros y Pi y Margall. La curva de entrada de la calle San Martín a Fueros debe señalarse con clavos.

En días de corridas de toros la dirección hacia el camino particular de la plaza debe establecerse por la calle de Gloria, con lo que se evitará uno de los dos cortes de la circulación que actualmente deben hacerse para dejar paso a los peatones, y se ganará tiempo.

#### ESTACIONAMIENTO.

Con objeto de atender con la mayor amplitud posible a las necesidades de estacionamiento de vehículos en las calles, perjudicando lo menos posible a la circulación, debe procurarse el ensanchamiento de las calzadas donde sea posible y singularmente a lo largo de algunos paseos (Boulevard, Alderdi-Eder-Andia-Hernani, Plaza de Cervantes-Miramar-Avenida), para lo cual pudiera ser una solución el situar el borde de la acera a una distancia máxima de cincuenta centímetros del arbolado.

En la calle de Hernani debe prohibirse el estacionamiento en el lado derecho a una distancia mínima de 25 metros de la Avenida, indicándolo con la correspondiente señal internacional, con el fin de que los coches no se vean imposibilitados de pasar cuando las señales luminosas dejan paso libre, como ocurre actualmente.

En el Boulevard el estacionamiento debe estar permitido a lo largo del paseo solamente y prohibido del lado de las casas.

## P A R Q U E S.

Las medidas a que se refiere el apartado anterior deben complementarse con el establecimiento de parques para estacionamiento.

Parecen los emplazamientos más apropiados los siguientes, en los que se procurará respetar en lo posible el arbolado, defendiéndolo en su base con círculos de dimensiones apropiadas:

Boulevard delante del Mercado;

Plazuela de las Escuelas, derribando el edificio destinado a Alhóndiga;

Terreno del Muelle entre el portalón y el Club Náutico, prohibiéndose el estacionamiento en la actual calzada;

Plaza del Arenal;

Plaza de Zubieta.

Dentro del mismo orden de ideas debería aprovecharse en lo posible los triángulos existentes frente al Balneario de la Perla, entre el palacio de Miramar y Ondarreta y a la entrada de la calle de Easo, haciendo posible, en cuanto a este último el servicio del surtidor de gasolina en forma que no entorpezca la circulación y permita el regreso a la Avenida sin hacer maniobra, de los coches que vienen de aquella dirección.

## PARADAS DE TAXIS.

Deben fijarse en forma que entorpezcan lo menos posible la circulación y que no impidan el estacionamiento de los coches de los vecinos de los edificios inmediatos, señalándose debidamente el principio y el final de cada parada.

En las paradas en que los puestos preferidos por lo taxistas se hallan al final de la misma, ha de impedirse que se salgan de la línea maniobrando en marcha atrás, como corrientemente sucede, por ejemplo, en la parada situada frente a los números pares de la Alameda. Los conductores que quieran colocarse en el último puesto han de dar, en este caso, la vuelta al Boulevard.

En general, deben prohibirse en todas las pa-

radas de taxis las maniobras a brazo, debiendo ser obligatoria ejecutarla por medio del propio motor.

#### TRANVIAS.

Los tranvías constituyen, indudablemente la causa más importante de perturbación de la circulación, pero sabemos que no es posible, por hoy en San Sebastián, la aspiración universal de que sean sustituidas sus líneas por autobuses, más adaptables a las necesidades del tráfico. Por ello nos limitamos a proponer que se prohíba terminantemente la bajada por la izquierda y que se rectifique la línea frente al Mercado de la Brecha, llevándola a lo largo de la acera derecha, complementando esta medida con la obligación de cargar y descargar los camiones en las puertas del Mercado que dan a las calles de Aldamar y San Juan, por lo menos desde las nueve de la mañana.

En la plaza de la Alameda conviene que la vía auxiliar que allí existe se traslade a la derecha de la vía principal. En este caso la parada de autobuses se efectuará a lo largo del paseo.

#### SEÑALES.

Deben utilizarse las internacionales impuestas por el Código de la circulación y colocarlas en forma que sean visibles sin esfuerzo por los conductores, teniendo en cuenta que la visibilidad en los coches actuales es bastante limitada en altura. Deben hallarse en sentido perpendicular al de la circulación y no paralelas, como actualmente sucede con demasiada frecuencia; deben colocarse también en los mismos ángulos de las bocacalles y no en el interior de la línea de las fachadas, que impiden su visibilidad; deben ser, en fin, de tal naturaleza que llamen la atención del que va desprevenido sin que los conductores se vean obligados a buscarlas.

