BOLETIN No. 6 ABRIL 1926

REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

ALCALÁ, 69
MADRID

TELÉFONO S-22 50

TELEGRAMAS. . } RACE-MADRID
TELEFONEMAS . }

Gran Premio de Europa 1926

La Comisión deportiva del R. A. C. E. invita a aquellos señores socios que deseen actuar, bien sea en el desempeño de los cargos de Comisarios de ruta o de aquellos otros cometidos que pudieran ser confiados a los señores socios, a que al efecto se inscriban.

Las inscripciones deberán hacerse por carta, y al efectuarlas habrán los señores socios de tener en cuenta que, como quiera que las carreras han de celebrarse forzosamente los días designados 18, 22 y 25 de Julio próximo, sea cual fuere el tiempo que dichos días haga, las inscripciones implicarán para los interesados la obligación inexcusable de aceptar el cargo para el que cada uno resulte designado, y a desempeñarlo totalmente.

Limitación de velocidad en las carreteras de Madrid a Guadarrama y de Las Rozas a El Escorial

Excmo. Sr.:

Son muchas las reclamaciones que ante esta Cámara Oficial se han formulado en vista de lo por el Excmo Sr. Gobernador civil de la provincia de Madrid dispuesto en bando recientemente publicado y en el cual dicha Autoridad ordena que la velocidad máxima de marcha de los automóviles que circulen por las carreteras de Las Rozas a El Escorial y de Madrid a La Coruña, en el tramo comprendido entre esta Corte y el kilómetro 49, no exceda de la de cincuenta kilómetros por hora.

No se le oculta a este R. A. C. E. que el Sr. Gobernador civil, preocupado por los desgraciados accidentes que ocurren en las mencionadas carreteras, y deseando evitarlos, dictó el bando de referencia, pero tampoco puede ocultársele al claro entendimiento de V. E. que las causas de los accidentes de referencia no pueden, en manera alguna, imputarse como, con el mejor deseo, pero impensadamente, se ha hecho de un modo exclusivo, a la velocidad de marcha de los automóviles en los expresados tramos de carreteras, sino que sus causas deben de buscarse en otras circunstancias que concurren en dichas carreteras y en algunos de los conductores de automóviles que las frecuentan.

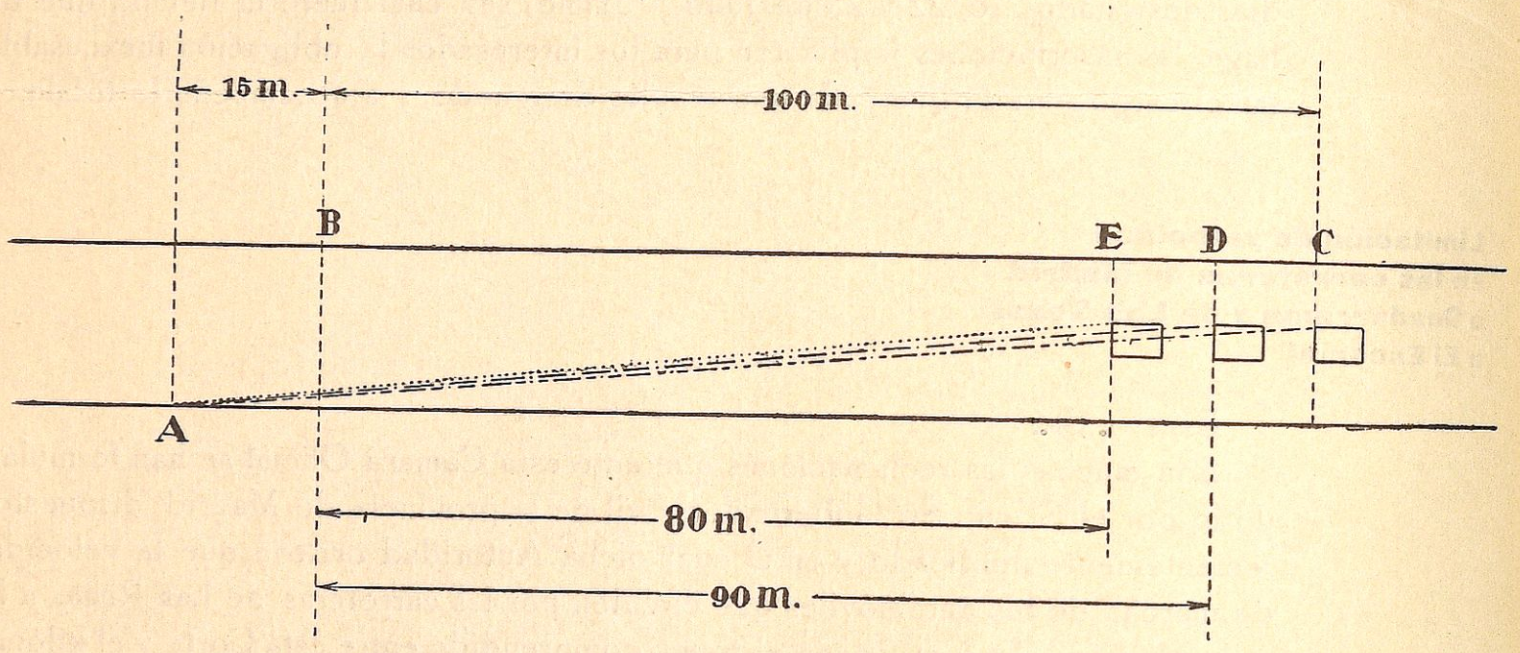
Aparte de esto, la medida adoptada por el Excmo. Sr. Gobernador civil en el bando de referencia no obedece a los principios técnicos que hubiera sido preciso tener en cuen-

ta para dictarla, y decimos esto porque es a todas luces evidente que el límite de velocidad impuesto con carácter general puede resultar excesivo para determinados automóviles y en cambio excesiva e inútilmente reducido para otros coches, cuyas dimensiones, peso y repartición de éste, y por consiguiente su estabilidad y facilidad de mando les permiten marchar a velocidades bastantes mayores que la máxima en cuestión, en condiciones de absoluta garantía, tanto para los ocupantes del vehículo como para los demás vehículos y usuarios que utilicen la vía pública simultáneamente.

Además, y esto es más grave, resulta que el Gobierno Civil de esta provincia vulnera lo por las disposiciones vigentes establecido, interviniendo por medio de otras disposiciones dictadas por su propia iniciativa, y modificando así lo preceptuado por los Reglamentos vigentes que regulan la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España y la policía y conservación de carreteras.

Pero no es esto sólo, Excmo. Sr., sino que como complemento, el Gobierno Civil de esta provincia actúa en una forma que no reúne, bajo ningún concepto, las condiciones de garantía técnica que debiera de ofrecer para que las sanciones que viene imponiendo puedan calificarse de bien fundadas y que no ocurra, como desgraciadamente viene sucediendo en la mayor parte de los casos, en resultados que, empezando por reconocer la buena fe de las Autoridades que intervienen facilitándolos al Sr. Gobernador civil, tenemos que calificar de erróneos y, por tanto, de inadmisibles.

