



# REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

TELÉFONO S-22 50

ALCALÁ, 69  
MADRIDTELEGRAMAS. . } RACE-MADRID  
TELEFONEMAS. }

## Actuación del R. A. C. E. en la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados

En cumplimiento del acuerdo adoptado por esta Junta Central de Transportes en su sesión del día 9 de Septiembre último, la ponencia que suscribe tiene el honor de dictaminar sobre las distintas consultas que le han sido hechas, como sigue:

1.º Oficio de la Dirección General de Obras Públicas fecha 2 de Agosto de 1926, por el que dicho centro hace presente, que habiéndose expedido por varias Jefaturas más de 20.000 libretas, es preciso un plazo algo largo para poder practicar el canje que, habiendo cuenta de los elementos administrativos de que se dispone, el tiempo no sería inferior a seis meses, por lo que el mencionado centro directivo estima como más procedente autorizar a las Jefaturas para hacer público el número de libretas que hayan de canjearse cada mes según su numeración correlativa, así como también que sería pertinente disponer que cuando los titulares de libretas no residan en la provincia donde fueron expedidas el canje se verifique por intermedio de la Jefatura de la provincia en que tenga actualmente su residencia, la que a su vez deberá entenderse con la Jefatura donde hubiera sido expedida la libreta que posea el interesado.

Visto lo dispuesto por el Reglamento vigente en su artículo 5.º, y teniendo en cuenta que al adoptarse el modelo uniforme de libretas propuesto por el R. A. C. E. no obedeció el propósito, en manera alguna, a la finalidad de ordenar un canje de todos los permisos ya expedidos, sino a evitar que, como venía sucediendo anteriormente, las libretas se confeccionasen en distintos establecimientos tipográficos y presentasen por ello diferencias bastante sensibles entre las expedidas por algunas provincias, es indudable que en ningún momento tuvo el propósito la Junta Central de Transportes al redactar el Reglamento vigente, ni el R. A. C. E. al proponer los nuevos modelos de libretas, de establecer la obligación imperiosa de que todas las libretas ya expedidas fuesen canjeadas por las del modelo actual, toda vez que ello habría de representar una molestia muy grande que, en resumidas cuentas, ninguna justificación práctica tiene.

A mayor abundamiento, y por lo que se refiere a los certificados de aptitud que facultan para conducir vehículos automóviles particulares por las vías públicas, ya esta Junta Central de Transportes, y con vista a la consulta elevada por la Dirección General de Obras Públicas, en sesión de 5 de Agosto último, acordó *«que no era preciso a los titulares de los certificados de aptitud, obtenidos hasta el momento en que fuese puesto en vigor el Reglamento vigente, proveerse de permisos del nuevo modelo, y que únicamente*



*sería preciso hallarse en posesión del permiso de conducir de primera clase cuando los conductores tengan a su cargo la conducción de un vehículo de servicio público».*

Y por lo que respecta a las placas para pruebas previstas por el artículo 19 del Reglamento vigente, esta ponencia estima que convendría modificar el acuerdo adoptado por esta Junta Central de Transportes en 5 de Agosto último y substituirlo por el que a continuación exponen, y cuya finalidad práctica es la de que las Jefaturas de Obras Públicas puedan inspeccionar con más facilidad y eficacia el uso de estas placas de pruebas y, en su caso, corregir los abusos que sus usuarios pudieran cometer:

«Se prohíbe la utilización de las placas especiales para pruebas que venían utilizándose por los vendedores y constructores de vehículos de tracción mecánica, debiendo las Autoridades impedir la circulación de esta clase de vehículos que no vayan provistos de las placas especiales para pruebas y licencias expedidas por las Jefaturas de Obras Públicas, de acuerdo con las prescripciones fijadas por el artículo 19 del Reglamento vigente.

A los ocho días de publicada esta aclaración por el Ministerio de Fomento, quedarán sin valor ni efecto las placas para pruebas que no hubieran sido selladas por las Jefaturas de Obras Públicas en las condiciones reglamentarias, y las Autoridades de todas clases vendrán obligadas a denunciar a las Jefaturas de Obras Públicas de su demarcación a cuantos vehículos sean portadores de placas que carezcan del sello de las citadas Jefaturas y tengan la numeración correspondiente al semestre en curso.

Las placas para pruebas serán de chapa de hierro, de cinc o de aluminio y serán presentadas a las Jefaturas de Obras Públicas por los interesados después de haber pintado éstos en ellas las letras y números que por la Jefatura respectiva les hubieren sido asignados para cada semestre. Las Jefaturas comenzarán la numeración de las placas para pruebas por el número 50.000, y cada semestre seguirán facilitando números consecutivos, pues de esta manera podrán comprobar si los números que figuren en las placas en uso son los correspondientes al semestre en que se utilicen éstas. Las Jefaturas estamparán en las placas un sello en seco y una contraseña; ésta última como garantía que evite la falsificación de placas para pruebas.

Como complemento de lo anteriormente expuesto, y teniendo en cuenta las numerosas reclamaciones e indicaciones formuladas ante la Cámara Oficial Real Automóvil Club de España:

Considerando que el vigente Reglamento de 16 de Junio del corriente año no debe ni puede tener en manera alguna efectos retroactivos;

Considerando que, no obstante lo que precede, es indudable que, motivada por la nueva clasificación de los vehículos con motor mecánico establecida por el artículo 1.º del antes citado Reglamento, existe cierta diferencia entre dicha clasificación y la por el anterior Reglamento adoptada con arreglo a la cual se expidieron los permisos de circulación hasta la fecha en que fué puesto en vigor el nuevo Reglamento;

Considerando que, si esto es cierto, es no menos cierto que la actual situación de hecho no es imputable en manera alguna a los poseedores de los vehículos automóviles matriculados con arreglo a lo dispuesto por los precedentes Reglamentos, por lo que sería a todas luces injusto e irritante ocasionarles, aparte de las molestias consiguientes, gastos de ninguna especie ni cuantía para cumplimentar formalidades que dimanen de disposiciones cuyo origen es posterior al momento en que ellos cumplieron los requisitos y obligaciones entonces reglamentarias;

Considerando que es evidente la conveniencia de que los permisos de circulación que autorizan la de los vehículos automóviles matriculados anteriormente a la entrada en vigor del Reglamento de 16 de Junio del corriente año, lleven la indicación conveniente



que clasifique como corresponda a dichos vehículos de acuerdo con lo previsto por el artículo 1.º del Reglamento vigente;

Considerando que por lo que respecta a los vehículos de la primera categoría prevista por el Reglamento de 16 de Junio último, ninguna aclaración ni corrección procede hacer en cuanto a su clasificación, ya que ésta es idéntica a la por anteriores Reglamentos prevista;

Considerando que por lo que respecta a los vehículos de la segunda categoría hay que tener presente que en ella deben de incluirse los que se hallaban comprendidos en la tercera del Reglamento de 23 de Julio de 1918, siempre que tales automóviles no tengan más de nueve asientos y su peso no exceda 3.500 kilogramos;

Considerando que los automóviles cuyo peso exceda de 3.500 kilogramos o tengan más de nueve asientos, que anteriormente se hallaban comprendidos en la tercera categoría, siguen actualmente comprendidos en dicha tercera categoría;

Considerando que los automóviles clasificados en virtud de lo dispuesto por anteriores Reglamentos en la cuarta categoría, deben considerarse hoy como comprendidos en la tercera categoría, la ponencia que suscribe tiene el honor de proponer la adopción del siguiente acuerdo:

Por la Dirección General de Obras Públicas, y con toda urgencia, se ordenará a las Jefaturas de Obras Públicas:

1.º Que por medio de los *Boletines Oficiales* provinciales y de notas oficiosas publicadas en la Prensa, se haga saber a los propietarios de automóviles que más adelante se detallan la obligación ineludible en que se hallarán de presentar en los centros mencionados los permisos de circulación de los automóviles de que sean poseedores, y esto dentro de un plazo que no podrá exceder de tres meses contados desde la fecha de la publicación del correspondiente aviso en el *Boletín Oficial* respectivo.

2.º Que los permisos de circulación que deberán presentarse en las Jefaturas de Obras Públicas serán única y exclusivamente los que autorizan la de los vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento de 16 de Junio último, y que pesando menos de 3.500 o teniendo menos de nueve asientos se hallaban matriculados como vehículos de la tercera categoría y que actualmente deben figurar en la segunda, así como también los que con arreglo a los anteriores Reglamentos se hallaban matriculados como vehículos de la cuarta categoría.

3.º Que presentados tales documentos, las Jefaturas de Obras Públicas estamparán en ellos un cajetín con la inscripción siguiente:

Jefatura de Obras Públicas de ... Habilitado como de la ... categoría. El Ingeniero Jefe. Haciendo figurar en la primera línea el nombre de la provincia respectiva y en la segunda la categoría que, según el vigente Reglamento, corresponda actualmente al vehículo.

4.º Que no será preciso que los propietarios de vehículos presenten los documentos de referencia en las Jefaturas de Obras Públicas de las provincias que hubieren expedido tales documentos, por lo que estas diligencias deberán efectuarse en las Jefaturas en que los titulares presenten los mencionados documentos, para lo cual los centros de referencia darán el mayor número de facilidades en compensación de las molestias que se ocasionen a los titulares.

