



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

TELÉFONO S-22 50

ALCALÁ, 69
MADRID

TELEGRAMAS. . . } RACE-MADRID
TELEFONEMAS. . }

Multas a vehículos parados

En vista de que las Autoridades municipales de la corte venían imponiendo multas a los dueños de automóviles cuando estos vehículos quedaban solos, la Junta directiva realizó las gestiones oportunas para que, en lo sucesivo, no se impongan penalidades de esa clase cuando se dejen parados y solos los automóviles en lugar adecuado.

Pruebas de frenos

En la pista de Brooklands se han realizado pruebas de frenos sobre las cuatro ruedas, montados sobre un coche marca «Bentley», con motor de tres litros. Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

A la velocidad de 16 kms. por hora, el coche se detuvo en	1,06	metros
» 32 » » » »	6,00	»
» 48 » » » »	13,98	»
» 64 » » » »	24,44	»
» 80 » » » »	44,00	»

El coche se hallaba ocupado por dos pasajeros, y su peso, en vacío, era de 1.422 kgs.

Extralimitación administrativa

Teniendo en cuenta que, por algunos Agentes municipales, se ha procedido a encerrar aquellos automóviles cuyos conductores, al ser requeridos al efecto, no pudieron exhibir los permisos de circulación correspondientes, según dispone el art. 13 en su apartado a), del Reglamento vigente para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, el R. A. C. E. se ha dirigido al señor Delegado de Carruajes haciéndole ver la extralimitación en que, a juicio de este Club, incurrieron dichos funcionarios, toda vez que no hay disposición ninguna en el Reglamento vigente que permita a las Autoridades administrativas incautarse de un automóvil por la falta de referencia, cuya sanción se halla taxativamente determinada en el apartado d) del citado artículo.

Hizo, asimismo, resaltar el R. A. C. E. la responsabilidad en que podían incurrir los

funcionarios que disponían el secuestro de los automóviles, por encerrar éstos en un solar, a la intemperie, sin garantía de ninguna clase de buena conservación del objeto secuestrado.

Carburador económico

Efectuadas por el R. A. C. de Inglaterra, pruebas oficiales de consumo de esencia, por un coche marca «Ford», provisto de un carburador «Stromberg», los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Distancia total recorrida: 170 millas.

Consumo de combustible: un *gallon* por 38,74 millas (7,23 litros por 100 kilómetros de recorrido normal).

Circulación Internacional de Automóviles.

Zona de ocupación del Rhin

Las personas que deseen circular, en automóvil, por el territorio ocupado, deberán proveerse de un permiso especial, expedido por las oficinas de Aduanas; dicho permiso deberá exhibirse cuantas veces lo requieran las Autoridades aliadas.

Para la obtención del permiso es indispensable la presentación de una solicitud, firmada por el interesado, en cuyo documento haga éste constar:

- 1.º Su nombre, apellidos y señas de su domicilio habitual.
- 2.º Marca del coche, tipo del motor y número de éste.
- 3.º Número de matrícula del vehículo.
- 4.º Uso a que éste se destina.

Con la instancia deberán entregarse dos fotografías del conductor o conductores del automóvil.

Los permisos expedidos serán valederos ya sea por un período de ocho días o bien por un mes, y su expedición dará derecho a las Autoridades a percibir un impuesto cuya cuantía será, en el primer caso, de 1/20º, y, en el segundo caso, de 1/10º de la correspondiente, con arreglo a la tarifa siguiente:

Camiones	10,—	marcos-oro
Camionetas que pesen, en vacío, menos de 1.000 kgs.	5,—	» »
Coches de turismo, de cinco o más asientos	50,—	» »
Coches de turismo, que no tengan más de cuatro asientos	30,—	» »
<i>Cyclecars</i> que no tengan más de dos asientos	20,—	» »
Motocicletas con <i>sidecar</i>	15,—	» »
Motocicletas.	10,—	» »
Bicicletas con motor y <i>patinettes</i> con motor	5,—	» »
Automóviles de alquiler	5,—	» »

Los automovilistas que no vayan provistos de tríptico o de «Carnet de passages en Douanes», se hallarán obligados a depositar, en la Aduana de entrada del territorio ocupado, una cantidad igual al duplo del importe de los derechos de importación correspondientes al vehículo, depósito que será devuelto por las Aduanas cuando aquél salga de la zona ocupada, dentro del plazo máximo de tres meses.

