

EXPOSICIÓN Y CONCLUSIONES

— QUE —

El Montepío de S. Cristóbal

«CHAUFFEURS DE BARCELONA»

ELEVA A LOS PODERES PÚBLICOS, EN SÚPLICA DE UNA
PERFECTA REGLAMENTACIÓN DEL TRÁNSITO,
EN TODOS SUS COMPLICADOS ASPECTOS



FUNDADO EN 16 DE MARZO DE 1906

BARCELONA

1924

3370, exp. 109

EXPOSICIÓN Y CONCLUSIONES

— QUE —

El Montepío de S. Cristóbal

«CHAUFFEURS DE BARCELONA»

ELEVA A LOS PODERES PÚBLICOS, EN SÚPLICA DE UNA
PERFECTA REGLAMENTACIÓN DEL TRÁNSITO,
EN TODOS SUS COMPLICADOS ASPECTOS



FUNDADO EN 16 DE MARZO DE 1906

BARCELONA

1924



R. 22101

EXPOSICIÓN Y CONCLUSIONES

— QUE —

El Montepío de S. Cristóbal

CHAUFFEURS DE BARCELONA

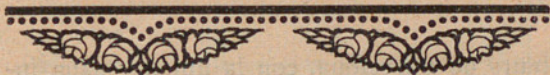
ESTABA A LOS PODERES PÚBLICOS EN SUPOCA DE ESTA
PUNTO A REGIMENCIÓN DEL TRABAJO
LA CUIDA SON COMPLICADOS ASUNTOS



Impreso en la Imprenta de la Diputación de Barcelona

BARCELONA

1921



LA REGLAMENTACIÓN DEL TRÁNSITO

En los actuales momentos en que en todos los organismos de nuestra patria, andan las más puras ansias de renovación de costumbres, hacia un camino más feliz y progresivo "El Montepío de San Cristóbal, chauffeurs de Barcelona", se cree hallar en el ineludible deber de aportar su grano de arena a una cuestión que, cual la de la reglamentación del tránsito, es un problema que a todos los ciudadanos afecta por igual el que sea resuelto, al calor de justicieras disposiciones legislativas y de policía urbana.

Esta sociedad, separada desde su origen de toda idea política, no tuvo jamás otra norma que la de cobijar bajo los pliegues de la bandera de la mutualidad, a los chauff-

feurs de Barcelona, con la única y sana intención de formar un grupo de profesionales del ramo del automóvil, dignificando su trabajo, al calor de los preceptos de un reglamento, verdadero decálogo de buen obrar en el azar insondable de su arriesgada profesión.

En corroboración de lo dicho, basta recordar con orgullo que este Montepío exige entre varias condiciones, la de que sus socios lleven un año ostentando patente de conducción y que guarden buena conducta moral (artículo tercero), y de que cada socio venga obligado a cumplir con lo que previenen las Ordenanzas municipales y leyes vigentes respecto a la conducción de automóviles, con severas sanciones caso de no observarlas hasta la de ser expulsado del Montepío (artículo 16); y el artículo 22 previene que solamente se atenderá a los socios en caso de accidente que hubiere sido casual y fortuito.

El Montepío de San Cristóbal, fiel a tales normas, ha venido recordando a sus socios en distintas fechas los referidos preceptos, con distintas proclamas aprobadas con unánime beneplácito por sus componentes, siendo ello de buena recordación por cuantos han simpatizado con la marcha progresiva de tan beneficiosa asociación.

Es por ello, que se cree no sólo con el derecho, si que también con el deber, de hacer un pequeño bosquejo acerca del intrincado problema del tránsito, señalando sus abusos, amargándose del trato que dá la baja opinión al chauffeur, conceptuándole como el espantajo de las desgracias callejeras, por ese bullir de la ciudad moderna, y determinando los medios que deberían emplearse para aminorar los sucesos desgraciados, y que la congestión de las calles de la ciudad, caminando hacia el progreso, sea causa también de infortunados retrocesos.

El chauffeur examinado al crisol pasional de las multitudes, es el tipo del hombre desaprensivo, que cuidando únicamente sus propias conveniencias, con el orgullo del volante, se enseñorea de la calle, para imponer el pánico con sus temibles audacias de correría, a los pacíficos transeuntes de la ciudad.

De ahí que siempre que ocurren accidentes, se prejuzga siempre el caso en contra del chauffeur, sin el examen de las pruebas y circunstancias concurridas en el caso desgraciado. Basta que haya ocurrido el hecho.

Basta la impresión dolorosa del perjudicado por el accidente, para que todo el

mundo, por espíritu de humanidad, guiado por un falso sentimiento, la mayoría de las veces no sentido, se pronuncie contra el chauffeur en su falso redentorismo.

No precisan pruebas, ni testigos, ni circunstancias del lesionado, sea niño, sea adulto, etc., etc.; el chauffeur es el culpable.

Se habrá notado varias veces que cuando se suceden algunos accidentes en corto período de tiempo, las campañas contra los chauffeurs se redoblan progresivamente sin fundamento alguno y lo más sensible y doloroso, es que de ellas se haga coro y eco la prensa, no ya la que a veces como ocurre con algún periódico de la capital que lo efectúa en forma tendenciosa, sí que también por aquellos que figuran a la cabeza del sano periodismo.

Y con esta mortificante aureola con que se conceptúa al chauffeur por parte del público, discute su vida obrerista por esta ciudad, al compás de su bullicio, ganándose la vida con un arriesgado oficio, sorteando las imprevisiones de los demás, para ser declarado a la postre culpable, con motivo de una desgracia en la calle, que a la pena moral de haberla presenciado, junta la de sufrir las injustas abominaciones por un hecho del que acaso figuren sus criticantes en la línea de los primeros responsables.

No se culpe por lo tanto injustamente a los chauffeurs de los accidentes.

Entendemos que no se podrá encontrar en tiempo alguno, un remedio eficaz que los evite en absoluto, por cuanto para ello sería preciso el no admitir la "casualidad" dentro de la que se desenvuelven la mayoría de los siniestros y la "casualidad" es imprevisora y escapa a todas las hipótesis; para ello sería así también preciso, el dotar a todas las personas de los mismos caracteres, condiciones de voluntad, de temperamento, de sistema nervioso, etc., etc. lo que es un imposible, por la dificultad para poder hacer el cálculo de las sumas previsiones, para que de vez en cuando no apareciese la casualidad a quebrantar los cálculos humanos, produciéndose un inopinado suceso doloroso.

El progreso a la par que ha sido motivo de grandes perfeccionamientos, ha sido también singular eficiente de retrocesos.

No hay invento que al producir grandes beneficios a la humanidad, no haya sido también fuente de grandes desgracias. Y este principio es aplicable al automóvil que, al destinarlo el progreso a discurrir a velocidades mayores que a los otros medios de locomoción urbana, es indudable que de vez en cuando ha de producir desgracias que

escapan en la mayoría de las veces a la más escrupulosa previsión de la humana voluntad.

Si los accidentes se producen casualmente de continuo en los talleres, centros de construcción industrial y comercial, fábricas, etc., etc., aún en aquellas en que más se presta tributo a la más exacta previsión, es indudable, que con mayor infortunada razón tienen que manifestarse, en la complicada materia de locomoción rodada, con los peligros de estas necesarias máquinas peligrosas llamadas automóviles, en su trabajar por esas grandes ciudades, verdaderas fábricas de tránsito, con sus complicadas calles, verdaderas arterias de ebullición humana, en su siempre creciente y rápido desarrollo mercantil.