5.º Que las diligencias en cuestión serán gratuitas y no ocasionarán devengo de derechos ni gastos de ninguna clase, ni cuantía.

Madrid, 18 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.



Dos son los puntos concretos sobre los cuales formula consulta la Junta Provincial de Transportes Mecánicos Rodados de la provincia de Sevilla, y dichos dos puntos son:

*A* Si a las concesiones de servicios públicos con itinerario fijo se estiman aplicables las prescripciones impuestas por el artículo 28 *a)* del Reglamento de circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España.

*B* Si, por consiguiente, en las concesiones del grupo *B* se ha de exigir al concesionario la obligación de disponer, en estado útil, de un vehículo más de los necesarios para su servicio normal.

En opinión de esta ponencia, y visto el texto del apartado *a)* del artículo 28 antes citado, cuyo texto es el siguiente:

«Las Empresas de servicios públicos de transportes con vehículos con motor mecánico dispondrán, cuando menos, de un vehículo en estado de circulación, además de los necesarios normalmente, para prevenir casos de accidente o deterioro de uno de los circulantes.»

No cabe la menor duda de que la prescripción transcrita es categórica y terminantemente aplicable por igual a todas las Empresas de servicios públicos de transportes con vehículos con motor mecánico, sea cual fuere el grupo, clase o categoría administrativa en que se hallen clasicadas tales Empresas.

Así debe de ser, en efecto, para que las Empresas cumplan aquellas obligaciones que dimanen del contrato de transportes, toda vez que tal contrato, y en su relación con el público, es indudable que, sintéticamente, consiste en que la Empresa, mediante el pago que el viajero efectúe de la cantidad previamente fijada por aquélla, se compromete a transportar a éste en un vehículo con motor mecánico a determinado lugar o determinada distancia del punto de partida.

Ahora bien; dada la índole, construcción y funcionamiento de los vehículos con motor mecánico, y teniendo en cuenta el trato a que tales vehículos se hallan generalmente sometidos, es innegable que en cualquier momento o circunstancia pueda suceder que por una avería se halle un vehículo en servicio detenido e imposibilitado para continuar hasta el término de su recorrido, con los consiguientes perjuicios para las personas o cosas transportadas, y como quiera que el contrato natural de transportes, en estos casos, impone a la Empresa la obligación de transportar dentro de los límites prudenciales consiguientes a un funcionamiento normal del medio utilizado, es indudable que la Empresa debe contar con los elementos necesarios para hacer frente a tales contingencias, elementos que, en este caso, deben consistir en la posesión de un vehículo de reserva que, en caso de detención en ruta por avería del carruaje de servicio, pueda recoger a los viajeros y transportarlos hasta destino, ya que la obligación contraída por la Empresa a cambio de la percepción del precio del billete no es la de transportar a los viajeros hasta su destino si el vehículo puede efectuarlo, sino la de efectuar tal servicio dentro de un plazo de tiempo determinado.

Por tales razones, entiende esta ponencia:

*A* Que las concesiones de servicios públicos con itinerario fijo deben cumplir los requisitos fijados por el apartado *a)* del art. 28 del Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 16 de Junio del corriente año.

*B* Que por idénticas razones es aplicable lo dispuesto por el apartado *a)* del mencionado artículo a las concesiones del grupo *B*.

Madrid, 18 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.



Vista la consulta formulada por la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Oviedo solicitando aclaración del texto del art. 40 del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 16 de Junio último, esta ponencia tiene el honor de exponer lo que sigue:

Dispone el citado artículo 40 que el importe de las multas deberán los interesados abonarlo en papel de pagos al Estado. Dispone, además, el repetido artículo que tal abono deberá efectuarse en la Pagaduría de Obras Públicas o en la dependencia de la misma destinada a este objeto, así como también que el importe íntegro de la multa será satisfecho en la forma indicada, esto es, en papel de pagos al Estado.

Ordena, asimismo, la mencionada disposición que la parte que corresponda al Estado percibir en concepto de indemnización por daños causados sea abonada, en metálico, por los interesados.

Claro y terminante es el texto del tan repetido artículo 40, cuya precisión llega hasta prever los casos que pueden presentarse en la realidad.

En efecto: puede darse el caso que resulte preciso imponer la sanción representada por una multa para castigar una infracción reglamentaria que no haya causado daños. Es evidente que, en tal circunstancia, la multa que deba imponer e imponga la Jefatura de Obras Públicas deberá el interesado abonarla íntegra en papel de pagos al Estado, pago que efectuará en la Pagaduría de Obras Públicas o dependencia de ésta destinada a este objeto.

Puede, también, darse el caso de que resulte preciso castigar una infracción reglamentaria que haya ocasionado daños o perjuicios a bienes del Estado. En tal caso, y según disponer el artículo 40, la Jefatura castigará al infractor con una multa y le impondrá, además, la obligación de indemnizar al Estado en la cuantía correspondiente por los daños que el infractor hubiese causado, y, en tal circunstancia, es a todas luces evidente que tal infractor deberá abonar, en la Pagaduría de Obras Públicas o dependencia de ésta destinada al efecto, una cantidad total integrada por dos conceptos o cantidades parciales, a saber: el importe de la multa mas el importe de la indemnización que ha de resarcir al Estado de los daños causados por el infractor, y, en consonancia con lo especificado en el artículo 40, el importe de la primera cantidad parcial se abonará por el interesado entregando a la Pagaduría de Obras Públicas papel de pagos al Estado en la cuantía equivalente a dicha primera cantidad parcial, o sea el importe de la multa, y, simultáneamente, abonará el interesado en efectivo la cuantía o importe de la segunda cantidad parcial.

Respecto a la distribución del importe de las multas, bajo el punto de vista de la entrega del 25 por 100 de aquéllas al denunciante, los que suscriben estiman que, si al redactar el vigente Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico de 16 de Junio último, se hubiera tenido el propósito de que los denunciantes percibieran cantidad alguna, mayor o menor, como participación en las multas impuestas por virtud de sus denuncias, así se hubiera hecho constar en el articulado del citado cuerpo reglamentario, pero como entendían que semejante práctica es viciosa en sí toda vez que viene, en suma, a premiar a unos representantes de la Autoridad por el solo hecho de haber cumplimentado una de las obligaciones que el desempeño de sus respectivos cargos les impone, y sin que exista diferencia entre unas y otras obligaciones para premiar el cumplimiento de unas y no hacerlo respecto al cumplimiento de las otras, máxime cuando no es potestativo para dichos representantes de la Autoridad el eludir el cumplimiento de ninguna de sus obligaciones, y hasta pueden y deben sus superiores exigirles las responsabilidades consiguientes en caso de negligencia o abandono en el desempeño de sus funciones peculiares, es indudable que ningún derecho tienen los denunciantes a percibir el 25 por 100 del importe de las multas de referencia.



Pudiera darse, es cierto, el caso de que el denunciante no sea Agente de la Autoridad y sí un ciudadano que ninguna obligación tiene de formular denuncias; ahora bien, en nada se limita el ejercicio de tal derecho de ciudadanía. Así lo entendieron los ponentes al redactar el vigente Reglamento y así lo estimaron también los dignos compañeros miembros de esta Junta Central de Transportes, si bien creyeron que el ejercicio de un derecho de ciudadanía no debe ser objeto de un premio ya que al ciudadano ejercitante debe, en todo momento y circunstancia, serle ampliamente suficiente la satisfacción que le proporcione el cumplimiento del deber y el ejercicio de su derecho.

Por último, tocante a la percepción por la Beneficencia del 25 por 100 del importe de las multas, entienden los firmantes que no son las Pagadurías de Obras Públicas las que hayan de hacer efectivo dicho 25 por 100, toda vez que aquellas dependencias, y por virtud de lo que por el artículo 40, tan repetido, se dispone, perciben, no el importe de la multa sino la equivalencia de dicho importe, el cual ha sido hecho previamente efectivo al Estado al canjear el efectivo entregado por el interesado contra los pliegos de papel de pagos al Estado, es indudable que es éste el que debe de entregar a la Beneficencia las cantidades que en cada caso correspondan por el 25 por 100 mencionado, y para que dicha Beneficencia pueda reclamar al Estado las sumas correspondientes, las Jefaturas de Obras Públicas deberán, mensualmente, dar cuenta a aquélla del importe de cada una de las multas abonadas por los interesados y reseña de la numeración de los pliegos de papel de pagos utilizado en cada uno de los casos.

Madrid, 18 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

\* \* \*

Ha venido en conocimiento de esta Cámara Oficial que por el Ingeniero encargado del reconocimiento de automóviles y examen de conductores de la provincia de Huelva, e interpretando de una manera caprichosa el vigente Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico de 16 de Junio del corriente año, se pretende obligar a cuantas personas tienen su domicilio en localidad de la mencionada provincia les está prohibido por el Reglamento, matricular los automóviles que adquieran en otra provincia que no sea la de Huelva.