Pruebas oficiales del inyector „P. A. S.“

Consiste en un dispositivo que conduce una mezcla de aire y vapor de agua desde la parte superior del radiador hasta el tubo de admisión. Las pruebas se realizaron con un coche de tipo *sport*, de dos asientos. En la primera prueba funcionó el motor del coche sin inyección de la mezcla de aire y vapor; en la segunda funcionó el inyector. En ambas pruebas se mantuvo uniforme la velocidad de marcha del coche a la de 46,6 kilómetros por hora.

Distancia recorrida con un gasto de combustible de un *gallon* (4,54 litros):

Funcionando el inyector.	62,83 kilómetros.
Sin el inyector	50,70 kilómetros.

**Gran Premio de Europa
Gran Premio de Turismo
del A. C. F., 1924**

El plazo de inscripción, para las dos carreras en cuestión, quedó cerrado a las dieciocho del 29 de Febrero último.

La lista de vehículos inscritos es la siguiente:

GRAN PREMIO DE EUROPA

1. «Sunbeam» I.	9. «Delage» II.	17. «Bugatti» III.
2. «Sunbeam» II.	10. «Delage» III.	18. «Bugatti» IV.
3. «Sunbeam» III.	11. «Alfa Romeo» I.	19. «Miller».
4. «Fiat» I.	12. «Alfa Romeo» II.	20. «Schmid» I.
5. «Fiat» II.	13. «Alfa Romeo» III.	21. «Schmid» II.
6. «Fiat» III.	14. «Alfa Romeo» IV.	22. «Bugatti» V.
7. «Fiat» IV.	15. «Bugatti» I.	
8. «Delage» I.	16. «Bugatti» II.	

GRAN PREMIO DE TURISMO

Primera categoría

1. «Ariès» I.	4. «Mathis» I.	7. «Sénéchal» I.
2. «Ariès» II.	5. «Mathis» II.	8. «Sénéchal» II.
3. «Ariès» III.	6. «Mathis» III.	9. «Voisin» I.

Segunda categoría

1. «Ariès» IV.	7. «Cottin-Desgouttes» III	13. «La Buire» III.
2. «Ariès» V.	8. «Bignan» I.	14. «La Buire» IV.
3. «Ariès» VI.	9. «Bignan» II.	15. «Georges Irat» I.
4. «Ansaldo» (Buchetti).	10. «Bignan» III.	16. «Georges Irat» II.
5. «Cottin-Desgouttes» I.	11. «La Buire» I.	17. «Voisin» II.
6. «Cottin-Desgouttes» II.	12. «La Buire» II.	18. «Ansaldo» (Stephen).

Tercera categoría

1. «Peugeot» I.
2. «Peugeot» II.
3. «Peugeot» III.
4. «Vermorel» I.
5. «Vermorel» II.

6. «Ariès» VII.
7. «Voisin» III.
8. «Voisin» IV.
9. «Voisin» V.
10. «Alfa Romeo» I.

11. «Alfa Romeo» II.
12. «Steyr» I.
13. «Steyr» II.

Reglamento de circulación

La Comisión nombrada por las Autoridades para la redacción del Reglamento definitivo para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, cuyo Reglamento ha de reemplazar el vigente desde 23 de Julio de 1918, dió por terminados sus trabajos, y, al efecto, entregó el texto del nuevo Reglamento.

La expresada Comisión estaba integrada por los Sres. D. Francisco de Albacete, Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Madrid; D. Ricardo Goytre, Teniente Coronel de Ingenieros; D. Juan Pradillo, Ingeniero del Ayuntamiento de Madrid; D. Carlos Resines, Ingeniero Secretario general del R. A. C. E.

En su día se darán a conocer a los señores socios las diferencias esenciales entre las prescripciones contenidas en el nuevo Reglamento y las del aún vigente.

