



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

TELÉFONO S-22 50

ALCALÁ, 69
MADRID

TELEGRAMAS. . } RACE-MADRID
TELEFONEMAS. }

Gran Premio de Europa 1926

La fórmula aprobada por la Association Internationale des Automobile-Clubs Reconus para la carrera de automóviles «Gran Premio de Europa 1926», cuya organización estará a cargo del R. A. C. E. y que se correrá en el Circuito de Lasarte, con la cooperación del R. A. C. G., es la siguiente:

Cilindrada máxima: 1.500 c. c.

Peso mínimo del vehículo: 700 kilogramos.

Carrocería con dos asientos, uno al lado del otro, y con una anchura mínima de 800 milímetros.

Sólo el conductor irá a bordo del coche y no se reemplazará por lastre el peso del mecánico.

La diferencia entre la fórmula arriba expuesta a la que en un principio se aprobó (reunión de 2 de Febrero de 1925) estriba en que primitivamente se adoptó como peso mínimo del vehículo el de 600 kilogramos; pero con el fin de aumentar la seguridad personal del conductor previó la A. I. A. C. R. la conveniencia de reducir las velocidades de marcha que los coches construídos con arreglo a la nueva fórmula pudieran alcanzar, comisionó a los Delegados que estudiasen las condiciones que los vehículos debieran reunir para que la velocidad de marcha no excediese de 200 kilómetros por hora.

A propuesta del Delegado del R. A. C. E., y con el fin de aumentar tanto la solidez como la estabilidad de los vehículos, la A. I. A. C. R. acordó, por unanimidad, aumentar el peso mínimo de aquéllos a 700 kilogramos, no introduciendo variación ninguna en las demás características.

Impuestos sobre automóviles

Los socios del R. A. C. E. domiciliados en Madrid que lo deseen pueden señalar como domicilio suyo a los efectos del pago de dichos impuestos el de este R. A. C. E., el que se ocupará de dar las altas y bajas, así como de efectuar los pagos correspondientes por cuenta de los socios.

Para ello deberán éstos o personas debidamente autorizadas en cada caso, por carta, firmar los correspondientes impresos que servirán de base para la gestión del R. A. C. E.

El reembolso de las cantidades anticipadas por éste deberán efectuarlo los socios con arreglo a lo dispuesto por el Reglamento de Suministros.

Importación de automóviles y Certificados de origen

Ilmo. Sr.:

El Real decreto de 12 de Julio de 1923, en su artículo 1.º, dispone que las Cámaras de Comercio constituídas libremente en Ultramar por los españoles dedicados al comercio y a las profesiones auxiliares, ajustadas a las disposiciones de dicho Real decreto, serán reconocidas con carácter oficial una vez aprobados su creación y Estatutos por el Ministerio de Estado.

El apartado e) del artículo 3.º del expresado Real decreto reconoce como uno de los fines de dichas Cámaras la facultad de «expedir certificados de origen o de tránsito» con sujeción a las normas que se dicten por el Ministerio de Hacienda. Y como dichas normas están contenidas de un modo general en la disposición 10 del vigente Arancel y conviene, por otra parte, que aquella facultad tenga la efectividad debida,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por ese Consejo de la Economía Nacional, ha tenido a bien disponer que se admitan desde luego en las Aduanas los certificados de origen o de tránsito expedidos por las Cámaras Oficiales de Comercio españolas de Ultramar siempre que en su redacción se ajusten exactamente a las reglas contenidas en la disposición 10 del vigente Arancel, incluso el visado consular que aquella disposición determina como requisito indispensable de todo certificado de origen y que será también exigido para los certificados de tránsito que expidan las expresadas Cámaras de Comercio.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos subsiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 18 de Septiembre de 1925.—*El Marqués de Magaz.*

Señores Subsecretarios de Estado, Hacienda, Trabajo, Comercio e Industria, y Vicepresidente Jefe de los Servicios del Consejo de la Economía Nacional.

Servicio de Suministros

Lista complementaria de los surtidores de la Compañía surtidora de gasolina «Uribe», S. A., librados al servicio público

Alcoy (Alicante)	{ Calle de Santa Marta. Calle del Beato Nicolás Factor.
Armillá (Granada)	Plaza de la Constitución (cruce carreteras Motril y Alhama).
Carcagente (Valencia)	Calle de Julián Rivera.
Cartagena (Murcia)	Plaza de Santa Cruz.
Fortuna (Murcia).	Carretera de Fortuna a Pinosa.
Guadix (Granada)	Carretera de la Estación.
Lorca (Murcia)	Carretera Lorca a Águilas (Teatro Guerra).
Medina de Río seco (Valladolid).	Corro del Carmen.
Mérida (Badajoz).	Plaza de la Constitución.
Peñaranda (Salamanca).	{ Carretera de Villacastín a Vigo (C. de Nuestra Señora del Carmen).
Sacedón (Guadalajara).	Plaza Mayor.
Sagunto (Valencia)	Plaza de Blasco Ibáñez.
San Pedro del Pinatar (Murcia)	Calle Mayor (frente al núm. 19).
Segorbe (Castellón).	Calle de Colón.

Valencia.	}	Plaza de San Agustín.
		Torres de Cuarte.
Villapando (Zamora)		Carretera de Madrid a La Coruña.
Villarrobledo (Albacete)		Carretera de Almarchán y Calle San Francisco.
Vinaroz (Castellón)		Calle Dozal, esquina a Rafael García.

ADVERTENCIA: En la actualidad no pueden utilizarse los *carnets* de gasolina para el aprovisionamiento en el aparato surtidor de Logroño, propiedad de D. Fernando Elías.

**Expediente abierto por el
Excmo. Ayuntamiento de Madrid
con motivo del Concurso de
aparatos indicadores de exceso
de velocidad para automóviles,
convocado por el Gobierno Civil
de la provincia de Madrid**

Cumpliendo el mandato recibido de la Comisión 3.^a, el Concejal que suscribe ha examinado el expediente formado con el motivo arriba indicado, Concurso cuyas condiciones fueron fijadas por el Gobierno Civil de esta provincia con fecha 14 de Agosto de 1924, y publicadas en la *Gaceta*, en su número 233, correspondiente al día 20 del citado mes.