Decimos esto y apelamos al juicio técnico de V. I., porque este R. A. C. E. ha podido apreciar y comprobar que las mediciones en que se han basado muchas de las multas impuestas se han efectuado en las condiciones siguientes:



Colocada una pareja de la Guardia Civil en el punto *A*, distante 15 metros del mojón hectométrico *B*, efectúa las mediaciones de tiempo observando el que los automóviles invierten, a su juicio, en recorrer la distancia *C B* que separa los dos mojones hectométricos consecutivos *C* y *B*, marchando los vehículos en dirección de *C* hacia *B*.

Veamos, pues, qué sucede operando en estas condiciones:

Todo vehículo que recorra la distancia

$$C\,B = 100 \text{ metros},$$

marchando a la velocidad de 50 kilómetros por hora, invertirá un espacio de tiempo de = 7,2 segundos.

Si el observador situado en *A* y por error, que muy fácilmente e involuntariamente puede cometer, comienza a medir el tiempo, no cuando el coche pase por delante de *C* sino cuando esté situado delante de *D*, resultará que dicho observador creerá, de buena fe, que el vehículo ha invertido = 6,48 segundos en recorrer la distancia *C B*, o sea, que el automóvil ha recorrido 100 metros a la velocidad de *55,5* kilómetros por hora, y lo denunciará y el dueño del vehículo será multado por el Sr. Gobernador civil, cuando lo que en realidad ha sucedido es que ha recorrido la distancia

$$D\,B = 90 \text{ metros},$$

invirtiendo 6,48 segundos, marchando a una velocidad de 50 kilómetros por hora, autorizada por el Sr. Gobernador.

Si el observador situado en *A*, y por las causas de error apuntadas, comienza a medir el tiempo en el momento en que el vehículo pase delante del punto *E*, creyendo que entonces comienza a recorrer la distancia *C B*, resultará que estimará que el vehículo ha invertido en recorrer dicha distancia *C B* un espacio de tiempo = 5,76 segundos, o sea, que ha marchado a la velocidad de = 62,5 kilómetros por hora, y por este hecho lo denunciará y será multado el propietario del automóvil, cuando lo que, en realidad, habrá sucedido será que el vehículo ha recorrido la distancia

$$E\,B = 80 \text{ metros}$$

invirtiendo = 5,76 segundos, marchando a una velocidad de = 50 kilómetros por hora.

Hay que tener presente que los errores que acaban de quedar expuestos pueden fácilmente cometerlos (seguramente incurrirán en ellos con una buena fe que este R. A. C. E. es el primero en proclamar) no sólo los individuos de la Guardia Civil a los que, sin preparación técnica y sin elementos de ninguna clase, se ha ordenado que efectúen esas mediciones, sino personas que reúnan tan excepcional competencia como los Cronometradores oficiales de este R. A. C. E., si se les hace operar en las condiciones en que lo efectúa la Guardia Civil.

Y decimos esto por la sencilla razón de que para todo observador situado en el punto *A* el desplazamiento lateral del vehículo—único que dicho observador puede apreciar—, cuando el vehículo pasa de *C* a *D*, apenas llega a 0,5 metros y se ha efectuado marchando a 50 kilómetros por hora en = 0,72 segundos. Por el mismo motivo, el desplazamiento lateral del vehículo cuando éste, marchando a la velocidad de 50 kilómetros por hora, recorre los 20 metros que separan los puntos *C* y *E*, no llegará a un metro y lo efectuará en = 1,44 segundos.

Si a esto añadimos que mediciones de esta índole, que precisarían efectuarse en otras condiciones, pues así lo aconseja la técnica más elemental, se llevan a cabo utilizando los relojes de bolsillo, corrientes y ordinarios, que los individuos de la Guardia Civil tienen para su servicio personal, y que, como todos los relojes de esa clase, constan de aguja horaria y minutera y de una esferita en la que gira la aguja de segundos, aguja cuya longitud aproximada será de unos 10 milímetros y en cuya esferita el desplazamiento de la aguja de segundos, equivalente a uno de éstos, es un arco de circunferencia cuya longitud no alcanza a un milímetro, es indudable que pretender efectuar mediciones de tiempos que han de apreciarse, para proceder debidamente, por centésima de segundo, es pretender algo que resulta sencillamente absurdo.

Y claro está que las sanciones impuestas sobre bases tan deficientes como inadmisibles no reúnen aquellas condiciones que debieran haber reunido para que merezcan el recíproco respeto que en todo momento debe existir, o sea, el respeto del ciudadano multado hacia la Autoridad que, con todas las garantías necesarias para obrar en justicia

ha impuesto la sanción; el respeto de la Autoridad hacia el ciudadano al no imponer a éste una sanción que le ocasione un perjuicio, sin que antes de castigarlo haya procedido en condiciones tales que la sanción impuesta no resulte injusta.

Por todo lo expuesto, esta Cámara Oficial estima que debe V. E. recordar a la expresada Autoridad el respeto a las disposiciones vigentes y aconsejarle su actuación dentro de los límites por ellas marcados, pues así procede.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 8 de abril de 1926.—El Secretario general, *C. Resines.*

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Vista la instancia que en 8 del corriente ha elevado usted al Ministerio de Fomento en representación de esa Cámara Oficial con motivo de las multas señaladas por el señor Gobernador civil de la provincia a los automóviles que circulen a velocidad mayor de 50 kilómetros por las carreteras de Las Rozas a El Escorial y de Madrid a La Coruña, en el tramo comprendido entre esta Corte y el kilómetro 49, esta Dirección General estima oportuno invitar a esa Cámara Oficial a proponer un procedimiento de comprobación de velocidades de automóviles que evite dudas en su aplicación.

Dios guarde a usted muchos años. Madrid, 14 de Abril de 1926.—El Director general, *Gelabert.*

Sr. Secretario general del Real Automóvil Club de España.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.:

Correspondiendo con el mayor agrado esta Cámara Oficial al atento requerimiento de V. E. por el que interesa de este R. A. C. E. informe acerca de la forma en que deba organizarse un servicio de comprobación de la velocidad de marcha con que los automóviles circulen en el tramo comprendido entre los kilómetros 3 al 49 de la carretera de La Coruña, y en la de Las Rozas a la estación férrea de El Escorial, con el fin de que, efectuada tal comprobación, pueda imponerse un castigo a aquellos conductores de automóviles que imprimen a éstos una velocidad de marcha en las mencionadas vías públicas que exceda de la máxima de 50 kilómetros por hora autorizada, restricción que por el Ministerio de Fomento se establece excepcionalmente, entiende este R. A. C. E. que las bases con arreglo a las cuales debe organizarse el servicio de comprobación son las siguientes:

Primera. La comprobación de las velocidades de marcha de los automóviles en los expresados tramos de carreteras deberá, preferentemente, llevarse a cabo por medio de motocicletas dotadas de aparatos indicadores de velocidad, utilizadas por Agentes de la Autoridad.