Los neumáticos „confort“

Experiencias llevadas a cabo por la entidad «Bentley Motors» para determinar las ventajas e inconvenientes que presenta el empleo de los neumáticos denominados *balloon* (neumáticos de gran sección con aire inyectado a baja presión), conducen a la expresada entidad y, a juicio de la misma, a las conclusiones siguientes:

1.^a Con un motor que tenga un buen margen de potencia, no resulta apreciable disminución de velocidad al usar los neumáticos *balloon*. Con motor de poca potencia hay una insignificante pérdida de velocidad cuando la carretera es difícil.

2.^a Su influencia sobre el consumo de esencia es igualmente insignificante.

3.^a Las cualidades de absorción de choques del neumático a baja presión son muy pronunciadas. Dan excelente resultado, no solamente en la marcha lenta, sino que, además, suprimen los ruidos de la carrocería.

4.^a Con un buen mecanismo de dirección, sólo se nota alguna diferencia en la suavidad de la dirección a velocidades inferiores al paso de hombre.

5.^a Es muy marcada la inmunidad contra los deslizamientos laterales (*dérápages*).

6.^a Los neumáticos *balloon* mejoran grandemente la eficiencia de los frenos. Una serie de ensayos mostró una reducción general de un 25 por 100 en la distancia necesaria para detener el coche.

Habilitación de Aduana

Teniendo en cuenta la conveniencia que presenta para los automovilistas portugueses que vienen a España para visitar Sevilla y otros puntos de Andalucía, el R. A. C. E. gestiona la habilitación de la Aduana de Ayamonte, con el fin de que en ésta puedan llevarse a cabo las formalidades exigidas por las disposiciones vigentes para la importación temporal de automóviles que entren en España con trípticos garantizados por el Real Automóvil Club de España.

Estas gestiones han tenido feliz término, mediante autorización concedida en la Aduana de Ayamonte, para el despacho de estas operaciones.

Limitación arbitraria

Habiendo llegado a conocimiento del R. A. C. E. que, en los certificados de adeudo de derechos de importación de automóviles expedidos por algunas Aduanas, se hacía constar que dichos documentos podrían utilizarse para obtener la matrícula de los automóviles importados, dentro del plazo de validez de tres meses que se asignaba a los expresados documentos, y entendiéndolo el R. A. C. E. que semejante limitación es, a todas luces, arbitraria, ha formulado la oportuna reclamación.

Conservación y reparación de carreteras

En la *Gaceta de Madrid*, de 10 de Enero último, ha aparecido la siguiente disposición de la Dirección General de Obras Públicas:

«Vista la consulta hecha por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Granada, referente a si debe, por analogía, aplicarse el Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales a los vehículos de dos ruedas arrastrados por bueyes, atendiendo a la tracción de éstos con relación a la de las caballerías, o si se requiere alguna disposición especial sobre esta clase de vehículos por cuanto el ancho de las llantas de las ruedas de las carretas es de 0,05 metros y la carga transportada por los mismos excede de 3.000 kilogramos, lo que origina sobre el firme una presión no menor de 300 kilogramos por centímetro de ancho de llanta, que es, por lo menos, doble de la que corresponde a una apisonadora de vapor de 2.000 kilogramos de peso, lo que produce una rápida destrucción del firme:

Visto el informe del Consejo de Obras Públicas sobre el asunto,

Esta Dirección general, en virtud de las facultades que le confiere el art. 77 del vigente Reglamento provisional de Policía y Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales, ha dispuesto: Se declare con carácter general que, para la aplicación del apartado b) del artículo 15 del citado Reglamento, á los tiros de carros de ganado vacuno hay que considerar cada res de esta clase como dos caballerías, teniendo en cuenta su potencia de tiro y, en su consecuencia, y en atención a que el tiro de esta clase de ganado es siempre pareado, sólo podrán circular esta clase de vehículos con llanta de ancho mínimo de 0,10 centímetros. Como la excepción a que se refiere el párrafo c) del mismo artículo, hay que aplicarla á las carretas tiradas por ganado vacuno en el sentido más beneficioso a los interesados, como principio de derecho en los casos dudosos de interpretación de las leyes, y mucho más en este caso, siguiendo los principios en que se desarrolla el Reglamento de llegar a los resultados apetecidos por una transformación lenta con los menores perjuicios posibles y en atención, además, al tiempo ya transcurrido desde la vigencia del Reglamento, debe entenderse que para las carretas tiradas por ganado vacuno podrán seguir utilizándose llantas de ancho inferior de 10 centímetros, hasta cinco años después de la fecha en que entró en vigor este Reglamento, es decir, hasta 1.º de Enero de 1926.