No es ésta la primera vez que Autoridades madrileñas han pretendido, con manifiesta equivocada orientación, solucionar el problema que plantea el desarrollo de los modernos vehículos automóviles y el aumento de circulación de los mismos por procedimientos idénticos al ideado por el Sr. Gobernador Civil que ostentaba el cargo en la fecha antes mencionada.

El problema a que antes alude el firmante, que la evolución que se opera en los elementos y modos de transporte de personas y cosas plantea, no es particular y exclusivo de nuestra capital. No; lo que en Madrid sucede ha sucedido y está sucediendo en todas las ciudades del mundo, en mayor o menor escala, según influyen los distintos factores que intervienen, dificultando o facilitando su solución, y las Autoridades de todas las ciudades del mundo, sin excepción, van solucionando ese problema en la forma que las modalidades y circunstancias aconsejan, empleando para resolverlo aquellos elementos de que pueden y deben disponer razonadamente, y como con arreglo a derecho pueden utilizar.

Hay, indudablemente, en el problema mencionado, y por lo que a Madrid respecta, un aspecto peculiar de nuestra ciudad, y dicho aspecto es el siguiente:

La construcción de la Gran Vía ha hecho desaparecer del centro de la Corte un gran número de viviendas de modesto alquiler que se hallaban ocupadas por considerable cantidad de habitantes cuyas ocupaciones y actividades se desenvolvían en la zona central inmediata a dichas viviendas. Fueron destruidas éstas, y en el lugar que ocupaban surgió la Gran Vía, amplia y moderna, orgullo legítimo de nuestra capital.

Pero es el caso que todas aquellas viviendas, en las que se albergaba una parte muy importante de la población madrileña, han sido substituídas por edificios más o menos suntuosos y decorativos que, en gran proporción, se hallan destinados a hoteles, casas de viajeros o pensiones, es decir, ocupados por personas domiciliadas fuera de Madrid y que en esta ciudad se encuentran accidentalmente; la casi totalidad de los restantes edificios se hallan ocupados por oficinas que ocupan locales en los que, a lo sumo, tan sólo habita un guardián o portero.

Los habitantes que ocupaban los edificios demolidos hubieron de alojarse en las vi-

viendas que se han levantado en las zonas que hace poco tiempo podían considerarse como suburbios de nuestra Corte, y que hoy, gracias a la evolución provocada, constituyen zonas del casco de la capital.

Como quiera que esos habitantes, desplazados del centro hacia el exterior de la población, han tenido que seguir desarrollando sus actividades y trabajo en el centro, allá donde antes actuaban, preciso es que concurren a sus despachos, oficinas, almacenes, comercios, Ministerios y Centros oficiales, etc., etc., a las mismas horas en que lo efectuaban antes de su desplazamiento; si quieren concurrir a espectáculos han de venir al centro de la ciudad, en que la mayoría de éstos se hallan emplazados, desde sus viviendas, considerablemente alejadas de éste, y han de regresar a ellas. Eso mismo ha de ocurrirles cuantas veces necesiten hacer compras, ya que los principales y más importantes almacenes y establecimientos de comercio se hallan situados en el centro de la capital, para luego regresar a sus viviendas. En una palabra: para esos vecinos de Madrid la zona en que han de desenvolverse diariamente se ha extendido en proporciones considerables, lo que les obliga a recorrer, forzosa y necesariamente, varias veces al día distancias mucho mayores de las que antes habían de recorrer para atender a los mismos fines.

No tendría mayor importancia y trascendencia el problema si, al crecer esas distancias, hubiese aumentado proporcionalmente el tiempo; pero como éste sigue siendo invariable, como el día sigue teniendo veinticuatro horas y la vida sigue desenvolviéndose con arreglo a la misma división del tiempo que antes de que las dimensiones superficiales de Madrid aumentasen, de ahí que, forzosa, necesaria y fatalmente, los habitantes de Madrid se ven obligados a recorrer mayores distancias durante el mismo espacio de tiempo en que años atrás sólo tenían que recorrer distancias menores. Y los problemas de orden puramente material, mecánico, como éste, sólo pueden resolverse con arreglo a leyes físicas. Hay que recorrer mayores distancias que antes durante un mismo espacio de tiempo; pues bien, que se quiera o que no se quiera preciso es moverse con mayor rapidez que antes.

Podrá objetarse que el desplazamiento de una sola parte del núcleo de la población por sí solo no ha podido ser causa del estado de cosas actual. Considerado aisladamente dicho desplazamiento parecería exagerado cuanto acaba de ser expuesto; pero ¿es que el desplazamiento de una importante masa de habitantes no ha de originar, forzosamente, el movimiento de gran parte del resto de los vecinos? ¿Viven, acaso, éstos aisladamente y sin relación con los demás?

Factor también de grandísima importancia, desde el punto de vista que nos ocupa, y que, por tal razón, preciso es tenerlo en cuenta, es el hecho del súbito y rapidísimo cambio sufrido por los vehículos destinados al transporte de personas y cosas dentro y fuera de la Corte.

Por razones que no es el caso de examinar en este momento, Madrid contaba con un servicio de carruajes vergonzoso: unos carruajes sucios, desvencijados, arrastrados por unas bestias macilentas e incapaces de producir el trabajo necesario en condiciones adecuadas. El transporte de mercancías y materiales realizado por medio de carros arrastrados por bueyes o reatas de mulas con lentitud desesperante.