Ocorre, en realidad, que vecinos de pueblos de la mencionada provincia que, ya sea porque la localidad de su domicilio se halle más próxima de la ciudad de Sevilla o de Cádiz, o bien porque en estas capitales sea posible encontrar mayor elección y surtido de automóviles, lo que permite adquirir a los interesados en mejores condiciones lo que desean, o bien porque prefieran comprar los vehículos que necesitan a determinados agentes o representantes establecidos en las capitales mencionadas, o en otras, a lo que tiene un derecho que por nadie y por ningún pretexto puede ser discutido ni mermado, el hecho es que tales compradores adquieren sus automóviles en localidad que no radica en la provincia de Huelva, y una vez los vehículos adquiridos, y con el fin de transportarlos por carretera hasta el lugar de la citada provincia en que tienen su domicilio, matriculan dichos automóviles, cumpliendo así lo por el Reglamento dispuesto, encontrándose desagradablemente sorprendidos al llegar a la provincia de Huelva con que el Ingeniero encargado del reconocimiento pretende prohibir la circulación de todos los automóviles, alegando que la matrícula que obligatoria y reglamentariamente obtuvieron es nula y que deben de solicitar nuevo reconocimiento y nueva matrícula, con un nuevo pago de derechos, en la provincia de Huelva, habiendo llegado el expresado funcionario, según se ha denunciado a esta Cámara Oficial, a cometer la arbitrariedad de recoger el permiso de



circulación expedido en Sevilla a un automóvil adquirido en dicha capital y trasladado por carretera a una localidad de la provincia de Huelva.

El apartado a) del artículo 3.º del vigente Reglamento establece que:

«Ningún vehículo de tracción mecánica, incluso los de propiedad del Estado destinados a sus servicios civiles, podrá ser puesto en circulación, bajo ningún pretexto, sin que previamente haya sido reconocido, autorizada su circulación y sin hallarse provisto de sus correspondientes placas de matrícula.

Para obtener el reconocimiento mencionado, el propietario dirigirá al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia en que tenga su residencia una instancia acompañada de la nota descriptiva del vehículo, redactada con arreglo al modelo que se detalla más adelante.»

Como puede verse, en el texto del Reglamento no se dice que la instancia solicitando el reconocimiento y matrícula deba dirigirse al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia en que el interesado tenga su domicilio, sino que se especifica que lo será a aquél de la provincia en que este último tenga su residencia, habiéndose tenido muy especial cuidado al redactar el Reglamento de no precisar si tal residencia era la habitual o tan sólo es accidental, previsión ésta muy justa, ya que, lícitamente, no puede la Administración mermar ni limitar el derecho de los ciudadanos.

Por lo expuesto, esta Cámara Oficial ruega a la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados tenga a bien acordar que se oficie urgentemente a la Dirección General de Obras Públicas, interesando a ésta que, también con carácter urgente, oficie a la Jefatura de Obras Públicas de Huelva para que aperciba al Ingeniero inspector de automóviles de la expresada provincia para que se abstenga de dificultar lo más mínimo la circulación de automóviles pertenecientes a ciudadanos domiciliados en la provincia de Huelva, y cuyos dueños, usando de un indiscutible derecho, los hubieren matriculado en la provincia que tuvieron por conveniente, al residir en ella fija o accidentalmente, personalmente o representados.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 18 de Noviembre de 1926.—El Secretario general, *Carlos Resines*.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

\* \* \*

Vista la Real orden del Ministerio de Fomento de 25 de Agosto último trasladando la consulta formulada a dicho centro por la Jefatura de Obras Públicas de Palencia, en la que se pide aclaración a lo dispuesto en la regla tercera, en el párrafo primero de la regla quinta y párrafo segundo de la regla octava del mismo artículo 19 del vigente Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España:

Considerando que la regla tercera del artículo 19 dice textualmente:

«Al solicitar dichas licencias acompañarán los interesados dos placas rectangulares de 30 × 20 centímetros, cuyo fondo estará pintado de color bermellón; en ellas deberá pintarse con caracteres blancos el número y letra de matrícula que la Jefatura de Obras Públicas en su caso conceda.

Con la instancia, y acompañado de copia literal, deberá presentar el interesado el recibo de la contribución industrial o del impuesto de utilidades, según el caso, correspondiente al último trimestre que haya satisfecho como tal constructor o vendedor de esta clase de vehículos, no tramitándose petición alguna que no vaya acompañada de dicho documento, el cual, después de cotejado con su copia, será devuelto al interesado. En la



instancia deberá consignar el interesado, además de su nombre y señas de su domicilio, la marca, clase y categoría de los vehículos que desea poner en circulación para pruebas.»

Considerando que el párrafo primero de la regla quinta del artículo 19 dice textualmente:

«En ningún caso podrán las Jefaturas de Obras Públicas conceder a una misma persona o entidad más de seis permisos para ser utilizados simultáneamente, ni prorrogar los permisos concedidos.»

Considerando que el párrafo segundo de la regla octava del citado artículo 19 dice textualmente:

«Al solicitar la renovación entregará en la Jefatura de Obras Públicas las placas que hubiese venido utilizando y presentará otras nuevas para que sean selladas por dicho centro, el que recogerá e inutilizará las empleadas por el titular durante el anterior semestre; y las placas nuevas que para este objeto se presenten para ser selladas deberán llevar pintados, respectivamente, los números correspondientes a los permisos objeto de solicitud de renovación.»

Considerando que la finalidad perseguida por la ponencia que redactó el Reglamento de 16 de Junio último fué la de que tanto los constructores como los vendedores de vehículos de tracción mecánica con establecimiento abierto para la construcción de dichos vehículos puedan en todo momento, no sólo poder proceder a las pruebas de los mismos que requiera la construcción de tales vehículos sino su traslado por carretera desde las fronteras hasta los depósitos de almacenaje o venta, así como los ensayos que estimen convenientes tales constructores o vendedores para regular el funcionamiento de los motores y sus partes integrantes, ya que esta regulación tiene que efectuarse con frecuencia para obtener un funcionamiento adecuado después de trasladados estos vehículos de una localidad a otra, dadas las diferencias de altitud, temperatura, etc., que existen entre las diferentes localidades de la nación;

Considerando, además, que otra de las finalidades perseguidas con la redacción del artículo 19 era la de no poner trabas a la construcción y venta de vehículos con motor mecánico y facilitar la ejecución de las pruebas que todo comprador de un vehículo de esta clase exige del vendedor, pruebas que no pueden ni deben hallarse en manera alguna supeditadas a la obtención de un permiso especial en cada caso y en cada momento, ya que la vida y las necesidades de los ciudadanos no pueden desarrollarse bajo este aspecto, en función de las horas de oficina de los centros administrativos;

Considerando que con tal finalidad se redactó la regla tercera del repetido artículo 19, que dispone primeramente que los constructores o vendedores mencionados en la regla primera presentarán en la Jefatura de Obras Públicas correspondiente las placas rectangulares de las dimensiones y colores especificados en el primer párrafo, añadiendo al final del segundo que, entre otros datos, deberá consignar el interesado solicitante la marca, clase y categoría de los vehículos que desea poner en circulación;

Considerando que la finalidad perseguida con lo por el segundo párrafo de la regla octava fué la de obligar a los constructores y vendedores a cumplir los requisitos previstos por el artículo 19, para impedir el uso de las placas para pruebas a personas o entidades que por haber cesado de ser constructores o vendedores de vehículos con motor mecánico no deban utilizar tal servicio, que el Estado pone a disposición exclusiva de quienes a él tienen justificado derecho, y que se debe prohibir sea ejercitado por aquellos que, por una u otra razón, han dejado de ostentar los méritos con vista a los cuales fué creado el derecho al uso de las placas para pruebas, impidiendo de esta manera el empleo abusivo que de tales placas para pruebas venía realizándose,

La ponencia que suscribe, teniendo en cuenta los casos que en la práctica pueden



presentarse, y que a continuación detalla, indica asimismo la solución reglamentaria que en cada uno corresponde:

1.º Interesado que solicita un juego de dos placas para poner en circulación para pruebas uno o más vehículos de la misma marca y categoría:

La autorización facultará al interesado a poner en circulación para pruebas cualquiera de los vehículos de la categoría por él mencionada, que construya o venda, siempre que durante su funcionamiento en pruebas dicho vehículo lleve colocadas, reglamentariamente, las dos placas que, con el número correspondiente y selladas, haya devuelto la Jefatura cada semestre para ser utilizadas durante el mismo.

2.º Autorización solicitada para poner en circulación para pruebas, simultáneamente, de dos a seis vehículos de la misma marca y categoría:

El interesado habrá entregado previamente a la Jefatura de Obras Públicas correspondiente, y llevando en ella los números que de antemano haya ésta indicado, las placas necesarias que deban ser selladas.

Se expedirán al interesado tantas autorizaciones como haya solicitado, y se le devolverán los juegos de placas, que podrá utilizar indistintamente para poner en circulación para pruebas, simultáneamente, tantos vehículos de la marca y categoría correspondiente reseñados en las autorizaciones respectivas, y ello durante el semestre de validez de éstas.

3.º Autorización solicitada para poner en circulación para pruebas desde uno hasta seis vehículos de la misma marca, pero de distintas categorías:

El interesado solicitará el número de autorizaciones que desee obtener para cada categoría de vehículos, entregando en la Jefatura los juegos de placas, que llevarán pintados los números que previamente hayan sido asignados para el semestre.