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 30 de Diciembre de 1923.—El Director general, *A. Faquinetto*.

Señores Ingenieros Jefes de Obras Públicas de todas las provincias.

Carreteras de Cáceres

Requerida la Junta directiva, por la Diputación Provincial de Cáceres, para que ayude a una Comisión de esta última, que había de venir a esta Corte para gestionar la reparación urgente de varias carreteras, fué designado al efecto, el vicepresidente, señor Conde de Santa Marta, quien, en unión de los comisionados, realizó cuantas gestiones se estimaron oportunas para conseguir la finalidad perseguida.

Comisión de automovilismo

En la *Gaceta de Madrid* de 30 de enero último ha aparecido la siguiente Real orden del Ministerio del Trabajo:

«Ilmo. Sr.: Habiéndose dirigido al Gobierno diferentes Corporaciones automovilistas en súplica de que fueran tenidas en cuenta para informar a este Ministerio sobre los extremos a que se refiere la Real orden de 16 de Noviembre último, sobre Exposiciones y concursos automovilistas, y resultando que el principal fundamento de sus reclamaciones estriba en que la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles representa exclusivamente intereses de los constructores extranjeros, por no estar representados en ella los fabricantes nacionales:

Resultando que otras entidades de carácter exclusivamente deportivo se han dirigido también al Gobierno, interesando la constitución de un organismo integrado por Delegados de todas las entidades de carácter deportivo, el cual había de servir de Cuerpo consultivo para los efectos de la Real orden del 16 de Noviembre de 1923:

Considerando que, aun cuando la citada Real orden tuvo muy en cuenta los intereses de los constructores nacionales, a cuyo fin se encomendó a la Subdirección de Industrias el despacho de los expedientes relativos a la misma, puede, sin embargo, ser conveniente que se oiga, precisamente a la resolución de los mismos, a una representación de la industria automovilista nacional, sin perjuicio de que informen, también, los representantes de los importadores:

Considerando que entre las entidades de carácter comercial que se han dirigido al Gobierno, presenta carácter internacional, por su carácter de afiliada al «Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles», la Cámara Sindical Española de constructores de automóviles, ciclos y carrocerías, la que, además, forma parte de la «Confederación de Cámaras Españolas de Automovilismo y Ciclismo»:

Considerando que, por lo que se refiere a las manifestaciones de carácter deportivo, el Real Automóvil Club de España, además de ser Corporación oficial, tiene reconocida oficialmente, por Real orden de 20 de Junio de 1910, la representación de España en asuntos internacionales, y por el Reglamento de Circulación de Vehículos con Motor Mecánico la expedición de los permisos internacionales:

Considerando que, en todo caso, la misión que la Real orden de 16 de Noviembre último encomienda a las dos Corporaciones oficiales que en ella se citan es permanente consultiva, sin que en modo alguno suponga delegación de las facultades de la Administración para autorizar o denegar manifestaciones de carácter público,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha dispuesto que, para el mejor cumplimiento de la Real orden de 16 de Noviembre de 1923, se dicten las siguientes disposiciones:

1.^a Se constituye una Comisión permanente, española, de automovilismo, que tendrá el carácter de Cuerpo consultivo del Gobierno para los efectos de la Real orden de 16 de

Noviembre de 1923 y demás intervenciones que pueda ejercer el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria sobre la industria y comercio automovilista.