Para que la utilización de este procedimiento reúna las necesarias garantías, tanto para las Autoridades como para el público, deberá dicha utilización ajustarse a las siguientes reglas:

a) Los aparatos indicadores de velocidad serán comprobados y precintados por la Jefatura de Industria de la provincia de Madrid.

b) Esta Jefatura procederá a comprobar el funcionamiento de los expresados indicadores de velocidad cada quince días.

c) Asimismo se someterán a nueva comprobación y precintado, que llevará a cabo el expresado centro y antes de ser utilizados, cuantas veces los referidos aparatos hayan

sido objeto de reparación con motivo de avería o de funcionamiento defectuoso.

d) Teniendo en cuenta los errores con que funcionan tanto los expresados aparatos indicadores como los análogos que generalmente van montados en los automóviles, los Agentes de la Autoridad encargados de efectuar las comprobaciones de referencia no denunciarán a vehículo alguno cuando la velocidad de marcha que el aparato montado en la motocicleta que utilicen señale no exceda de la de *cincuenta y cinco kilómetros por hora.*

e) Para efectuar las comprobaciones, los Agentes se situarán detrás de los automóviles cuya velocidad de marcha desearan comprobar, y seguirán a éstos, conservando una distancia constante, durante un recorrido que no será inferior a 200 metros.

f) En todos los casos en que los Agentes comprueben una infracción porque la velocidad de marcha excediese de la de cincuenta y cinco kilómetros por hora indicada por su aparato, deberán alcanzar el automóvil y ordenarán al conductor del mismo que detenga la marcha de éste.

g) Detenido el automóvil, el Agente notificará al conductor que será denunciado y, al mismo tiempo, anotará, previas las comprobaciones oportunas, los datos que se mencionan en el apartado *k)* de la base 5.ª que más adelante se detallan.

Segunda. En el caso de que por el Ministerio de Fomento se desee utilizar además del procedimiento de comprobación indicado en la base primera otro sistema, éste podrá ser el reseñado en las reglas siguientes:

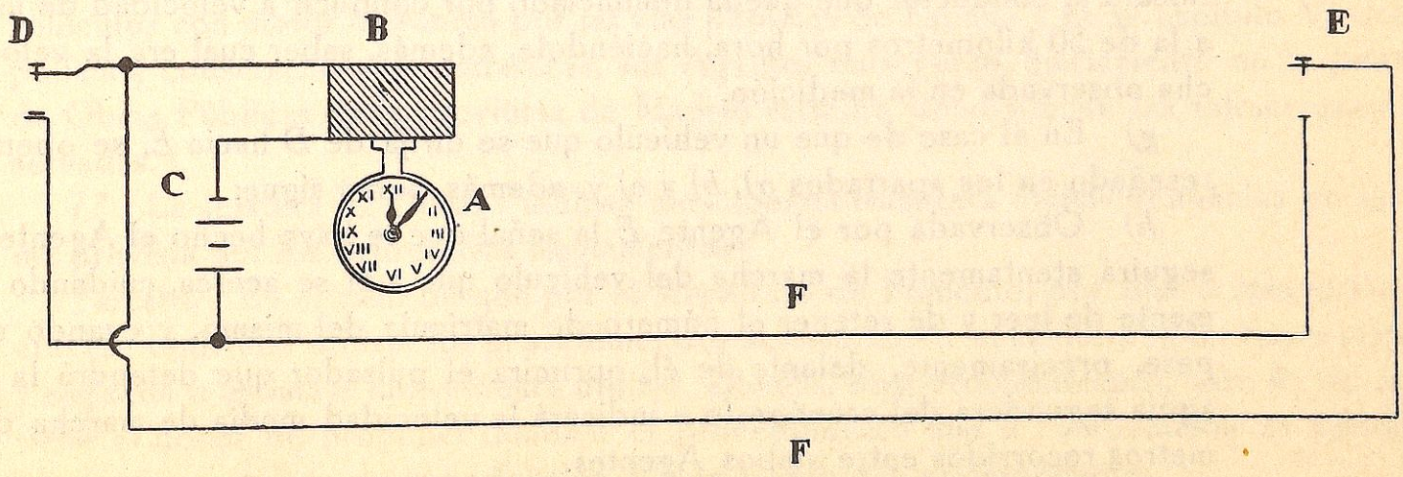
1.ª La determinación de las velocidades de marcha se llevará a cabo mediante la medición del espacio de tiempo que los vehículos inviertan en recorrer un trozo de carretera de 200 metros.

2.ª La medición de los tiempos se llevará a cabo con un cronógrafo dotado de aguja segundera con mando independiente, que permita medir fracciones de un quinto de segundo, actuando sobre ella por medio de un botón pulsador; al ejercer la primera presión sobre dicho pulsador, la aguja deberá ponerse en marcha; cuando se ejerza la segunda presión, la expresada aguja deberá detenerse; cuando se oprima nuevamente el pulsador, la aguja deberá volver a su posición inicial en el cero de la escala.

3.ª La medición de tiempo se llevará a cabo interviniendo en ella dos Agentes de la Autoridad a los que previamente se habrá instruído en el montaje y funcionamiento de la instalación.

Tanto para esta instrucción como para la correspondiente al procedimiento que se indica en tercer lugar, este R. A. C. E. tendrá muy especial agrado en llevar a cabo la enseñanza necesaria a los Agentes de la Autoridad que hayan de actuar.

4.ª El montaje y elementos constitutivos de la instalación serán los siguientes,



integrados por los aparatos y accesorios que siguen:

A Cronógrafo a que se refiere la regla 1.ª

B *Relé* que manda el botón que pone en marcha o detiene la aguja del cronógrafo.

C Pila seca.

D Pulsador que cierra el circuito que hace funcionar al *relé*.

E Pulsador que, situado a 200 metros del precedente, hace funcionar, lo mismo que el otro, al *relé*.

F Cable de cobre, aislado y flexible, bifilar, que une eléctricamente los pulsadores *D* y *E* con la pila y con el *relé*.

5.ª Una vez hecho el montaje de la instalación (éste es muy sencillo, pues el cronógrafo, el *relé*, las pilas y el pulsador *D* van en un mismo estuche), y teniendo en cuenta que la distancia que separará el pulsador *D* del pulsador *E* será de 200 metros, el modo de operar de los Agentes será el descrito a continuación:

a) Caso de un vehículo que se dirige de *E* hacia *D:* En el momento en que el vehículo pase delante del Agente situado en *E*, y dicho Agente haya estimado a simple vista que aquel vehículo marchaba con velocidad superior a la de 50 kilómetros hora, oprimirá el pulsador; al ejercer esta presión se pondrá en movimiento la aguja de segundos del cronógrafo situado en *D*.

b) Tan pronto como haya cerrado el circuito, soltará el pulsador y hará una señal al Agente situado en *D*.

c) Para hacer esta señal empleará un pañuelo blanco, o bandera blanca, o un disco de cartón blanco sujeto al extremo de un bastón o vara.

d) Vista la señal por el Agente situado en *D*, éste esperará atento el paso del vehículo delante de él, cuidando muy especialmente de leer y de retener el número de matrícula que lleve el vehículo en su parte delantera. En el momento preciso en que el vehículo, por haber recorrido los 200 metros que separan al Agente situado en *D* del situado en *E*, oprimirá el botón del pulsador; mediante esta segunda presión, se detendrá la aguja segundera en una posición, y delante de ella podrá leerse la velocidad media de marcha correspondiente al espacio de tiempo durante el cual ha estado en movimiento la expresada aguja.