El público viandante se movía entre tales vehículos sin riesgo o, por lo menos, con peligro muy limitado. Súbitamente, y por feliz acuerdo municipal, desaparecen las trabas que parece ser impedían se pusiesen a disposición del público vehículos automóviles en condiciones asequibles y capaces de recorrer en poco tiempo distancias que los tan cantados «simones» y «manuelas» difícilmente podían cubrir, marchando más al paso que al trote de sus caballerías. Se decreta, afortunadamente, la prohibición de utilizar los carros arrastrados por bueyes y mulas, procedimiento arcaico de transporte que se substituye

por los camiones automóviles. Desaparece el boyero o carretero, cuyo lento vehículo tantas veces vimos ocupando la vía del tranvía inútilmente, y que, al oír las llamadas, volvía la cabeza y, con un gesto de desdén, seguía imperturbable, interrumpiendo la marcha del tranvía, obligando a los viajeros que ocupaban éste a moverse al paso lento de las bestias de aquél, porque creía que tenía un derecho indiscutible a obligar a los demás a someterse a su conveniencia o capricho.

No podía, ciertamente, sin una base de cultura y de mutuo respeto que, por desgracia, y preciso es reconocerlo, faltan aún mucho en el público madrileño, adaptarse éste con la rapidez conveniente al brusco cambio experimentado en los medios de transporte, y de ahí que, no adaptándose aquél a éste, ocurran las desgracias que todos lamentamos.

Forzoso es, sin embargo, reconocer, si se examina el asunto fríamente y sin apasionamiento, que tales desgracias ocurren, en la inmensa mayoría de los casos, en condiciones que no debían ocurrir.

¿En qué población del mundo se ven, como, por vergüenza, vemos aún en Madrid, muchachos colgados de los topes de los tranvías o de la parte posterior de los automóviles?

¿En qué capital o ciudad del mundo se ve el espectáculo que, hasta hace relativamente poco tiempo, se presenciaba de ver las calzadas de las plazas y calles céntricas ocupadas por gentes, marchando, paseando, detenidas y hasta leyendo periódicos?

Ningún peligro puede decirse que hubiera en ello cuando por las calzadas circulaban, casi exclusivamente, vehículos lentos de tracción animal; pero ahora que éstos han desaparecido, reemplazados por los de tracción mecánica, preciso es que las malas costumbres y desorden desaparezcan y que el público se dé cuenta de que las aceras se destinan para el tránsito exclusivo de los viandantes, y las calzadas, también exclusivamente, para el de los vehículos, salvo los parajes destinados al cruce.

El mal de que el público madrileño adolece es el de inadaptación o, más bien, el de rebeldía contra todo aquello que momentáneamente le contraríe individualmente. No cabe duda de que el público madrileño va educándose, pero esta educación, sensible es reconocerlo, no es todo lo rápida que fuera de desear.

No hace aún mucho tiempo se insultaba, sin motivo ninguno, al conductor de un automóvil. Todavía se dan casos en que un peatón que va lentamente por la calzada, sin necesidad ninguna de marchar entre los carruajes, dirige insultos a los ocupantes de un automóvil cuyo paso le ha obligado a detenerse o a desviarse un poco de su camino fuera de la acera. Mañana ese mismo peatón ocupa un automóvil, y es el que insulta a otro que, indebidamente, obliga a detenerse al vehículo que ocupa.

Gran culpa de todo esto tienen las Autoridades locales por no haber sabido, o querido, realizar la labor de cultura que debieron acometer y llevar a cabo en bien de todos.

El año 1921 se celebró en París una Conferencia internacional, convocada por el Gobierno francés, para tratar de la circulación; a ella asistieron veintidós naciones, entre las que se hallaba España, representada—sin méritos bastantes para ello—por el firmante. En dicha Conferencia se tomó, por unanimidad, el acuerdo de incluir entre las disposiciones que en cada país regulan la circulación la siguiente:

«Sin perjuicio de las medidas que deban adoptar los peatones antes de entrar en las calzadas reservadas al tránsito de vehículos en las vías públicas, estarán aquéllos obligados a dejar libre el paso, tanto a dichos vehículos como a las bestias de tiro, carga o silla.»

Todos los Gobiernos de las naciones asistentes a la Conferencia mencionada incluyeron la anterior disposición en sus Reglamentos generales; el Gobierno español lo hizo,

también, por Real decreto de 24 de Noviembre de 1922. Sin embargo, el Ayuntamiento de Madrid no ha dado jamás a conocer al público esta disposición, y no cabe duda de que si la hubiera hecho llegar a conocimiento del público y exigido su cumplimiento hubiera evitado gran número de desgracias, motivadas por ignorar el público cuáles son sus derechos y cuáles son sus deberes.

Es curioso observar que ese peatón madrileño que hoy deja libres las calzadas de las plazas y calles en los momentos en que los guardias le impiden cruzarlas y deambular por ellas, pero que en cuanto esos guardias desaparecen vuelve a ocupar el espacio destinado al tránsito de vehículos, y se molesta porque éstos no le permiten circular como se le antoje por dichas calzadas, ese peatón, que cree que él no tiene que cuidarse de sí mismo, sino que los demás tienen obligación de cuidar de él, y que estima que todos los vehículos marchan demasiado de prisa, es el mismo que vemos marchar por la calle de Alcalá hacia la Plaza de Toros, un día de corrida, cuidando escrupulosamente de no abandonar la acera.

¿Cuántos atropellos se registran en un año cometidos por los carruajes que se dirigen hacia la Plaza de Toros? Y si no hay atropellos no será, ciertamente, porque los vehículos vayan despacio, ni en escaso número, no; lo que ocurre es que vehículos y peatones circulan como deben circular.

Expuesto lo que antecede, y volviendo al objeto del presente dictamen, el que suscribe tiene que hacer constar, ante todo, que el origen del expediente formado en un Concurso abierto por el Gobierno Civil de la provincia de Madrid, en circunstancias en que, indebidamente, y contraviniendo las disposiciones legales vigentes, se ocupaba dicho Centro de regular la circulación de vehículos en el casco de esta Corte, cometido exclusivamente encomendado a las Autoridades municipales, con las que para nada consultó para abrir el Concurso en cuestión. Verdad es que si lo hubiera consultado se le hubiera hecho ver lo improcedente del mismo.