2.^a Dicha Comisión estará presidida por un Delegado del Ministerio o integrada por un Delegado del Real Automóvil Club de España, en representación de las entidades de carácter deportivo; otro de la «Cámara Sindical de Constructores de Automóviles, Ciclos y Carrocerías», en representación de los constructores españoles y Cámaras Sindicales, y otro de la «Asociación Nacional de Importadores de Automóviles», en representación de los importadores de vehículos extranjeros. Será Secretario de la Comisión un funcionario administrativo del Ministerio.

3.^a La Comisión permanente informará sobre la concesión de permisos para celebrar manifestaciones públicas de automovilismo, a cuyo fin el Ministerio pasará a dicha Comisión las peticiones que reciba, ya directamente, ya por mediación del Real Automóvil Club de España, cuando la petición se haya hecho a éste por ser de carácter exclusivamente deportivo.

4.^a La Comisión informará sobre las peticiones que reciba del Ministerio, y si acordase que eran de carácter deportivo, las pasará a informe del Real Automóvil Club, si este centro no hubiese informado ya.

Cuando la manifestación proyectada sea de carácter comercial, informará la Comisión dentro de los plazos fijados por la Real orden de 16 de Noviembre de 1923, pudiendo abstenerse de informar y de votar el Delegado del Real Automóvil Club de España en cuantas cuestiones no tengan carácter deportivo.

5.^a La Comisión será convocada por el Presidente, cuando hubiere peticiones de informe por el Ministerio; los acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los Delegados, y, en caso de empate, decidirá el Presidente; pero cada Delegado tendrá derecho a hacer constar su voto, para conocimiento del Ministerio. El Secretario asistirá a las reuniones con voz, pero sin voto.

6.^a En el plazo máximo de quince días comunicarán las entidades citadas, al Ministerio, los nombres y domicilios de los Delegados que elijan, a los cuales se les extenderá, de Real orden, el correspondiente nombramiento.

7.^a La Comisión podrá acordar que sus miembros realicen las visitas, viajes de inspección o trabajos que juzgue convenientes para el mejor cumplimiento de su misión, sufragando los gastos, por partes iguales, aquellas de las tres entidades, representadas en la Comisión, cuyos Delegados hubiesen votado tales gastos.

Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1924. El Subsecretario encargado del despacho.—*Flórez Posada*.

Señor Subdirector de Industria».

Contra la publicidad engañosa

Por acuerdo de la Junta directiva, y de acuerdo con la «Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus», el artículo 64 del Reglamento general para Carreras de Automóviles, del R. A. C. E., queda redactado como sigue:

«Art. 64. Todo fabricante o comerciante de automóviles, neumáticos, etc., que, con motivo de una carrera, *record* o prueba de cualquiera clase, haga publicidad en tal forma que falsee la realidad de los hechos o tienda a inducir en error al público, incurrirá en las penalidades previstas por los artículos 59, 60, 61, 62 y 63.

Los constructores de automóviles y los fabricantes de neumáticos, accesorios, etc., que deseen hacer constar la marca de los órganos o accesorios colocados en los vehículos que tomen parte en un certamen, deberán solicitarlo, previamente, por escrito dirigido a la Comisión deportiva del R. A. C. E., la que llevará a cabo las comprobaciones necesarias antes del comienzo de la prueba.

Toda publicidad que, posteriormente a una carrera, *record* o prueba, de cualquiera clase, se haga en relación con órganos o accesorios, cuya existencia no hubiere sido comprobada en la forma indicada anteriormente, será considerada como falsa.»

Circulación de carros pequeños

En la *Gaceta* de 23 de Febrero último se ha publicado la siguiente disposición de la Dirección General de Obras Públicas:

«Vista la consulta que hace la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Almería, referente a si procede conceder permiso de circulación por las carreteras del Estado a los carros sin muelles de ruedas inferior a un metro:

Visto el vigente Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales, y lo informado sobre el mismo asunto por el Consejo de Obras Públicas,

Esta Dirección general ha resuelto que el apartado *a)* del artículo 12 del Reglamento citado sea sustituido por el siguiente:

«A partir de 1.º de Enero de 1924 no se consentirá la circulación de carros de dos ruedas cuyo diámetro sea menor de un metro, salvo el caso en que el tiro se ejerza por caballerías menores exclusivamente, y su número no exceda, en total, de dos por cada carro.»