No deben omitirse las señales que indican la circulación giratoria.

#### DIVERSOS.

Las farolas que se encuentran en medio de las calles deben rodearse siempre por los coches que cam-

bien el sentido de su marcha, indicándose así por medio de la señal correspondiente, y deberán dejarse a la izquierda en los demás casos. Este precepto no será obligatorio cuando las farolas se hallen desplazadas en relación con el eje de las calles.

Debe exigirse que los peatones, lo mismo que los conductores, cumplan las reglas que les conciernen.

Los peatones deberán atravesar las calles en sus esquinas y en dirección perpendicular a las calles, marcándose los pasos obligatorios, de preferencia con clavos.

Con objeto de facilitar el acceso al Bañerío de la Perla conviene que en la confluencia de la carretera general con la subida a Miramar se corte el ángulo que forma la acera y se convierta en calzada, en la extensión suficiente para que los coches que se desocupan a la entrada de la Perla puedan volver sin hacer marcha atrás, declarándose esta maniobra obligatoria para todos los vehículos que, haciendo servicio en aquella zona, hayan de regresar hacia el centro de la población.

San Sebastián 25 de Enero de 1.935

Por el Automóvil Club de Guipúzcoa.

EL PRESIDENTE,

EXCELENTISIMO SEÑOR ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN.

EXCELENTISIMO SEÑOR:

Este Automóvil Club de Guipúzcoa reconociendo la plausible labor realizada por ese Excelentísimo Ayuntamiento en su deseo de resolver el problema de la circulación en nuestra Ciudad ha visto con satisfacción el acierto con que ha procedido en algunas de las disposiciones dictadas a tal efecto en vista de lo cual y como continuación del informe que con fecha 25 de Enero último dirigimos al Sr. Presidente de la Comisión de Gobernación tenemos el honor de elevaraa su consideración el presente escrito que al igual que aquél tiende a contribuir en la medida de nuestras fuerzas a la resolución de las dificultades que hoy en día se presentan en San Sebastián a la circulación y estacionamiento de vehículos.

Hemos visto con satisfacción que algunas de las varias sugerencias que en nuestro aludido escrito hicimos han sido aplicadas ya con general beneplácito de los automovilistas, por haber sido resueltos en parte algunos de los problemas de estacionamiento que son a nuestro juicio los que con más intensidad se dejan sentir en nuestra Ciudad.

Continuando en el mismo orden de ideas y aún a riesgo de repetir alguna de nuestras insinuaciones anteriores pero en la confianza de que ese Excelentísimo Ayuntamiento abrigara el proposito de abordar a fondo la solución de las necesidades de la circulación rodada, el Automóvil Club de Guipúzcoa cree de su deber formular las siguientes propuestas:

#### PARQUES DE ESTACIONAMIENTO

Se aprecia como indispensable la necesidad de crear parques de estacionamiento cuya capacidad permita el descongestionamiento de las calles cuya función se debe reservar en lo posible exclusivamente al tránsito.

Bien es cierto que en determinados lugares muy concurridos como son las playas de la Concha y de Ondarreta las dificultades de estacionar coches son punto menos que insuperables.

La iniciación de los parques de estacionamiento y la autorización dada para situar los coches en parte de los jardines de Ondarreta, dan la muestra de lo que puede hacerse en torno a este problema y no sólo en forma circunstancial sino definitivamente acometiendo con toda amplitud las obras conducentes a facilitar su resolución.

Así, en relación con la playa de la Concha, entiendo esta Entidad que deben habilitarse "PARQUES" en la CALLE DE HERNANI lado de Alderdi-Eder situando el borde de la acera a una distancia aproximada de 50 centímetros de la primera línea de árboles y haciendo que el paso de peatones se verifique entre las dos filas de tamarindos. La AVENIDA DE LA LIBERTAD a lo largo de la Plaza de Cervantes. La CALLE DE ZUBIETA haciendo desaparecer el jardincillo situado frente al Hotel de Londres, haciendo posible el servicio del ~~sutidos~~ de gasolina en forma que no entorpezca la circulación y permita el regreso a la Avenida sin hacer maniobra de los coches que vienen de aquella dirección. La PLAZA DE ZUBIETA ejecutando una modificación parecida a la que se ha llevado a cabo en la Plaza del Arenal.