Por medio de tal Concurso pretendía el entonces Gobernador Civil ver si había algún aparato que, colocado en los automóviles, denunciase automáticamente las faltas que éstos cometiesen por exceso de velocidad, suponiendo que por este procedimiento disminuirían o desaparecerían los atropellos de personas, pretensión con la que demostró un gran desconocimiento del problema que pretendía resolver, bajo los distintos aspectos que deben tenerse en cuenta.

Y sienta el firmante la anterior premisa porque supone que la imposición de adquirir y de colocar, que habría de hacerse obligatoria para los dueños de automóviles, un aparato denunciador, no tendría única y exclusivamente por objeto la obtención de ingresos por concepto de multas impuestas sino que parte del supuesto de que la arbitraria imposición proyectada tendría como finalidad el evitar atropellos desgraciados.

Pero es el caso que la causa real e incontestable (y el firmante no cree que debe en este escrito ocuparse de las desgracias causadas en alguna ocasión, muy rara, por haber entrado un automóvil en una acera por efecto de una mala maniobra o por descuido, ya que este género de desgracias no puede evitarse con aparato ninguno, ni con guardias, ni con nada), causa real de que en una calle o paseo un vehículo atropelle a un peatón, se encuentra en el hecho de que el peatón ocupa la calzada, descuidado o sin prestar la debida atención y precaución consiguiente a hallarse en el sitio de la vía pública en que en aquel instante se encuentra.

Esos atropellos ocurren porque el peatón madrileño, en general, no se ha percatado aún de que su deber, cuando ocupa la calzada reservada al tránsito de vehículos, es el de cuidar de sí mismo, no debiendo, en manera alguna, pretender que los demás tengan más cuidado de él que él mismo, como ocurre en todos los órdenes y actos de la vida, en que

cada ciudadano tiene buen cuidado de no confiar en lo que los demás hagan por él en cuidado de su persona y de sus intereses.

Por tanto, si los peatones marchan por las aceras, y cuando han de cruzar una calzada toman las necesarias precauciones, no cruzando cuando no deban cruzar, no ocurrirán desgracias. En las vías de poca o media circulación de vehículos es fácil pasar de una acera a otra sin peligro de ninguna clase si se pone el conveniente cuidado; el madrileño no es más torpe que el peatón de cualquiera otra ciudad. En los parajes frecuentados actúa un servicio de guardias que facilitan convenientemente los cruces de calles sin el menor riesgo.

Otro punto esencialísimo, en relación con el asunto objeto del presente dictamen, es el que se refiere a si es o no lícito, por parte de la Autoridad encargada de velar por el cumplimiento de las disposiciones de Policía Urbana, el imponer a determinados usuarios de la vía pública un aparato denunciador de infracciones contra determinado mandato; aspecto del asunto quizá el más interesante y capital.

Resulta que por la Autoridad gubernativa se convoca a un Concurso que ha de dar lugar a que se presenten unos aparatos denunciadores, y parece lógico que el propósito o la pretensión de dicha Autoridad fuera el obligar a los propietarios de automóviles a adquirir un aparato de modelo determinado, por cuenta de ellos, con el fin de que, con toda comodidad, descanso y economía para la Autoridad, sea el interesado quien se denuncie a sí mismo.

Cuánto más sencillo fuera obligar a cada automovilista a sufragar de su bolsillo particular el sueldo y demás gastos que supone cada guardia o agente, y obligarle a llevarlo permanentemente en el vehículo, sería, indudablemente, considerar, desde el plano en que se colocó el Sr. Gobernador Civil que convocó al Concurso, mucho más eficaz, ya que ese guardia, costeado por el particular dueño de cada automóvil, podría denunciar no sólo las infracciones por exceso de velocidad sino cualquier otra falta contra las disposiciones vigentes.

Tan cómodo procedimiento pudiera extenderse, basándose sobre el mismo fundamento de justicia, a todos los ciudadanos, pues todos, y contra una u otra de las disposiciones, pueden cometer faltas e incurrir en responsabilidades.

Ahora bien; si la solución del cumplimiento de las disposiciones vigentes ha de orientarse en el sentido de la imposición de la adquisición y uso de aparatos denunciadores, el que subscribe se permite indicar la conveniencia de convocar a otros Concursos, como por ejemplo:

Aparatos que, colocados en la parte exterior de los edificios, uno en cada vivienda, indique automáticamente a las Autoridades si alguna persona ha sacudido una alfombra por una ventana o balcón, o puesto a secar alguna prenda.

Aparatos que cada vecino de Madrid deberá adquirir y llevar convenientemente precintado, que denuncie a las Autoridades cada acto ejecutado por el interesado, molesto para los transeuntes, contraviniendo lo dispuesto por el art. 22 de las Ordenanzas.

Aparato que, como el anterior, deberá adquirir cada vecino, y llevar precintado, que denuncie cada falta cometida contra lo dispuesto por el art. 21 de las Ordenanzas.

Y, siguiendo esa orientación equivocada, pudieran convocarse innumerables concursos, tan caprichosos y arbitrarios como el convocado por el Sr. Gobernador Civil que en 14 de Agosto de 1924 desempeñaba el cargo.

Pero, además, hay otros fundamentos que impiden que una Autoridad consciente, tanto de sus derechos como de los que corresponden a sus administrados, y en el caso de que alguno o algunos de los aparatos respondiesen a las condiciones fijadas por el anuncio del Concurso, pueda imponer a éstos la obligación de adquirirlos por cuenta de

ellos con el fin de que sean también ellos los que por sí mismos denuncien las faltas que puedan cometer. Procedimiento harto cómodo sería para las Autoridades el que los ciudadanos fuesen ante sus agentes para denunciarse o llamasen a éstos la atención en el momento en que estuviesen cometiendo una falta o delito.

Qué cómodo y qué práctico resultaría que cada vez que un descuidero se apropiase de una cartera, reloj, etc., se presentase a la Policía para denunciarse.

