



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

TELÉFONO S-22 50

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

Nuevo régimen tributario sobre automóviles, en Francia

El régimen de impuestos sobre automóviles extranjeros, en Francia, acaba de quedar modificado por una nueva ley, puesta en vigor con fecha 31 de Marzo de 1925.

Desde ahora los *laissez-passer* expedidos por la Aduana francesa no se despacharán, como hasta ahora venía haciéndose, para cuarenta y ocho horas, uno o dos meses. Los automovilistas extranjeros, al efectuar su primera entrada en Francia, podrán obtener un *laissez-passer* valedero por un período de tiempo que ellos mismos podrán fijar, y cuyo coste se satisfará a razón de 2,50 francos por día.

Cuando los automovilistas extranjeros quieran prolongar su estancia en Francia por más tiempo del que hubieran solicitado a su entrada, podrán pedir en las oficinas de las «Contributions Indirectes», permisos de circulación, cuya duración no podrá exceder del trimestre en curso, y que serán expedidos a razón de 0,20 francos por HP y día.

Ejemplos. — Un turista entra en Francia el 10 de Abril, y después de haber solicitado un permiso de diez días, valedero, por consiguiente, hasta el 19 de Abril, inclusive, desea prolongar su estancia hasta el día 26, inclusive. Para estar en regla deberá, en la mañana del día 20, solicitar en la Recaudación de Contribuciones un permiso de circulación, de siete días, el que le será expedido (suponiendo que se trate de un coche de 15 HP) contra pago de la cantidad de 21 francos ($15 \times 0,20 = 3$ francos; $3 \times 7 = 21$ francos) más el timbre.

Un extranjero se presenta en la frontera el 20 de Abril y solicita un permiso para cincuenta días, pero debe retrasar su salida hasta el día 10 de Julio. Desde el día 9 de Junio tendrá que solicitar, para el período de tiempo comprendido entre esta fecha y el 30 de Junio inclusive, un permiso de veintidós días, que le costará (suponiendo una fuerza de 15 HP) 66 francos más el timbre.

Además, el 1.º de Julio será sometido al régimen interior, y deberá solicitar un permiso de circulación por un trimestre.

**Reglamento para el
establecimiento de „garages“,
talleres e instalación de
depósitos subterráneos de
gasolina, tanto en el interior
de aquéllos como en la vía
pública, aprobado por el
Ayuntamiento de Madrid**

Artículo 1.º. Los *garages* se clasificarán en dos categorías, atendiendo a su capacidad.

Se considerarán de primera categoría los que tengan capacidad para más de seis coches.

De segunda categoría, aquellos en los que no puedan encerrarse más de seis coches, en las condiciones que más tarde se indicarán.

Art. 2.º «*Garages*» de primera categoría. — Se instalarán en locales amplios, dotados de luz natural y de suficiente ventilación. Estarán contruídos con materiales incombustibles, sin que sobre ellos puedan existir viviendas.

Art. 3.º No podrán habitar en los locales otras personas que el portero o conserje y su familia. Estas habitaciones estarán situadas lo más cerca posible de la puerta y lo más alejadas de los depósitos de esencia.

Art. 4.º Los techos o cubiertas estarán provistos de claraboyas de ventilación.

Art. 5.º El pavimento del *garage* será impermeable, incombustible y continuo. En todos los paramentos de muros y tabiques se tenderá un zócalo de cemento, de un metro de altura por lo menos.

Todos los líquidos que se derramen en el *garage* habrán de pasar, antes de su entrada, por los sumideros, por algún dispositivo separador de gasolina que impida este escape a la alcantarilla.

Este dispositivo podrá afectar la disposición que se indica en un croquis, u otra que sea igualmente eficaz.

Art. 6.º Será obligatoria la iluminación eléctrica con tubo «Bergman» o similar, prohibiéndose los hilos aislados y los cajetines de madera. Los flexibles de derivaciones de la luz para lámparas móviles deberán estar protegidos con fundas de badana.

Art. 7.º Alrededor de cada coche se dejará una zona libre de un metro, a menos que estén encerrados en jaulas, en cuyo caso bastará que tengan 50 centímetros desde el coche al tabique que separa una jaula de otra. Además quedará libre un paso de cinco metros, desde la puerta de entrada hasta el fondo del local.

Art. 8.º Las linternas o faroles de los coches que no sean eléctricos, deberán ser apagados antes de entrar en el local.

Art. 9.º *Talleres*. — Las fraguas de los talleres estarán emplazadas en sitio separado del local del garaje por muros de fábrica de ladrillo de 10 centímetros de espesor, por lo menos, o de hormigón armado.

Art. 10. Se dispondrá en todos los *garages* de un recipiente metálico con tapa en la superficie y de capacidad suficiente para depositar en él los trapos y algodones impregnados en grasas. Estos recipientes deberán limpiarse todos los días.

Art. 11. Dentro del local no se podrá encender fuego de ninguna clase ni fumar, para lo cual se colocarán carteles.

Art. 12. Cuando el *garage* se componga de varios pisos, los superiores tendrán la disposición necesaria para evitar que los líquidos caigan a los inferiores.

Art. 13. No se permitirá en los *garages* depósitos de madera ni cajas vacías.

Art. 14. Estará terminantemente prohibido producir de noche ruido con las bocinas, que pueda molestar al vecindario, ni probar motores con escape libre.

Art. 15. *Gasolina*.—Las existencias, trasiego y tratamiento de gasolina en los *garages* de primera categoría, así como las instalaciones de bombas medidoras de gasolina, se ajustará a las reglas siguientes:

a) El depósito de gasolina estará construído de chapa de hierro dulce, de espesor no inferior a cuatro milímetros, o de chapa de acero, de espesor no inferior a tres milímetros; y las chapas se colocarán solapadas, y sus bordes remachados en caliente y retacados. También podrán soldarse a la autógena, a tope, las chapas, y en ambos casos estará pintado exteriormente para preservarle de la oxidación, y en el caso de que las uniones de las planchas sean remachadas, estas uniones se pintarán por el interior del tanque con una composición inalterable para la gasolina. Su forma será cilíndrica.

b) La prueba del depósito se hará estando lleno de agua, con presión de aire de dos kilogramos por centímetro cuadrado por espacio de dos horas, sin que se note fuga alguna; después se bajará la presión a 500 gramos, que se habrá de sostener sin escape durante dos horas.

c) Los depósitos de gasolina deberán ser enterrados completamente en el suelo, teniendo sobre sí una capa de arena o tierra, de espesor no inferior a 60 centímetros.

En los casos en que pase alguna alcantarilla o desagüe a menos de dos metros de distancia del tanque, así como en cualquier otro caso que los técnicos municipales lo propongan, el tanque y una capa de arena, de 60 centímetros alrededor del mismo, quedarán encerrados en una arqueta de fábrica perfectamente impermeable, cuya solera comunique con un tubo de hierro de tres centímetros de diámetro, verticalmente enterrado fuera de la arqueta y junto a ella. Este tubo llevará cerrado su fondo inferior y tendrá un tapón roscado en el superior, a flor de tierra, destinándose a inspeccionar si el tanque sufre alguna filtración.

d) El depósito de gasolina tendrá, a lo sumo, cinco aberturas o comunicaciones con el exterior: una para el registro o limpieza, que permanecerá constantemente cerrada y estanque, y únicamente se abrirá cuando se vacíe el depósito y tenga que hacerse la limpieza del mismo o alguna reparación. Las otras cuatro estarán destinadas: una para poder efectuar el aforo cuando convenga, y estará cerrada, también, constantemente con llave, excepto cuando haya de efectuarse el aforo; otra se utilizará para la carga; otra para la aspiración; y la última sirve para el desplazamiento del aire cuando se llene el depósito. Estas tres últimas estarán cubiertas con una triple tela metálica, de latón, de mallas espesas (entre 75 y 100 orificios por centímetro cuadrado). Los tubos de carga y aspiración, que llegarán hasta el fondo del depósito, estarán, además, cuando no se utilicen, cerrados con una válvula.

e) El tubo de salida de gases tomará una altura mínima de tres metros, si la instalación se hace en terreno abierto; su boca no quedará a menos de cinco metros de toda chimenea, y no debe estar al alcance de la mano desde ventanas ni balcones, si el tubo se adosa a los muros de un edificio. El técnico municipal podrá proponer mayores distancias cuando circunstancias especiales lo reclamen.

f) La boca de llenado habrá de estar provista de un capuchón de seguridad y cierre autoclave, con candado o llave, e irá protegida por una caja de fundición capaz de ser cerrada con registro.