En relación con la playa de Ondarreta el ensayo de estacionar los coches dentro de los jardinillos debe ser sustituido mediante pequeñas reformas en el trazado de los jardines y sin que se modifique esencialmente su fisonomía actual.

Alrededor del TEATRO VICTORIA EUGENIA del HOTEL MARIA CRISTINA y del BOULEVARD son también necesarios parques para automóviles y su consecución podría obtenerse acondicionando a estos efectos parte de la Zurriola entre las dos filas de árboles que siguen paralelamente a la calle Oquendo, transformando también en parque la parte del Boulevard que se encuentra frente al Mercado de la Brecha.

En ninguno de estos dos lugares debe desaparecer el arbolado el cual ha de ser defendido en la misma forma que en la Plaza del Arenal lo cual tiene además la ventaja de separar el parque, de la circulación; consideración aplicable a todos los casos análogos de que se trata en este es-



crito.

También son aprovechables para parque los jardines y estanque situados entre la fachada Norte del Teatro y la calle de Francisco Gascue, previo detenido estudio que satisfaga las necesidades del intenso tráfico de vehículos y movimiento de peatones, sin perder de vista las conveniencias del ornato público que justificaron la creación de esos jardines.

Para el aparcamiento de los numerosos autobuses y camiones que invaden las calles de nuestra Ciudad este Automóvil Club encuentra de necesidad habilitar al efecto dos lugares; uno de ellos en la Plaza de Sarriegui derribando a tal efecto el viejo caserón de la Alhondiga Municipal y el otro utilizando el espacio entre dos filas de arboles existentes paralela a la calle de Fueros desde la calle de San Martín hasta la Avenida de la Libertad.

Esto por lo que afecta a los parques de estacionamiento.

### C I R C U L A C I O N

En cuanto a la circulación en nuestra Ciudad hemos de hacer referencia a defectos de trazado en nuestras calles para que esos defectos se hagan desaparecer radicalmente.

El trazado de la curva de la calle de Santa Catalina presenta serios peligros en cuanto dos coches se encuentran frente a frente.

Lo mismo ocurre con la estrangulación que sufre la calzada del Paseo de Colón como consecuencia de un ensanchamiento en la acera del citado paseo.

Es estrecha y dificultosa la curva que aparece al dejar la calle de San Martín y entrar en la calle de los Fueros y no hemos de dejar de señalar las deficiencias de tránsito que se encuentran al atravesar la parte de la Alameda en el lado de los números pares y en sitio que sirve de parada para los automóviles-taxis.

Entendemos que todas estas deficiencias son fáciles de corregir, como es fácil de corregir también

la estrechez de zona de rodadura de la Avenida de la República Argentina la cual es susceptible de ensanchar un par de metros sin restar nada absolutamente ni a la fisonomía del paseo ni a la zona en la que se mueve el paseante. Actualmente el estacionamiento de vehículos a derecha é izquierda de esa zona de rodadura produce serios trastornos para la circulación.

Es contraria a las reglas de circulación universalmente admitidas el sentido único establecido en dirección contraria al en que circula el tranvia como actualmente ocurre en la calle de Oquendo en el trozo comprendido entre Avenida y Camino y en la calle de Hernani entre Avenida y Andía, ya que no se puede admitir, que ningún vehículo de cualquier clase que séa infrinja la ley general a no ser en casos excepcionales de imposibilidad material que no se dan en ninguna de las dos calles citadas.

Entendemos por lo tanto que el sentido único en las referidas calles debe establecerse en sentido contrario al actualmente dispuesto, debiendo además hacer notar que buena parte de los embotellamientos sufridos este verano en la calle de Miramar han sido debidos casi exclusivamente al defecto apuntado en la circulación de la calle de Hernani ya que todo el tráfico en los dos sentidos se desplazaba hacia la primera de dichas calles a consecuencia de las dificultades que el automovilista encontraba en la curva Avenida-Hernani por su coincidencia en la mayor parte de los casos con los tranvias en dirección encontrada.