e) Si la velocidad de marcha medida excediese en más de 10 por 100 (preciso es, para obrar en justicia, admitir este margen de error y de tolerancia para compensar los defectos de funcionamiento que pudieran existir en los indicadores de velocidad de los vehículos, errores de los observadores, etc.), o sea, si la velocidad de marcha que el cronógrafo señale en el punto en que la aguja se haya detenido excede de la de 55 kilómetros hora, el Agente sonará un silbato fuerte repetidas veces, a cuya señal, y según instrucciones que se harán públicas, deberá detenerse el vehículo.

f) Detenido éste, deberá acercarse al punto en que se halle el Agente *D*, el que notificará al conductor que queda denunciado por conducir a velocidad de marcha superior a la de 50 kilómetros por hora, haciéndole, además, saber cuál era la velocidad de marcha observada en la medición.

g) En el caso de que un vehículo que se dirija de *D* hacia *E*, se opera como queda reseñado en los apartados *a)*, *b)* y *c)* y, además, como sigue:

h) Observada por el Agente *E* la señal que le haya hecho el Agente situado en *D*, seguirá atentamente la marcha del vehículo que a él se acerca, cuidando muy especialmente de leer y de retener el número de matrícula del mismo, y cuando dicho vehículo pase, precisamente, delante de él, oprimirá el pulsador que detendrá la marcha de la aguja segundera del cronógrafo e indicará la velocidad media de marcha durante los 200 metros recorridos entre ambos Agentes.

i) Todo el tiempo que se halle en marcha la aguja segundera del cronógrafo deberá observarla el agente *D* para ver en qué momento se detiene dicha aguja a causa del

mando sobre ella ejercido por el agente *E*, y en el momento en que la aguja se detenga leerá la velocidad de marcha que indique. Si dicha velocidad excediese de la de 55 kilómetros por hora, hará inmediatamente la señal correspondiente, por medio del pañuelo, bandera o disco blanco al agente *E* (para lo cual, deberá hallarse preparado), y tan pronto como el agente *E* aperciba la señal que le haga el agente *D* sonará el silbato en la forma anteriormente indicada para que se detenga el vehículo. Éste deberá retroceder hasta el lugar en que se halle el Agente *D*, el que notificará al conductor que queda denunciado por conducir a velocidad que excedía de la de 50 kilómetros por hora, habiendo alcanzado la de... kilómetros por hora en los 200 metros medidos.

j) En el caso de que el vehículo cuya detención se ordene por medio de los toques repetidos de silbato, no se detuviera, bien sea porque su conductor no haya oído las señales o porque no haya querido detenerse, los Agentes no insistirán en sus señales.

k) Toda infracción comprobada por los Agentes bajo el punto de vista de la marcha de los vehículos a velocidad superior a la 55 kilómetros por hora en el recorrido de los 200 metros comprendidos entre ambos Agentes, señalada por el cronógrafo, será anotada en un cuaderno que al efecto llevarán dichos Agentes. Éstos utilizarán para cada anotación una hoja distinta, numerada, y en dicha hoja harán constar los particulares siguientes:

I. Carretera en que haya sido comprobada la infracción.
II. Kilómetros y hectómetro de la misma en que haya operado la medición.
III. Hora y minutos en que pasó el vehículo.
IV. Dirección del mismo (tachando la mención que resulte inútil): «Hacia Madrid.» «De Madrid.»
V. Número de matrícula del vehículo.
VI. Nombre, apellidos y señas del propietario del vehículo.
VII. Nombre apellidos y señas del domicilio del conductor del mismo.
VIII. Número del permiso de circulación del vehículo y provincia que lo hubiera expedido.
IX. Número del certificado de aptitud del conductor y provincia que lo hubiera expedido. (Los Agentes cuidarán de comprobar si el conductor es la misma persona cuya fotografía aparece en el certificado de aptitud, y en el caso de que creyesen que se trata de persona distinta exigirán la presentación de la cédula personal, cartas u otros documentos que permitan conocer su personalidad.)
X. Mención de si al conductor le fué notificada la denuncia, y, en caso negativo, la causa de ello.

6.ª De acuerdo con lo dispuesto en el capítulo VII del Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España y en el capítulo VI del de policía y conservación de carreteras, los Agentes entregarán diariamente en la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Madrid relación detallada de las infracciones observadas.

7.ª La Jefatura de Obras Públicas mencionada tramitará dichas denuncias en la forma prevista por los expresados Reglamentos

Tercera. En el caso de que por el Ministerio de Fomento, por una u otra razón, no creyese oportuno utilizar los procedimientos anteriormente señalados en las bases primera y segunda o estimase conveniente utilizar, además, otro procedimiento, este R. A. C. E. tiene el honor de proponer también el procedimiento que a continuación se reseña, si bien estima adolece de imperfección más señalada que el precedente:

1.° Se colocarán los Agentes en los puntos *E* y *D*, distantes entre ellos 200 metros.
2.° Cada uno de los Agentes se hallará provisto de un cronógrafo igual al reseñado

en el apartado 2.° de la base segunda y dotado de la escala de velocidades de marcha correspondientes a los tiempos inscriptos en la esfera o escala de segundos, debiendo dichas velocidades, en el caso mencionado, estar calculadas para una distancia de 200 metros.

3.° Cuando un vehículo cuya marcha, a simple vista, parezca a uno de los Agentes superior a la de 50 kilómetros por hora, lo observará, cuidando de ver y retener el número de la matrícula del vehículo, y cuando éste se halle precisamente delante de él, oprimirá el pulsador o botón que manda la aguja de segundos, para que ésta se ponga en marcha.

4.° Al mismo tiempo que oprima el botón hará la señal, por medio del pañuelo, bandera o disco, al otro Agente; éste observará la llegada del vehículo, cuidando espepecialmente de leer su número de matrícula, y en el momento preciso en que el carruaje pase delante de él hará una señal, a su vez, con el pañuelo, bandera o disco.

En el momento en que el otro Agente vea la señal, oprimirá el botón de mando de la aguja segundera para que ésta se detenga, y leerá la velocidad de marcha que indique. Si dicha velocidad excede de la de 55 kilómetros por hora, hará nueva señal al otro Agente.

5.° En cuanto éste vea dicha señal, sonará el silbato repetidas veces, en la forma anteriormente reseñada, para que el conductor detenga la marcha del carruaje.

6.° Se procederá en la forma prevista en los apartados *i)*, *j)* y *k)* de la base segunda.

* * *

Al terminar este dictamen entiende esta Cámara Oficial, antes de que se exija el cumplimiento de la disposición que ordene que los vehículos no circulen a velocidad superior a la de 50 kilómetros hora en los tramos de carreteras mencionados, deben colocarse en éstas bastantes carteles anunciadores indicándolo convenientemente para que nadie pueda alegar ignorancia, y, al mismo tiempo, para no exigir el cumplimiento de esta disposición a quienes, por venir del extranjero o de otras provincias, pudieran desconocerla.

Los tres procedimientos indicados reúnen aquellas condiciones de perfecta movilidad y de facilidad de trasladarse de un paraje a otro de las carreteras mencionadas, convenientes y necesarias para que, mediante esos traslados, pueda inspeccionarse el cumplimiento de la disposición en todo el recorrido comprendido dentro de la limitación excepcional de velocidad acordada por V. E.