Igualmente se hará con todas las tomas y trampillas, quedando las llaves en poder del encargado responsable.

g) Para llenar el depósito deben utilizarse tubos roscados a la boca de llena-

do y a los recipientes donde se halle la gasolina, para que, en manera alguna, durante el trasvase, esté en comunicación con la atmósfera.

h) La gasolina llegará a los depósitos de los coches solamente por succión e impulsión, que se efectuará por medio de una bomba, construída con el mejor material, que garantice un perfecto funcionamiento y que resista las pruebas más rigurosas. La bomba y el depósito estarán unidos solamente por el tubo de succión, que será de hierro galvanizado, y que se hallarán, además, dotados, en su parte superior, de un recipiente de vidrio transparente, por el que pase la gasolina en su recorrido desde el cuerpo de aspiración hasta el coche, y que permita, por medio de las marcas o señales que deberá tener el recipiente, apreciar a simple vista la cantidad de gasolina que se va a introducir en el depósito del coche.

Cuando la bomba cese de funcionar se cerrará automáticamente el tubo de descarga de la bomba por medio de una válvula. La bomba estará provista de una cerradura, con objeto de que no pueda hacérsela funcionar sin llave. No entrará en el conjunto de la bomba elemento ninguno de goma u otra substancia que pueda descomponerse con el uso o por el contacto con la gasolina. Cuando la bomba sea medidora deberá adoptarse uno de los tipos aprobados oficialmente por el Gobierno, según lo dispuesto en la Real orden de 18 de Agosto de 1921.

i) El emplazamiento de la bomba estará a dos metros de distancia mínima del depósito, conservándose su mecanismo debidamente cerrado con llave siempre que la bomba no funcione.

En ningún caso se permitirá instalar en la vía pública, delante de los *garages*, postes de bomba medidora, cuyo tanque esté bajo la acera a menos de un metro de distancia de la fachada ni en el interior del edificio.

Art. 16. *Capacidad de los depósitos de gasolina.*— Sólo se permitirán en casas habitables depósitos de gasolina instalados en las condiciones que se regulan, que no excedan de 5.000 litros de capacidad y distantes, por lo menos, un metro de las paredes medianeras.

En *garages* o establecimientos de planta baja, en los que no haya más habitación que la del guarda, podrán instalarse depósitos cuya capacidad no exceda de 10.000 litros, también a la distancia de un metro de las paredes medianeras.

En *garages* o establecimientos de planta baja que ocupen toda una manzana, podrá consentirse depósitos hasta 50.000 litros, siempre que la distancia desde el punto de su emplazamiento a las casas colindantes sea superior a 50 metros.

Fuera de estos depósitos no se consentirán más existencias que 100 litros de gasolina, convenientemente envasados en bidones, no pudiendo pasar de la expresada cantidad la existente en el *garage*, debidamente almacenada, en local ventilado y aislado por muros de fábrica, con puerta de hierro o de madera forrada de chapa de hierro por ambas caras. Estos depósitos estarán destinados, exclusivamente, a guardar gasolina, y no se permitirá la entrada más que de día.

Art. 17. *Precauciones contra incendios.*— La limpieza de los depósitos, en los casos que se precise, se hará con las siguientes precauciones:

- a) Ante todo se vaciará completamente el tanque, desalojando la gasolina.
- b) Se llenará después de agua y se vaciará toda ella, repitiendo cinco veces la operación.
- c) Cuando se abra el orificio de limpieza, y hasta cerrarlo de nuevo, se evitará el acercar toda clase de luces abiertas, cerillas, etc., etc.
- d) En todo momento que no precise lo contrario, se mantendrá siempre cerrado el orificio de limpieza, lo mismo estando vacío que lleno el tanque.

e) En todos los casos que precise entrar en el tanque, incluso aunque en algún tiempo atrás esté el mismo fuera de servicio, se guardarán las precauciones que requeriría una atmósfera irrespirable y explosiva, manteniendo al exterior un vigilante con cuerda de socorro, y no introduciendo otras luces que lámparas de seguridad.

f) Será obligatorio colocar en el interior del establecimiento bocas de agua para caso de incendio, con agua a presión, distribuídas convenientemente y provistas de mangas y lanzas necesarias, que estarán perfectamente enchufadas.

g) Será obligatoria la instalación de cajas de madera, sin tapa, de $1 \times 1 \times 0,50$ metros de alto, llenas de arena y con su correspondiente pala. Estarán situadas en las inmediaciones de los coches depósito de gasolina y del sitio donde los coches carguen la gasolina.

h) Será obligatoria la instalación de extintores químicos de reconocida eficacia, y capacidad no menor de 10 litros, convenientemente distribuídos, uno por cada cuatro coches que se encierren.

Art. 18. En los *garages* donde existan baterías de carga de coches eléctricos, estas baterías estarán situadas en sitio alejado del depósito de nafta y de los coches.

Estas instalaciones eléctricas estarán garantizadas de su buen estado por un facultativo o perito legalmente autorizado.

Art. 19. «*Garages*» de segunda categoría.—Podrán establecerse en locales aislados o en plantas bajas de casas habitadas, a condición de que en este último caso los techos estén formados con material incombustible.

Art. 20. *Para depositar la gasolina.*—Deberá disponerse de un local independiente, perfectamente ventilado, construídas sus paredes y techo de material incombustible; el pavimento será de tierra u otro material absorbente; se dispondrá, también, de la suficiente cantidad de arena, con las palas necesarias, para sofocar un principio de incendio. Este local estará cerrado con puerta metálica maciza, que deberá estar siempre cerrada. En este local no se podrá almacenar más que la gasolina depositada en sus envases intactos. El acceso a este local sólo podrá ser permitido de día, no pudiendo, en forma alguna, efectuar en el mismo trasiegos ni fraccionamientos de gasolina. La cantidad de gasolina que podrá almacenarse en este local no podrá exceder de 50 litros por coche.

Dentro del *garage* propiamente dicho, no se podrá fumar ni encender fuego. Los trapos y algodones impregnados en grasas se depositarán en recipientes metálicos y cerrados.

La instalación eléctrica del *garage* se establecerá con tubos «Bergman» o similar, prohibiéndose, en absoluto, los hilos aislados y cajetines.

El local donde se deposite la gasolina se iluminará desde el exterior a través de ventanas de pequeñas dimensiones, provistas de cristal doble, siendo obligatorio establecer un sistema de ventilación que facilite la salida de los vapores de gasolina que puedan producirse.

Todos los líquidos que se derramen en el *garage* o almacén habrán de pasar, antes de su entrada en los sumideros, por algún dispositivo separador de gasolina que impida que ésta escape a la alcantarilla.

Art. 21. En los *garages* se colocarán, en sitios visibles, extintores químicos de reconocida eficacia y capacidad no menor de 10 litros, para extinguir un principio de incendio.

Art. 22. Se podrá permitir en estos *garages* la carga de las baterías de acumuladores, siempre que el cuadro se encuentre alejado de los coches y del lugar donde se deposita la gasolina, defendiendo el sitio de la carga por una red metálica de malla tupida.

Art. 23. Los *garages* particulares donde se encierre un solo coche deberán tener el pavimento de asfalto o cemento, y el techo con cielo raso, si es de viga de madera. No se permitirá más gasolina que una caja de 10 bidones de a cinco litros.

Art. 24. A partir de este acuerdo se prohibirá en la vía pública la carga del depósito de gasolina de los automóviles por medio de latas.

Art. 25. Para los depósitos que se instalen en la vía pública regirán las mismas condiciones de seguridad fijadas en el Reglamento presente, pero procederá que informen previamente las Direcciones de Vías Públicas y Fontanería, en cuanto a su emplazamiento y canon que deban abonar al Excelentísimo Ayuntamiento, que dependerá de la superficie ocupada y de la categoría de la calle donde se instalen. Estos depósitos no podrán instalarse a menor distancia de 500 metros uno de otro, y, desde luego, nunca en calles de gran tránsito.

Para los *garages* que tengan depósito de gasolina en la vía pública frente a su establecimiento, no regirá la distancia de 500 metros que fija este artículo, distancia que regirá solamente para la instalación de aparatos de esta clase por aquellos industriales que se dedican sólo a la venta de gasolina sin tener relación alguna con los *garages*.

Art. 26. Queda en absoluto prohibido la colocación de luces sobre estos aparatos.

El presente Reglamento fué aprobado por la Excelentísima Comisión Municipal Permanente en 18 de Diciembre de 1924 y por el Excelentísimo Ayuntamiento Pleno en 19 de Enero de 1925.—El Secretario, *F. Ruano*.

Servicio de documentaciones internacionales

Se recuerda a los señores socios la conveniencia de devolver a esta Secretaría, para su cancelación, los trípticos o «Carnets de Passages en Douanes» de que sean titulares y no piensen utilizar antes del plazo de su caducidad.