Debemos señalar también la conveniencia de establecer en el Boulevard entre la Plaza de la Alameda y el Gran Casino un andén para los autobuses de Rentería, Venta-Berri y Amara, andén que puede instalarse dentro del paseo y sin necesidad de tocar para nada el arbolado.

La forma en que los viajeros se ven obligados en la actualidad a utilizar los indicados autobuses es peligrosísima, ya que por necesidad tienen que hacerlo desde el centro de la calzada, debido al obligado estacionamiento a su izquierda y a que por exigencias de los regla-

mentos de circulación el acceso a los mismos está establecido sólomente por el lado derecho.

Este Automóvil Club de Guipúzcoa quiere finalmente hacer resaltar la necesidad de que este plan de reformas se complete con una labor educativa que alcance por igual a los usuarios de toda clase de vehículos y a los peatones , para lo cual podrán utilizarse las enseñanzas de otros países que han sentido esta preocupación desde hace varios años, con lo que tratamos de conseguir que nuestra sin par Donostia sea como en otros aspectos modelo en su genero, distinguiéndose al mismo tiempo por la disciplina y la cordura de sus habitantes.

Tales son a grandes rasgos las sugerencias que este Automóvil Club de Guipúzcoa tiene el honor de formular a V. E. por si estima conveniente llevarlas a la práctica, en la seguridad de que han de contribuir eficazmente al fomento del turismo, al cual dedica nuestra Ciudad una muy buena parte de sus actividades.

San Sebastián 4 de Octubre de 1.935  
Por el AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA,

PRESIDENTE,

### DISTANCIAS KILOMÉTRICAS DESDE SAN SEBASTIAN A

Alsasua.....	69	Goizueta.....	35	Ontaneda.....	137
Artajona.....	118	Guernica.....	111	Oyarzun.....	11
Andosilla.....	149	Gijón.....	406	PAMPLONA.....	88
Aoiz.....	116	Galdácano.....	108	Puente la Reina .....	111
Aranaz.....	47	Hernani.....	9	Peralta.....	150
Andoain.....	15	Irura.....	23	Pitillas.....	138
Azpeitia.....	46	Ibarra.....	27	Placencia.....	78
Azcoitia.....	52	Icazteguieta.....	33	Picoaga.....	19
Alzola.....	63	Idiazábal.....	51	Portugalete.....	129
Asteasu.....	22	Ituren.....	59	Pedernales.....	106
Alegria.....	31	Irún.....	18	Plencia.....	143
Arechavaleta.....	80	Infiesto.....	377	Pravia.....	462
Aya.....	33	Iciar.....	47	Pasajes.....	5
Amézqueta.....	38	Irurzun.....	67	Puerto Velate.....	76
Aránzazu.....	78	Lecumberri.....	53	Rentería.....	7
Arroña.....	41	Los Arcos.....	135	Régil.....	39
Amorebieta.....	98	Lerin.....	138	Reinosa.....	284
Avilés.....	424	Lumbier.....	127	S. Domingo de la Calzada.....	180
Beasain.....	44	Lodosa.....	146	SORIA.....	262
Berástegui.....	36	Lesaca.....	40	Somorrostro.....	137
Behobia.....	21	Lazcano.....	45	Santiago de Compostela.....	766
Betelu.....	44	Loyola.....	49	Segura.....	31
Bu guete.....	132	Lequeitio.....	73	Santa Agueda.....	82
BILBAO.....	117	Lezo.....	8	Salinas.....	60
Bermeo.....	123	Lasarte.....	9	Sangüesa.....	133
Betanzos.....	709	Letza.....	41	Sesma.....	138
BARCELONA.....	585	Las Arenas.....	131	Santurce.....	131
Briviesca.....	187	Llanes.....	310	SANTANDER.....	227
BURGOS.....	228	LEON.....	433	Solares.....	206
Cascante.....	191	Laredo.....	175	Santoña.....	198
Caparrosos.....	145	Limpías.....	180	Salvatierra.....	90
Cirauqui.....	117	LOGRONO.....	156	Santes-teban.....	55
Cestona.....	38	Mondragón.....	77	Tafalla.....	122
Castro Urdiales.....	151	Marquina.....	80	Tudela.....	181
CORUNA.....	732	Mendaro.....	59	Tolosa.....	26
Comillas.....	262	Motrico.....	57	Torrelavega.....	237
Deva.....	53	Mugaire.....	59	Urdax.....	97
Dancharinea.....	91	Maya.....	75	Urruz.....	105
Durango.....	88	Mendigorría.....	116	Urnietá.....	11
Echalar.....	42	Mañeru.....	116	Urberuaga.....	77
Elizondo.....	68	Munguía.....	132	Usúrbil.....	10
Estella.....	109	MADRID.....	470	Viana.....	147
Ezcurrea.....	47	Miranda.....	149	Vera.....	33
Elgoibar.....	66	Navascués.....	150	Vergara.....	70
Eibar.....	72	Narvarte.....	61	Vidania.....	33
Escoriaza.....	88	Nueva.....	349	Villafranca.....	42
Elduayen.....	33	Olite.....	128	Valmaseda.....	146
Echarri-Aranaz.....	71	Olazagutia.....	72	VIGO.....	813
Elorrio.....	94	Orio.....	20	Villabona.....	19
Endarlaza.....	30	Ormáiztegui.....	49	VITORIA.....	115
Ermua.....	77	Oñate.....	69	Zarauz.....	26
Fagollaga.....	15	Ondárroa.....	61	Zumárraga.....	56
Fuenterrabía.....	20	Olacuenta.....	82	Zumaya.....	36
Ferrol.....	716	Orduña.....	151	Zaldívar.....	79
Guetaria.....	30	OVIEDO.....	412	ZARAGOZA.....	264