Y, finalmente, este R. A. C. E. entiende que es su deber manifestar a V. E. que, constándole, como le consta, por haberlo visto varios de sus miembros, la forma inadmisible, por lo absurdo del procedimiento empleado, en que se han efectuado las mediciones de tiempos, utilizando relojes ordinarios desde que por el Gobierno Civil se procedió a dictar disposiciones sobre este particular, y teniendo en cuenta que no reuniendo las mediciones efectuadas con dichos relojes ninguna de las más elementales garantías que debieran reunir para que las denuncias formuladas y las sanciones con motivo de estas últimas impuestas no fueran injustas (dejando, desde luego, a salvo, porque así procede y así lo reconoce este R. A. C. E., la absoluta buena fe con que actuó la Guardia Civil, a la que le fueron encomendados cometidos cuya ejecución ni se hallaba preparada ni se la dotó tampoco de los elementos necesarios), procede y no duda este R. A. C. E. de que conocedor el Sr. Gobernador civil de la forma en que se actuó, y, por tanto, del vicio grave de origen que tuvieron las sanciones por él impuestas, ya que ni el Sr. Gobernador civil ni los Guardias civiles que intervinieron, ni nadie puede afirmar en conciencia que las mediciones realizadas reunían las condiciones técnicas más elementales que debieron de reunir para ser justas, condonar dichas multas, pues así procede en justicia.

Madrid, 14 de abril de 1926.—El Secretario general, *C. Resines.*

Recurso de alzada interpuesto por el socio del R. A. C. E. don Luis Nueda

Habiendo dado el socio de este R. A. C. E., D. Luis Nueda, conocimiento a la Junta directiva de este *Club* de los términos en que había formulado recurso de alzada con motivo de la multa que le fué impuesta por el señor Gobernador civil de la provincia de Madrid, por la pretendida infracción contra lo dispuesto en el bando dictado por la mencionada Autoridad, la Junta directiva, estimando muy acertadamente fundamentado dicho escrito, acordó darlo a conocer a los señores socios por si, en caso necesario, éstos juzgasen oportuno adoptarlo como modelo.

Asimismo entiende la Junta que los interesados, como también lo ha realizado el señor Nueda, deben presentar escrito al señor Ministro de Fomento, acompañando copia del recurso entablado ante el Ministro de la Gobernación, y haciendo constar que entendiendo que no es ante éste, sino ante el primero, ante el que debe recurrirse, le ruegan reclame del segundo el expediente a que el recurso se refiere.

Excelentísimo señor Gobernador civil de esta provincia.

Excmo. Sr.:

D. ..., mayor de edad, ..., y vecino de Madrid, con cédula de ... clase y núm. ..., expedida en ... a ... de ... de ..., a V. E. respetuosamente expone:

Que con fecha ... de los corrientes se me ha notificado una providencia de ese Gobierno Civil, que copiada a la letra dice así: (Copiar la providencia al pie de la letra.)

. . . . . .

Entendiendo que la imposición de la multa de que se trata en la providencia copiada es a todas luces improcedente, previa la consignación de la cantidad exigida en la Caja General de Depósitos en el día de hoy, y haciendo uso del derecho que me concede la legislación vigente, interpongo recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación por conducto de V. E. y en la forma legal que resulta del escrito que acompaño a esta instancia.

Suplico, pues, a V. E. que teniendo por presentada mi reclamación en tiempo y forma oportunos se sirva elevar al Ministerio de la Gobernación el recurso de alzada que acompaño por ser así de justicia, que pido en Madrid a ... de ... de 1926.

Excelentísimo señor Ministro de la Gobernación.

Excmo. Sr.:

D. ..., mayor de edad, vecino de Madrid, con domicilio en ..., núm. ..., y cédula personal de clase ..., núm. ..., expedida en esta Corte el ..., a V. E. respetuosamente expone:

Que con fecha ... de los corrientes mes y año se me ha notificado una providencia del Excmo. Sr. Gobernador civil de esta provincia, que copiada literalmente dice así:

«Membrete.—Gobierno Civil de Madrid. Secretaría núm. ...—Denunciado el automóvil de su propiedad, ..., por circular con velocidad superior a la de 50 kilómetros por hora por la carretera de ..., y constituyendo este hecho una manifiesta infracción a lo ordenado por mi autoridad en la circular publicada en el *Boletín Oficial* de 16 del mes próximo pasado, he acordado, en virtud de lo que en la misma se dispone, imponer a usted la multa de 500 pesetas, que deberá hacer efectiva en el Negociado correspondiente de

este Gobierno Civil, de diez a doce, en papel de pagos al Estado, dentro del improrrogable plazo de cuatro días, a contar desde el de la notificación, advirtiéndole que de este acuerdo podrá recurrir por mi conducto ante el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación en el plazo indicado, previa la consignación del importe de la multa en la Caja General de Depósitos.—Dios guarde a usted muchos años.—Madrid, ... de ... de 1926.—El Gobernador, *Semprún*.—Rubricado.—Está el sello del Gobierno Civil.—Sr. D. ...—Domicilio: ...»

Haciendo uso de los derechos que las leyes vigentes me conceden he consignado en la Caja General de Depósitos en el día de hoy la cantidad que como multa se me exige, según justifico con la carta de pago que acompaño, y estando dentro del plazo de diez días que los preceptos legales me conceden, deduzco ante V. E. el oportuno recurso de alzada contra la providencia del Excmo. Sr. Gobernador que copio anteriormente, por entender que dicha Autoridad ha obrado en este caso con notoria incompetencia y exceso de atribuciones, según trataré de demostrar ampliamente, y de un modo que no deje lugar a dudas, con la simple copia de los textos legales que apoyan mi criterio y que son los siguientes:

MINISTERIO DE FOMENTO

Reglamento de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales. (29 de Octubre de 1920, que empezó a regir el 1.° de Enero de 1921.)

Art. 33. El Ingeniero Jefe de la provincia, teniendo en cuenta las circunstancias especiales de cada carretera, podrá señalar un límite a las velocidades máximas de los vehículos de distinta índole.

Art. 52. A los efectos de imposición de responsabilidades gubernativas por infracciones 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, y, por tanto, las que aquéllos impusieren se harán efectivas por el procedimiento mismo que éstos vienen observando.

Art. 53. *a)* No se impondrá pena alguna de las prefijadas en este Reglamento sino mediante la denuncia ante la Jefatura de Obras Públicas de la provincia.

Art. 54. *a)* Las denuncias podrán verificarse por cualquier persona, teniendo obligación de formularlas ... la Guardia Civil y, además, los Agentes de la Autoridad municipal en las travesías.

b) En las denuncias se hará constar el día, hora y sitio en que se note la falta, la cantidad del daño causado, apreciándolo en cantidad aproximada, si lo hubo, y el artículo de este Reglamento que resulte infringido.

Art. 57. El Ingeniero Jefe, en el plazo de tres días de recibida la denuncia, citará al denunciado personalmente o por cédula, si no se le encontrare, y a los testigos, si los hubiere, señalándoles el día y hora en que han de presentarse ante él para recibirles las correspondientes declaraciones.

Art. 62. Las providencias que dicten los Ingenieros Jefes por infracciones de este Reglamento serán apelables ante la Dirección General de Obras Públicas dentro del término de quince días, a contar desde su notificación.