Asimismo se les hace saber que la Secretaría no podrá facilitar nuevas documentaciones sin cumplir el requisito indicado en el párrafo anterior, y salvo que se trate de distintos países y otros automóviles.

Por último, y al objeto de que los señores socios se vean en todo momento debidamente atendidos, se les suplica que la petición de documentaciones se sirvan cursarlas con ocho días de antelación a la fecha en que las precisen.

Nota importante

Se recomienda, muy especialmente, a todos los poseedores de Permisos internacionales de circular y conducir, lean con todo detenimiento y sigan al pie de la letra las *Observaciones importantes* que se mencionan al final de los referidos documentos, y cuyo texto es el siguiente:

«Todo coche automóvil que circule por uno de los países mencionados en el presente permiso debe, necesariamente, llenar los requisitos siguientes:

1.º Llevar, de un modo ostensible, en la parte posterior del vehículo, además de la placa nacional, otra placa, ovalada, de 30 centímetros de longitud por 18 de altura, pintada de blanco, y en la cual se destaque la letra E, pintada de color negro. La letra E deberá tener precisamente una altura de 10 centímetros, y sus trazos deberán tener un espesor de 15 milímetros.

2.º Llevar una placa en la que se mencione el nombre del constructor del *châssis* o

armadura, y su número de fabricación, la potencia del motor, expresada en HP, y el peso del coche, tomado en vacío.

3.º Estar provisto de una bocina, de sonido grave, que deberá usarse, con exclusión de cualquiera otra clase de aparato advertidor, en las aglomeraciones urbanas.

4.º Estar provisto, desde la entrada de la noche, de dos faroles encendidos en la parte anterior del vehículo y de otro farol en la parte posterior, debiendo éste tener una potencia luminosa tal que permita que se vean con facilidad los signos que figuren en las placas.

Queda terminantemente prohibido el empleo de focos y faros en las aglomeraciones urbanas.

5.º Seguir estrictamente cuanto dispongan las Ordenanzas y usos de los países en que se encuentren.

Los motociclos y motocicletas deberán llenar los requisitos siguientes:

1.º Llevar una sola linterna o farol encendido, desde la entrada de la noche, en la parte anterior del vehículo.

2.º Llevar, además de las placas nacionales, otra placa, ovalada, de 18 centímetros de longitud por 12 de altura, pintada de blanco y con la letra E pintada de color negro; la letra E deberá tener 8 centímetros de altura, y sus trazos deberán tener un espesor de 10 milímetros.

3.º Estar provistos de una bocina de sonido agudo.

4.º Seguir estrictamente cuanto dispongan las Ordenanzas y usos de los países en que se encuentren.

Estos pases deberán presentarse en las Aduanas de los países extranjeros al efectuar el coche su primera entrada y su salida definitiva. Son valederos para un año, contado desde el día de su expedición.»

Tributación de automóviles pertenecientes a propietarios domiciliados fuera de Madrid

Vista la instancia formulada por V. S. con fecha 10 de Diciembre último, como Secretario general del Real Automóvil Club de España, solicitando se le comunique la interpretación que debe darse al artículo 384 del Estatuto Municipal vigente, con respecto a aquellos coches cuyos propietarios están avecindados en San Sebastián y trasladan sus automóviles a esta Corte durante unos meses del invierno, el Excmo. Sr. Alcalde Presidente, por su decreto de 21 del actual, ha dispuesto se conteste a V. S. que el mencionado artículo establece, en su apartado 2.º, que si se utilizase el carruaje en dos o más Municipios, uno de los cuales fuese el del domicilio del contribuyente, el derecho de la imposición del arbitrio corresponderá al del Ayuntamiento del último, satisfaciendo el arbitrio el que se halle avecindado en San Sebastián; pero los meses en que el vehículo circule en Madrid, según la Ordenanza núm. 38, deberá satisfacer la suma correspondiente al permiso de circulación, a no ser que sea por tiempo menor de siete días o que se trate de provincias concertadas con las cuales deba existir el régimen de reciprocidad, debiendo tenerse presente, para obtener el permiso de circulación, lo estatuido en el artículo 12 de la Ordenanza núm. 38 y en la proporción señalada en el artículo 15, no olvidando que los permisos pueden solicitarse para circular por meses o por trimestres, salvando, siempre, la exención de reciprocidad indicada anteriormente, que no excluye la petición de permiso en la forma y con los requisitos enumerados en ese artículo.

Lo que tengo el honor de comunicar a V. S. a los efectos consiguientes.
Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 31 de Marzo de 1925.—(Firmado, ilegible.)

Sr. D. Cárlos Resínes.

**Comunicación dirigida
al Excmo. Sr. Subsecretario
del Ministerio de Fomento**

Excmo. Sr.:

Son muchas las peticiones que se han dirigido a esta Cámara Oficial en demanda de que practique las gestiones precisas para ver de conseguir la rectificación de la peligrosísima travesía existente en Navalmanzano, provincia de Segovia, que, por su excesiva longitud y peligros que ofrece, dificulta grandemente el tránsito por la misma y ha ocasionado ya numerosos accidentes automovilistas, que, afortunadamente, y hasta la fecha, no han tenido consecuencias sensibles, pero que, por razones de humanidad, conviene prevenirlas.

Por ello, y en nombre de esta Cámara Oficial, me permito suplicar a V. E. que, previo informe de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Segovia, si lo estima pertinente, se sirva dar las órdenes oportunas para la rectificación del trazado de dicha travesía de Navalmanzano (Segovia) en forma que haga más viable el tránsito por la misma, y que haga desaparecer los peligros que hoy ofrece.

Gracia que espera obtener de la bondad de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.
Madrid, 26 de Marzo de 1925.—Real Automóvil Club de España. El Secretario general,
Cárlos Resínes.

Una nota del Gobierno Civil

**Lo que tienen que hacer
quienes quieran aprender a
conducir automóviles**

En el Gobierno Civil se ha facilitado a la Prensa la siguiente nota:

«Los que deseen practicar el manejo de los automóviles por el centro de la ciudad o población tendrán que solicitar un permiso del Excmo. Sr. Gobernador civil, el cual lo concederá valedero por quince días, a partir de la fecha de la concesión, y siempre que lo solicite tercera persona solvente que se haga responsable, subsidiariamente, de cuantos daños, perjuicios o accidentes puedan ocurrir durante las pruebas de conducción interurbana antes mencionadas.»

Servicio de Suministros

GASOLINA

Se pone en conocimiento de los señores socios que las libretas de cupones expedidas por la Compañía Uribe son válidas para tomar gasolina en los surtidores comprendidos en la lista que sigue, aplicándose el 5 por 100 de descuento a todos ellos, sin excepción.

Surtidores que la Compañía Uribe, S. A., tiene entregados al servicio público en las poblaciones que se indican:

Algeciras (Cádiz)	Carretera de Cádiz (Los Pastores).
Albacete	Portazgo de Madrid.
Arcos de la Frontera (Cádiz)	Carretera de Jerez a Villamartín.
Aranda de Duero (Burgos)	La Plazoleta del Hotel (carretera de Burgos).
Antequera (Málaga)	Alameda del Deán Muñoz Reina.
Águilas (Murcia)	Calle del Rey Carlos III.
Almería	Boulevard del Príncipe.
Ávila	Garaje Castilla.
Almendralejo (Badajoz)	Carretera de San Juan del Puerto a Cáceres.
Arrona (Guipúzcoa)	Empalme carreteras de Bilbao y Cestona.
Almansa (Albacete)	Cruce carreteras Madrid, Valencia y Alicante.
Archena (Murcia)	Km. 2, carretera Baños de Archena a la estación.
	Plaza de Arriaga.
	Plaza Circular.
Bilbao	Plaza Elíptica.
	Plaza Zabalburo.
Burgo de Osma (Soria)	Carretera de Soria.
Bullas (Murcia)	Garage Vicente Puerta.
Caravaca (Murcia)	Calle de Antonio Blanco.
Córdoba	Avenida de Canalejas.
Cádiz	Muelle.
Carmona (Sevilla)	Calle de San Pedro.
Cartagena (Murcia)	Plaza de España.
Cieza (Murcia)	Carretera de Murcia a Albacete.
Calasparra (Murcia)	Frente al Garage Ugena.
Castellón de la Plana	Calle de Pi y Margall (junto al Banco Castellón).
Deva (Guipúzcoa)	Carretera de Bilbao.
Elgóibar (Guipúzcoa)	Carretera de Bilbao.
Guadalajara	Plaza del Conde de Romanones.
	Avenida de Alfonso XIII.
Granada	Entrada carretera de Santa Fe.
	Alcubilla (calle del Puerto).
Jerez de la Frontera (Cádiz)	Plaza de Santo Domingo.
	Paseo de los Capuchinos (carretera de Sevilla).
	Frente a la Perfumería Agomar.
Jumilla (Murcia)	Carretera de Navarra.
Irún (Guipúzcoa)	Frente a la iglesia.
Las Arenas (Vizcaya)	Bajada puente barrio San Cristóbal.
Lorca (Murcia)	Entrada del Príncipe Alfonso.
La Línea (Cádiz)	Calle Grande.
La Roda (Albacete)	Paseo de la Castellana.
	Parque del Oeste.
	Glorieta de Atocha.
	Calle de Alcalá (frente Escuelas Aguirre).
Madrid	Estación del Norte.
	Glorieta de San Bernardo.
	Plaza de Salamanca.
	Paseo del Cisne, esquina a Castellana.
	Puerta de Toledo.