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 10 de Febrero de 1924.—El Director general, *Faquineto*.

Señores Ingenieros Jefes de Obras Públicas de todas las provincias.»

Circulación

A continuación se transcriben los siguientes textos, por el orden en que se enumeran:

- 1.º Bando del Gobernador civil de Madrid, sobre velocidad.
- 2.º Oficio entregado al mismo.
- 3.º Contestación recibida.
- 4.º Bando del Gobernador civil de Madrid, sobre circulación.

1.º BANDO SOBRE VELOCIDAD

D. Juan O'Donnell y Vargas, Duque de Tetuán, Conde de Lucena, Gobernador civil de esta provincia,

Hago saber: Que, con el fin de evitar las desgracias que causan a diario los automóviles, los camiones y las motocicletas, vengo en disponer que ningún vehículo de tracción mecánica circule por las calles de Madrid a mayor velocidad que la de 20 kilómetros por hora.

Las infracciones serán castigadas: con una multa de 1.000 pesetas la primera vez; con una multa de 2.500 pesetas y la retirada del *carnet* al conductor la segunda vez, y, con una multa de 5.000 pesetas y la retirada del *carnet* al conductor, y de la licencia de circulación del carruaje la tercera vez.

De las multas serán responsables, mancomunada y solidariamente, los conductores y los dueños de los coches.

Madrid, a 8 de Febrero de 1924.—*El Duque de Tetuán.*

2.º ESCRITO DEL R. A. C. E.

Excmo. Sr.: No puede menos esta Cámara Oficial de exteriorizar la satisfacción con que ha visto el bando recientemente publicado por V. E., y así se complace en hacerlo presente a V. E. ofreciéndole, al propio tiempo, su cooperación más decidida para conseguir que la circulación de vehículos automóviles por las calles de esta Corte se efectúe en condiciones adecuadas.

Organizar la circulación en Madrid es tarea que ofrece grandes dificultades; pero a la cual no deben, ni pueden, sustraerse las Autoridades, máxime cuando la solución de este problema es un anhelo general, solución que debe darse dictando disposiciones, cuyo cumplimiento fiel se exija rigurosamente y que abarquen dicho problema en todos sus aspectos; es decir, regularizando la circulación de cuanto simultáneamente se mueve y transita por las calles, disposiciones que reflejen los justos preceptos contenidos en el artículo 27 del Real decreto de 24 de Noviembre de 1922, basado sobre el mutuo respeto de los derechos y deberes que tienen los conductores de vehículos y los peatones.

No duda este R. A. C. E. que V. E., que de tan alto prestigio goza, muy merecidamente, no vacilará en abordar, sin pérdida de tiempo, y para bien de todos, tan capital problema, gestión que, una vez más, le hará acreedor al agradecimiento de los habitantes de esta Corte.

Y, para terminar, con el fin de evitar las torcidas interpretaciones que, a juicio de esta Cámara Oficial, se han dado al bando de V. E., en cuanto se refiere a la responsabilidad mancomunada y solidaria que en el mismo se establece entre los conductores de automóviles y los propietarios de estos vehículos, solidaridad que se cree habrá de exigirse en todo caso sin excepción, cree oportuno este R. A. C. E., y muy conveniente, que se aclare, por medio de una nota oficiosa, que tal responsabilidad solidaria sólo se exigirá en aquellos casos en que la falta se haya cometido mancomunadamente; esto es, hallándose el propietario del vehículo dentro de éste, y que nunca se exigirá tal responsabilidad solidaria y mancomunada cuando la infracción haya sido cometida en ausencia del dueño, ya que no es justo hacer sufrir a éste perjuicios por una falta que ni ha cometido ni ha consentido que se cometa.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 11 de Febrero de 1924.—El Vicepresidente 1.º, *Conde de Caudilla.*

Excmo. señor Duque de Tetuán, Gobernador civil de la provincia de Madrid.