* * *

Después de fijar la velocidad máxima de los vehículos con tractor mecánico, camiones automóviles y de los dedicados a transporte de viajeros, sin hablar para nada de los automóviles particulares de la 3.ª categoría, dice el

Art. 76. En casos excepcionales podrá el Ingeniero Jefe de la provincia modificar

por tiempo ilimitado, para alguna carretera o camino, las prescripciones de este Reglamento relativas al tránsito por ellos, dando cuenta a la Dirección General de Obras Públicas y publicando las modificaciones en el *Boletín Oficial* con diez días de antelación.

Y, por fin, el artículo 77 dice: La Dirección General de Obras Públicas resolverá todas las dudas a que pueda dar lugar la aplicación o interpretación del presente Reglamento.

Como consecuencia de la Conferencia internacional, celebrada en París los días 6 al 12 de Octubre de 1921, se modificaron por Real decreto del Ministerio de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, con fecha 24 de Noviembre de 1922, los artículos 74 y 75 del Reglamento, referentes a velocidad de los diferentes vehículos de motor mecánico, refundiéndolos en uno y dejándole redactado así:

Art. 74. Las máximas velocidades a que podrán marchar los vehículos automóviles cuyo peso total en carga exceda de 3.000 kilogramos son las que se señalan a continuación (y que no copio por no ser necesario a mis argumentos).

En dicho Real decreto sigue sin consignarse disposición alguna limitativa de la velocidad de los automóviles de menor peso de 3.000 kilogramos, como son todos los de turismo.

* * *

El Real decreto del Directorio Militar de 13 de octubre de 1923 deja en vigor todo lo legislado antes, y reproduce y ratifica el contenido del citado art. 74 del Reglamento respecto a velocidades.

* * *

Por si todo lo expuesto no fuese suficientemente claro, en la exposición que antecede al Real decreto de la Presidencia del Directorio Militar, fecha 20 de Diciembre de 1924, que lleva la firma del Presidente interino, D. Antonio Magaz, al atribuir al Ministerio del Trabajo funciones referentes a verificación de aparatos taxímetros, se dice textualmente: «Precisa establecer de un modo claro que... no significa resta alguna de las atribuciones que competen exclusivamente al Ministerio de Fomento por lo que respecta a la facultad de reglamentar la circulación y fijar las características que deben reunir los vehículos para circular por las vías públicas.»

A juicio del que subscribe, se deduce de todo lo expuesto, con una claridad meridiana, que no existe precepto legal alguno que suponga directa ni indirectamente concesión de facultades a los Gobernadores civiles para fijar a su arbitrio la velocidad con que han de circular los automóviles por las carreteras del Estado, cosa de la exclusiva competencia del Ministerio de Fomento, y por delegación de las Jefaturas de Obras Públicas.

Y que esto no es una simple opinión del que subscribe, sino el reflejo fiel de la realidad, lo demuestra las numerosas consultas elevadas por diferentes Gobernadores a la Dirección y Jefaturas de Obras Públicas acerca de asuntos relacionados con las carreteras de su demarcación. De tales consultas podrían copiarse varias; pero por creerlo innecesario y no hacer interminable este escrito, me limitaré a hacer mención de una de las últimas: la que hizo el Gobernador de Orense a la Dirección de Obras Públicas acerca de un extremo tan nimio, al parecer, como el de si podían admitirse viajeros en las delanteras o pescantes de los automóviles de servicio público; consulta que resolvió en sentido afirmativo la Dirección General con fecha 3 de Diciembre de 1923.

Para terminar la exposición de textos legales: en el «Proyecto de Reglamento de Circulación» que está pendiente de aprobación definitiva y que refunde todo lo legislado acerca de este punto, se copia literalmente lo que hoy está en vigor respecto a velocidades de vehículos automóviles de más de 3.000 kilogramos. No se pone límite a la veloci-

dad de los demás automóviles en carreteras libres, y *en cuanto a denuncias y multas*, se confirman y reproducen, entre otros, los artículos 52, 53, 54, 57 y 62 del actual Reglamento de policía que dejo copiados anteriormente.

Como además el Estatuto Provincial vigente dice en su artículo 46 que: Corresponde también al Gobernador: 1.° Ejercer respecto a los servicios de ... Fomento ..., la autoridad y atribuciones que se le confieran por esta o cualesquiera otras leyes, y ni en el Estatuto ni en ninguna otra ley se le confieren facultades para regular la velocidad de los automóviles en las carreteras del Estado, es evidente que sigue siendo ley en la materia cuanto queda reseñado antes.

Por todo lo expuesto:

Suplico a V. E. que teniendo por presentado este escrito y por hechas las manifestaciones que anteceden, se sirva resolver lo siguiente:

Primero. Que por el Excmo. Sr. Gobernador civil de Madrid sean remitidos al Ministerio de Fomento la denuncia y el expediente que sirvieron de base al recurso que hoy formulo, para que por la Dirección de Obras Públicas o por el Ingeniero Jefe de la provincia, a quienes legalmente corresponde hacerlo, se proceda a depurar la exactitud de los hechos denunciados, y si ha sido cometida por mí realmente alguna infracción legal o reglamentaria se me imponga legítimamente por aquellas Autoridades la penalidad en que hubiese incurrido.

Segundo. Que no entrando en las atribuciones legales del Excmo. Sr. Gobernador civil de Madrid el fijar límite a la velocidad de los automóviles que circulen por las carreteras de su demarcación ni el imponer multas a los contraventores de disposiciones que no son de su competencia, según queda demostrado en este escrito, procede declarar nula y sin valor ni efecto la providencia de ... de los corrientes, contra la cual he formulado el presente recurso, y, por consiguiente, nula la imposición de multa que en aquélla se contiene.

Tercero. Que, como consecuencia de lo que antecede, se ordene a la Caja General de Depósitos me sean devueltas las 500 pesetas que tengo consignadas a las resultas de este recurso.

Otrosí digo: Que si, no obstante la a mi juicio clarísima y legítima doctrina que sustento, V. E., en su mejor saber y entender, creyese que el Gobernador civil de Madrid, fijando límite a las velocidades de los automóviles que circulan por las carreteras del Estado e imponiendo multas a quienes sin prueba alguna son acusados de infringir sus disposiciones, obra legítimamente dentro de sus atribuciones y competencia, procede también que V. E. declare nula y sin valor ni efecto la providencia recurrida por mí y la multa que en ella se me impone, y ordene la devolución de la cantidad consignada en la Caja General de Depósitos por las razones siguientes:

Primera. Porque la providencia recurrida contiene una notoria infracción del principio fundamental de derecho, según el cual «nadie puede ser condenado sin oírsele», y a mí ni se me notificó la supuesta infracción por los denunciantes en el momento de realizarla, ni se me ha citado luego para escuchar mis descargos.

Segunda. Porque el hecho que sirve de base a la providencia recurrida o sea «circular mi coche matrícula ... con velocidad superior a 50 kilómetros hora por la carretera de ... » es absoluta y totalmente inexacto.