Madrid	<ul style="list-style-type: none"> Puente de Segovia. Plaza de Santa Bárbara. Ronda de Valencia. San Antonio de la Florida. Plaza de Manuel Becerra. Portillo de Embajadores. Plaza de Cibeles. Plaza de Colón. Plaza de Isabel II. Plaza de Cánovas.
Medina del Campo (Valladolid)	Frente al Campo Agrícola.
Murcia	Avenida de Canalejas (<i>Garage Victoria</i>).
Mula (Murcia).	Frente al Cuartel de la Guardia Civil.
Ondárroa (Vizcaya)	Paseo de los Fueros.
Pardo (Madrid)	Puerta de Hierro.
Puerto de Santa María (Cádiz)	Carreteras de Cádiz a Jerez y San Lucas.
Puerto Real (Cádiz).	Puente de Barcas.
Pasajes (Guipúzcoa).	Carretera de Francia.
Rentería (Guipúzcoa)	Carretera de Francia.
Ronda (Málaga)	Carretera de Antequera.
San Sebastián	La Concha.
	Puente de Santa Catalina.
	Puente Guadaira.
	Pañoleta.
Sevilla	Plaza de San Fernando.
	Torre Blanca.
	Puente de Triana.
	Puerta de Jerez.
Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)	Paseo de la Calzada.
	Puerta de Zamora.
Salamanca	Puerta de San Pablo.
	Puerta de Toro.
Soria.	Carreteras de circunvalación y general a Logroño
San Roque (Cádiz)	Cruce carreteras Málaga y La Línea.
Toledo	Zocodover.
Talavera de la Reina (Toledo).	Plaza de Constitución.
Torrijos (Toledo).	Plaza de las Vacas.
Utrera (Sevilla)	Calle de D. Bosco y González Peña.
Valladolid	Arcas Reales.
	Plaza de Zorrilla.
Villarreal (Guipúzcoa)	Carretera de Madrid.
	Plaza de Castelar.
	Plaza de la Glorieta.
Valencia.	Grao (camino del Puerto).
	Torres de Serranos.
	Torres de Cuarte.
Yecla (Murcia).	Plaza de Pi y Margall.
Zafra (Badajoz)	Plaza de España.
Zaraúz (Guipúzcoa)	<i>Garage</i> de Berlanda.
Zamora	Puerta de la Feria.
	San Torcuato.
Zumárraga (Guipúzcoa)	Carretera de Vitoria.

OBSERVACIONES: Todos los surtidores propiedad de esta Compañía, tienen en la pantalla la chapa, esmaltada en encarnado, de «Uribe S. A.»

Surtidores corresponsales

Avilés (Oviedo)	Parque del Muelle.	
El Escorial (Madrid).	Plaza del Doctor Robles.	
Huelva	Calle Principal.	
Logroño	Calle Vara del Rey (frente al Gran Hotel).	
		Muro de Carmelitas.
		Calle Cavo Noval (carretera la Guardia).
Vitoria	General Espartero (carretera Zaragoza).	
	Garage Larramendi.	

Bando de D. José García Cernuda y Estrada, Gobernador civil de la provincia de Guipúzcoa

Hago saber:

Que acercándose la época en que aumenta considerablemente la circulación de toda clase de vehículos, especialmente de automóviles, por las carreteras de esta provincia, se impone la necesidad de reglamentar severamente la marcha a fin de evitar y prevenir los accidentes que puedan producirse. Es indispensable la cooperación ciudadana y el estricto cumplimiento de lo dispuesto, pues, de lo contrario, la responsabilidad caerá de lleno sobre los contraventores, y serán, a la vez, víctimas y castigados. Convertir las carreteras en paseos y ferias, transitando por ellas sin necesidad y esperando sean los vehículos los que se aparten, es imprudencia y grave falta que trae inevitablemente consecuencias desagradables.

En su vista he acordado:

Primera. Quedan en vigor y serán observadas y acatadas, con las solas variaciones que ahora se introducen, las disposiciones contenidas en el bando anterior de 1.º de Mayo de 1925.

Segunda. Los vehículos de todas clases circularán por las vías públicas llevando *siempre su mano derecha*. Los infractores serán castigados con multa de 5 a 50 pesetas.

Tercera. Los vehículos de motor mecánico destinados al transporte de mercancías llevarán un espejo dispuesto en forma que permita que su conductor vea en todo momento a los que con mayor marcha caminan en su misma dirección, siendo obligatorio dejarlos paso rápido e inmediato, conservando en su marcha la derecha.

Los que con infracción de esta regla sean sorprendidos en las carreteras de esta provincia quince días después de la publicación de este bando, serán retirados de la circulación y castigados sus conductores y propietarios, separada o conjuntamente, con multa de 5 a 50 pesetas.

Cuarta. En todo el trayecto de carretera comprendido entre los puentes internacionales de Behobia e Irún a San Sebastián y San Sebastián a Deva, con excepción de la travesía de los términos urbanos, la velocidad máxima de los automóviles no podrá exceder de *cincuenta kilómetros* por hora.

Quinta. Queda prohibido, de manera terminante y absoluta, celebrar en las carreteras bailes, ferias, mercados ni reuniones de ninguna clase, debiendo conservarse éstas siempre completamente expeditas, cuidando de un modo especialísimo que los niños no jueguen ni queden sin vigilancia en estos lugares de circulación, en los que tampoco se per-

mitirá permanezcan animales abandonados. A este efecto los Alcaldes de la provincia adoptarán, en el plazo improrrogable de quince días, las medidas y disposiciones convenientes, que harán cumplir con rigor estricto, denunciando a este Gobierno a los infractores.

Sexta. Ningún vehículo podrá permanecer parado en el trayecto de carretera comprendido en la travesía de los pueblos. Para ello se utilizarán siempre las calles o caminos adyacentes. Los Alcaldes cuidarán con todo celo de la aplicación de esta regla.

Séptima. Con el fin de alcanzar la debida eficacia en la aplicación de estas medidas, e imponer de un modo rápido su exacto acatamiento, Agentes de mi Autoridad, convenientemente situados, impondrán, a los que cometan faltas contra las reglas de este bando, las multas ya citadas, que podrán ser hechas efectivas en el acto y mediante el recibo talarario y numerado correspondiente.

Los Alcaldes de la provincia, Guardia Civil, Miqueletes, Cuerpos de Vigilancia y Seguridad y Agentes, todos de mi Autoridad, velarán por la exacta observancia de estas disposiciones y cursarán a este Gobierno las denuncias que reciban o formulen.—San Sebastián, 14 de Abril de 1925.—El Gobernador, *José García Cernuda y Estrada*.

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

Copia de la comunicación dirigida al Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar.

Excmo. Sr.:

Son tan numerosas y, a juicio de esta Cámara Oficial, tan justificadísimas las quejas que unánimemente viene formulando el público, especialmente el automovilista, contra la incomprensible actitud adoptada por las fuerzas del Resguardo que prestan servicio entre la frontera francesa y San Sebastián, que no podemos dejar de llamar la atención de ese Directorio Militar, de su dignísima presidencia, al que rogamos que, una vez comprobados los hechos de que damos cuenta, adopte las medidas conducentes para que cesen los abusos y atropellos en cuestión.

Ya durante el transcurso del verano último se permitió esta Cámara Oficial llamar la atención del dignísimo Sr. Director General de Aduanas; pero aquella advertencia no dió resultado práctico alguno, debido, sin duda alguna, a la hegemonía de que, desde hace algún tiempo, y por haberse cometido el grave error de haber consentido que la actuación de las fuerzas del Resguardo salga de sus naturales y legales cauces, con grave perjuicio para el prestigio del Cuerpo de Aduanas, y con un absoluto menosprecio de los respetos que el público tiene derecho a exigir de los funcionarios de la Administración, goza el Resguardo.

Antes de pasar adelante hemos de detallar lo que el verano último sucedía, concretando estas quejas, motivadas por la actuación del personal del Resguardo en las fronteras de Behobia y Puente Internacional de Irún.