Se expedirán las autorizaciones solicitadas, teniendo presente que cada una de ellas deberá mencionar, además del número de matrícula semestral para pruebas que deberá figurar en las dos placas (anterior y posterior) que componen cada juego, la marca y categoría de los vehículos autorizados a circular con ellas.

4.º Autorización solicitada para poner en circulación para pruebas vehículos de distintas marcas, pero de la misma categoría:

Se expedirán las autorizaciones solicitadas, especificando en cada una de ellas, además del número semestral de matrícula para pruebas que debe figurar en el juego de placas correspondiente a cada autorización, la marca y categoría del vehículo.

5.º Autorización solicitada para poner en circulación para pruebas vehículos de distintas marcas y de diferentes categorías:

Se procederá como precedentemente, teniendo en cuenta que cada autorización y su correspondiente juego de placas habrá de utilizarse, precisamente, en un vehículo de la marca y categoría reseñadas en la autorización correspondiente. De lo anteriormente expuesto se deduce que cada juego de dos placas (anterior y posterior) para pruebas podrá utilizarse, durante el semestre de su validez, para poner en circulación para pruebas, indistintamente, cualquier vehículo de la marca y categoría reseñadas en la autorización.

Madrid, 22 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

\* \* \*

Vista la Real orden del Ministerio de Fomento de 23 de Octubre último remitiendo para su estudio a esta Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados la instancia presentada al expresado centro por D. Emilio Biosca García:

Resultando que en la instancia de este señor se describe minuciosamente un sistema



de placa de matrícula por él ideado y patentado, cuyas ventajas detalla, así como el precio a que tales placas podrían ser vendidas por él;

Resultando que el interesado manifiesta asimismo en su instancia que las placas de matrícula que construye y describe reúnen todos los requisitos exigidos sobre este particular por el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 16 de Junio último, en su artículo 15;

Resultando que por las consideraciones que el Sr. Biosca ha estimado oportuno formular en su escrito de referencia, y basándose sobre ellas pretende que se abra un concurso público para que concurren todos los constructores de placas de matrícula que crean puedan ser de utilidad (siempre que los aparatos se hallen patentados en España y las patentes sean propiedad de los constructores), y que una vez cerrado el concurso se adjudique éste al modelo de placa de matrícula que se crea más perfecta, y se declare tal modelo obligatorio y reglamentario.

Trátase, Excmo. Sr., una vez más, de las muchas que desde hace algún tiempo vienen presentándose, de obtener un monopolio que podrá resultar muy interesante y lucrativo para su explotador, pero que en manera alguna puede resultar interesante, beneficioso, ni útil para el ciudadano, que habría de resultar el consumidor del producto patentado y monopolizado.

En efecto; las placas de matrícula que construye el Sr. Biosca presentan determinadas ventajas que se detallan en el cuerpo del escrito, de la misma manera que otros modelos de placas presentan, a su vez, otras ventajas, adoleciendo las unas de determinados defectos y las otras de otros.

Pero estas ventajas de unos u otros modelos de placa de matrícula y sus correspondientes defectos, fueron objeto de muy detenido estudio que realizó, no sólo la ponencia encargada de redactar el Reglamento de 16 de Junio sino también el pleno de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados, y después de ampliamente discutido este particular y de estudiada minuciosamente la legislación extranjera sobre esta materia, se adoptó el texto que figura en el artículo 15 del Reglamento mencionado.

Dicho texto determina cuáles son las condiciones que, bajo los distintos puntos de vista que conviene considerar, deben de reunir las placas reglamentarias de matrícula y su visibilidad. No hay razón, pues, ni fundamento para modificar dichas condiciones y limitar la natural y justa libertad de que en todo momento deben de poder disponer los ciudadanos españoles para adoptar aquellas placas de matrícula que, cumpliendo las prescripciones reglamentarias, sean de uno u otro modelo o sistema, nacional o extranjero, patentado en España o no patentado, sin imponerles la obligación abusiva y a todas luces injusta de adquirirlas de un modelo determinado, modelo que si reúne las condiciones de bondad apetecidas por los consumidores, juntamente con aquellas de orden económico convenientes, serán adoptadas espontáneamente y sin necesidad de concesiones monopolizadoras especiales.

Existen otros fundamentos que imponen a esta ponencia la obligación de proponer a la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados que, de modo categórico, terminante y enérgico, rechace la pretensión formulada por el solicitante Sr. Biosca. En efecto; de accederse a lo por éste solicitado, el Estado español debiera de convocar a un concurso que se dice habría de ser público, pero que, en realidad, no tendría tal carácter, sino que a él únicamente podría concurrir un escaso número de concursantes, toda vez que el solicitante pretende que se establezcan las limitaciones siguientes:

- 1.<sup>a</sup> Sólo podrán concurrir los fabricantes de placas de matrícula existentes en España.
- 2.<sup>a</sup> De éstos, sólo podrán concurrir los que construyan no ya placas de matrícula sino aparatos patentados en España.



3.<sup>a</sup> De estos últimos, y como cribados por un nuevo tamiz, los propietarios de esas patentes.

Por semejante procedimiento, y aun cuando en determinados países extranjeros se construyen actualmente modelos de placas de matrícula tan buenos o mejores que los que pudieran presentarse en semejante concurso, ya que en tales países la industria de la construcción de automóviles y accesorios para los mismos alcanza proporciones insospechadas, al punto de existir fábricas que en una hora de trabajo construyen más automóviles completos que placas de matrícula dice el solicitante que puede construir en veinticuatro horas, resultaría que concedida la exclusiva al concursante y favorecido como se pretende, quedarían los ciudadanos españoles obligados a utilizar las placas construídas por el adjudicatario y a prescindir de aquellos otros medios que, cumpliendo las prescripciones reglamentarias, no fuesen fabricadas por dicho adjudicatario, aun cuando fuesen quizá mejores, quizá más económicas, posiblemente ambas cosas, y, ante todo y sobre todo, imposibilitado para utilizar otros modelos o dispositivos que llenando las condiciones impuestas por el Reglamento puedan superar notoriamente a las del modelo del adjudicatario el día de mañana cuyo alejamiento del actual no es posible predeterminar.

Evidente es que estas consideraciones pesan tanto en el ánimo y en la conciencia de los ponentes, que por ello se ven obligados a proponer a esta Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados, aun cuando ellos, y teniendo en cuenta los optimistas cálculos del solicitante, pueda alejar para siempre de éste la posibilidad de realizar en un año un negocio que cifra en 5.475.000 pesetas, que acuerde sea rechazada la pretensión formulada por el mismo en su instancia dirigida al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros en 1.º de Octubre último. Madrid, 23 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

\* \* \*

Vista la comunicación del Excmo. Sr. Ministro de Fomento, acompañando oficio de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Alicante, en el que ésta consulta sobre la aplicación que deba darse a las cantidades que las Jefaturas de Obras Públicas deben percibir por expedición de permisos para pruebas, sellado de placas y substitución de las placas deterioradas o extraviadas, todo ello previsto en el Reglamento para circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España de 16 de Junio último:

Considerando que las tarifas reseñadas en el artículo 9.º del citado Reglamento son las que deben aplicarse por la prestación de los servicios de reconocimiento de vehículos con motor mecánico, así como de los de examen de conductores y expedición de los permisos respectivos;

Considerando que bien claramente se deduce del texto del mencionado artículo que tales tarifas sólo pueden aplicarse:

1.º Por el reconocimiento de vehículos con motor mecánico y por la expedición de los permisos de circulación de los vehículos respectivos, o sean los que han sido reconocidos.

2.º Por el examen de los conductores y por la expedición de los permisos respectivos, esto es, los que habilitan para conducir vehículos con motor mecánico, visto el resultado del examen verificado en cada caso.

Considerando que la expedición de los permisos especiales para pruebas, previstos por el artículo 19 del vigente Reglamento, debe de efectuarse sin que medie el previo reconocimiento de los vehículos cuya circulación para pruebas debe de autorizarse, esto es, sin la intervención de los Ingenieros inspectores de automóviles determinada por el



artículo 6.º del mismo Reglamento, es indudable que no actuando, por lo que a la expedición de permisos para pruebas, el mencionado personal, y sí exclusivamente el de la Jefatura de Obras Públicas, es evidente que habrán de ser estas Jefaturas las que perciban exclusivamente los derechos determinados por la regla novena del antes citado artículo 19.