Tercera. Porque la providencia recurrida, y dado el procedimiento rudimentario que viene empleándose para la apreciación de velocidades, permite suponer que está basada en error de apreciación de quienes tomaron el número del coche; y

Cuarta. Porque la providencia recurrida contiene otra infracción legal, señalándome un plazo de cuatro días para consignar la multa y deducir el recurso de alzada, siendo así

que la legislación me concede, en el caso menos favorable, un término de diez días.

Por todo cuanto antecede, y confiando en la rectitud de espíritu y justicia de V. E. y de todo el Gobierno a que pertenece, reitero mi súplica de que se atiendan mis legítimas alegaciones y se declare por V. E. la nulidad de la providencia que recurro, por ser así de justicia, que pido en Madrid, a ... de ... de 1926.

Circulación de automóviles en Marruecos

Como resultado de las gestiones practicadas por el R. A. C. E., el Alto Comisario y General en Jefe del Ejército de España en Africa ha firmado un acuerdo aprobando un proyecto de «Dahir», por el cual se da validez a los Certificados Internacionales y a los trípticos para el paso de las Aduanas de la zona española.

Dicho proyecto de «Dahir» ha sido remitido para su aprobación a la Dirección de Marruecos y Colonias, y mientras recaiga dicha aprobación no habrá inconveniente alguno para que las Aduanas admitan los trípticos, en virtud de órdenes provisionales dadas al efecto.

Certificados sanitarios para la obtención de permisos de conducir

Ilmo. Sr.:

Vista la instancia suscrita por D. Enrique Ros Colomé, Presidente de la Sociedad de resistencia y de defensa, llamada Unión de *Chauffeurs* de Barcelona, remitida a este Ministerio por el de Fomento:

Resultando que en la referida instancia se solicita que tanto la revisión de los certificados expedidos por las Inspecciones provinciales de Sanidad a los conductores de vehículos con motor mecánico, con destino al servicio público, como los expedidos primeramente por el reconocimiento facultativo, acerca de la aptitud física de aquéllos deben ser gratuitos, o en otro caso se reduzca la cuantía de los derechos que perciben los Inspectores provinciales de Sanidad por dichos servicios;

Vistos la Real orden circular de 23 de Agosto de 1924, la de 3 de Junio de 1925, ambas de este Ministerio, y el Real decreto de 23 de Julio de 1918;

Considerando que los emolumentos fijados por la Real orden circular mencionada a los Inspectores provinciales de Sanidad por el reconocimiento y certificado de aptitud física de los conductores de vehículos con motor mecánico, con destino al servicio público, son de la misma cuantía que los señalados por el Real decreto anteriormente expresado a los Ingenieros industriales por certificación de aptitud técnica;

Considerando que son de atender las razones expuestas por el solicitante, con respecto a la revisión de los *carnets* en los plazos de tiempo y circunstancias que se señalan en la Real orden de 3 de Junio de 1925;

Considerando que como complemento a los fines de la Real orden de 3 de Junio de 1925 y en garantía de la seguridad del público en general, con respecto a su conocimiento de la aptitud física de los conductores de vehículos con motor mecánico, destinados al servicio público,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.° Que los Inspectores provinciales de Sanidad devengarán por el primer reconocimiento y expedición de certificado de aptitud física de los conductores de vehículos con motor mecánico, con destino al servicio público, los emolumentos señalados en la Real orden circular de este Ministerio de 23 de Agosto de 1924.

2.° Que la revisión de *carnets* o de certificados hecha por los Inspectores provinciales de Sanidad será gratuita, excepto para aquellos conductores de automóviles que, dedicados al servicio particular, deseen pasar al servicio público, para lo cual deben obtener el certificado de la Inspección provincial de Sanidad, la cual cobrará los honorarios que se mencionan en el número anterior; y

3.° Que por las Inspecciones provinciales de Sanidad se publiquen trimestralmente en el *Boletín Oficial* de la provincia una relación de los certificados y visados expedidos por las mismas, comprensiva de los nombres, edad y vecindad de los conductores de automóviles con destino al servicio público sometidos a su reconocimiento facultativo o revisión, expresando la declaración de aptitud o inutilidad de los mismos y causa de esa última.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento, el de las Autoridades, Inspecciones provinciales y conductores de vehículos con motor mecánico, y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 29 de Enero de 1926.—*Martínez Anido.*

Señor Director general de Sanidad.

Revisión de permisos de conducir

Vista la comunicación del Gobernador civil de Valencia, en la que participa que no creyéndose autorizado para la resolución de la petición que le hace el Montepío de *Chauffeurs* de Valencia, referente a que los nuevos exámenes a que han de someterse los individuos de dicho gremio, por disposición suya, sean gratuitos, la remite a este Ministerio para la resolución que proceda;

Visto los informes pedidos a dicha Autoridad, la instancia del Montepío citado y los *Boletines Oficiales* en los que se insertaron las circulares referentes al caso;

Visto el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, aprobado por Real decreto de 23 de Julio de 1918;

Vistas la Real orden de 2 de Junio de 1925 y la orden de 6 de Octubre de 1924;

Resultando:

1.° Que en el *Boletín Oficial de la provincia de Valencia* de fecha 20 de Mayo de 1924 publicó el Gobernador civil una circular a los Alcaldes de la provincia recordándoles ciertas prescripciones referentes al tránsito de los vehículos de motor mecánico que deben observarse sobre la marcha de los mismos, velocidades, alumbrado y pasos a nivel, encareciendo a la Guardia Civil la observancia de las mismas y la denuncia de las infracciones.

2.° Que en el *Boletín Oficial* de la misma provincia de fecha de 24 de Julio de 1925 se publicó otra circular de la misma Autoridad dirigida a los mismos Alcaldes, en la que se les da instrucciones respecto a la documentación que deben llevar los conductores de los vehículos de tracción mecánica, placas que deben tener dichos vehículos, reforma de los mismos y reconocimiento de éstos, dando un plazo de dos meses para que los conductores que no hayan cumplido lo preceptuado en el artículo 5.° del Reglamento puedan

dar validez a los *carnets* actuales de servicio privado, a fin de que les sirva para dedicarse a servicios públicos, previo el reconocimiento y examen que corresponda, y para que los propietarios de automóviles cumplan lo dispuesto en el artículo 8.°, conminando a los que no hayan sido sometidos al reconocimiento a retirarles el permiso de circulación.

3.° Que en virtud de lo dispuesto en esta última circular, el Montepío de *Chauffeurs* de Valencia, en 11 de Septiembre de 1925, dirige instancia al Gobernador civil de la citada población, en la que solicita se le reconozca personalidad jurídica y legal para intervenir en los asuntos que con los mismos puedan tener relación; demuestra la causa de los atropellos, y sobre la revisión de los *carnets* de conductores solicita que se efectúe tal revisión, pero completamente gratuita.

4.° Que el Gobernador civil de Valencia participó a la Dirección General de Obras Públicas la petición del mencionado Montepío y dejó a la resolución de la misma tal petición por creerse que no es de su competencia.

5.° Que reclamados al Gobernador civil las circulares, la instancia y los informes de dicha Autoridad y el del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, dicha Autoridad los remitió con fecha 19 de Octubre próximo pasado.