Conocido de cuantos en verano visitan las playas del Norte es el movimiento de automóviles que tiene lugar entre aquéllas y las localidades del Sur de Francia. La importancia de ese movimiento es tal, durante la citada época del año, que el promedio de automóviles que diariamente cruzan la frontera de Behobia, en cada sentido, resulta ser de 400. La mayor parte de los vehículos que durante el día pasan a Francia, regresan a España a la caída de la tarde, produciéndose una afluencia de coches enorme en la Aduana de Behobia.

La intervención del personal del Resguardo, obligando a los ocupantes de cada automóvil a descender de éste para registrar, detenida y escrupulosamente, cada vehículo, operaciones que, por muy rápidamente que se realizaran, no absorbían menos de cuatro o cinco minutos, daba lugar a que los automóviles que aguardaban su turno formasen «colas» de setenta y hasta de cien vehículos, que, desde la Aduana, se extendían por el Puente Internacional y en territorio francés, con gran disgusto para las Autoridades de dicha nación.

Gran contraste entre la actitud de los funcionarios del Resguardo y la adoptada tan inteligentemente por el Directorio Militar, cuando, en su disposición de 2 de Mayo de 1924, ordenaba a las Aduanas situadas en carreteras fronterizas lo siguiente: «Conviniedo grandemente intereses generales favorecer turismo España, disponga que con viajeros que por su aspecto y condición equipajes que conduzcan se deduzca qué objeto viaje nuestro país es solamente el citado, se guarden cuantas consideraciones de fondo y forma sean compatibles con servicio Renta, evitando retrasos y molestias esta clase de viajeros que, sobre retraer al turismo, no favorecen el nombre de nuestra Administración.»

Pues bien; los citados funcionarios del Resguardo de nuestra Administración interpretaron y cumplieron esa disposición en la forma que queda expuesta, ocasionando, deliberada e injustificadamente, al público los retrasos y molestias que, de cumplir lo que tan acertadamente ordenó el Directorio Militar, debieron haber tenido especial cuidado de evitar.

No se nos oculta, Excmo. Sr., que el Resguardo que tan absurdamente actuó y sigue operando, pretenderá justificar lo bien fundado de su intervención, alegando que las molestias que ocasionaron a los turistas automovilistas eran inevitables, y le permitieron actuar brillantemente descubriendo considerables defraudaciones a la Renta.

Claro está que todo es relativo, y que aquello que los funcionarios del Resguardo creen que representa una intervención brillante que justifique más que sobradamente su actitud y procedimientos, si se examina de cerca, no es muestra de una actuación brillante, y sí, antes bien, ridícula y cómica.

Muy duras podrán parecer, a primera vista, estas apreciaciones; pero, por lo mismo que las sentamos, hemos de demostrarlas, lo que hacemos exponiendo a continuación el resultado de la intervención de los funcionarios del Resguardo durante los dos meses comprendidos entre el 23 de Julio y el 23 de Septiembre de 1924.

Durante el primero de dichos dos meses, la cantidad recaudada por el Tesoro, gracias a la activa intervención del Resguardo en la Aduana de Behobia, fué de 231,95 pesetas.

Y durante el segundo mes mencionado, fué de 758,59 pesetas.

Debemos advertir que en esas cantidades se hallan incluidos los recargos impuestos por las multas correspondientes.

Ahora bien; dado el movimiento de automóviles a través de la frontera de Behobia, y teniendo en cuenta que, por término medio y por coche, pasan cuatro personas, las cifras que acabamos de exponer demuestran que, para obtener un ingreso medio de 495,20 pesetas mensuales, se molestó a 48.000 personas.

Es posible que el Resguardo se halle muy satisfecho de su brillante actuación; nosotros, como contribuyentes, no podemos menos de hacer constar nuestro desagrado.

Esa intervención del Resguardo en las Aduanas de Behobia e Irún se agravó y se hizo más molesta y odiosa con los servicios o puestos montados en la carretera en el trozo comprendido entre la frontera y San Sebastián, en cuyos puestos son objeto de nuevas visitas los automóviles, dando, con ello, lugar en el extranjero, a justificadísimos comentarios y apreciaciones que nada favorecen el nombre de España y el de su Administración,

aconsejándose a los turistas que renuncien a venir a nuestra Nación, ya que en ella se emplean procedimientos que no se utilizan en ningún país del mundo.

Y no hay exageración, por nuestra parte, al calificar como calificamos los procedimientos utilizados por los funcionarios del Resguardo, toda vez que éstos, prescindiendo de la intervención de los mismos en la Aduana de entrada, detienen a los automóviles en plena carretera, y aunque llueva o granice obligan a descender a los ocupantes sin el menor respeto a las señoras, para obligarlas a abrir y vaciar sus maletas y sacos de viaje en el suelo. Esto constituye, pura y simplemente, un abuso y mal empleo de las atribuciones concedidas al Resguardo.

De cómo sigue actuando éste, pudiera decirse tanto que creemos preferible exponer a continuación uno de sus últimos «triumfos», pues tal importancia tiene que creemos no debe pasar desapercibido, para que las Autoridades y el público sepan apreciar la eficacia de la intervención de los mencionados funcionarios.

Hace ya próximamente un año, marchó a Alemania, con su automóvil, el Presidente de la Cámara de Comercio de Sevilla, Excmo. Sr. D. Diego Gómez Quintana, obteniendo para la exportación temporal del automóvil el «Carnet de Passages en Douanes», número 11.801.

Sometido el Sr. Gómez, en la mencionada nación, a un tratamiento médico, hubo de permanecer cuanto le fué preciso, y como quiera que al expirar el año el automóvil que exportó temporalmente no podría entrar en España sin abonar nuevamente los correspondientes derechos de importación, ordenó a su mecánico que desde Alemania viniese a España para renovar el permiso de exportación temporal.

Así lo hizo el mecánico, y atravesando cuatro fronteras se presentó en la de Behobia, con el automóvil, el día 12 de Febrero último, personándose ante el Sr. Administrador de la mencionada Aduana, al que esta Cámara Oficial había impuesto de lo que se trataba.

Dicho Sr. Administrador, tan pronto como se presentó ante él el mecánico y despachó la documentación del coche, y vió que dentro de éste no había nada que no constituyese un equipaje normal y herramientas del vehículo, dijo al conductor que podía emprender su regreso a Alemania, a lo que dicho mecánico hubo de exponer que las Autoridades francesas le habían exigido que hiciese visar su pasaporte por el Cónsul de la vecina República en San Sebastián.

Con el fin de llenar esta formalidad, salió el mecánico con el coche, y al llegar a la entrada de dicha ciudad fué detenido por los carabineros del puesto de Ategorrieta, los que, haciéndole descender del vehículo, registraron éste en forma descompuesta al ver que no podían entenderse con el conductor por desconocer éste el castellano.

Del equipaje y herramientas del vehículo retiraron los citados funcionarios cuanto se consigna en la detallada relación adjunta, que consta de treinta partidas, incautándose, además, del automóvil para responder, sin duda alguna, del importe de la multa que habrían de imponer, cuyo importe, en ningún caso, podrían obtener con los efectos aprehendidos. En la relación que acompaña figuran, entre otros, los objetos siguientes:

Núm. 1.—Los guantes del mecánico.

Núm. 2.—Un par de zapatos del mismo.

Núm. 3.—Herramientas del automóvil.

Núm. 4.—Idem, íd.

Núm. 5.—Idem, íd.

Núm. 6.—Las bombillas de repuesto para los faros del coche.

Núm. 8.—Jabón para uso del conductor.

Núm. 10.—Preparación para pegar parches de goma en las cámaras de aire para las ruedas.

- Núm. 11.—El betún para la limpieza del calzado del mecánico.
- Núm. 14.—El traje azul de trabajo de éste.
- Núm. 23.—El cepillo de dientes del mismo.
- Núm. 24.—Las cápsulas del revólver que llevaba el conductor.
- Núm. 25.—Las cámaras de aire que, como repuesto, llevaba el automóvil.
- Núm. 26.—Los chanclos de goma del mecánico.
- Núm. 27.—Los guantes de goma del mismo.
- Núm. 28.—Las ligas de éste.
- Núm. 29.—Su impermeable.

Y para que pueda ese Directorio Militar apreciar, en su justo y verdadero valor, la gran importancia que tuvo la aprehensión realizada por los funcionarios del Resguardo el día 12 de Febrero último, y, en su consecuencia, proceder como estime de justicia, tenemos el honor de acompañar, contenidos en paquetes debidamente precintados por la Aduana de San Sebastián, todos los objetos aprehendidos, los cuales fueron entregados á don Diego Gómez tan pronto como éste hizo efectivo el importe de la multa, de 1.569,15 pesetas, que fué impuesta a su mecánico Edmundo Metz, según expediente núm. 3/925.