Tal es la opinión que esta ponencia tiene el honor de someter a la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

Madrid, 23 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

\* \* \*

Vista la comunicación del Excmo. Sr. Ministro de Fomento acompañando la por el mismo recibida de la Jefatura de Obras Públicas de Almería, en la que ésta última consulta si las denuncias por faltas cometidas contra el vigente Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 16 de Junio último, cometidas dentro del casco de las poblaciones deben tramitarse y resolverse por las Alcaldías, o si por el contrario deben ser las Jefaturas de Obras Públicas las que tramiten y resuelvan las expresadas denuncias;

Visto que en la misma consulta se hace presente que en el anterior Reglamento de 23 de Julio de 1918, y en su artículo 41, se determinaba que las denuncias por infracción a las disposiciones establecidas en el mismo se dirigirían a los Gobernadores civiles, mientras que en el nuevo Reglamento y en su artículo 52 se prevé que a los efectos de imposición de responsabilidades gubernativas por infracción de este Reglamento quedan conferidas a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas de las provincias las facultades que hasta el presente correspondían a los Gobernadores civiles;

Manifiesta también el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería que, a su entender, lo por el citado artículo 52 del vigente Reglamento dispuesto debe interpretarse en el sentido de que en las infracciones contra el citado Reglamento vigente deben entender las Alcaldías correspondientes cuando tales infracciones se hubieran cometido dentro del casco de las poblaciones.

Ahora bien; la ponencia que suscribe tiene que hacer constar en primer lugar que el artículo del Reglamento vigente que debe tenerse en cuenta no es el 52 citado por el señor Ingeniero Jefe antes citado, sino el 38 del vigente Reglamento; y, en segundo lugar, que por el artículo 42, y en su apartado *a*), se dispone que dentro de los quince días, contados a partir de la fecha en que sea puesto en vigor el Reglamento tan repetido, los Ayuntamientos dictarán las oportunas disposiciones municipales en consonancia con lo establecido en el mismo, quedando encomendado a estas Autoridades el exigir su cumplimiento dentro de los cascos de las poblaciones.

No puede ser más claro y terminante el precepto reglamentario y, por tanto, ninguna duda puede haber respecto a la personalidad de las Autoridades municipales para actuar en cuanto se relacione con el hecho de exigir el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Reglamento de 16 de Junio último, actuación que no sólo no es potestativa, sino obligatoria para las citadas Autoridades municipales, que cumpliendo lo por el artículo 42 dispuesto, en su apartado *a*), hubieran dictado las oportunas disposiciones consonantes con las establecidas en el vigente Reglamento.

Ahora bien; ha de darse, seguramente, el caso de que algunos Municipios —probablemente muchos— no hayan cumplido lo dispuesto por el apartado *a*), del artículo 42, y, por tanto, que no hayan dictado las disposiciones que estaban obligados a dictar, y a exigir su observancia.



Es evidente que el Estado no puede permanecer indiferente ante semejante negligencia, y que, en consecuencia, mientras tales Municipios no cumplan con su obligación, debe el Estado de amparar eficazmente a los ciudadanos, siendo él el que por medio de sus Jefaturas de Obras Públicas y demás Autoridades impongan el cumplimiento y sanciones a que se diere lugar del Reglamento de 16 de Junio último, en aquellas localidades cuyos Ayuntamientos no hubiesen acatado lo por el artículo 42, tan repetido, se dispone. Madrid, 23 de Noviembre de 1926.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Central de Transportes Mecánicos Rodados.

**Cuantía de determinadas multas por infracción de las disposiciones reglamentarias**

Vistas las consultas que hace la Jefatura de Obras Públicas de Orense referentes a las multas que corresponde a los infractores del apartado *b)* del artículo 13, o sea la que corresponde cuando un vehículo no vaya directamente manejado por un conductor autorizado; a los del apartado *b)* del artículo 14, o sea cuando se emplean dentro de la población faros o luces que deslumbren por su mucha potencia; a los del apartado *e)* del artículo 15, o sea cuando se empleen placas o inscripciones de distinta forma y colores de los prevenidos; y, finalmente, a los del artículo 16, o sea cuando la velocidad es mayor que la reglamentaria en los diferentes casos que se mencionan en el vigente Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, aprobado por Real decreto de 16 de Junio de 1926:

Visto el citado Reglamento y las disposiciones anteriormente citadas sobre la misma materia;

Resultando que en el tercer apartado del artículo 41 del ya citado Reglamento de 16 de Junio de 1926 se indica la multa que debe sufrir el infractor del apartado *a)* del artículo 13, y como el apartado *b)* del mismo artículo prohíbe la circulación de igual manera que la del apartado *a)*, debe por lo mismo establecerse para el apartado *b)* la misma multa que la que se establece para el *a)*;

Resultando que el artículo 21 *a)* del Reglamento aprobado en 23 de Julio de 1918 tiene establecida la multa por llevarse los faros encendidos al pasar por poblaciones, por lo que se hace referencia al apartado *b)* del artículo 14 del vigente Reglamento;

Resultando que la multa impuesta por infracción del artículo 15, apartado *b)* del Reglamento de 16 de Junio de 1926 viene dada en el artículo 41, apartado 4.º del mismo, puede aplicarse igualmente a las infracciones del mismo artículo, en su apartado *e)*;

Resultando que las faltas de las prescripciones de lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento vigente pueden dar origen a accidentes ocasionados generalmente por no cumplirse las prescripciones del artículo 21, *a)*, del Reglamento de 23 de Julio de 1918, y por lo mismo los infractores del citado artículo 16 pueden ser multados por lo que se dispone en el citado artículo 21, *a)*, del 23 de Julio de 1918;

Considerando lo conveniente que sería dar cumplimiento a lo que se resuelva a las consultas de la mencionada Jefatura de Obras Públicas, en evitación de otras nuevas sobre el mismo asunto,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esta Dirección General, se ha servido disponer:

1.º Que la multa correspondiente a los infractores de lo dispuesto en el apartado *b)*



del artículo 13 del vigente Reglamento sea la misma que la dispuesta en el artículo 41, apartado 3.º, o sea la de 50 pesetas.

2.º Que la multa correspondiente a los infractores del apartado *b)* del artículo 14 sea la correspondiente al artículo 21, *a)*, del Reglamento de 23 de Julio de 1918, o sea de 25 pesetas.

3.º Que la multa correspondiente a los infractores del artículo 15, apartado *b)*, es la que corresponde al apartado 4.º del artículo 41 del vigente Reglamento, o sea 25 pesetas.

4.º Que la multa correspondiente a los infractores de lo dispuesto en el artículo 16 es la que corresponde al artículo 21, *a)*, del Reglamento de 23 de Julio de 1918, o sea la de 25 pesetas.

Lo que de orden del señor Ministro comunico a V. S. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 26 de Agosto de 1926.—El Director general, P. D., *Becerra*.

Señores Ingenieros Jefes de Obras Públicas de todas las provincias.

(*Gaceta de Madrid* de 28 de Agosto de 1926.)

#### **Exportación temporal de automóviles**

Ilmo. Sr.:

Vista la instancia suscrita por el Real Automóvil Club de España, en la que solicita se admitan como válidos en cualquier Aduana española los cuadernos-pases de exportación temporal de automóviles que aquella entidad expide en virtud de la autorización que le fué concedida por Real orden de 20 de Junio de 1910 en su regla 20:

Resultando que la entidad solicitante alega como fundamento de su petición que en la actualidad es grande el movimiento turista automovilista que se dirige a Portugal, y que conviene a los propietarios de coches utilizar aquellos cuadernos, no pudiendo hacerlo porque la concesión dicha está limitada a la frontera francoespañola; y

Considerando atendible la razón propuesta y sin lesión para el Tesoro, toda vez que los pases-cuadernos de que se trata han de presentarse a la Aduana de salida para su refrendo y el abono del Timbre y derechos que procedan, y, por otra parte, con la ampliación solicitada se favorece el movimiento de turistas y, por tanto, la riqueza del país,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por V. I., ha tenido a bien acceder a lo solicitado por el Real Automóvil Club de España y disponer que en todas las Aduanas del Reino, habilitadas en forma, se admitan, previo el cumplimiento de las formalidades determinadas por la regla 20 de la Real orden de 20 de Junio de 1910, los pases-cuadernos de exportación temporal de automóviles que el Real Automóvil Club de España expide en virtud de la autorización contenida en el precepto señalado.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 19 de Octubre de 1926.—*Calvo Sotelo*.

Señor Director general de Aduanas.

(*Gaceta de Madrid* de 25 de Octubre de 1926.)