En los diez y ocho meses que las tropas norteamericanas estuvieron en Francia durante la guerra mundial, fueron muertos en los campos de batalla 48.000 soldados y en igual período de tiempo 91.000 personas, entre ellas 25.000 niños encontraron la muerte por la circulación de los automóviles. Y eso en un país donde se tiene tan alto concepto de la ley y donde se extrema con sabias disposiciones la ordenación del tránsito rodado.

En París, a pesar de la buena reglamentación del tránsito se registran de continuo accidentes desgraciados, siendo todos los días cuatro o cinco los que se producen en los Boulevards, donde como es sabido, se intensifica más el tránsito y lo propio pudiéramos decir de Londres, Bruselas, New-York, Buenos Aires y demás grandes ciudades de extraordinaria densidad de población.

Lo dicho no significa el que pretendamos demostrar que el asunto no sea solucionable, ni mucho menos, sino para que se comprenda una vez que no es justo ni lógico que se achaquen las culpas de los accidentes a los chauffeurs, cuando ellos obedecen a los hechos que señala la casualidad, precipitada por un artefacto de peligro llamado auto y las imprevisiones o descuidos de los viandantes.

Al contrario de lo que de nosotros pudiera suponerse, entendemos que el mal podría tener un remedio, sino eficaz, a lo más aminorante, con una buena medida que reglamentara el tránsito, en todos sus complicados aspectos y circunstancias.

El automóvil es un vehículo peligroso destinado para llevar mayores velocidades que la de los otros medios de transporte, de

cuyas ventajas se viene aprovechando la humanidad toda, sin distingos, en sus respectivas oportunidades.

El auto-taxi en la plaza, en cuya banderita se lee "libre" brinda a los ciudadanos la conveniencia de una diligencia urgente.

¿Quién no se habrá visto obligado en algún momento de su existencia por la necesidad apremiante de una perentoria comisión de la que acaso dependa la vida de una persona, la salud de un enfermo, etc., etc., y su primera preocupación habrá sido la de utilizar los servicios de un automóvil, suplicando al chauffeur la máxima velocidad en la marcha? ¿Cuántas personas no habrán hecho lo propio para trasladarse a la estación, contando los minutos a fin de poder llegar al tiempo preciso para no perder el tren? ¿Acaso serán muchos los que no habrán procedido de una manera idéntica para llegar anticipada o puntualmente a los toros, campos de foot-ball y otras diversiones?

Y si esto es así, como deberá reconocerlo el observante imparcial, no es justo ni lógico que el chauffeur tenga que sufrir los vejámenes de la opinión innoble, repudiando al honrado chauffeur por la comisión de actos, solo achacables a una buena parte del

público desaprensivo con cuyas exigencias, diversidad de caracteres, formas ineducadas, carencia de instrucción, etc., ha de luchar de continuo, además de sufrir las inclemencias del tiempo con sus variaciones de lluvias, fríos y excesivos calores, de las necesarias horas apartado para dar sosiego a su espíritu, al calor del acaso humilde, pero no menos modesto y honrado regazo del hogar de su familia.

Y en el recuerdo de lo dicho — ¿es lógico y de sentido común que aceptemos la velocidad del auto para los actos que sean de nuestra conveniencia y la rechacemos y presentemos como culpable al chauffeur en aquellos que no sean de nuestro interés?

El público solo tiene en cuenta al producirse un accidente, de que el auto marchaba a velocidad, medida según su criterio, olvidando que la velocidad para medirse tiene que ser comparada en relación a las velocidades de los demás vehículos y es indudable que si la compara con la de una tartana, un carro, etc., etc., el auto siempre discurrirá con gran velocidad, pero ello no dirá que se cometa imprudencia, salvo el que se declare imprudente al automóvil “per sé”, cuyo vehículo está precisamente destinado a una velocidad mayor en relación a las de otros medios de transporte y por

ello justifica su existencia en las calles; y por ello su coste es elevado, sus gabelas son caras y los tributos para su franco arroyo, son superiormente elevadas en relación a los de los demás vehículos.

Y si el automóvil es hoy una verdadera necesidad, es preciso a todo trance el estar preparados para admitirlos en las calles de las grandes ciudades, focos de la producción, la que en el fondo constituye la riqueza de todos; es preciso una sana reglamentación del tránsito en todos los aspectos de su complicada circulación, descomponiéndose nuestras insinuaciones en lo que hace referencia a las mismas, al tránsito de los automóviles, tranvías, vehículos de tracción animal y peatones.

Automóviles

En lo concerniente a los chauffeurs, entendemos que sería una regla de buena prudencia, el imponer fuertes sanciones a los conductores de autos que no ostentaren a su favor el correspondiente título de aptitud para la conducción de automóviles, ya que son muchos los que discurren en esta ciudad sin la correspondiente patente de conducción.

Fijese el público imparcial que cuando se aperciban del súbito y veloz rodar de un automóvil por nuestras calles, arrastrando, trás de su desenfrenado paso, la indignación de los viandantes, casi siempre verán que el volante va gobernado por un muchacho joven la mayoría de las veces, el hijo del dueño, el jovencito señorito, que con el afán de presumir ante sus camaradas de peña, se jacta sin la menor experiencia, de ser un maestro del volante, tomando como prueba de sus audacias las calles de la ciudad, con riesgo de las vidas de sus pacíficos transeuntes; pero en la mayoría de los casos en que pasa veloz por nuestro lado un automóvil, no se verá a un profesional conductor, cuya vida dedicada siempre al oficio del volante, durante ocho horas al día por lo menos, sorteando mil peligros y dificultades, el sentido común aleja toda idea, de que aquel hombre, aquel obrero que se gana la vida con el arriesgado oficio de chauffeur, pueda tener como norma constante de su proceder la idea del vértigo y del correr.

Debiera, por lo tanto, legislarse con mano dura contra esos orgullosos amateurs que a la postre son la causa del mal concepto en que son tenidos los profesionales del volante.

En la conducción de los vehículos movidos con motor mecánico debiera también establecerse una graduación distinta. Los vehículos, autobuses, ómnibus y camiones y los coches de turismo de grandes potencias, no debieran entregarse a los novicios de la profesión sin antes exigirles mayores garantías de aptitud. Ello debiera constituir un doctorado de la profesión con su título especial que solo debería ostentar quien hubiere probado sus condiciones técnicas y prácticas y aún después de acreditar un noviciado de conducción de otros autos de menor potencia.

Dado el incremento que viene tomando el ramo automovilista, debieran crearse cátedras oficiales para el conocimiento técnico del automóvil y su manejo circulante, donde se diera, previo el cursillo para el conocimiento de lo que es un auto, los oportunos permisos graduados para la conducción de los distintos vehículos movidos por motor mecánico, evitándose así la supina ignorancia de muchos conductores que no tienen la menor idea de la composición de la peligrosa máquina que llevan en sus manos, con grave riesgo no sólo de los viandantes, si que también de los ocupantes y de su propia persona.

Debiérase recordar en lo concerniente al tránsito, los preceptos del Estado y de Policía Urbana en materia de velocidades, las que en ningún caso pueden ser superiores a quince kilómetros por hora dentro de las poblaciones; de que los automóviles discurren siempre por su derecha, encauzándose así la circulación hacia una prudente ordenación.

En materia de velocidades debiérase regular de forma, que todos los automóviles de la ciudad llevaran una marcha metódica, sin grandes diferencias de kilometraje por hora.