Y para terminar, Excmo. Sr., esta Cámara Oficial ruega encarecidamente a V. E. que, oyendo previamente a los Administradores de las Aduanas, ordene severamente a los funcionarios del Resguardo que modifiquen sus procedimientos de actuación, atemperándolos estrictamente a lo por V. E. dispuesto en 2 de Mayo de 1924, pues de lo contrario, esta Cámara Oficial, antes de exponer a extranjeros y nacionales al maltrato y abusos de referencia, y tener que avergonzarse por esto, cree preferible aconsejar a los turistas automovilistas que no vengan a España. Asimismo rogamus a V. E. que, una vez comprobado el contenido de los paquetes precintados, tenga a bien devolver dichos objetos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 6 de Marzo de 1925.—El Secretario general, *Cárlos Resínes*.

Gran Premio de Europa

28 DE JUNIO DE 1925. CIRCUITO DE SPA

Precio de las localidades en las tribunas

El Royal Automobile Club de Belgique ha establecido los siguientes precios de las localidades en las tribunas para el próximo Gran Premio de Europa, que tendrá lugar, sobre el circuito de Francorchamps, el 28 de Junio de 1925:

Palcos con cuatro entradas	Francos 400
Tribunas (entradas numeradas).	» 40 por asiento
Recinto de las tribunas	» 25

Las entradas pueden reservarse desde ahora, dirigiéndose, por carta, a la Comisión Deportiva del R. A. C. B., 58, Avenue des Arts, Bruxelles.

GRAN PREMIO DE BÉLGICA

Nuevas inscripciones

El R. A. C. B. ha recibido las inscripciones complementarias siguientes: dos coches «Amilcar» y un coche «Chiribiri» para el Gran Premio de Bélgica de las Veinticuatro Horas.

Las carreteras y las Diputaciones Provinciales

Copia de la comunicación dirigida al Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar.

Excmo. Sr.:

Esta Cámara Oficial Real Automóvil Club de España, atendiendo a las indicaciones que reiteradamente fueron hechas en su reciente Junta general, tiene el honor de exponer a la alta consideración de V. E. lo siguiente:

Propalado por la Prensa—ignoramos con qué fundamento—, ha circulado el rumor de que por parte de ese Directorio Militar de su dignísima Presidencia había el propósito de entregar a las Diputaciones Provinciales cuanto con la conservación y reparación de las carreteras del Estado se relaciona, rumor que, parece ser, ha tenido su fundamento en el texto de alguna nota oficiosa relativa al Estatuto Provincial, cuya promulgación se prepara.

Son tales la importancia y la trascendencia que una tan radical transformación en los servicios públicos habría de traer consigo, que, como ya esta Cámara Oficial lo hizo presente en su citada Junta general, nos resistimos a aceptar la veracidad de aquella noticia, por entender y tener la firme convicción de que aquella transformación no puede, ni debe, ser objeto de unos cuantos artículos o preceptos de una ley, cuyo carácter general y su finalidad y derivaciones políticas naturales es lógico que haya sido meditada y proyectada con preocupaciones de orden político, muy distintas y alejadas de las que en la actualidad dominan en el mundo entero, cuando, como hoy ocurre, la tendencia unánime es la de mejorar, unificar y reglamentar servicio tan primordial en la vida moderna como lo es el de la carretera.

En época aún no lejana, cuando estas vías eran exclusivamente utilizadas por peatones, caballerías, por carros y carretas que les dieron su nombre, su utilización—después del desarrollo de las vías férreas—era exclusivamente local; de ahí que pareciera lógico que, paralelamente, los organismos locales en más inmediato contacto con aquella utilización local, y, por lo tanto, los más interesados en satisfacer las exigencias de ésta fueran los encargados de su régimen y gobierno, dentro de los límites y buenos principios de una prudente descentralización.

Así lo entendieron, evidentemente, los hombres de la revolución de Septiembre de 1868, quienes, inspirados más por ideas que juzgaron fecundas que por una visión clara de las realidades nacionales, llevaron a cabo, juntamente con otras reformas no más meditadas, la de entregar a las Diputaciones Provinciales las carreteras paralelas a los ferrocarriles, medida ésta cuyas fatales consecuencias no han podido por menos de ser recordadas, con justicia, estos días, ya que el Estado se vió obligado a recoger de nuevo, destrozadas y algunas hasta desaparecidas por completo, las carreteras que cedió, no pudiendo detener su acción tutelar en aquel rescate, sino que, ante el requerimiento insistente de las mismas Diputaciones Provinciales, tuvo que acabar por ir recibiendo otras carreteras que aquéllas habían construído y que ya se consideraban incapaces para conservar.

En cuanto a la construcción de nuevas carreteras, ese movimiento de reacción tuvo mayores y más fatales consecuencias, toda vez que los organismos provinciales, en su mayoría, acabaron por inhibirse en estas materias, por lo que los planes del Estado se vieron recargados con la construcción de carreteras que debían haber sido exclusivamente provinciales pero que fueron incluídas en aquéllos, abriendo el portillo por el que se llegó

más tarde al abuso de las llamadas carreteras parlamentarias. Aprendido ya el camino a seguir, hemos visto que, hasta a la atención de las necesidades exclusivamente municipales, ha tenido que llegar la acción del Estado, acudiendo éste a proveer aquéllas mediante la vigente Ley de Caminos Vecinales.

Claro está que los hechos expuestos han tenido lugar dentro de un régimen que, precisamente, es el que se trata de modificar con los nuevos Estatutos; pero, ¿cómo pretender que, por la simple virtualidad de la *Gaceta*, vayan a nacer los nuevos organismos con vida lozana y exuberante, exentos de todo vicio y completamente indemnes contra las asechanzas de sus naturales enemigos, y por completo desligados de todo vínculo de parentesco, amistad o convivencia?

Suponer que, sean cuales fueren los principios, la acción de éstos ha de ser radical e instantánea, es, sencillamente, querer vivir fuera de la realidad; y lo menos que se puede y debe exigir, antes de confiar a las Diputaciones intereses tan cuantiosos y de tan vital importancia como los que representan las carreteras, es que tales organismos demuestren, previamente, su capacidad en otros cometidos más modestos y en armonía con su vida incipiente. Proceder de otro modo constituiría un acto, a juicio de esta Cámara Oficial, de mala administración. ¿Qué particular entregaría a un administrador improvisado, sin práctica y cuya capacidad era para aquél desconocida, una parte importante y cuantiosa de su caudal, por vía de ensayo?

Pero es que, aun en el caso de que la competencia de las Diputaciones hubiese de estar reconocida y demostrada, no sería esto suficiente para impedir que la medida no diese lugar a discusiones, toda vez que el funcionamiento autónomo de cuarenta y nueve administraciones independientes, en materia como ésta en que la unidad de criterio es tan esencial, difícilmente podría librarse, aun con la mejor buena voluntad y celo, de la inevitable anarquía, fatalmente originada por la intervención de tan numerosos directores, entre los que no faltarían, seguramente, algunos que pecasen por descuidados o por incompetentes.

Ésta es la razón por la que todas las administraciones, incluso las de aquellos países en los que la descentralización es tradicional, tienden a una perfecta unidad bajo este punto de vista; el que España hiciese lo contrario, aparte del desconocimiento del problema que ello demostraría, produciría para nuestra Nación un lamentable retroceso, que nos entregaría indefensos a una descentralización sin tradiciones ni experiencia.

Y cuanto sobre este tan delicado asunto tiene esta Cámara Oficial el honor de exponer, adquiere mayor virtualidad e importancia en estos momentos en que, precisamente, en toda Europa se tiende, y a ello van encaminados los trabajos que se realizan, y de los que el Gobierno español tiene conocimiento oficial, no sólo a realizar la unidad de plan nacional sino a obtener una unidad de plan de carácter internacional.

Decimos esto porque todas las naciones cuyos gobernantes tienen exacto y real conocimiento de lo que hoy es ya y de lo que en adelante ha de ser la carretera, saben que no conviene a aquéllas permanecer aisladas y faltas de tan esencial elemento de vida y de actividad; saben, también, dichos gobernantes los enormes ingresos que para todas las naciones que saben explotarlo, ofreciendo buenas carreteras, proporciona el turismo internacional. Precisamente por esta razón ha organizado el Gobierno francés una Conferencia internacional, cuyas sesiones se celebrarán el próximo mes de Febrero, en París, y para asistir a las cuales el Gobierno español ha designado su representante; en cuya Conferencia se tratará de la creación de un Consejo Central de Turismo Internacional para que las naciones adheridas realicen una labor que obedezca a un solo plan, ya que la práctica ha demostrado que de los esfuerzos realizados aisladamente por cada nación, esto es, de una manera descentralizada, no se obtenía el máximo rendimiento.