Pero, aparte de estas consideraciones, que podrán estimarse más o menos humorísticas, pero que dentro del humorismo que puedan encerrar no dejan de mostrar un aspecto muy real del asunto, preciso es tener en cuenta otra modalidad que éste tiene, y que hace que resulte a todas luces irritante e injusta cualquiera disposición por virtud de la cual las Autoridades, basándose sobre el hecho de que algunos automóviles cometen atropellos por marchar a velocidad excesiva, pretendiera imponer a todos estos vehículos la adquisición y uso de los aparatos denunciadores.

¿Con qué derecho, con qué fundamento de justicia va a imponerse a un ciudadano que no ha de faltar a lo que sobre ese punto está ordenado y dispuesto, porque no quiere incurrir en tal falta, la adquisición de un aparato destinado a denunciar una infracción que jamás va a cometer?

¿Qué se diría de la disposición que obligase a todos los ciudadanos españoles a adquirir y llevar encima un aparato destinado a denunciar automáticamente a los que roben en el momento en que cometen el delito?

Esos mismos comentarios podrían hacerse si las Autoridades cometiesen el inculcable atropello de imponer a unos ciudadanos la adquisición de un aparato, como los objeto del Concurso, denunciador de una falta que no han de cometer.

En alguna nación extranjera las Autoridades pretendieron solucionar las dificultades que presenta la locomoción moderna con análogo criterio; pero tan pronto como vieron lo absurdo de semejante solución se apresuraron a abandonarla, y en ninguna capital del mundo se ha adoptado tal procedimiento. Por todo lo expuesto, el firmante tiene el honor de proponer a la Comisión 3.^a lo siguiente:

1.º Que se dé por enterada del Concurso abierto por el Sr. Gobernador Civil, en 14 de Agosto de 1924, de aparatos indicadores de exceso de velocidad para automóviles.

2.º Que tratándose de un asunto que no solamente no fué iniciado por el Excelentísimo Ayuntamiento, sino por su iniciación y ejecución se llevaron a cabo, sin que la Corporación municipal tuviese el menor conocimiento, y, por tanto, sin haber sido oída ni obtenido su aquiescencia o conformidad, las que, desde luego, no hubiera otorgado por entender que aquella iniciación fué equivocada, toda vez que el Municipio entiende que no tiene por qué adoptar soluciones que en otras ciudades se han propuesto, y en todas ellas han sido desechadas por ser contrarias a los más elementales fundamentos del derecho, y, en cambio, sí tiene a su disposición procedimientos adecuados y sancionados por la práctica en las principales ciudades del mundo—como son los guardias de Policía Urbana, montados en motocicletas provistas de contadores de velocidad, cuyo número acaba de aumentar este Municipio actualmente, y que, si las necesidades lo aconsejan, aumentará aún más—, procedimientos que le permiten comprobar las infracciones que los automóviles cometan al marchar con velocidad excesiva o por otros conceptos, procede declarar que no ha lugar a adoptar aparato ninguno de la índole de los mencionados, y, por tanto, que tampoco procede examinar los presentados, ya que la Corporación municipal ni ninguna Autoridad tienen derecho a imponer, con carácter general, la adquisición y uso de aparatos a sus administrados denunciadores de faltas que podrán o no cometer bajo su responsabilidad.

Casas Consistoriales de Madrid a 11 de Agosto de 1925.—C. Resines.

**Reconocimiento sanitario de
los conductores de automóviles
destinados a servicios públicos**

Ilmo. Sr.:

En el expediente incoado para dictaminar los puntos que debe comprender la certificación que, previo reconocimiento facultativo, se ha de dar por los Inspectores provinciales de Sanidad acerca de la aptitud física de los conductores de vehículos con motor mecánico con destino al servicio público, el Real Consejo de Sanidad ha emitido el siguiente dictamen:

«Certificación de aptitud psicofísica de los conductores de vehículos con motor mecánico destinados al servicio público que han de expedir los Inspectores provinciales de Sanidad, en cumplimiento del art. 5.º del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico, aprobado por Real decreto de Fomento de 23 de Julio de 1918. Extremos que ha de comprender:

Edad mínima de dieciocho años y máxima de sesenta y siete (en el primer examen).

Talla mínima, 1,45 metros.

Peso máximo, 60 por 100, en kilogramos, de la cifra respectiva de la talla en centímetros.

No existencia de enfermedades orgánicas del corazón ni de los vasos.

No existencia de epilepsia, psiconeurosis ni de psicosis.

Nada de alcoholismo ni de otras toxicomanías.

Normalidad en la conformación de todo el cuerpo y en la amplitud y gobierno de todos los movimientos de cabeza, tronco, cuello y extremidades.

Fuerza muscular normal, y en especial fuerza de aprehensión en ambas manos que no sea inferior a 50 grados de la escala exterior del dinamómetro.

Sensibilidad articular normal.

Sentido estereognóstico normal.

Campo visual normal en ambos ojos.

Agudeza visual central con ó sin corrección: $V = 1$.

Sentido cromático normal.

No existencia de hemeralopía o ceguera nocturna, ni nictalopía.

No existencia de conjuntivitis crónica de forma grave ni de lagrimeo.

Normalidad en los movimientos de ambos ojos, tanto en su rapidez como en su amplitud, y lo mismo en los movimientos de convergencia que en los de lateralidad.

Agudeza normal de ambos oídos.

El certificado expedido se revisará cada diez años en los menores de cuarenta, y cada cinco años pasando de esa edad, quedando, además, el conductor ya aprobado obligado, bajo su responsabilidad, a presentarse ante el Inspector provincial de Sanidad, quien estimará si procede o no nuevo reconocimiento, siempre que después de haberle otorgado el certificado haya padecido alguna enfermedad o sufrido algún accidente traumático que le hubiese obligado a guardar cama o a necesitar asistencia facultativa por más de dos semanas, y también en el caso de haber padecido alguna enfermedad o sufrido algún accidente traumático, o tener cualquiera otra molestia que le haga temer menoscabo en su aptitud profesional.

Igualmente se someterá a nuevo y anticipado reconocimiento cuando se demuestre que ha sido culpable de un accidente producido por el vehículo por él conducido.