En las grandes ciudades como París y Londres, se habrá observado que los taxis de alquiler, los clásicos taxis Renault parisinos, de dos cilindros, con sus nada estéticas carrocerías, que constituyen un enjambre inacabable por las intrincadas calles de la gran capital francesa, discurren todos ellos al compás de una misma marcha. Este método aceptado por todos, produce una ventaja notoria para la ordenación del tránsito, ya que la menor velocidad en relación acaso con la de muchos de los que circulan por nuestra capital, se compensa sobradamente por la no interrupción en su pausada y metódica marcha, al revés de lo que ocurre en nuestra urbe, donde las

obstrucciones son muy frecuentes, precisamente obedeciendo a las diferencias en las marchas de los automovilistas.

Y ayudando a la ordenación de circulación y como complemento esencial de la misma, debiérase en lo que atañe a nuestra ciudad el dotarla de la suficiente iluminación. Nuestra ciudad es acaso una de las más tenebrosas del solar europeo. Es poco menos que imposible el poder discurrir especialmente por las calles del Ensanche y la mayoría de las del casco viejo en las horas vespertinas. Se prohíbe a los automóviles el llevar los faros encendidos por dentro de la capital, medida de muy buen acuerdo, pero es indudable que en muchos casos, es obligado el quebrantar la regla para no exponerse a un percance desgraciado en la obscuridad imperante. Para evitarlo a parte de que debiera dotarse a las calles de mayor iluminación, entendemos que el Ayuntamiento podría invitar a los propietarios de todas las casas a tener una luz en el dintel de cada puerta de entrada mirando hacia la calle, para lo que debiera crearse un tipo único de aparato y bombilla con un canon fijo, mejora que si al parecer podría perjudicar a los propietarios, les quedaría sobradamente compensado por la ma-

yor belleza de la calle y seguridad de sus casas en las horas nocturnas.

Uno de los necesarios complementos para la mayor perfección del tránsito, la ofrece indiscutiblemente el afirmado del piso de las calles, aspecto del problema que nuestro Ayuntamiento lo tiene completamente olvidado, a excepción del Paseo de Gracia y parte de la calle de Cortes.

La mayoría de las calles de las grandes capitales extranjeras donde se intensifica más el movimiento urbano, el piso de las vías aparece bajo un sólido afirmado de asfalto perfectamente cuidado. Londres y Berlín las populosas urbes europeas que sin duda alguna tienen mayor radio en relación a sus habitantes, son acaso las que presentan en sus anchas vías de kilométrica extensión, el mejor modelo de asiento de sus calles con un perfecto asfaltado sólidamente construido, mientras que Barcelona es también sin duda alguna una de las grandes ciudades donde aparece más relegado al olvido el asunto del afirmado de sus vías, tan influyente en la buena reglamentación del movimiento ciudadano.

Hablen en corroboración de lo que decimos el estado de muchas de las calles del Ensanche que nada les envidiara el mapa de los Alpes en relieve, donde después de

haber llovido, se hace poco menos que imposible el discurrir por las mismas, siendo obligado en muchas de ellas el tener que circular en todas direcciones o en zig-zag para sortear los hoyos o baches producidos por las lluvias con gran desconcierto para todos los vehículos circulantes y con los naturales peligros de producirse choques u otros sucesos desgraciados.

Los gobernantes de esa nuestra hermosa ciudad mediterránea, han sido siempre excesivamente modestos en sus planes de expansión urbana, no teniendo jamás otra norma que la fecha de cada proyecto y sin pensar en el futuro, en lo que sería y necesitaría nuestra ciudad a través de los años, en su siempre creciente actividad industrial y mercantil.

De ahí que cuando se efectuó una mejora no se fraguó nunca con la necesaria amplitud de miras, sin pensar altruistamente en las generaciones venideras, sino con miras utilitarias y egoístas únicamente de presente con sus respectivas molestas consecuencias para todas las clases ciudadanas.

Concíbese perfectamente el que cuando nuestras generaciones abuelas, como prudente medida defensiva, tenían que limitar su vida urbana dentro de los cercos murallados y cesar en sus especulaciones mer-

cantiles a la severa hora de “la queda”, el que no se pensara el dar mayor ensanche a las calles urbanas que tenían su limitación obligada en el grueso macizo de sus castilleas paredes circundantes; mas no se comprende en modo alguno que las generaciones del último cuarto de siglo y especialmente la de los veinte y tres años que llevamos del actual veinte y uno, no se hayan preocupado de capacitar a la ciudad para lo que ha de ser en sus continuados aumentos y progresivos desarrollos en todos los órdenes de la humana actividad.

Se derribaron las murallas y se vislumbraron los planes de un ensanche en aquellas épocas de la mitad del pasado siglo en que nuestra ciudad contaba únicamente con una población de noventa mil almas sin poder predecir que no pasarían setenta años sin que aquella población se multiplicara nueve veces más y por eso las calles del Ensanche que en aquella fecha saliendo de las murallas se presentaban como de espléndidos paseos, han de resultar prontamente insuficientes para soportar las continuadas congestiones del tránsito moderno.

Con el ensanche nacieron las Ordenanzas municipales de Barcelona.

Había visto la luz el año 1899 y Barcelona contaba aproximadamente doscientas

mil almas. Han pasado cerca cincuenta años, la población ha quintuplicado y las Ordenanzas a pesar de nuestro espíritu progresivo siguen siendo las mismas, salvo pequeñas modificaciones o ampliaciones.

Se inició la reforma de algunas calles y después de muchos esfuerzos se abrió la arteria de la Gran Vía Layetana (Granvía de veinte metros de ancho) y cual no ha sido nuestra amargura al cerciorarnos de su incapacidad para resistir su inacabable tráfico y de la equivocación que sufrimos de no darnos cuenta al iniciar la mejora, como siempre, sin la vista fija en el mañana, de que la anchura de la vía reformada debía tener por lo menos una doble extensión de la que se proyectó en aquel tiempo, que de no haber progresado la ciudad era ya suficiente. Si tal vía hubiera tenido una mayor anchura se hubieran podido descongestionar de carros y camiones las Ramblas de la ciudad, prohibiendo el paso de tales vehículos por las mismas en las horas de más tráfico.

Es indudable que si se hubiera sabiamente previsto el crecimiento de la ciudad, las vías de la Reforma hubieran tenido una mayor anchura, pero no fué así y guiados por nuestros temperamentos de hoy, seguiremos acaso cometiendo tales pecados de ciudadanía cuya penitencia venimos sufriendo

y pagarán con superiores creces las generaciones venideras.

Y volviendo de nuevo a los cauces más sustantivos de nuestro asunto, del que el afirmado de las calles nos ha hecho separar, entendemos que sería muy práctico el recordar a los conductores de autos el que en ningún caso para dirigirse a una calle adyacente desde la que circulan, lo efectuaran oblicuamente cerrando el arco e invadiendo su izquierda, sino que deberán seguir la ruta describiendo un mayor semicírculo para ir a tomar la calle por su derecha, evitándose así muchos "encontronazos".