6.° Que la Jefatura de Obras Públicas, al informar sobre la petición del Montepío citado, manifiesta: que en cuanto a la intervención obrera en los exámenes de conductores no la cree procedente, por cuanto se haya ya legislado respecto a este punto en el Reglamento vigente para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España y en disposiciones complementarias respecto a Ingenieros industriales e Inspectores provinciales de automóviles, las que habría que modificar; además de que los convertiría en juez y parte a la vez; en cuanto a los atropellos, proponen se dicten disposiciones que regulen la parada y tránsito de peatones y vehículos de tracción animal y mecánica por las calles de Valencia, como igualmente de tranvías; y en cuanto a la revisión de *carnets* de los conductores, manifiesta que si los que pretendieron dicho cargo, en su instancia de petición de examen solicitaron éste solamente para la conducción particular, y no para coches de alquiler o servicio público, el Ingeniero encargado del examen no los examinaría de las materias propias que señala el apartado *c)* del artículo 5.° del Reglamento, por lo que si éstos se dedican al servicio público deben ampliar el examen primitivo; para éstos propone se efectúe nuevo examen, no procediendo sea gratuita la revisión; pero que, atendiendo a que han sido ya examinados de algunas materias, que les servirán para este nuevo examen, propone el que abonasen la mitad tan sólo de los derechos.

7.° Que el Gobernador, al remitir los datos pedidos, informa en un todo conforme con la Jefatura de Obras Públicas y manifiesta que las circulares que publicó en los *Boletines Oficiales* fueron a consecuencia de recientes atropellos y dictadas para prevenir futuros accidentes, como para excitar el celo de los Ingenieros examinadores en los nuevos reconocimientos de vehículos y conductores; y termina manifestando que tenía dispuesta la remisión de la instancia al Abogado del Estado en cuanto se refería a la parte jurídica legal y a los Ingenieros industriales examinadores sobre las manifestaciones que a ellos atañe.

8.° Que el artículo 5.° del vigente Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, aprobado por Real decreto de 23 de Junio de 1918, menciona los trámites, documentos y condiciones que tienen que tener los pretendientes a conducir un vehículo de motor mecánico, y que el mismo artículo, en su apartado *c)*, amplía las condiciones que deben tener los mencionados conductores cuando pretendan conducir vehículos de alquiler destinados al servicio público; y que el artículo 9.° del citado Reglamento detalla las tarifas que se aplican a los reconocimientos

de los vehículos de motor mecánico y las de los exámenes de conductores y expedición de los permisos.

9.° Que el artículo 5.° del Reglamento citado, en su párrafo 4.° dice: «Certificado médico demostrativo de que no padece enfermedad de la vista y oído que le impida apreciar las señales, ni otras dolencias que le incapaciten para la conducción del vehículo. Este certificado deberá ser expedido por la Inspección provincial de Sanidad, en caso de quererse dedicar el interesado a conducir vehículos destinados a alquiler o servicio público.»

10. Que la Real orden de 2 de Junio de 1925 menciona las épocas de revisión de los certificados de los conductores, los que se efectuarán a los diez años en los menores de cuarenta, y cada cinco años pasando de esa edad, salvo en casos especiales de enfermedad, sufrido algún accidente traumático o producido el vehículo por él conducido algún accidente; pero estos nuevos reconocimientos los efectuará siempre que lo estime pertinente el Inspector provincial de Sanidad, pudiendo no efectuarse si dicho Inspector, a pesar de los motivos anteriormente mencionados, no cree necesario se efectúe aquél.

11. Que la orden de 6 de Octubre de 1924 *(Gaceta* del 14) se dictó en virtud de que las peticiones de permiso para conducir automóviles lo hacían de un modo indeterminado «para conducir un coche», y se ordenó en la misma que en lo sucesivo se declarase el servicio por el peticionario.

Considerando: 1.° Que el caso que se debate, en lo que se refiere a nuevo reconocimiento en los conductores, es la certificación facultativa médica; que está ésta determinada claramente en el artículo 5.°, párrafo 4.° del Reglamento citado, que menciona la certificación médica para conducir automóviles de servicio particular, y la certificación del Inspector provincial de Sanidad cuando la conducción que se pretende es cuando los automóviles se destinan a alquiler y servicios públicos.

2.° Que cuando los conductores que prestan servicios en automóviles de alquiler y servicio público, que al obtener el *carnet* no se hayan sometido al reconocimiento del Inspector provincial de Sanidad, están en el caso de hacerlo para el cumplimiento de las condiciones del Reglamento.

3.° Que el personal encargado de la inspección de automóviles y examen de conductores, al examinar y dar el *carnet*, ha debido en cada caso indicar en aquél la clase de servicio para el que se habilitaba el conductor, no pudiendo éste ser responsable de que falte ese requisito en su *carnet*.

4.° Que las tarifas que se mencionan en el artículo 9.° del Reglamento citado son los derechos de examen, independientes de los documentos que deben presentar los aspirantes al mismo, como son los certificados facultativos de reconocimiento médico.

5.° Que no pueden sufrir nuevo reconocimiento médico los conductores mas que en los casos que se mencionan en la Real orden de 2 de Junio de 1925 *(Gaceta* del 5).

6.° Que peticiones de esta índole hechas con anterioridad a las que nos ocupa y las que en lo sucesivo puedan presentarse, aconsejan dictar la resolución de la presente con carácter general.

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

1.° Declarar que la revisión de permisos de conducción y de la documentación justificativa debe ser gratuita, y únicamente a los conductores habilitados para servicios públicos podrá exigírseles nuevo certificado médico, si el que presentaron no hubiera sido extendido por la Inspección provincial de Sanidad.

2.° Encarecer al Ministerio del Trabajo, al cual en la actualidad pertenecen los Ingenieros inspectores de automóviles y el examen de conductores, que siempre que autori-

cen a un examinado a conducir vehículos de tracción mecánica estampen en el *carnet* la clase de servicio a que se le destina.

3.° Que los Gobernadores civiles no pueden exigir a los conductores habilitados nuevos exámenes mas que en los casos indicados en el Reglamento vigente y en la Real orden de 2 de Junio de 1925.

4.° Que se publique la presente orden con carácter general; y

5.° Que referente a las otras peticiones del Montepío de *Chauffeurs* de Valencia, no procede propuesta alguna, por no ser asunto de la incumbencia de este Ministerio.

Lo que de orden del Excmo. Sr. Subsecretario encargado del despacho de este Ministerio comunico a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 3 de Noviembre de 1925. El Director general, *Faquineto*.

Señores Gobernadores civiles de todas las provincias.

Transportes de automóviles por ferrocarril

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte comunica lo que sigue en relación con el transporte de automóviles por ferrocarril:

«Ha sido acordado que los vagones especiales cubiertos para el transporte de automóviles de la serie O. F. V. puedan ser utilizados para los envíos que se efectúen en pequeña velocidad en régimen local, percibiéndose la misma sobretasa de pesetas 0,10 por vagón ocupado y kilómetro, y 15 por 100 de recargo que fija el párrafo segundo de la tarifa especial núm. 128 de G. V.

Queda bien entendido que solamente se facilitará el mencionado material cuando sea posible hacerlo, sin desatender las peticiones que de él se nos hagan para el tráfico de automóviles en G. V., al que está particularmente afecto.»

STAMPA, ABASCAL, 36. MADRID