Siempre que sea sorprendido un conductor autorizado en estado de embriaguez con-

duciendo su vehículo, se le retirará su permiso por un mes; si reincide en la falta, por tres, y a la segunda reincidencia, de un modo definitivo.

Las Autoridades gubernativas impondrán las sanciones correspondientes al conductor que no cumpliera con cuanto se deja establecido.»

Y conformándose S. M. el Rey (q. D. g.) con el preinserto dictamen se ha servido resolver como en el mismo se propone.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 3 de Junio de 1925.—El Subsecretario encargado del despacho, *Martínez Anido*.

Señor Director general de Sanidad.

Lo que se hace público para conocimiento general, y en especial de los Inspectores provinciales de Sanidad y Autoridades.

Tabla de impuestos anuales sobre automóviles y „cyclecars“, en Francia

Vigente desde el 1.º de Julio de 1925 (Ley del 13 de Julio de 1925)

	Transporte de personas — Francos	Transporte de mercancías — Francos	Vehículos de servicio público — Francos
5 HP.	225	225	240
6 »	285	285	288
7 »	345	345	336
8 »	405	405	384
9 »	465	465	432
10 »	525	525	480
12 »	669	645	576
14 »	813	765	672
15 »	885	825	720
16 »	957	885	768
18 »	1.101	1.005	864
20 »	1.245	1.125	960
22 »	1.413	1.245	1.056
24 »	1.581	1.365	1.152
26 »	1.749	1.485	1.248
28 »	1.917	1.605	1.344
30 »	2.085	1.725	1.440
32 »	2.277	1.845	1.536
34 »	2.469	1.965	1.632
36 »	2.661	2.085	1.728
40 »	3.045	2.325	1.920
45 »	3.525	2.625	2.160
50 »	4.005	2.925	2.400
55 »	4.485	3.225	2.640
60 »	4.965	3.525	2.880

	Transporte de personas — Francos	Transporte de mercancías — Francos	Vehículos de servicio público — Francos
65 HP.	5.445	3.825	3.120
70 »	5.925	4.125	3.360
80 »	6.885	4.725	3.840
90 »	7.845	5.325	4.320
100 »	8.805	5.925	4.800

N. B.—1.º Las motocicletas con o sin *sidecar* pagarán a razón de 20 francos por HP o fracción de HP.

2.º Estos impuestos se pagarán por trimestres adelantados.

3.º El régimen de los *laissez-passer*, creado por la Ley de 31 de Marzo de 1925, continúa en vigor.

Los automovilistas extranjeros no serán sujetos al pago de los impuestos arriba mencionados hasta principio del trimestre siguiente en el que haya caducado el *laissez-passer* obtenido a su entrada en Francia.

**Comunicación de la
Association Internationale des
Automobile-Clubs Reconnus**

Sr. Secretario General del Real Automóvil Club de España.—Madrid.

Muy señor mío:

El Director General de las Aduanas francesas ha llamado la atención del Automobile Club de France sobre el hecho de que numerosos automovilistas procedentes de países adheridos al Convenio Internacional de 11 de Octubre de 1909 no vienen provistos del Certificado Internacional de circular previsto por dicho Convenio.

Le ruego muy encarecidamente se sirva recomendar a sus miembros, así como a los de los Clubs afiliados a la A. I. A. C. R., se provean del Certificado Internacional de circular y conducir, que es *obligatorio en Francia*, juntamente con los documentos franceses necesarios para circular en automóvil, o sean: recibo de la declaración de puesta en circulación del vehículo (carta gris) y permiso de conducir francés (carta rosa).

Me permito añadir que la comunicación de la Dirección General de las Aduanas francesas se aplica en particular a los automovilistas procedentes de España.

Con este motivo, me es grato reiterarme suyo atento y afectísimo s. s., q. e. s. m., El Secretario General, G. Péron. (Firmado.)

**Seguros de automóviles por
responsabilidad civil**

Ilmo. Sr.:

Visto el dictamen de la Junta Consultiva de Seguros y la propuesta del Negociado correspondiente, a fin de que se dé carácter de generalidad a la prohibición que, por decreto de esa Jefatura Superior, fecha 31 de Marzo próximo pasado, de acuerdo con la propuesta de la Junta consultiva del 28 del propio mes, se impuso a la entidad La Patria Hispana,

al aprobar en lo restante su póliza de responsabilidad civil contra los accidentes causados a terceros por coches automóviles y vehículos similares:

Resultando que dicha prohibición se refiere a que se inserte como condición de la póliza la obligación por parte del asegurado de asegurar en la Compañía todos los vehículos que adquiriera, aunque no sean para reemplazar a los primitivamente asegurados;

Considerando que no hay razón de orden técnico que justifique aquella condición que se propuso y que fué rechazada, y que dicha condición es, en cuanto se aplique, lesiva para los asegurados;

Considerando que sería injusto y falta de equidad que otras entidades utilicen esta fórmula rechazada alegando que en pólizas de aprobación remota se autorizó,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer se dé carácter de generalidad a la prohibición y, como consecuencia de ella, no se autorice para lo sucesivo aquella cláusula ni se permita el uso de la misma en aquellas pólizas en que se consignara y que hayan sido autorizadas anteriormente sin reparo, debiendo las Compañías que tengan autorizada dicha cláusula proponer a la Jefatura Superior de Comercio y Seguros la nueva redacción del articulado de sus pólizas en cuanto proceda.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 2 de Junio de 1925.—El Subsecretario interino encargado del Ministerio, *José Marvá*.

Señor Jefe superior de Comercio y Seguros.