Se deberá recordar que se darán los avisos con la bocina en los puestos de tránsito y de peligro. A propósito de lo de la bocina, debemos comentar el hecho de que en las desgracias que se producen por los automóviles, se presume siempre como un indicio, o causa de culpabilidad para el chauffeur, dando lugar a muchos procesamientos, el hecho de que por el lesionado o el transeunte se afirme que no oyeron los señales de aviso, lo que equivale a decir, que los chauffeurs constantemente debieran estar avisando con la bocina. Este principio no puede admitirse. La bocina debe funcionar oportunamente, pero no siempre, ya que de ser así, dado el número de los au-

tomóviles que circulan, se produciría una algarabía ensordecedora en perjuicio en definitiva de los propios viandantes. La bocina es una medida de buena previsión, usada prudentemente, y ella no puede ser falta para determinar una culpabilidad en los casos desgraciados, siendo muchos en los que el chauffeur deberá abstenerse de manio-brar la bocina, precisamente para evitar el accidente, y al decirlo nos referimos en aquellos, de que una persona imprudente o distraída, se lanza a atravesar la calle pa-sando por delante del auto. En muchos de estos casos la señal con la bocina, produce como consecuencia de que el transeunte se sobresalta y en vez de continuar atravesando el arroyo retrocede en su camino siendo alcanzado por el auto. Es medida de buena prudencia al producir las señales de aviso antes de cruzar las calles y de una manera especial, al adelantarse un auto a un tran-vía en marcha, combinado ello con una ve-locidad muy lenta en la que se deberá dis-currir en tales casos.

Otro de los aspectos del tráfico rodado lo ofrece el moderno autobús, muchos de los cuales vienen circulando sin cumplimentar debidamente los preceptos urbanos relati-vos a las velocidades prudentemente permi-tidas, debiendo ser base de corregimiento serio, la rectificación del lugar donde tie-

nen establecidos algunos puntos de sus paradas, obstruccionantes de la calle, así como el someter a sus conductores a un severo examen para acreditar su aptitud a tenor de lo dicho aplicable a todos los chauffeurs, evitándose así que muchos de los gobernantes de tan peligrosos vehículos, hagan sus prácticas de motoristas de autobuses en las plenas calles barcelonesas con grave riesgo de sus muchos viandantes.

Debieran asimismo ser objeto de regulación otros de los vehículos de notorio peligro en la calle y que asimismo vienen produciendo muy lamentables accidentes: nos referimos a los

Tranvías

Las Ordenanzas municipales y los preceptos de tracción urbana no deben rezar únicamente para los automóviles, sino para todos los vehículos y peatones en general. Sin embargo no es así. El tranvía es un elemento de importancia dentro de la ciudad y constituye un factor de valía para el comercio y la industria y una ventaja indiscutible de locomoción para todos aquellos a quienes el hado-fortuna no les brindó la mayor comodidad de un automóvil; es en definitiva el "taxi" de todos.

El que el tranvía tenga tan buenos dones, no quiere decir que las Empresas tengan las exclusivas para hacerse dueños de las calles y de infringir los preceptos urbanos en materia de tracción rodada.

En los centros de las grandes ciudades, los tranvías vienen cediendo el paso a los trenes subterráneos o metropolitanos. En la superficie autos y autobuses y en las entrañas de la tierra, los metropolitanos, los tubos, cremalleras, etc., etc. Este es el gran sistema moderno de locomoción. En lo que atañe a nuestra ciudad este es el camino que se ha trazado, pero mientras tanto no se supriman los tranvías en las vías importantes debemos señalar la necesidad de su regulación rodada por nuestras calles.

Debieran los tranvías atemperarse a los preceptos estatuidos para los mismos en materia de velocidad, ya que las infracciones relativas al dicho extremo son evidentes, especialmente en algunas líneas como la de Gracia y principalmente en las de barriadas de San Andrés, Badalona y Horta.

Sería conveniente el regular el que los tranvías no obstruccionen en las paradas la circulación de los demás vehículos, motivando en la mayoría de las veces el que por permitirse subir a los mismos mayor pasaje que el autorizado se originan con-

fictos y afluencia de personas con perjuicio de una perfecta circulación.

Los tranvías se tendrían que sujetar asimismo a una minuciosa inspección de su material y especialmente de sus frenos, ya que los viejos motores de muchos de los mismos especialmente de los de las líneas de Lauria y Bruch, Sans, Coll-Blanch, Cruz Roja, Horta, Badalona y vías estrechas no responden seguramente a la mínima seguridad exigible por el pasaje, debiendo imponerse la obligación a todos los tranvías de estar provistos del freno llamado electroimán para evitar los efectos del patinaje sobre el suelo húmedo y accidentado. Debiérase prohibir en virtud de lo dicho, la circulación de los remolques en las líneas de Lauria y Bruch, pues la poca potencia del coche motor en relación al peso del remolque ha dado lugar a numerosos percances en las líneas descendentes y de un modo especial en los cruces de la calle de Cortes con las de Lauria y Bruch.

La rectificación de algunas de sus líneas a fin de que no se separen nunca de su derecha, como ocurre en una parte de la calle de Salmerón que se unifica en una sola vía, la de Menéndez Pelayo y Torrente de las Flores, cruces de la Granvía, Plaza Universidad y Aribau, Plaza de las Glorias, et-

cétera, son otros tantos defectos a corregir para la perfecta relación armónica del movimiento urbano barcelonés con el vehículo tranvía.

Los tranvías normalmente considerados son sin duda alguna el factor más obstruccionante de la perfecta circulación y decimos normalmente por cuanto discurren a veces a su antojo con largas hileras o por faltar la corriente eléctrica obstruccionan incluso los cruces de la calle, en tales casos el tránsito se paraliza en la inmensa mayoría de tales sucesidos, produciendo una grave paralización al comercio de la ciudad.

Y no obstante ello, los tranvías parece que tengan a su favor concedida la patente o preferente derecho para obrar a su antojo.

El espacio comprendido entre los dos rai-les, es la carretera de la Compañía. Ese es su argumento. Los conductores jamás son imprudentes. Los demás vehículos al invadir la vía, deben ponerlo todo únicamente de su parte para no exponerse a un encon-tronazo con el tranvía, el cual puede circular a la velocidad que mejor le cuadre. Eso es la práctica.

Una buena parte de los conductores es indudable que no están capacitados técnicamente para la conducción de la máquina

que gobiernan. Para ser conductor basta unas cuantas lecciones en plena circulación y a los pocos días reciben la alternativa de su adiestrante compañero. No precisa nada más. Al chauffeur, con muy buen acuerdo, se le exige un examen ante un Ingeniero para demostrar su aptitud y no pueden circular sin el correspondiente título, más las aptitudes oficiales expresadas en una credencial, no rezan para los conductores del peligroso tranvía. He ahí otro defecto a corregir en aras de una perfecta circulación que todos ansiamos.

En los albores de la circulación eléctrica tranviaria, se prohibió de que en las plataformas delanteras se colocara más pasaje que aquel que no pudiera estorbar al conductor en el manejo de la manivela y freno del tranvía. Los letreros de tan acertada disposición siguen aún clavados en la carrocería, esperando acaso el pasar a un museo histórico en recuerdo de una sabia disposición que fué. Hoy desgraciadamente no se cumple tal precepto, siendo verdaderamente impropio el que en las plataformas delanteras se consienta un exceso de pasaje hasta el punto de que en las horas del mediodía y de la noche se llenen de tal forma hasta el extremo de privar al conductor del necesario espacio para poder maniobrar con la necesaria amplitud la pe-

ligrosa máquina que conduce con grave riesgo de los transeuntes y de sus ocupantes. Los anales de los accidentes desgraciados habrán registrado muchos accidentes por esa complacencia mercantilista. Al defecto señalado júntase de que el conductor con el mayor exceso de pasaje entabla con frecuencia conversación con el mismo, dando por resultado el que incurra en algunos casos en distracción, sin darse cuenta exacta de lo que ocurre en el arroyo y de los peligros de la marcha del tranvía.