Complemento de esa unidad que en materia de carreteras impone la realidad, y demostración palmaria de dicha tendencia, es el acuerdo ya tomado en París de preparar el Mapa Internacional de Carreteras, y sobre el cual esta Cámara Oficial ha tenido el honor de dirigirse al Ministerio de Fomento. Y ¿es, precisamente, en el momento en que en todas las naciones se tiende no sólo a unificar en cada una de ellas sino a unificar internacionalmente cuando España va a descentralizar y a desmoronar lo que en carreteras tiene? Creemos, sinceramente, que sería lamentable.

Que la descentralización, en cualquiera de sus concepciones o tendencias ha de contenerse dentro de aquellos límites que una prudente administración aconseje, es evidente, porque, de lo contrario, el daño que a los administrados se infiere puede ser grave e irreparable. Buena prueba de ello es el que habiéndose hecho caso omiso de las enseñanzas adquiridas, que muy palpablemente se pusieron de manifiesto al discutirse en las Cámaras la Ley de Reforma Tributaria, discusión que evidenció el error que los Gobiernos cometieron al entregar a los Municipios el impuesto que grava a los automóviles, cuyo error quedó subsanado en la expresada Ley. Al redactarse el Estatuto Municipal, y por seguir la tendencia descentralizadora, se persistió en el error señalado, dando lugar a situaciones de solución prácticamente imposible dentro de las normas de justicia y de perfecta equidad que deben garantizar los intereses de los ciudadanos. Ese error ha quedado palpablemente evidenciado en la comunicación que la Dirección General de Rentas Públicas ha dirigido al Señor General Secretario del Directorio Militar, con fecha 17 del corriente, y publicada en la *Gaceta* del 24.

Así lo entiende el Real Automóvil Club de España, sin que esto quiera decir que estimemos que el actual estado de cosas sea perfecto; antes bien, con la misma sinceridad con que nos producimos, decimos que muchas veces hemos notado deficiencias y que, en más de una ocasión, hemos procurado poner éstas en relieve. Por ello desea esta Cámara Oficial ser oída antes de que se intente cualquiera modificación profunda en un servicio que tan directamente le interesa, máxime cuando en su actuación no le toca defender más que el interés del servicio mismo.

En cuanto antecede, no vean V. E. y ese Directorio Militar de su dignísima presidencia otra cosa que la exposición franca y leal de un íntimo convencimiento, y el deseo de cooperar al bien de España; si teniendo, como tiene, este Real Automóvil Club de España el íntimo convencimiento de que la reforma de que se habla habría de crear una situación infinitamente peor que la presente y de mucho más difícil remedio, no la pusiera en conocimiento de V. E., estimaría que, con su silencio, perjudicaba a España; es por lo que, con la exposición que precede, cree haber cumplido con su deber.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 26 de Enero de 1925.—El Secretario general, *C. Resínes*.

Sobre las tarifas de los autotaxímetros en Madrid

Examinada la instancia presentada por la entidad denominada «Unión de Propietarios de Automóviles-Taxis de Madrid», cuyo escrito, que sin fecha, aparece registrado de entrada con el núm. 4.355, el día 8 de Diciembre último, y visto el informe del señor Delegado de Carruajes, que al mencionado escrito acompaña, el Concejal que suscribe tiene el honor de exponer a la Comisión 3.^a lo siguiente:

El Ayuntamiento de Madrid tiene aprobadas y en vigor varias tarifas, cuyas respectivas características son:

Automóviles cuyo servicio se tarifa a razón de 1,25 pesetas kilómetro

»	»	»	»	»	»	1,—	»	»
»	»	»	»	»	»	0,80	»	»
»	»	»	»	»	»	0,40	»	»

Implantado en esta Corte el servicio de automóviles de alquiler sobre la base de las tres tarifas primeras, fué el público imponiendo, automáticamente, la casi total desaparición de los vehículos cuyos servicios se tarifaban a razón de 1,25 y 1,—peseta por kilómetro, dando lugar a una gran demanda de servicios a los automóviles que trabajaban al precio de 0,80 pesetas kilómetro.

Esa gran demanda del público fué causa de que los dueños de estos últimos vehículos realizasen, durante algún tiempo, beneficios considerables, y, como ocurre generalmente, no sólo en este ramo de la industria sino en todos, o en la mayor parte de ellos, esa facilidad con que se obtenían ingresos extraordinariamente remuneradores dió motivo a que acudiesen a explotar este negocio gran número de Empresas y particulares, llegando a dotar a la Corte de un número de automóviles de alquiler que parece ser desproporcionado con la capacidad de la capital, sobre todo a ciertas horas de algunos días.

La afluencia de explotadores de este negocio hubo de traer consigo, como natural secuela, y, según queda consignado, un malestar inevitable, que se tradujo, forzosamente, en una lucha económica, lucha que dió lugar a que cierto número de automóviles, cuyos servicios se tarifaban a razón de 0,80 pesetas kilómetro, fuese puesto a disposición del público al precio de 0,60 pesetas kilómetro, hecho éste que, dadas las circunstancias en que el negocio se desenvolvía para los dueños de automóviles que se ofrecían al precio de 0,80 pesetas kilómetro, empeoró la situación de éstos, situación que se agravó considerablemente con la puesta en servicio de nuevos vehículos al tipo de 0,60 pesetas kilómetro, así como por el hecho de haber comenzado a reanudar sus servicios y, por tanto, a restar pasajeros a los autotaxímetros, la Sociedad General de Autobuses.

El problema que las circunstancias ha creado a gran número de propietarios de autotaxímetros, es, en sí, sumamente complejo.

Vemos que, por un lado, motivos de índole puramente comercial dieron lugar a un malestar de orden económico, ocasionado, como queda expuesto, por una competencia en precios.

Es evidente que si todos los automóviles ofrecidos al público fuesen idénticos bajo los distintos aspectos que forzoso es tener en cuenta para compararlos unos con otros, sería tarea muy fácil sentar un juicio exacto del problema, y sobre él proponer una solución. Pero son tan distintos unos de otros los tipos de vehículos puestos a disposición del público, que resulta, prácticamente, imposible resolver la cuestión en forma tal que llene las necesidades y aspiraciones de todos los propietarios de autotaxímetros.

Esa diversidad de modelos de automóviles explotados en este servicio es una de las causas primordiales de la diferencia principal que en elementos de defensa, para hacer frente a la situación creada por el exceso de la oferta, existe entre unos y otros propietarios de los vehículos objeto del presente dictamen.

El malestar ocasionado por las causas que quedan apuntadas y que, principalmente, son:

- 1.^a Número excesivo de automóviles taxímetros.
- 2.^a Diferencias importantes entre los elementos de defensa con que cuentan los que explotan este negocio.

Se ha traducido, al ver gran número de éstos, que sus vehículos quedaban parados en los puntos, sin proporcionarles ingresos, en el escrito registrado de entrada con fecha 8 de Diciembre último.

Razonando fría y serenamente sobre lo consignado en tal escrito, y considerando lo que en él se expone y pretende, desde el plano en que el Municipio madrileño debe examinarlo para resolver lo que estime procedente, es decir, teniendo en cuenta los intereses, que para el Ayuntamiento son igualmente sagrados, del productor y del consumidor, opina el firmante que la petición de referencia adolece de los principales defectos siguientes:

En primer lugar, carece, en absoluto, de base financiera que permita considerarla viable y duradera.

En segundo lugar, y teniendo en cuenta lo que precede, parece que se trata de una solución de momento, adoptada en un instante de desesperación o de despecho, o quizá a impulso de la necesidad de atender a perentorias obligaciones.

Cree el firmante que los motivos que hayan impulsado a solicitar la aprobación de las tarifas consignadas en el escrito de referencia han sido estos últimos, porque, según noticias que tiene, el grupo representado por los firmantes se compone de propietarios de autotaxímetros que, en su mayor parte, explotan personalmente esta industria; de los productos que obtienen han de vivir, y al encontrarse con que los ingresos obtenidos, dado el escaso servicio que sus vehículos prestaban, no les permitían cubrir sus necesidades, no pudiendo suprimir éstas, decidieron atenderlas a costa del instrumento de trabajo; esto es, como puede decirse vulgarmente, que no pudiendo comer con sus automóviles, decidieron comerse éstos, pretendiendo solucionar, de esta manera desesperada, la situación que entre ellos y otros se crearon.

Esta es la razón por la que el que suscribe estima que la petición objeto del presente dictamen adolece del defecto consignado en segundo lugar.