Actuación de las fuerzas de Carabineros en la zona fiscal de Irún

Narciso González Peña, Secretario de causas de la Capitanía General de la Primera Región y de un exhorto dimanante de una causa instruída contra D. Carlos Resines de Gardeazábal por supuestas injurias a las fuerzas del Cuerpo de Carabineros, del que es Juez instructor el Teniente Coronel de Caballería D. Julio Riudavets y Ferreiro:

Certifico: Que en dicho exhorto hay un testimonio que, copiado literalmente, dice: «Dictamen auditoriado (folio 60). Hay un sello en el que se lee: Capitanía General de la Sexta Región.—Auditoría.—Número 3.300.—7 Julio 1925.—Excmo. Sr.: Se han instruído estas actuaciones como consecuencia de un escrito titulado «Actuación de las fuerzas de Carabineros en la zona fiscal de Irún», publicado en el BOLETÍN núm. 4 del Real Automóvil Club de España, firmado por el Secretario General D. Carlos Resines de Gardeazábal (y que es copia de la comunicación dirigida al Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar con fecha 6 de marzo de este año), por si alguna de las frases y conceptos que contiene pudieran ser constitutivos del delito de injurias al Cuerpo de Carabineros.—Ahora bien; examinado dicho escrito con la atención que merece a los efectos penales se observa, desde luego, que contiene expresiones duras y palabras mortificantes, pero no parecen constitutivas de delito, no ya sólo porque no van dirigidas contra el Cuerpo de Carabineros como colectividad sino contra la manera de hacer el servicio en una Aduana, sino, también, y muy principalmente, teniendo en cuenta que no envuelven ninguna injuria ni ofensa, siendo más bien una crítica de cómo se presta el servicio, por si fuera posible modificar su rigor o adoptar otras normas, crítica que es perfectamente lícita en todo español y más aún en una entidad como el Real Automóvil Club, que ha de procurar por todos los medios proporcionar la fácil entrada y circulación de automóviles por toda la Nación.—Es de notar, también, que este escrito no se publicó mas que

en el citado BOLETÍN, que no se vende ni se reparte mas que entre los socios.—Finalmente, el hecho de que tal escrito haya sido contestado por el mismo Directorio, sin hacer ningún llamamiento en el orden judicial ni gubernativo, indica, asimismo, que nada delictivo ha encontrado en él el Jefe del Gobierno, ya que de otro modo, velando siempre por los prestigios del Ejército, en general, y del Instituto de Carabineros, en particular, hubiera tomado las medidas propias del caso en vez de contestar atentamente a las quejas expuestas por dicha corporación.—Por lo expuesto, y no descubriéndose en ninguna de las personas que forman la Junta Directiva del referido Club, que gozan de reconocida fama y gran prestigio, ánimo ni intención de ofender al Cuerpo de Carabineros procede que V. E. decrete el sobreseimiento definitivo de esta causa, con arreglo a lo dispuesto en el número segundo del artículo quinientos treinta y seis del Código de Justicia Militar, que debe volver a su Juez Instructor a los efectos de notificación y curso de testimonio al Consejo Supremo de Guerra y Marina.—También se dará noticia de la resolución que recaiga al Ministerio de la Guerra.—V. E., no obstante, acordará.—Burgos, 18 de Julio de 1925.—Excmo. Sr.—El Auditor General, Valeriano Villanueva.—Rubricado.

Decreto de aprobación (folio 61, vuelto).—Hay un sello en el que se lee: Capitanía General de la Sexta Región.—Estado Mayor.—24.—Burgos, 28 de Julio de 1925.—Conforme: Sobreseio definitivamente esta causa con arreglo a lo dispuesto en el número dos del artículo quinientos treinta y seis del Código de Justicia Militar.—Para notificación y demás fines propuestos en el anterior dictamen vuelvan los autos al Comandante Juez instructor de la Comandancia de Carabineros de San Sebastián, D. Rafael Cabrera.—Vallejo. (Rubricado.)»

Y para que conste, de orden del Sr. Juez instructor, expido el presente testimonio en Madrid a veinticinco de Agosto de mil novecientos veinticinco.—V.º B.º: El Teniente Coronel Juez instructor, *Julio Riudavets*.

Liquidaciones provisionales de los derechos de importación

Señor:

El artículo 106 de las Ordenanzas de Aduanas admite para aquellos despachos de importación que no se acompañen de certificados de origen o sean defectuosos que se afore la mercancía por la primera columna y por la segunda del Arancel. Y dispone que se ingresen los derechos que arroje la liquidación por la segunda columna, y se deposite la diferencia entre ambas liquidaciones hasta tanto se presenten los certificados de origen con toda su validez.

La práctica de estos depósitos en efectivo ha producido reclamaciones del Comercio, a las que ha dado forma oficial la Sección de Aranceles del Consejo de la Economía Nacional en el sentido de solicitar la reforma del mencionado precepto de modo que la obligación del depósito en efectivo pueda sustituirse por una garantía bancaria a satisfacción de la Administración.

Y estimando el Directorio Militar que con esta modificación no ha de haber riesgo para los intereses del Tesoro, y que se beneficiará el Comercio no teniendo que depositar e inmovilizar efectivo, cuando así le convenga en sus operaciones, el Presidente interino de este Directorio, de acuerdo con el mismo, tiene el honor de someter a la firma de V. M. el proyecto de Real decreto siguiente.—Madrid, 16 de Agosto de 1925.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Antonio Magaz y Pers.*

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente interino del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

A partir de la publicación de este Real decreto en la *Gaceta de Madrid* se entenderá reformado el artículo 106 de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas, en el sentido de que a su párrafo tercero se agregará lo siguiente: «Estos depósitos podrán ser suplidos por garantías bancarias, a satisfacción de los Administradores de las Aduanas, siempre que previamente se cumplan los requisitos con que éstos condicionen cada caso.»