Muchas de las desgracias causadas por el tranvía y especialmente de los encuentros a los demás vehículos, se basan precisamente en el defecto del exceso de pasaje de la plataforma delantera, que produjo una distracción en el conductor combinada muchas veces con una falta de espacio para manejar a tiempo los resortes y frenos del vehículo tranviario.

El exceso de pasaje es contrario asimismo a las reglas de una perfecta circulación a la par que fuente inagotable de desgraciados accidentes.

Las Compañías de tranvías y algunos autobuses no tienen escrúpulo alguno en no limitar la cabida en sus vehículos, constituyendo sus letreros indicadores nada más

que precepto decorativo, que para quedar incumplido viene a constituir en su fondo una burla más al precepto de la ley.

Resulta altamente sublevante el hecho, que presenciamos en los días de carreras, foot-ball, toros y demás certámenes de grandes públicos, en los que vemos los tranvías y autobuses al partir de sus estaciones de plena calle con pasaje en las estriberas, en los soportes y en las cubiertas de los mismos, formando unas torres o conglomerados humanos, expuestos a los mayores peligros, con grave detrimento de la buena circulación, pues resulta en la mayoría de las veces absolutamente imposible el pasar por el lado de tales vehículos sin exponerse a un serio percance o dañar a los intrépidos pasajeros, siendo muchas las desgracias que han ocurrido con tales imprudencias, consentidas por quien debería velar por la seguridad pública y la perfecta armonía en el complicado problema de la circulación.

Los postes de los tranvías colocados junto a los railes, es otro motivo de infortunios, siendo muchos los casos desgraciados ocurridos con tan imprudente montaje. Señalamos especialmente en corroboración de lo que decimos todos los postes de la línea de circunvalación, donde casi todos ellos es-

tán colocados a una distancia del tranvía que no pasará de unos centímetros, habiendo sido causa de muchos accidentes desgraciados, al asomar la cabeza o descender del tranvía un pasajero que no se dió cuenta de la proximidad del poste, por no ser vecino de esta ciudad o por no haber leído en el tranvía unos letreros (que no hemos visto nunca) que le prohibieran sacar la cabeza al exterior o descender por el lado opuesto.

Otro imprudente factor del problema del tránsito lo ofrecen los

Vehículos de tracción animal

Para los conductores de tales vehículos son letra muerta los preceptos de tracción urbana, sin que el rigorismo de sus sanciones constituyan motivo alguno de preocupación para sus temperamentos desahogados.

Esos vehículos, carros, tartanas, carretones, etc., etc., que pueden en nuestra ciudad marchar a su antojo sin los faroles encendidos en las calles no céntricas si bien les place donde no serán vistos, constituyen un obstruccionante motivo en el orden de la tracción urbana.

Al “carrero” no se le exige nunca la revisión de su vehículo, motivo por el que una gran parte de ellos llevan los frenos en estado defectuoso. El obrero carretero que guía un vehículo de industria no puede ir montado en el carro. No obstante, la mayoría de ellos van cómodamente sentados en el mismo cuando no tendidos, cuando no dormidos, con su alma encomendada a las bondades del animal y a la providencia de los demás conductores de vehículos que tienen que adivinar los movimientos del carro y sortear las frescuras de tales carreteros, con riesgo siempre de producir un accidente.

Por regla general el temperamento del carrero, de una arrogante rusticidad, no se aviene nunca a facilitar el paso a los autos y demás vehículos de mayor velocidad y si lo hace no será sino después de un buen rato que habrá meditado la conveniencia de la concesión de pase a reiteradas peticiones de una bocina o de los otros medios de aviso de los vehículos que le vienen detrás.

Cualquier muchacho es hoy apto para la conducción de la tracción animal y los carros pueden circular por su izquierda. Tales infracciones son un motivo de correjimiento serio si se quiere llegar a la mayor

suma de perfección, en la cuestión del tránsito, que por el presente venimos disertando, haciendo aplicables a los mismos los preceptos estatuidos y que hemos visto inaplicados.

Y por último hablemos del aspecto el más importante del problema circulatorio urbano:

El Peatón

El principio de soberbia que todo lo invade, en combinación con el de la propia conveniencia, han hecho del peatón barcelonés una especie de rey del arroyo, al que deben supeditarse y tomar todos los conductores de vehículos las debidas precauciones para que no sufra el menor daño.

Es indudable que en todos los casos que se producen accidentes, ha de haber mediado por lo menos un descuido y falta de previsión por parte del peatón, aún en aquellos en que concurrió imprudencia por parte del conductor del vehículo. Si los viandantes fueran todos sumamente previsores, no se produciría casi nunca una desgracia, ya que la falta de cuidado por parte de los conductores de vehículos, quedaría suplida por la previsión del viandante.

Al decir esto, no lo decimos en el sentido de que el peatón debe ponerlo todo por su parte y nada el conductor del vehículo, sino en el de patentizar la burda doctrina que se sostiene prácticamente en las calles de la ciudad, de que al viandante le sean permitidas toda clase de imprudencias en el arroyo y únicamente sean reservadas a los gobernantes de vehículos, las sumas previsiones contra las "frescuras" ajenas.

Si estuviéramos bien capacitados los habitantes de la ciudad de que el arroyo es un punto únicamente reservado a los vehículos, en beneficio de todos, ya que a todos interesa en general el rápido problema del transporte, es indudable que el tránsito quedaría mejor regulado y se aminorarían los accidentes.

No recordamos haber leído disposición sancionante alguna en contra los que con sus desahogos, tomando el arroyo por la acera, obstruccionan el franco paso del arroyo, carreteras urbanas del transporte.

El hombre es un ente racional a quien Dios dotó de los necesarios movimientos para moverse y trasladarse donde le convenga con su incomparable mecanismo; el hombre no obstante, puesto en el arroyo de las grandes ciudades, es por regla general el implacable enemigo de la perfecta circula-

ción, que confundiendo el arroyo por la ace-
ra, nada pone de su parte para la organi-
zación del tránsito rodado, fiándolo todo a
los conductores de los instrumentos de
transporte.

En lo que atañe a la clase de nuestros
vehículos, los autos, podemos decir que el
peatón tiene la idea formada que el condu-
cir un auto es cosa sencilla y que a un tiem-
po dado puede hacer maniobrar el coche
con la presteza que lo pudiera efectuar una
persona. Nada tan equivocado. Esa es pre-
cisamente una de las causas en que se ba-
san muchos accidentes; en esa abrumadora
ignorancia. Es indudable que si el chauf-
feur tuviere en relación al auto, las mis-
mas facilidades de movimiento de su propia
persona, los accidentes se evitarían casi
todos, pero como desgraciadamente no es
así, muchos de ellos se producen precisa-
mente por no estar capacitado el público de
que no debe dejarse únicamente a los chauf-
feurs el rendir tributo a las reglas de la
previsión y de la prudencia.

Se admite que un peatón pueda circular
a su antojo por el arroyo y de sufrir daño
por un auto, no se puede presumir nunca
su imprudencia, mientras no se pruebe lo
contrario; en cambio, a un conductor de
un auto con título de aptitud que circulan-

do ocho o más horas por las congestionadas calles de la ciudad, semana tras semana, meses tres meses, años tras años, ¿no podemos admitir que puede llegar un momento aciago de su existencia profesional, en que el vehículo de su gobierno sea causa material de una desgracia, sin el menor asomo de culpa? No obstante no es así y cuando ocurre un accidente, el chauffeur tiene que probar su inculpabilidad o prudencia y si por desgracia se halla en algunos casos sin los necesarios medios en que poder demostrar su inocencia, el chauffeur es declarado culpable.