## La importación de automóviles y los Certificados de origen

Excmo. Sr.:

La práctica seguida por la Cámara de Comercio de España en Londres al expedir certificaciones respecto al origen de las mercancías que no son de producción inglesa, cuyas certificaciones somete al visado consular y con las cuales se viene pretendiendo suplir en nuestras Aduanas los certificados de origen para las mercancías que por no estar sujetas al pago de derechos de Aduanas a su importación en Inglaterra se almacenan en depósitos particulares de comercio, ha dado lugar a numerosos reparos formulados por la Dirección General de Aduanas en sus servicios de revisión, por no ajustarse dicha práctica a los preceptos contenidos en la disposición 10 de nuestro Arancel de Aduanas vigente, produciéndose al comercio los perjuicios inherentes a tan repetidas controversias:

Resultando que según los preceptos de la indicada disposición 10 del Arancel, el certificado de origen ha de ser una declaración oficial hecha ante las Autoridades competentes en el punto de producción, que acredite que la mercancía ha sido producida o fabricada en la misma nación, lo que impide que, sin incurrir en causa de nulidad, se puedan expedir certificados referentes al origen de mercancías que no hayan sido producidas en el país en que se expide el certificado;

Resultando que lo prevenido en los párrafos primero y segundo de la regla 8.<sup>a</sup> de la disposición 10 se refiere solamente a mercancías procedentes de depósitos oficiales de comercio y que, por otra parte, las Cámaras de Comercio no pueden garantizar operaciones realizadas en depósitos particulares de comercio sobre los que no tienen intervención;

Considerando que ante las repetidas controversias que se suscitan es necesario solventar en todos sus aspectos las cuestiones que se derivan de la importación de mercancías procedentes de los depósitos particulares establecidos en Inglaterra o en cualquier otra nación europea, por lo que se precisa una base legal de carácter general que pueda servir de fundamento a la resolución favorable de los reparos ya formulados, dejando subsistentes los aforos practicados en evitación de los trastornos que procediendo de otro modo se producirían al comercio, e impidiendo para lo sucesivo el que continúen repitiéndose los motivos que habían de seguir produciendo los mismos efectos,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección de Aranceles del Consejo de la Economía Nacional, se ha servido disponer:

1.º Que a los efectos de la interpretación de la disposición 10 del Arancel, en los párrafos primero y segundo de su regla 8.<sup>a</sup>, que se refieren a la concesión de beneficios arancelarios a las mercancías de países convenidos que procedan de depósitos oficiales de comercio de cualquier país, o a las que sean originarias de país no europeo y que procedan de depósitos oficiales de comercio establecidos en países convenidos, deberá entenderse por depósitos oficiales de comercio los que pertenezcan a la Administración pública o estén intervenidos por la misma.

2.º Que es improcedente la práctica seguida por algunas de nuestras Cámaras de Comercio en países europeos, al expedir certificados de origen referentes al de mercancías no originarias de aquellos en los que las expresadas Cámaras tienen su actuación y procedentes de depósitos particulares establecidos en las referidas naciones europeas, siendo igualmente improcedentes los certificados de «no manipulación», referentes a mercancías almacenadas en los indicados depósitos particulares sobre los cuales las Cámaras de Comercio españolas no tienen intervención.



3.º Que por la Dirección General de Aduanas, y en evitación de los consiguientes perjuicios al comercio, se solventen, de conformidad con los aforos practicados, los reparos pendientes actualmente y motivados por haberse unido a los documentos de despacho certificados de origen expedidos por las Cámaras de Comercio españolas en naciones europeas, para mercancías de origen no europeo y procedentes de los depósitos particulares establecidos en las mismas.

4.º Que en lo sucesivo, y a partir del plazo de treinta días, contados desde el siguiente al de la publicación de la presente disposición en la *Gaceta de Madrid*, la Dirección General de Aduanas y sus oficinas provinciales no admitan como justificativos del origen extraeuropeo de las mercancías procedentes de los depósitos particulares referidos, los certificados expedidos a tal efecto por las expresadas Cámaras.

(*Gaceta de Madrid* de 6 de Noviembre de 1926.)

### **El seguro de responsabilidad civil y la reforma del Código de Comercio**

Ilmo. Sr.:

El párrafo 2.º, apartado 3.º, del artículo 493 del proyecto de reforma del libro segundo del Código de Comercio vigente aparece redactado de este modo: «*En ningún caso podrá ser materia del seguro la responsabilidad civil principal o subsidiaria derivada de la comisión de un delito o falta.*»

El Real Automóvil Club de España, cuya misión le exige prestar atención preferente a cuantas disposiciones oficiales puedan tener relación con el automovilismo en general, se considera obligado a emitir su informe, llamando la atención de la superioridad sobre las graves consecuencias que la conversión en Ley de este precepto acarrearía.

En los accidentes de automóviles, de los cuales resultan daños a terceros en las personas o en las cosas, la responsabilidad civil principal o subsidiaria deriva ordinariamente del acto punible que el Código Penal califica de delito o falta por imprudencia temeraria o simple. Esa responsabilidad civil que, en definitiva, consiste en la obligación de resarcir a la víctima los daños, e indemnizarla de los perjuicios que haya sufrido en su persona o propiedad, forzosamente ha de tener una solución pecuniaria, porque la indemnización ha de ser satisfecha en metálico, y, por tanto, el seguro de responsabilidad civil tiene como fin primordial e inmediato garantizar la solvencia *de todos* los autores y responsables subsidiarios de esta clase de delitos o faltas. Desde el momento, pues, en que, por imperio de la Ley, quede el seguro suprimido, esa garantía desaparecerá, y en la mayor parte de los casos los damnificados se verán en la imposibilidad de hacer efectivas las indemnizaciones que los Tribunales de Justicia les otorguen, pues se encontrarán en muchas ocasiones con la insolvencia, real o ficticia, de los responsables principales o subsidiarios.

Tan es así, que si se realizara una investigación y estadística de los casos en que las indemnizaciones decretadas por los Tribunales no llegaron a hacerse efectivas, se vería que siempre ha sido por no existir seguro; porque es evidente que existiendo la obligada solvencia de la Compañía aseguradora hubiera permitido el cumplimiento de la sentencia respecto a este extremo.

Precisamente, y en atención a ello, se viene reconociendo universalmente, no ya la conveniencia sino la necesidad de esta clase de seguro, al punto de que muchas naciones tratan de hacerlo, y algunas lo han hecho ya, obligatorio para todo propietario de vehículo con motor mecánico.



En Suiza, para la concesión del permiso de circulación a los automóviles, es requisito indispensable la presentación de una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra un mínimo de garantía de 30.000 francos para los accidentes que den lugar a una reclamación, y de 100.000 francos cuando por este accidente se produzcan varias reclamaciones.

En Dinamarca, para conducir automóviles, es, asimismo, obligatorio este seguro en un límite de 20.000 coronas danesas.

Más aún, en el Reglamento Internacional vigente de carreras y concursos de automóviles, con arreglo al cual han de celebrarse cuantas en todo el mundo se celebran, impone al propietario de todo coche que tome parte en un certamen la obligación de hallarse asegurado contra el antes mencionado riesgo.

Y por si esos ejemplos no bastaran, aún se ofrece, como muestra elocuente de tendencia universal en el sentido indicado, la propuesta formulada por el Comité especial de estudio de la circulación por carretera instituido por la Comisión consultiva y técnica de comunicaciones y tránsito de la Sociedad de las Naciones en 13 de Marzo de 1924, propuesta en la cual dicho Comité estimaba un deber imponer como obligatoria la exigencia de un seguro de responsabilidad civil a cuantos automóviles fueran admitidos a la circulación por las carreteras de los diversos Estados sometidos al convenio, llegando a establecer de un modo concreto en su artículo 5.º, párrafo último, la siguiente:

«Todo país puede poner como condición para la libre circulación que el conductor del automóvil haya contratado o contrate un seguro suficiente para garantizar la indemnización de los daños que pueda causar en su territorio a terceras personas.»

En Inglaterra se tiende igualmente a establecer el mismo régimen que en Suiza, y para ello se han emprendido ya en la Prensa campañas de gran importancia en este sentido.

El Real Automóvil Club de Suecia ha sometido al estudio de la asamblea que ha celebrado el 27 de Octubre del corriente año el organismo oficial denominado *Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus*, la necesidad y urgencia de una ley o disposición consagrada a imponer el seguro obligatorio, tomando para ello como principales bases o fundamentos los argumentos que al principio de este informe quedan expuestos, y si bien no se ha llegado a aprobar la imposición obligatoria del seguro quedando en suspenso la adopción de un acuerdo definitivo, se ha reconocido, unánimemente, la singular ventaja que ofrecería el que todos los automóviles estuvieran asegurados contra los accidentes que pudiesen causar a terceros.

Obedecen, positivamente, esos acuerdos y disposiciones a la finalidad de que quien por efecto de un accidente de automóvil sufra un daño de cualquier género pueda tener siempre la seguridad de que será debidamente indemnizado, porque la posible insolvencia del propietario del vehículo está cubierta por la póliza de seguro.

Y cuando en todas estas naciones europeas y americanas, en que la industria y el uso del automóvil tiene mucha mayor preponderancia que en nuestra patria, la experiencia aconseja la radical medida de hacer imperativo y obligado el seguro de responsabilidad subsidiaria civil, sin distinción, ¿qué razón puede haber para que en España se opte por el contrario sistema de suprimirle, declarándolo ilegal?

¿Es que se teme, acaso, que el seguro aliente, con la esperanza de la impunidad, los desmanes o la imprudencia de los conductores de automóviles? Pues si esa consideración es la que ha inspirado el precepto de que se trata, oportuno será advertir:

1.º Que como la póliza no cubre, ni puede cubrir nunca, el riesgo de la responsabilidad criminal, parece evidente que los rigores de la Ley aplicados en su máxima extensión serían más eficaces, ya que alcanzan al delincuente para imponer el comedimiento y la prudencia, sin dejar ingarantida la efectividad de la indemnización.



2.º Que, en su consecuencia, si el temor a una condena criminal no fuese freno suficiente a los posibles desmanes de un conductor, ilógico será esperar que pueda serlo el temor a una responsabilidad pecuniaria, mucho más cuando esta responsabilidad podría hacerla ilusoria una insolvencia real o fingida.