### DISTANCIAS KILOMÉTRICAS DESDE SAN SEBASTIAN A

Bagnères-de-Bigorre.....	221	Hendaye-Plage.....	23
Bayona.....	55	Lourdes, por Bayona-Pau.....	199
Behobia.....	20	Mont-de-Marsan.....	155
Bétharram.....	188	PARIS.....	790
Biarritz.....	47	Pau.....	160
Bidart.....	39	Pierrefitte.....	221
BURDEOS.....	232	Orthez.....	133
Cambó.....	65	Saint Jean de Luz.....	31
Cauterets.....	229	Saint Jean Pied de Port.....	95
Dax.....	103	Tarbes.....	201
Espelette.....	57	Toulouse.....	361
Guethary.....	37	Urrugne.....	26

### ITINERARIO SAN SEBASTIAN-PARIS

Bayona.....	55	Poitiers.....	463
BURDEOS.....	232	Tours.....	563
Angulema.....	353	Chartres.....	701

PARIS..... 790

## INSTRUCCIONES Y ORDENANZAS PARA LA CIRCULACION EN SAN SEBASTIAN



## AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN

**EVITAD LOS RUIDOS**

**EVITEZ LES BRUITS**

**AVOID ALL NOISES**

PLANO DE LA CIUDAD E INSTRUCCIONES PARA LA CIRCULACION

SALIDAS CON DIRECCION A MADRID, PAMPLONA, BILBAO Y FRANCIA

# INSTRUCCIONES Y ORDENANZAS MUNICIPALES

## SOUND SIGNALS

During the day:

Use sound signals moderately.

During the night:

Do not use sound signals.

## STATIONING VEHICLES

On streets where tramways run through the center.

On dates bearing even numbers (2nd, 4th, 6th, etc.).

vehicles must be stationed on the side of the street which corresponds to the even numbers on buildings.

On dates bearing odd numbers (3rd, 5th, 7th, etc.).

vehicles must be stationed on the side of the street which corresponds to the odd numbers on buildings.

On Oquendo street:

Vehicles must always be stationed on the side of the street which corresponds to the odd numbers on buildings and by the Zurriola Park.

On Hernani street:

Vehicles must be stationed on the side of the street which correspond to the even numbers on buildings and by Alderdi-eder Park.

In space reserved for autobus stop no parking allowed.

Avoid all noises

## SEÑALES ACUSTICAS

Durante el día:

Utilizadlas con moderación.

Durante la noche:

No haced uso de ellas.

## ESTACIONAMIENTOS

En las calles con vía de tranvía en el centro:

Los días pares,

estacionad los vehículos en el lado de los números pares de las casas.

Los días nones,

en el lado de los números nones.

En las calles de Oquendo y Hernani, estacionad siempre:

Oquendo,

en los lados de los números impares y del parque de la Zurriola.

Hernani,

en los lados de los números pares y del parque de Alderdi-eder.