A los profesionales todos, médicos, abogados, arquitectos, procuradores, etc., etc., no se les exige nunca responsabilidad alguna penal por los desaciertos que hayan podido acaso cometer en sus respectivos campos de experimentación togada. A los chauffeurs se les concede un título que les acredita de peritos en el gobierno del auto y no obstante ello, si el mismo produce una desgracia, se les acusa de imperitos con referencia a aquella misma pericia que oficialmente se les otorgó.

No expresamos lo dicho en el sentido de que en cada caso desgraciado se les declare inocentes, sino en el de que en los primeros momentos de producirse el suceso desgra-

ciado, se les repute culpables, sometiéndose a los infortunados chauffeurs, que el ansia de amor al trabajo les entregó el destino un arriesgado oficio para alimentar con su fruto el honrado hogar de su familia, al procedimiento común de los demás delinquentes, con los rigores de una detención preventiva en la Cárcel Celular, donde se les reseña y se les trata, como a los que con sus fechorías, se hicieron acreedores de maldición social. Eso casi en todos los casos.

Si un chauffeur sigue su carrera después de la comisión de un accidente, el público airado se levanta contra tan innoble proceder, que desde luego suscribimos; pero entendemos que es injusto que un chauffeur al recoger al lesionado con motivo de un accidente en la calle y sin la intervención de ninguna autoridad, por el hecho de haber cumplido con su deber y transportarlo a la casa de socorro, se le premie el cumplimiento de su deber humanitario además de las iras del público inconsciente que juzga siempre por las primeras impresiones, sometiéndolo a prisión preventiva y a los rigores de unos días de cárcel, los que en el fondo, para su alma de hombre honrado, habrán constituido acaso, una de las más hondas penas de su vida obrerista.

El artículo 503 de la ley de Enjuiciamiento Criminal dispone que no podrá decretarse la prisión provisional cuando el delito tenga una pena señalada inferior a la de prisión correccional.

La pena mayor que puede imponerse al chauffeur en los casos más graves, calificado el hecho de homicidio por imprudencia, es de un año y un día de arresto, y por lo tanto inferior a la de prisión correccional necesaria para que pudiera decretarse la prisión preventiva del chauffeur a tenor de la ley.

No obstante la claridad del precepto, son muchos los chauffeurs que han sufrido los rigores de la cárcel preventivamente por hechos, que de ser delito, a la postre no encajaba la tal previsión con el precepto de la ley.

Es indudable por lo expuesto que el chauffeur, a la serie de peligros que proporciona al hombre toda clase de trabajo, se junta el muy amargo de saber que está expuesto a visitar los sombríos parajes de la Cárcel, mientras se depuran los hechos, acerca de un suceso en el que en definitiva será declarado inocente y de cuya prisión preventiva no habrá podido privarle el título de aptitud que en muchos casos vendrá avalado por una data antigua en la práctica de

tan arriesgada profesión, sin nota alguna desfavorable en su carrera, donde con su pericia y prudencia habrá evitado muchos accidentes por imprevisiones ajenas (ya que son muchos más los accidentes que se evitan que los que desgraciadamente se producen) sin otro galardón, que el que a todo hombre le proporciona, la tranquilidad de su conciencia en el cumplimiento del deber.

La circulación de los peatones en el arroyo en nuestra ciudad, invadiendo en su consecuencia el lugar destinado a los vehículos, constituye un grave defecto para la circulación ordenada, a la par que torrente inabarcable de siniestros sucedidos.

De bien notoria realidad es el incremento que ha venido tomando el tránsito por nuestras calles, especialmente en automóviles, bastando para convencerse de ello con sólo fijarse en el número de los que han sido matriculados en los organismos oficiales de nuestra urbe en los últimos años, hasta alcanzar la actual cifra de cerca de trece mil.

Es indudable que el viandante barcelonés no estaba aún capacitado por costumbre con este tan progresivo aumento del tránsito y la congestión poco menos que repentina de tantos automóviles, que ha repercutido a su vez en el mayor aumento de los

otros vehículos, han debido de producirle las alteraciones naturales de una vida nueva, cuyas reglas de atemperación desconocía en absoluto.

Y ese flujo y reflujo del rodar urbano apareció en estos momentos de la existencia, en que al saludar la ciudad una nueva era de su progresivo desarrollo, se vió desprovista de los necesarios elementos reglados para la ordenación de ese elemento de vida del rodar urbano.

Debiérase en consecuencia de lo que decimos, el dictar severas órdenes para la ordenación de las rutas de los viandantes en las calles de nuestra ciudad, en armonía con la congestión del tránsito, en progresión creciente.

El arroyo para los vehículos y las aceras para los viandantes.

Este es el principio que debiera siempre presidir la relación del problema circulatorio en todos sus complicados aspectos.

En aras de este exacto principio la Autoridad debiera velar para que las aceras se vieran lo sumamente expeditas para la circulación de las mismas sin invadir el terreno del arroyo y a tal efecto debiérase prohibir la instalación en dichos lugares destinados exclusivamente al peatón, de mesas,

sillas y veladores con los que muchos cafés, bares y otros establecimientos similares al dar ensanche a sus respectivos establecimientos, obstruyen el paso libre de tal forma en algunos puntos, hasta el extremo de que como ocurre en las Ramblas, calle de Aribau, Salmerón y Plaza de Cataluña, se tiene por menos que imposible el poder discurrir por la acera y el pobre viandante se halla en el caso de tener que descender al arroyo para sortear el obstáculo y poder seguir su camino ante el obstruccionante mobiliario callejero de un establecimiento al aire libre.

Esta es sin duda una de las más poderosas razones que tenga a su favor el viandante en defensa de sus fueros y derechos sobre las calles de la ciudad, porque en lo demás nadie como el dedicado al manejo del volante habrá podido apreciar la anarquía imperante en nuestra ciudad por las actitudes del peatón barcelonés.

Apelamos al testimonio caballeroso de todos los ciudadanos de sentido común, para que nos digan que son muchas las personas que discurren por el arroyo como si fuera un lindo paseo y que cuando oyen el aviso de un auto o tranvía, hacen el sordo a la insinuación, apartándose cuando les resulta de su sabia complacencia, después de

proferir muchos de ellos, en especial en las calles del casco viejo, una expresión insultiva contra el chauffeur, que paciente-mente tiene que soportarla, para no exponerse a ser blanco de las iras de un degenerado valentón de taberna, del tipo camorrista que siempre se destaca en las viejas calles del gran solar barcelonés.

El piso de la ciudad es así también pista-escuela de aficiones tauromáticas, siendo muy pocos los autos que no han sufrido los "honorés" de una "verónica" o de un pase de muleta por las diestras manos de los innumerables "amateurs" del arte tau-roquil.

La inmensa mayoría de ciudadanos cruzan el arroyo por donde les conviene, oblicua o diagonalmente y sin mirar a su espalda y sin fijarse si les está próximo algún vehículo, fiándolo todo a la previsión de los pobres conductores de carruajes, quienes cargarán las culpas si se produce una desgracia.

Dígase si no es cierto que son muchos los que en nuestros arroyos, sostienen tan frescamente acaloradas discusiones sobre asuntos del día, cuando otros con el diario extendido repasan minuciosamente la cartelera de espectáculos, para escoger el motivo de recreo a su espíritu, mientras

algunas parejitas atacadas por el dardo del travieso Cupido, se entregan a las dulces expansiones de sus embelesados corazones.