3.º Que ordinariamente no es el propietario el conductor del vehículo, y si a éste no le atemoriza, por no imponerle prudencia la eficacia de la pena, ¿cómo se ha de esperar que le intranquilece la imposición de una responsabilidad civil que cuando es subsidiaria no ha de alcanzarle a él?

4.º Que por esas mismas razones no está nunca al alcance del propietario (responsable subsidiario) la posibilidad de evitar los desmanes de sus sirvientes, y, por tanto, la supresión del seguro no aminorará el riesgo que se quiere evitar, e impedirá en cambio a ese propietario ponerse a cubierto de las consecuencias de un acto en el que no tuvo la menor intervención ni habría podido evitar.

Esta sola consideración debiera por sí sola bastar para no suprimir el seguro de responsabilidad subsidiaria, toda vez que como esta responsabilidad pesa casi siempre sobre persona distinta del causante del daño, nada tiene que ver con la punibilidad del acto, sino que viene a resultar otra víctima del delito en cuanto se le obliga a indemnizar sus consecuencias.

Pero, además, el propósito del legislador (si fuere el anunciado el que inspiró la redacción de este precepto) tampoco se lograría mediante la prohibición en España del seguro de la responsabilidad civil proveniente de la penal, porque todo propietario de vehículos con motor mecánico, mediano defensor de sus propios intereses, se cubrirá de estos riesgos en lo que a él puedan afectarle, que es la parte económica, en cualquiera Compañía extranjera, con póliza extranjera domiciliada fuera de España; y como esta clase de seguros pueden y suelen contratarse para que la responsabilidad de la Compañía aseguradora tenga efectividad en cualquier país donde el accidente pueda ocurrir, tampoco podrá evitarse el que la inmensa mayoría de los propietarios de los automóviles que circulan en España tenga cubierta esta clase de riesgo fuera del país de su domicilio, aunque ocurran dentro del mismo.

Por esta sencillísima manera quedaría burlado el intento del precepto prohibitivo, pero quedarían, en cambio, vivos todos los demás gravísimos quebrantos que esa prohibición traería aparejada a la economía nacional, pues vendrían a ser los españoles completa y absolutamente tributarios del extranjero para estos casos, con lo que saldrían de España todos los años varios millones de pesetas, que dejarían de recaudarse por primas de seguros de responsabilidad civil, por las Compañías que en nuestro país trabajan este ramo de seguros; y, por tanto, también el Estado y los Municipios dejarían de percibir una cantidad no despreciable por los impuestos establecidos sobre los capitales asegurados y las primas recaudadas.

Es visto, pues, que el proyectado precepto de que tratamos, sobre ser contrario a la tendencia imperante, aconsejada por la universal experiencia, y sobre no evitar la remota eventualidad que tal vez le haya inspirado, vendría a ocasionar grave quebranto a la economía nacional y, sin beneficio para nadie, perjudicaría por igual a las personas que pudieran resultar subsidiariamente responsables de un delito o falta y a los perjudicados por esos mismos delitos.

La Cámara Oficial Real Automóvil Club de España estima que las observaciones precedentes merecen ser consideradas y espera que lo serán cuando llegue el momento de examinar y aprobar el proyecto de reforma del Código de Comercio, para darle eficacia legal. Madrid, Noviembre de 1926.—El Presidente, *Duque de Alba*.



Illmo. Sr. Director General de Justicia, Culto y Asuntos Generales.—Ministerio de Gracia y Justicia.

### **Bélgica (Impuestos)**

Por Real decreto, fecha 14 de Agosto 1926, se ha establecido la siguiente *taxe de séjour* sobre automóviles y motocicletas en Bélgica:

10 francos diarios para un coche automóvil.

4 — — — una motocicleta.

Dicha tasa deberá abonarse cualquiera que sea la nacionalidad del automovilista, y antes de su salida del país.

El día de entrada y el de salida se cuentan cada uno como un día de estancia en Bélgica.

La *taxe de séjour* en los hoteles es de 10 a 20 por 100, pero ésta no se aplica a los extranjeros procedentes de países con moneda depreciada.

### **Aviso importante**

El Reglamento vigente para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, aprobado por Real decreto de 16 de Junio último y puesto en vigor en 1.º de Agosto del año actual, determina en su artículo 2.º, apartado i), lo que sigue:

«i) A partir de la fecha de la publicación de este Reglamento, todos los vehículos con motor mecánico deben llevar colocada en lugar fácilmente accesible una placa en la que figuren, en caracteres que puedan leerse fácilmente, los datos siguientes:

1.º Designación del constructor del bastidor.

2.º Número de fabricación de éste.

3.º Número de fabricación del motor.

Este último deberá también aparecer grabado, troquelado o en relieve en el motor mismo.»

Visto lo que queda transcrito, nuestro R. A. C. E. pone en conocimiento de los señores socios que, a su requerimiento, podrá facilitarles las placas reglamentarias referidas, con los datos de sus coches, por el precio de 2,40 pesetas cada una.

### **Gran Premio de Europa 1926**

#### **Reunion du Tribunal d'Appel**

#### **International**

Le Tribunal d'Appel International a tenu deux séances, les 25 et 26 de Octobre 1926, pour juger l'appel introduit par la Maison Delage contre la décision prise le 18 Juillet 1926 par le Comité de la Course du Grand Prix d'Europe, qui a éliminé deux voitures «Delage» du classement de cette course.

Le Tribunal, après avoir pris connaissance des documents relatifs à l'appel et après avoir entendu les témoins, et M. Delage, a été amené à se prononcer sur les questions suivantes posées par le Président M. le Comte van Rosen:



1.º L'art. 71 du Règlement Général Sportif doit-il être interprété comme autorisant un changement au programme ou au règlement particulier après le commencement de la course, quand il se présente un cas exceptionnel?

2.º Un commissaire sportif peut-il se prévaloir de l'art. 71 pour autoriser un changement de conducteur à titre exceptionnel?

3.º Y avait-il un cas exceptionnel?

Le Tribunal s'est prononcé affirmativement sur ces trois questions, et a annulé la décision prise par le Comité de la Course.

**Impuesto sobre automóviles  
para atender a los gastos del  
Patronato del Circuito Nacio-  
nal de Firms Especiales**

Excmo. Sr.:

Por oficio de V. E. de 16 de Septiembre del corriente año se requiere a esta Cámara Oficial a que informe acerca de los extremos contenidos en el escrito presentado por el R. A. C. de Cataluña, y se solicita de este Real Automóvil Club de España que manifieste su opinión sobre el procedimiento que debería seguirse en materia tributaria de vehículos de tracción mecánica, con vista a que, facilitando el régimen tributario, no resulten perjudicados los derechos del Estado, ni los creados a favor de ese Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales de su dignísima presidencia.

Son, efectivamente, muy atinadas y fundadas las observaciones que el R. A. C. de Cataluña formula en sus escritos de 15 de Abril y de 31 de Julio del presente año, y los puntos de vista y defectos e inconvenientes apuntados en los citados escritos han sido repetidas veces señalados por esta Cámara Oficial, y objeto, además, de reiteradas gestiones encaminadas a obtener la desaparición de aquellos defectos y dificultades y la adopción por parte del Estado de una orientación tributaria con la que ahora coincide el R. A. C. de Cataluña.

Los antecedentes que sobre estos extremos conviene tener presentes son:

Por el artículo 40 de la Ley de 5 de Agosto de 1893 se estableció el impuesto sobre carruajes de lujo, impuesto de acuerdo con lo prescrito por la base 1.ª del artículo 22 de la Ley de 28 de Junio de 1898, y regulándose en la forma determinada por el artículo 46 de la Ley de Presupuestos de 30 de Junio de 1895, fué exigido su pago a los contribuyentes sujetos al impuesto de referencia con arreglo a los preceptos contenidos en el Reglamento para la administración, investigación y cobranza aprobado por Real decreto de 28 de Septiembre de 1899.

Ni este Reglamento, ni las disposiciones anteriormente dictadas sobre la materia y con aquél relacionadas, pudieron prever su aplicación a los vehículos de tracción mecánica, cuya utilización, en la forma e intensidad con que ahora se practica, no pudo ser tenida en cuenta.

Por Real orden de 6 de Agosto de 1900, y considerando que comenzaban a emplearse en España los primeros vehículos de tracción mecánica, fueron éstos incluidos en el régimen tributario creado para los carruajes de lujo, ya que los que en aquella fecha circulaban sólo se destinaban al servicio particular de sus poseedores.

Fué desarrollándose y extendiéndose el empleo de los automóviles de una y otra clase, y siempre trabado por las prescripciones que en materia tributaria le oponía el Reglamento de 28 de Septiembre de 1899, disposiciones que aún subsisten, no obstante la inten-



ción laudable perseguida por recientes mandatos legales que más adelante serán señalados.

Fué el año 1908, y con motivo de la aprobación de la llamada Ley de desgravación de los vinos, cuando el Estado cometió el gravísimo error de conceder a determinados Municipios la percepción del impuesto de carruajes de lujo, concesión que, posteriormente, quedó ratificada al aprobarse la Ley de supresión del impuesto de Consumos y, más recientemente, por el Estatuto Municipal, si bien en ése último, y como anteriormente se indica, el legislador intentó atenuar, hasta cierto punto, el perjuicio tan inútil como grande que se ocasionó y se sigue ocasionando a los propietarios de automóviles afectos al tributo que grava a los carruajes de lujo al entregarlos a un régimen fiscalizador municipal.