3.º RESPUESTA DEL GOBERNADOR CIVIL

Al acusar recibo de su atento oficio de hoy, cúmpleme significarle, contestando a la última parte del mismo, que la responsabilidad mancomunada y solidaria de dueños y conductores de vehículos de tracción mecánica, definida en mi recientísimo bando sobre circulación de automóviles, constituye su disposición más fundamental, porque, si de un lado la insolvencia de los conductores haría ilusoria, en muchos casos, parte de las penalidades establecidas, es notorio, de otro, que la elección de chofer depende del dueño, y que, como consecuencia de ello, éste resulta culpable, en cierto modo, de las imprudencias de aquél.

Claro está que, para la aplicación práctica de la referida responsabilidad, habré de examinar y atender, en cada caso concreto, las circunstancias de toda clase que hayan concurrido en el mismo.

Dios guarde a usted muchos años. Madrid, 11 de Febrero de 1924. — *El Duque de Tetuán.*

Señor Presidente del Real Automóvil Club de España.

4.º BANDO SOBRE CIRCULACIÓN POR LA DERECHA, Y OTROS EXTREMOS

D. Juan O'Donnell y Vargas, Duque de Tetuán, Conde de Lucena, Gobernador civil de esta provincia,

Hago saber: Que la gran dificultad que ofrece la reglamentación del tránsito por las calles de esta villa y corte, merced, singularmente, a su diversa anchura y a la distinta intensidad de tráfico durante las diferentes horas del día, que exigirá, en realidad, una ordenación especial para cada cual de aquéllas y para cada cual de éstas, no debe constituir, sin embargo, causa bastante para que las Autoridades se crucen de brazos ante el problema, en vez de procurar resolverlo poco a poco, mediante sucesivas disposiciones que tiendan a educar a las gentes en el difícil arte de discurrir por las vías públicas de Madrid.

Atento a este objetivo, vengo en ordenar lo siguiente:

1.º Desde el 10 de abril próximo venidero, todos los vehículos irán por la derecha de las calzadas, tanto en las calles como en las plazas.

Los tranvías quedarán exceptuados de esta disposición durante el tiempo absolutamente indispensable para introducir las modificaciones necesarias en su material, que no podrá exceder de cuarenta y cinco días.

2.º En las calles y plazas que lo consientan, los vehículos de tracción animal deberán marchar uno tras otro, así como los de tracción mecánica, discurriendo aquéllos cerca de las aceras y éstos por el centro de la calzada o entre las filas de coches y los carriles de los tranvías, donde los haya.

3.º En las calles de escasa anchura, el tránsito sólo podrá verificarse en un sentido, conforme a las prácticas ya establecidas y a las que puedan establecerse en lo futuro.

4.º Los vehículos sólo podrán detenerse y permanecer parados al margen de las aceras en las calles que tengan anchura suficiente para ello, sin perjuicio para el tránsito.

5.º Desde las cinco de la tarde hasta las nueve de la noche, los carros no podrán circular por las calles céntricas ni permanecer parados en ellas, debiendo marchar al trote todos los demás vehículos de tracción animal, aunque vayan desocupados.

6.º La circulación rodada se suspenderá intermitentemente, obedeciéndose la señal de los Agentes de la Autoridad, en todos aquellos puntos en que se considere conveniente, al objeto de permitir el cruce de los peatones de una acera a otra.

7.º Cuando un vehículo tenga que parar en las aceras contrarias a su mano, deberá dar la vuelta más allá del punto de parada, a fin de llegar a éste llevando la derecha.

8.º Se prohíbe el escape libre y el encendido de los faros dentro de la población, pudiendo, sin embargo, hacer uso de los últimos en aquellas vías en que lo requiera la deficiencia del alumbrado, si bien con la precisa condición de emplear viseras u otros aparatos que eviten, mediante la proyección de la luz sobre el pavimento, toda molestia visual a los conductores de los demás vehículos y a los viandantes.

9.º Queda subsistente, en toda su integridad, mi bando de 8 de Febrero último, sobre velocidad de los automóviles.