Y a tan grave desconcierto, júntase en el arroyo un factor más, acaso el más importante y a quien la muerte debe estar más agradecida, lucrando con una falta de previsión y de reglas adecuadas para evitar las desgracias que de continuo viene produciendo; nos referimos a los inocentes niños.

Las estadísticas negras de los siniestros urbanos, nos viene señalando de que el ochenta por ciento de los accidentes corresponden a los niños.

Hoy se permite el que calles de la ciudad se vean invadidas en el arroyo, por innumerables legiones del arte del foot-ball. No existe hoy acaso ningún infante que, al cumplir los cinco años, no haya precozmente recibido la alternativa de foot-ballista callejero en nuestros peligrosos arroyos, exponiendo sus inconscientes actos a la alternativa de un accidente.

No se encontraría quizá persona alguna que no pudiera dar fe, de haber presenciado a ciencia y paciencia de la seguridad ciudadana infantil, como los muchachos callejeros se cogen a los topes de los tran-

vías o a las traviesas posteriores de los vehículos, sin que se haya encontrado remedio eficaz a este cáncer infantil que por imprevisiones paternas y debilidades de la ley, tantas víctimas viene causando en el irreflexivo paraje de la inocente niñez.

De ahí que debiérase imponer un fuerte correctivo a los padres o tutores de los muchachos a quienes se les encontrara saciando en el peligroso arroyo, sus tan infantiles como inconvenientes ansias deportivas, mientras debiéransen crear lugares a propósito para los juegos de los niños, como los que existen en Londres y otras ciudades donde los niños pueden expandir su espíritu infantil en lugares o campos expresos sin peligro alguno para los mismos ni entorpecimiento para el tránsito.

La paternidad no envuelve únicamente una serie de derechos, sino un mayor número de obligaciones con respecto a los hijos, especialmente en aquellos años que por su inconsciencia pueril, necesitan de la debida protección por parte de quienes recibieron la vida y en su defecto de sus tutores. Esos principios están absolutamente descuidados.

Si se hicieran pagar fuertes multas a los padres que permiten el que sus hijos jueguen en el arroyo o los descuiden en la

calle, es indudable que las desgracias amiroriarían y de ello habría de resultar también como mejor solucionable el intrincado problema del tránsito rodado.

La solución del problema circulatorio de la ciudad es compleja, no obstante es de fácil realización, si cuantos están en ello interesados, o sea de cuanto es fuerza y vida en nuestra capital, juntan su voluntad para verlo resuelto dentro de un espíritu donde impere la mayor justiciara equidad.

El **Montepío de San Cristóbal, Chauffeurs de Barcelona**, es el primer interesado en que tenga pronta efectividad la ordenación del tránsito rodado y que se dicten las disposiciones necesarias para que cada cual cumpla con su deber, con fuertes sanciones para los infractores, pero se halla en el caso de protestar el que como hasta ahora, las reglas se pronuncien únicamente y aún en forma defectuosa contra los automóviles, sin fijarse en los demás aspectos del tránsito, que al producir choques, jamás pueden aceptar la responsabilidad de una desgracia callejera.

En resumen de lo expuesto, se halla nuestra entidad en el caso de solicitar de las autoridades que tienen a su cargo la gobernación del Estado y especialmente de aque-

llas que son guardadoras de los intereses comunales de esta progresiva ciudad de Barcelona, las siguientes

CONCLUSIONES

1.^a—Que se hagan cumplir a los automóviles circulantes por la ciudad las disposiciones taxativas del Real decreto de 23 de Julio de 1918, relativo a la circulación de automóviles, así como los preceptos de las Ordenanzas municipales de 8 de Marzo de 1891 y el Reglamento de Tracción Urbana de 1 de Diciembre de 1914.

2.^a—Que en aplicación de tales preceptos se prohíba terminantemente a los automóviles el discurrir a mayor velocidad de la máxima permitida, aminorada en las bocacalles y sitios de mucho tránsito, separarse de su derecha y obligarles a dar especialmente los avisos con la bocina en los momentos de cruzar una calle o de adelantarse a otro vehículo.

Al adelantarse un auto a un tranvía parado deberá efectuarlo a una marcha prudente para poderlo parar en el acto si fuera preciso.

Ningún auto para dirigirse a una calle desde la que discurre, lo efectuará diago-

nalmente describiendo un arco cerrado, en vez de abierto, para no separarse en ningún momento de su derecha.

3.^a—Se debieran establecer distintas graduaciones de aptitud para los conductores de autos según tuvieran que dedicarse al manejo de chasis de mayor o menor potencia como autos de turismo de grande y pequeño cilindraje, ómnibus, camiones, autobuses, etc., etc.

Para la expendición del título de chauffeur debiéranse crear escuelas oficiales o academias bajo la dirección de los organismos públicos, donde después del cursillo conveniente, se licenciara a los chauffeurs para la conducción de las distintas clases de autos según los estudios y prácticas efectuadas bajo la dirección de expertos ingenieros.

En dichas academias, debiérase hacer estudiar y acreditar su suficiencia a los chauffeurs no sólo en lo relativo al manejo del volante y constitución del chasis en todos sus aspectos, sino de todos los preceptos legales, ordenanzas, reglamentos de tracción, etc., etc., relativos a los automóviles y su penalidad referidos en el número primero. Es un principio harto sabido de que la ignorancia de las leyes no excusa a nadie, pero también no es menos sabido que

por una buena mayoría de conductores se ignoran las sanciones de que pueden ser acreedores en el caso de que dejen de olvidar los preceptos de tracción a seguir, que por muchos son también ignorados.

Con la creación de tal escuela oficial quedarían evitados tales inconvenientes.

4.^a—Que no se concediera título alguno de chauffeur a aquellos que por su temperamento nervioso, condiciones de visualidad, mala conducta o complexión enfermiza no fuera apto para tan arriesgado oficio a juicio de un cuerpo médico oficial que dictaminara acerca de los referidos particulares, como así se efectúa en Austria-Hungría y otros países.

5.^a—Que en los casos de accidente no se vejara la dignidad del chauffeur de hombre honrado, sometiéndolo a encarcelamiento preventivo en la Cárcel Celular, presumiéndose en todos aquellos accidentes que el chauffeur ostentara un título expedido con fecha anterior a la de tres años del accidente, sin nota desfavorable de que no medió imprudencia por su parte, mientras no se demostrase en el curso del procedimiento lo contrario.

6.^a—Regular asimismo la tan descuidada reglamentación de los tranvías, al compás

de las leyes vigentes, tan olvidadas con respecto a este particular, entre las que asimismo rezan para los dichos vehículos las determinadas anteriormente de tracción urbana.

Que en su virtud se obligue a los conductores de tranvía el ostentar un título oficial de aptitud y acreditar su suficiencia en lo concerniente a los preceptos de tracción; la ordenación de sus líneas, la modificación de los postes peligrosos, la limitación de exceso de pasaje en el interior y plataformas, especialmente la delantera, la ordenación del punto de paradas, velocidad prudente, la supresión de motores viejos y los remolques en las calles del Ensanche e interior, la mayor prontitud de los trabajos que de continuo efectúan en la vía pública, como ocurre ahora en el trozo de la calle de Cortes (entre Villarroel y Arenas), son otros tantos motivos de ordenación del tránsito rodado que en el día de la fecha aparecen completamente descuidados.