La antes citada Ley de supresión del impuesto de Consumos dió lugar a la creación en algunos Municipios españoles del arbitrio de rodaje aplicable a los automóviles, hecho que vino a complicar aún más la situación creada al automovilismo en materia tributaria.

Posteriormente, y por precepto del Estatuto Municipal, en su artículo 433, queda afirmado el derecho de los Ayuntamientos a percibir el arbitrio de rodaje, llamado de circulación, sobre los automóviles, carruajes, caballerías de lujo, velocípedos y motocicletas.

Pero es el caso que en el mismo cuerpo legal y su apartado *t*) del artículo 374, se autoriza a los Municipios a percibir un derecho o tasa «por rodaje o arrastre por vías municipales con cualesquiera clase de vehículos».

Con fecha ulterior, y por virtud de lo dispuesto por el Estatuto Provincial, se autoriza a las Diputaciones Provinciales a percibir un impuesto de rodaje o circulación, claro está que sólo podrá, como es lógico, exigirse de aquellos vehículos automóviles que circulen por las vías públicas exclusivamente dependientes de las mencionadas Corporaciones.

Y, por último, el Real decreto de 26 de Julio del corriente año autoriza al Ministerio de Fomento para establecer una tasa de rodaje sobre todos los vehículos, con arreglo a tarifas que se fijarán.

De lo expuesto, y por lo que a los automóviles se refiere, resulta que sobre estos vehículos pesan o han de pesar los tributos directos siguientes:

- 1.º El impuesto de carruajes de lujo, que perciben los Ayuntamientos.
- 2.º El arbitrio de rodaje-circulación, que también perciben los Municipios.
- 3.º El arbitrio de rodaje, que habrán de percibir las Diputaciones Provinciales.
- 4.º La tasa que habrá de imponer el Ministerio de Fomento.
- 5.º Las tasas que, indebidamente y abusivamente, vienen imponiendo muchos Municipios españoles, amparándose en lo dispuesto por el apartado *t*) del artículo 374 del Estatuto Municipal.

Por lo que respecta a las primeras de las exacciones señaladas, ya el Estatuto Municipal, en su artículo 384, ha intentado atenuar en parte los defectos de que adolece la reglamentación anticuada e inadecuada que regula la administración, investigación y cobranza de este impuesto; pero la imprecisión y falta del necesario detalle que luego ampliará y detallará el correspondiente Reglamento, son las causas de que aún persistan en gran parte los errores que se cometieron al aplicar a los vehículos automóviles las disposiciones de un Reglamento estudiado y previsto para vehículos de índole, características y usos completamente distintos de aquellos con vista a los cuales fué redactado.

La aplicación del tributo señalado en segundo lugar y la pretensión de gran número de Municipios españoles de simultanearlo con las tasas citadas en el quinto lugar, han dado lugar a numerosas y justas reclamaciones formuladas por los contribuyentes interesados, y motivaron las Reales órdenes de 5 de Abril de 1925 y 20 de Febrero del presente año, sin que estas dos disposiciones impidan de un modo eficaz y radical la exacción de derechos o arbitrios de rodaje, circulación o estacionamiento momentáneo o circuns-



tancial que algunos Municipios perciben abusivamente y con evidente perjuicio para el turismo y para quienes con fines utilitarios se sirven de los vehículos automóviles.

Tocante al gravamen tributario señalado en tercer lugar no sólo cabe subrayar lo que muy acertadamente denuncia el Real Automóvil Club de Cataluña, cuando hace resaltar el abuso que las Diputaciones Provinciales pretenden cometer exigiendo el pago del tributo en una sola cuota equivalente a la total anual, aun cuando el automovilista utilice las vías públicas provinciales excepcionalmente o circunstancialmente, sino que pretenden percibir dicha cuota anual íntegra cuando una sola de dichas vías sea utilizada una sola vez en un año, creando una situación que ha de merecer no sólo la repulsa justa y motivada de los perjudicados, sino también la más severa crítica contra las entidades que tales procedimientos de exacción utilicen y contra las Autoridades que tamaño abuso consientan.

Pero es el caso, Excmo. Sr., que las Diputaciones Provinciales, y con arreglo a lo por el Real decreto de 26 de Julio último dispuesto, van a percibir, además, el 35 por 100 libre de gastos de la recaudación que por imposición de la tasa que habrá de imponer el Ministerio de Fomento, de donde resulta que se crea a favor de los mencionados organismos provinciales un régimen de preferencia cuya justificación no se vislumbra, ni tampoco acertamos a comprender, máxime si tenemos en cuenta la situación financiera excepcionalmente favorable creada a las Diputaciones Provinciales por su nuevo Estatuto. Si en justa compensación con los pingües ingresos que han de realizar se les hubiera impuesto determinadas obligaciones reales y eficaces en relación con la conservación de sus carreteras, cabría alguna justificación; pero ni siquiera eso se trasluce en ninguna de las disposiciones dictadas, que tan copiosamente van a dotar las arcas provinciales.

Como puede verse, la multiplicidad de tributos creada sobre la posesión y uso de un mismo objeto imponible no puede ser mayor ni más molesta.

Esa multiplicidad resulta molesta, en primer lugar, por sí misma, es decir, por el hecho de obligar al propietario de un automóvil a perseguir a los Agentes encargados de la cobranza de los tributos y a vencer, además, las dificultades que éstos tengan a bien oponerles.

Es, además, molesta, por lo que se refiere a la modalidad de su exacción y percepción, en cuanto se relaciona con el impuesto de carruajes de lujo y arbitrio de rodaje o circulación, cuya cobranza realizan los Ayuntamientos.

Ello tiene su origen en el grave error, en la equivocación, que puso en evidencia el absoluto desconocimiento de la materia por parte de quienes sobre esto legislaron, cometida al entregar a los Municipios, cuyo radio de acción no puede extenderse más allá de los límites de sus respectivos términos, la exacción de un impuesto sobre unos vehículos cuya principal característica es la movilidad y que en el corto espacio de tiempo de unos minutos salen del término municipal en que puede actuar un Ayuntamiento.

Claro está, nadie lo niega, que hay automóviles cuya utilización se efectúa casi exclusivamente dentro de una ciudad o sin rebasar los límites del término municipal en que sus propietarios residen; pero ese caso, que podrá tener una importancia aparente en la Corte, en Barcelona o en algunas otras capitales de provincia son, precisamente, un caso particular, una de las modalidades que puede tener el empleo de los automóviles, y lo que entregando los tributos de referencia a los Municipios se ha hecho ha sido, precisamente, lo contrario de lo que debió de hacerse si se hubiera seguido una buena orientación económica sobre este particular, es decir, si se hubiese resuelto lo que a la tributación de los automóviles se refiere siguiendo los verdaderos principios que debieron tenerse en cuenta, esto es, resolviendo el problema en su aspecto general y supeditando los casos particulares a la conveniencia general.



Esta fué la orientación que siguió esta Cámara Oficial cuando por intermediación de su Presidente, el Excmo. Sr. Duque de Alba, y con motivo de la discusión de la última Ley de reforma tributaria aprobada por las Cámaras, consiguió que en dicha Ley se aprobaran las bases para la creación de un impuesto único sobre los automóviles.

Dicho tributo único, cuya cuantía sería proporcional a la cilindrada de los motores de los vehículos, lo percibiría el Estado con arreglo a una escala uniforme, y éste indemnizaría a los Ayuntamientos proporcionalmente a los ingresos que, al crearse el impuesto único, perdiesen los Ayuntamientos que percibían ingresos por tributación sobre automóviles.

Tal es la única solución que cabe adoptar y que preciso es que se adopte para que dejemos en España, con el régimen tributario incongruente que sobre esta materia tenemos, de ser una excepción en el mundo. A ella hay que llegar si se quiere que esta tributación proporcione los ingresos que el Estado tiene derecho a percibir, y que los contribuyentes por este concepto participen todos, como es justo y equitativo, a las cargas que el Estado tiene. Con ello desaparecerían las dificultades e inconvenientes que el régimen actual presenta, y que son tantas que su enumeración y crítica justa y razonada harían interminable este informe. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 de Septiembre de 1926.—El Secretario general, *Carlos Resines*.

Excmo. Sr. Presidente del Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales.



El Sr. Presidente del Patronato del Comercio Nacional de Fines Especiales.  
de 1936. El Secretario general, Carlos Resina.

Este informe tiene como objeto exponer el estado de las cosas en el comercio exterior de España, con el fin de proporcionar a V. E. los datos necesarios para la toma de decisiones en materia de comercio exterior. A este fin, se han examinado los datos estadísticos que se han reunido hasta el momento, y se han hecho las oportunas aclaraciones para que los datos sean más comprensibles. En consecuencia, se ha elaborado el presente informe, que se divide en tres partes: la primera, que trata de la situación general del comercio exterior; la segunda, que trata de la situación de los principales productos de exportación; y la tercera, que trata de la situación de los principales productos de importación. Este informe tiene carácter informativo y no debe ser considerado como una recomendación de política comercial.