Queda prohibido todo estacionamiento entre columnas anunciadoras de las paradas de autobuses.

Evitad siempre los ruidos

## AVERTISSEURS ACOUSTIQUES

Pendant le jour:

Utilisez-les avec modération.

Pendant la nuit:

N'en faites pas usage.

## STATIONNEMENTS

Dans les rues à voie de tramway au centre:

Les jours pairs,

stationnez les voitures du côté des numéros pairs des maisons.

Les jours impairs,

du côté des numéros impairs.

Dans les rues Oquendo et Hernani stationnez toujours:

Dans la rue Oquendo,

du côté des numéros impairs et du parc de la Zurriola.

Dans la rue Hernani,

du côté des numéros pairs et du parc Alderdi-eder.

Tout stationnement est défendu entre les colonnes indiquant les arrêts des autobus.

Évitez toujours les bruits

LAS DIRECCIONES UNICAS EN LAS CALLES QUEDAN SUPRIMIDAS A PARTIR DE LAS ONCE DE LA NOCHE HASTA LAS SEIS DE LA MAÑANA



THE SYSTEM OF ONE WAY TRAFFIC IS SUSPENDED FROM 11 P. M. TO 6 A. M.

LES DIRECTIONS UNIQUES SONT SUPPRIMÉES A PARTIR DE ONZE HEURES DU SOIR JUSQU'A SIX HEURES DU MATIN

EXCELENTISIMO. AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN.

EXCELENTISIMO SEÑOR

El Automóvil Club de Guipúzcoa, atendiendo gustoso al requerimiento de V.E., se complace en manifestar su criterio sobre la proyectada parada de autobuses en la Calle de Easo.

La evidencia de la necesidad de una solución al problema del estacionamiento de autobuses y el haberse hecho ya cargo de ella en Corporación nos releva de tratar de este aspecto de la cuestión solo haremos referencia, por lo tanto, a las condiciones que, a nuestro juicio, ha de reunir el emplazamiento que se haya de elegir.

Cree este Automovil Club que no puede destinarse a estacionamiento de esta clase de vehiculos una calle, cuya finalidad única ha de ser el tránsito, y mucho menos en un lugar en que necesariamente ha de poderse realizar en cualquier momento con toda urgencia y sin obstáculo de ningún género, la entrada y salida en su depósito de las bombas de incendios y el autoambulancia; operaciones que indudablemente, por el gran desplazamiento de algunas de las primeras y por la necesidad de colocarlas siempre de cara a la salida, requieren maniobras a las que la presencia de autobuses de gran volumen habrían de oponer dificultades que deben evitarse a toda costa.

Por el contrario, el desplazamiento ideal para esta indole de paradas hebría de ser una plaza sin circulación, en la vecindad de calles de mucho tráfico y céntrico en relación con los negocios y restaurants que con preferencia fomenta la clientela de los autobuses.

No es condición necesaria, a nuestro juicio, la proximidad de las estaciones de ferrocarriles, que seria esencial si, como en Navarra, provincia que se cita por su proximidad, fuesen los transportes por carretera prolongación y complemento del raíl; porque nuestra provincia la inmensa mayoría de los servicios de autobuses son paralelos a líneas ferreas

anteriormente existentes y han venido a hacer a los ferrocarriles una competencia ruinosa, hasta el punto que las Compañías explotadoras de las mismas se han visto obligadas a adquirir exclusivas de transportes por carretera.

El caracter de prueba que, según el acuerdo de V.E. de 5 del corriente, se quiere dar a la instalación proyectada, no parece justificar, por otra parte, el excesivo coste de 80.000 pesetas que se propone y cuya inversión sólo podría aceptarse en el caso de que los gastos que se realizaran fueran utilizables en una solución definitiva.

Por todo ello, estima este Automóvil Club que, existiendo un proyecto de construcción de nueva alhóndiga municipal, que habría de dejar libre el edificio que actualmente se destina a este fin y que seguramente, habrá de ser derribado, debería estudiarse la posibilidad de instalar la parada que se proyecta en la Plaza de Sarriegui, entes Plazuela de las Escuelas.

Tal es la opinión de este Automóvil Club, que lamenta no poder concretar y detallar más por no ser suficientes los antecedentes que se han puesto a su disposición.

San Sebastián. 21 de Noviembre de 1935.

Presidente.