Dado en Santander a diecisiete de Agosto de mil novecientos veinticinco.—ALFONSO.—El Presidente interino del Directorio Militar, *Antonio Magaz y Pers.*

**Importación temporal de
automóviles procedentes de
Canarias, Marruecos
y del extranjero**

Ilmo. Sr.:

Vista la instancia suscrita por el Real Automóvil Club de España, en la que expone que, según compromiso contraído en 31 de Julio de 1908, dicha Cámara Oficial se hace responsable y se compromete a pagar a la Dirección General de Aduanas, y al primer requerimiento de ésta, las cantidades que por derechos de importación corresponden por los de los coches pertenecientes a los socios de Clubs automovilistas corresponsales del Real Automóvil Club de España en el extranjero que hubieren entrado en España provistos de trípticos expedidos por los Presidentes y Secretarios respectivos y cuya salida del territorio español no se haya justificado en la forma y plazo estipuladas; que el régimen de trípticos adoptado hoy por todos los países favorece la afluencia de turistas y el desarrollo del comercio e industrias nacionales; que hay un núcleo de automovilistas residentes en países que carecen de Sociedades de aquella clase reconocidas por la Asociación Internacional de Automóviles Clubs, como los súbditos de todas las naciones americanas y los domiciliados en Canarias, Protectorado español en Marruecos y plazas españolas de dicho punto, y, por tanto, no pueden importar en régimen temporal, cómodo y fácil, sus automóviles a la Península; que ello pudiera subsanarse fácilmente, y con el máximo de garantías para el Tesoro, autorizando a la Cámara Oficial solicitante para expedir trípticos bajo su garantía en la misma forma que vienen haciéndolo los Clubs extranjeros; y, por lo expuesto, suplica que se autorice al Real Automóvil Club de España a expedir trípticos para la importación temporal por las Aduanas españolas de los automóviles que sean de propiedad de extranjeros residentes en el extranjero, de españoles que tengan fijada su residencia en el extranjero por tiempo indeterminado (extremo que habrá de justificarse por certificación expedida por el Cónsul de España en el pueblo de su residencia), y de personas domiciliadas y residentes en las Islas Canarias o en posesiones españolas o zonas del Protectorado español en Africa; y

Considerando atendibles las razones expuestas y sin lesión para el Tesoro, toda vez que su interés queda debidamente garantizado en el acta suscrita por el Real Automóvil Club de España en 31 de Julio de 1908, y en la que se obliga a satisfacer los derechos arancelarios de los coches-automóviles cuya exportación no se justifique en el plazo y formas debidas,

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 autorizar a dicha entidad para expedir trípticos valederos para la importación temporal en España de los co-

ches-automóviles propiedad de extranjeros residentes en el extranjero, de españoles que tengan fijada su residencia en el extranjero por tiempo indeterminado (extremo que habrá de justificarse por certificación expedida por el Cónsul de España en el pueblo de su residencia), y de personas domiciliadas y residentes en Canarias, posesiones españolas en Africa y zona del Protectorado español en Marruecos, debiendo observarse siempre las reglas contenidas en la Real orden de 20 de Junio de 1910, circulares de este centro de 16 de Julio de 1924 y demás disposiciones complementarias, y teniendo presente que la garantía prestada por el Real Automóvil Club de España en 31 de Julio de 1908 se hace extensiva a la concesión que por esta disposición se otorga.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a Vuestra Ilustrísima muchos años. Madrid, 28 de mayo de 1925.—El Subsecretario encargado del Ministerio, *Corral*.

Sr. Director general de Aduanas.

Circulación internacional de automóviles en Irlanda

La validez de los acuerdos en vigor hasta la fecha entre el Estado Libre de Irlanda y la Gran Bretaña, referente a los permisos de circular y conducir, en virtud de los cuales los permisos expedidos por uno u otro país eran considerados como válidos en el otro, caducará con fecha 30 de Abril.

A partir del 1.º de Mayo de 1925 serán aplicados los reglamentos para estos permisos, vigentes en el Estado Libre, concernientes a los vehículos que circulen en dicho Estado Libre, y todos los vehículos automóviles que circulen en el Estado Libre por virtud de los permisos expedidos en Gran Bretaña deberán, si continúan circulando, ser autorizados de nuevo a partir del 1.º de Mayo de 1925. Los turistas que posean un Certificado internacional de circular podrán, sin embargo, seguir circulando con sus vehículos por un período de tiempo limitado. Se publicarán otros reglamentos referentes a los turistas.

Sin embargo, los vehículos de tracción mecánica matriculados y autorizados en Irlanda del Norte que sean introducidos en el Estado Libre y permanezcan por un período menor de cuatro meses consecutivos no necesitarán obtener un nuevo permiso en el Estado Libre mientras el permiso expedido por Irlanda del Norte esté en vigor. El mismo privilegio será concedido en Irlanda del Norte a los coches matriculados y autorizados en el Estado Libre.

Los conductores de vehículos automóviles en el Estado Libre deberán proveerse de un permiso de conducir expedido por las Oficinas del Registro del Estado Libre antes de ser autorizados para conducir su vehículo por las carreteras del Estado Libre, aun en el caso de que tenga un permiso en regla expedido por las Autoridades de la Gran Bretaña o de Irlanda del Norte. Los permisos de conducir expedidos por el Estado Libre no serán valederos en Irlanda del Norte ni en Gran Bretaña después de 1.º de Mayo de 1925, y será preciso proveerse de un permiso expedido por Irlanda del Norte o por la Gran Bretaña para conducir en estos países. Los permisos de conducir expedidos por las Autoridades de la Gran Bretaña serán valederos en Irlanda del Norte, y viceversa.

Hojas suplementarias para trípticos

Excmo. Sr.:

Con esta fecha se comunica por este Centro directivo a las Aduanas principales lo que sigue:

«A instancia del Real Automóvil Club de España, y con el fin de evitar los incidentes que a veces se han producido por agotarse las casillas para registrar las entradas y salidas provisionales contenidas al dorso del volante II de los trípticos, y negarse algunas oficinas a añadir una hoja de papel para poder seguir utilizando los trípticos en cuestión, esta Dirección General ha resuelto autorizar el empleo de hojas adicionales de entradas y salidas selladas y firmadas por el Club que emita los trípticos, a semejanza de los que expide el Real Automóvil Club de España para los pases extranjeros, cuyo modelo se remite adjunto.»

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 25 de Junio de 1925.—*Enrique Vico.*

Señor Presidente del Real Automóvil Club de España.