10. Los peatones deberán caminar siempre por la acera derecha de las calles, según

la dirección en que vayan, quedando prohibido, en absoluto, el estacionarse dentro de las mismas y deambular por las calzadas. En las aceras de gran anchura podrá tolerarse, por excepción, que los viandantes sigan discurriendo en las dos direcciones, como hasta ahora.

11. El cruce de una acera a otra se verificará siempre en sentido perpendicular y utilizando los pasos existentes al efecto.

12. Se prohíbe terminantemente toda clase de juego y deporte en la vía pública, así como el ir en el tope y en los estribos de los tranvías.

13. Las infracciones del presente bando se corregirán, por mi Autoridad, con multas de 1 a 100 pesetas, según la gravedad de cada caso, siendo responsables los padres o tutores de las contravenciones cometidas por los menores sujetos á su cuidado.

Madrid, 24 de marzo de 1924.

Aparatos de señales

Habiendo solicitado del Ministerio de Fomento, D. Lorenzo Torredelot, que el aparato denominado «Turn Stop», destinado a ser colocado en los automóviles, que, con Memoria y dibujos, había presentado, fuese declarado por las Autoridades conveniente, necesario y útil, fué requerido el R. A. C. E. para que, como Cámara Oficial, emitiese dictamen.

En el informe entregado por el R. A. C. E. al Ministerio de Fomento, después de describir el aparato y su funcionamiento, se demuestra que no procede declarar su necesidad y utilidad; se añade que, a lo sumo, pudiera declararse la conveniencia; pero advirtiendo que en el comercio se encuentran aparatos análogos, más ligeros y sencillos, y menos expuestos a que dejen de funcionar.

Autotransportes en común

Por la Dirección General de Comunicaciones fué invitado el R. A. C. E. para que informase acerca de un proyecto de Real decreto sobre Servicios de Transportes de Viajeros, Mercancías y Correo, por vehículos de tracción mecánica, dictamen que esta Cámara Oficial emitió con fecha 15 de Febrero último.

El Puesto de Socorro del R. A. C. E.

Por el Servicio Médico-Quirúrgico del Puesto de Socorro del R. A. C. E., en Las Rozas, se han prestado los siguientes servicios:

Día 27 de Enero último.—Fué asistido Mariano Díez Sarabia, de lesiones leves, ocasionadas por vuelco de la bicicleta que conducía, en el kilómetro 28 de la carretera de El Escorial.

Día 3 de Febrero último.—Fueron asistidos el socio de este R. A. C. E., D. Otto Hahn, y su señora, de lesiones leves; la señora de Brooking y la señorita doña Amparo Schulze, de lesiones graves, todas ocasionadas por vuelco de automóvil ocurrido en el kilómetro 1 de la carretera de Torrelodones a Galapagar.

Servicio de trípticos

Se recuerda a los señores socios, que las documentaciones, tanto nacionales como extranjeras, para el paso de fronteras, se despacharán en las Oficinas de esta Secretaría,

por orden riguroso de recibo. Así, pues, es conveniente que, para evitar retrasos en los viajes proyectados, las peticiones se cursen con ocho días de antelación a la fecha de su utilización.

Aviso importante

Los señores socios de este R. A. C. E. que trasladen sus automóviles, por ferrocarril, a Sevilla, durante la próxima Semana Santa, conviene presenten los talones respectivos, a su llegada a aquella capital, a la «Real Sociedad Automovilista Sevillana» (Cánovas del Castillo, 14), donde serán visados, garantizando debidamente la entrada de los coches, al objeto de evitar a nuestros socios toda clase de molestias.

Asimismo, los señores socios del R. A. C. E. que necesiten cualquier información durante su permanencia en aquella capital, podrán solicitarla en la citada Sociedad, acreditando previamente su calidad de socio de nuestro Club con la presentación de la tarjeta correspondiente al año actual.

El Puesto de Socorro
del R. A. C. E.

Sección de Socorro

Se recuerda a los señores socios, que las documentaciones, tanto nacionales como extranjeras, para el paso de fronteras, se despachan en las Oficinas de esta Sección.