7.ª—En cuanto a la tracción animal, carros, coches, tartanas, etc. y demás movidos por motor de sangre, precisa asimismo el hacerles aplicación de los preceptos estatuidos por las Ordenanzas y Reglamento de Tracción Urbana, para cuya casta

privilegiada sobre los automóviles, constituyen letra muerta los tales principios reglados para el tráfico callejero.

Una frecuente inspección de los tales vehículos, la determinación de las facultades que debieran concurrir en los gobernantes de tales vehículos, edad, condiciones físicas, etc., etc.; así como la declaración de su suficiencia en el conocimiento de las materias de tracción urbana, serían, a nuestro entender, elementos de buen gobierno de las calles en el intrincado problema de su tránsito rodado.

Debiérase ser inexorable en el precepto tan frecuentemente transgredido, de que los carreteros de industria vayan montados (cuando no dormidos), guiando la caballería o caballerías formando éstas, a veces una cola interminable, en vez de cumplir con su obligación de discurrir a pie sujetando con su mano la brida de la caballería delantera.

8.^a—A los conductores de máquinas de dos ruedas, debiéranse asimismo aplicar los propios preceptos que para los demás vehículos, en materia de velocidad, ruta ordenada, faroles y aptitud.

9.^a—A los peatones debiérase prohibir, bajo pena de fuertes sanciones, el cruzar las

calles oblícua o diagonalmente donde les conviene, constituyendo una de las más graves causas contra la recta ordenación del tránsito, señalándose en su consecuencia por las autoridades, especialmente en las vías concurridas como en las Ramblas, Rondas, Paseo de Gracia y varias del casco antiguo, los lugares de paso y que a tal efecto se podrían fijar debidamente, imponiéndose fuertes sanciones a los que transgredieran tan buenas reglas de ordenación, así como a los padres o tutores de los niños que se encontraren abandonados en el arroyo o jugaren en el mismo, con notorio riesgo de sus vidas, multas que debieran ser aumentadas progresivamente en los casos de reincidencia, hasta la consecución real de tan plausible medida, que tantas desgracias evitaría.

A los transeuntes que se detuvieran en el arroyo para entablar conversaciones, leer el periódico, u otras causas que no tuvieran un fin abnegado, debieran ser asimismo objeto de gravosas sanciones pecuniarias, con el arresto subsidiario en caso de insolvencia. Debiérase pregonar el derecho indiscutible de discurrir el peatón por la acera prohibiendo en su consecuencia el instalar en las mismas mesas, sillas, veladores, etc., et-

cétera, y demás que pudiera obstruccionar su libre circulación.

La autoridad velando por la pureza de tales principios reglados, podría asimismo tomar serias iniciativas para la mayor ordenación del tránsito.

Desde hace varios meses la opinión ha visto con aplauso la aparición de la autoridad en los sitios de peligro que con el honroso título de Guarda-Urbano, viene dirigiendo el nunca terminable rodar de vehículos, uno de nuestros signos de la vidente grandiosidad de la urbe condal.

Es indudable que la autoridad puede estar satisfecha de esta su obra, pues es lo cierto que desde que fué tomada tan plausible medida, han disminuído tan notablemente los accidentes en los dichos cruces y rutas en una proporción de un noventa por ciento, conforme podemos justificar por las estadísticas que tenemos a la vista, en la relación con los que se producían en fechas anteriores.

Si tales servicios producen tan píngües beneficios, es indudable que su intensificación podría ser fuente de nuevas ventajas para la ordenación del tránsito.

La Guardia Urbana tendría que obrar bajo la dirección única de un solo jefe y a te-

nor de las mismas reglas, para que no se diera el caso como ocurre con frecuencia en esta ciudad, de que cada autoridad-urbano dirija el tránsito con las reglas de su entender, sin atemperarlas a un plan preconcebido, ya que de ser así el tráfico se desarrollaría con una ventajosa uniformidad en bien de todos.

La autoridad que tiene a su disposición la fuerza del poder, aplicaría las sanciones y multas en todos los casos de infracciones a la ley por los individuos referidos en los anteriores numerados.

El "Montepío de San Cristóbal, Chauffeurs de Barcelona" no regateará sacrificio alguno para coadyuvar con el principio de autoridad a la reglamentación del tránsito rodado, ya que tiene como principal lema de su proceder la dignificación de la clase profesional que acoge en su Reglamento, donde se inculca al asociado el respeto a la autoridad, en el buen gobierno del peligroso vehículo que el destino confió en sus manos, para dirigirlo con la debida prudencia; pero ello no quiere decir que el chauffeur tenga que hacerlo todo, sino que precisan que los defectos del tránsito se corrijan por igual en las otras clases aludidas, sin el que no daría resultado fructífero alguno es-

ta labor, que nuestra sociedad interesa se vea realizada en plazo no tardío.

La autoridad tendrá medios de imponerse con sus sanciones a los infractores de las reglas estatuidas y de cuantas complementarias se puedan introducir en mejora de las mismas, para llegar a un perfecto funcionamiento de la circulación urbana.

No nos pesan las sanciones siempre y cuando se corrijan las deficiencias actuales, por las que a veces es multado un chauffeur respecto de un hecho acaso ignorado o que le pasó desapercibido y en su consecuencia a tenor de un procedimiento atentatorio al principio de que nadie puede ser condenado sin ser oído, por cuyo motivo entendemos que en los casos de sanciones, el acusado deberá ser advertido de la falta en el propio momento de cometerla y escuchar sus alegaciones y defensa en un breve procedimiento.

Solo haciéndolo así podrá el acusado proporcionarse los elementos de su defensa para el día en que sea convocado para la causa de su denuncia.

Si resulta que el acusado es culpable impongáse al mismo las fuertes sanciones que sean del caso y de ello saldrá gananciosa la clase que representamos, por la ejem-

plaridad y castigo del individuo que se habrá hecho acreedor de las mismas, pero nunca y en ningún caso debería condenar a un acusado por una denuncia acaso anónima o solapadamente tejida a sus espaldas, respecto de un sucedido que es posible ignore, o de que no ser así, por los días transcurridos, desde su comisión, se halle falto de los necesarios medios de exculpación.

Y en resumen de todo lo dicho, entendemos que sería muy práctico el que por los poderes públicos se acordara que bajo la presidencia del Excmo. Ayuntamiento en la persona de su Alcalde-Presidente se reunieran las fuerzas vivas en el ramo del automovilismo como la "Cámara Sindical", "El Real Automóvil Club de Cataluña", "La Federación de Alquiladores de Automóviles" y demás similares junto con las demás interesadas en el complicado ramo del transporte las cuales pudieran informar y redactar unos estatutos urbanos en lo concerniente a la mayor perfección de reglamentación del tránsito rodado, en todos sus extensos y complicados aspectos y derivaciones, que la autoridad con las sabias modificaciones que estimara bien, podría dar fuerza de ley, formando un verdadero y único "Código del tránsito urbano de la ciudad de Barcelona".

A esta ponencia si fuera llamado, prestaría también su modesto concurso "El Montepío de San Cristóbal, chauffeurs de Barcelona" que al amparo de la ley se creó, con la ley vive y con la ley, con noble orgullo, ha de cooperar siempre con sus respetos y actitudes.

Barcelona, 2 de Enero de 1924.

P. A. de la Junta Directiva.

El Presidente,

VICENTE IBÁÑEZ

El Secretario,

LUIS SERRA



RF. 15-45