Examinándola bajo el punto de vista del primer defecto apuntado, se observa lo siguiente:

El presupuesto de gastos diarios de un automóvil del tipo de los que, en gran proporción, tiene la entidad firmante del escrito, y para un recorrido medio diario de 80 kilómetros, es:

Gasolina	8,90 pesetas
Jornal del conductor	7,— »
Garage y lavado	3,50 »
Impuestos y seguro.	3,15 »
Alquiler del taxímetro	0,70 »
Aceite	1,— »
Neumáticos	4,— »
Varios gastos menudos.	0,75 »
TOTAL.	<u>29,—</u> »

Lo que representa un gasto, o más bien un desembolso, que hace que el costo de la explotación por estos conceptos resulte a 0,362 pesetas el kilómetro.

Ahora bien; como puede verse en el presupuesto arriba detallado, no se consigna cantidad ninguna para atender, como es imprescindible, a la amortización y reparaciones del vehículo y al interés del capital invertido en la industria, y para que dicho presupuesto sea verdadero, deben tenerse en cuenta ambos capítulos.

Un automóvil del tipo que nos ocupa cuesta, aproximadamente, unas 12.000 pesetas,

y debe amortizarse, dado el servicio que realiza, en cuatro o cinco años. Por otro lado, preciso es efectuar reparaciones y repasos en el mecanismo del vehículo, por cuyo concepto, y sin temor a incurrir en exageración, puede admitirse que el automóvil se hallará imposibilitado de prestar servicio durante quince días al año.

Debiendo amortizar 12.000 pesetas en cinco años, corresponderá anualmente una amortización de 2.400 pesetas, de las que el propietario habrá de resarcirse durante 350 días de trabajo, o sea a razón de 6,85 pesetas diarias, a cuya cantidad habrá que añadir 2,05 pesetas diarias en concepto de interés (6 por 100) del capital de 12.000 pesetas invertido en el negocio.

Claro está que en el cálculo que precede se parte del supuesto inexacto de que amortizando cada año 2.400 pesetas, al finalizar el quinto año el valor del automóvil queda reducido a cero, lo que no es cierto, toda vez que, en ese momento, tiene todavía algún valor, mayor o menor, que depende de diversos factores. Pero si esto es cierto, y bajo ese punto de vista pudiera decirse que el cálculo que viene desarrollando el que suscribe no es exacto, es no menos cierto que en el presupuesto antes detallado no se ha consignado cantidad alguna para atender a las reparaciones del automóvil y a la pintura y tapizado de su carrocería, con lo que la inexactitud apuntada queda muy ampliamente compensada.

En estas condiciones nos encontramos con que el precio de coste del servicio por kilómetro de recorrido es de

$$0,362 + 0,111 = 0,473 \text{ pesetas por kilómetro.}$$

Teniendo en cuenta que para un recorrido medio diario de 80 kilómetros la recaudación media en diez horas de trabajo viene a ser de 39 pesetas (percibiendo, aparte de esta cantidad y en concepto de propinas, unas 8,50 pesetas diarias por término medio), resulta que la diferencia entre el presupuesto de ingresos y el de gastos es de

$$39,- (29,- + 8,90) = - 2,90 \text{ pesetas;}$$

es decir, que el propietario del automóvil taxímetro pierde cada día 2,90 pesetas, pérdida que queda reducida a 0,40 pesetas en los casos en que el conductor es el propietario mismo.

La única solución posible consiste en que el autotaxímetro recorra mayor número de kilómetros reproductivos.

En efecto; resulta que, prácticamente, para recorrer 46 kilómetros reproductivos por día, ha de efectuar el autotaxi un recorrido diario de 80 kilómetros. Ahora bien; en el presupuesto diario hay partidas cuya cuantía es independiente del recorrido que efectúe el vehículo, mientras que otros conceptos son proporcionales a dicho recorrido (gasto de gasolina, aceite y neumáticos).

A tal punto es cierto lo que antecede, que si consideramos el presupuesto del mismo automóvil en función de un recorrido diario de 160 kilómetros, nos encontramos con que el coste de explotación por kilómetro resulta a 0,323 pesetas en lugar de 0,473 pesetas por kilómetro que cuesta en la actualidad a estos industriales.

Es indudable que viendo éstos que los vehículos que prestan servicio con tarifa más reducida efectuaban un recorrido reproductivo diario mayor que el que ellos conseguían obtener de sus automóviles, por dar su preferencia gran parte del público al servicio más económico, pensaron que para ellos la solución consistía únicamente en ofrecer el servicio de sus vehículos a precios más reducidos, y, al efecto, propusieron la tarifa consignada en el escrito que obra en el expediente.

No cree el que suscribe que la prestación de este servicio en las condiciones que pretenden, dados los vehículos de que disponen, pueda solucionar el problema en los términos en que debe quedar solucionado.

En efecto: hemos visto que en la actualidad, con un recorrido oneroso de 80 kilómetros diarios, obtienen un ingreso de 39,—pesetas, lo que representa un recorrido reproductivo de 46 kilómetros, que resultan a un precio medio de coste de 0,946 pesetas por kilómetro (hay que tener presente que, por término medio, a un recorrido diario de 80 kilómetros, corresponden 46 kilómetros en carga y 34 en vacío).

Si por medio de una rebaja en la tarifa se consigue que el vehículo efectúe durante las diez horas de trabajo un recorrido de 120 kilómetros, y admitiendo que, en estas condiciones, el recorrido en vacío disminuya en un 25 por 100, aumentando en dicha proporción el recorrido en carga, resultará que costando en total 0,374 pesetas por kilómetro, el coste real del servicio será de

$$\frac{44,85}{81} = 0,553 \text{ pesetas por kilómetro.}$$

Teniendo en cuenta que, en la práctica, los servicios que prestan más frecuentemente los autotaxímetros son los utilizados por una o dos personas, veamos qué resultados económicos produciría la aplicación de las tres tarifas solicitadas, y, para ello, admitimos que los 81 kilómetros recorridos en carga se distribuyan como sigue:

Con una persona	= 40 por 100 = 32 kilómetros
Con dos personas.	= 40 por 100 = 32 »
Con tres personas.	= 20 por 100 = 17 »

Este servicio produciría al industrial:

Por 32 kilómetros, con una persona, a 0,40	= 12,80 pesetas
Por 32 kilómetros, con dos personas, a 0,60	= 19,20 »
Por 17 kilómetros, con tres personas, a 0,80	= 13,60 »
RECAUDACIÓN TOTAL	<u>45,60</u> »

siendo el coste de la explotación de 44,85 pesetas, resultando un beneficio diario de

$$45,60 - 44,85 = 0,75 \text{ pesetas;}$$

beneficio que, como puede verse, nada puede solucionar.

Aparte de que ninguna solución práctica del problema aporta la petición objeto del presente dictamen, hay que tener presente que, por lo menos en opinión del firmante, se presta a que el público tropiece con dificultades y quede expuesto a serios disgustos sin compensación real ninguna a cambio de aquéllas y éstos.

En efecto; ¿quién puede asegurar que un conductor de autotaxímetro que, por desgracia, haya tenido parado el vehículo durante ocho o nueve horas de las diez que corresponden a su servicio, y que, por tanto, ha de encontrarse malhumorado y disgustado, no va a recibir mal a un cliente solo que pretenda utilizar solo el vehículo abonando el servicio a razón de 0,40 pesetas por kilómetro, cuando la prestación del mismo resulta a un precio mínimo de coste de 0,553 pesetas?

¿Es lícito, por otro lado, que el Ayuntamiento, si accede a lo solicitado por los firman-

tes del escrito, coloque a los ciudadanos que, individualmente, deseen utilizar un autotaxímetro en la situación de inferioridad en que, forzosamente, se encontrarán cuando vayan a tomar un vehículo de éstos al mismo tiempo que se presenten dos personas a solicitar el mismo carruaje, toda vez que es natural que el conductor había de dar preferencia al servicio de dos personas sobre el que pudiera prestar a una sola?

En todas las ciudades del mundo, en las que los servicios de autotaxímetros se hallan debidamente organizados e inspeccionados, han tenido las Autoridades muy especial cuidado en no permitir, bajo ningún pretexto, el manejo de la palanca del taxímetro durante el servicio del mismo, para impedir los irregularidades y fraudes que actuando sobre dicha palanca pueden cometerse en perjuicio de los pasajeros de los vehículos, especialmente cuando éstos son del sexo femenino y forasteros.

Este motivo, sobre el cual tanto puede exponerse en contra del régimen propuesto por los firmantes del escrito en cuestión, sería suficiente, de no existir los anteriormente detallados, para que, prescindiendo de otras consideraciones, se rechazase, en absoluto, la petición formulada, objeto de este dictamen.

Pero es el caso que con el sistema de las tres tarifas propuestas, marcadas por un mismo aparato, se expondría al público, como queda expuesto anteriormente, a ser defraudado o a tener que disputar con los conductores de los vehículos cuando creyese que la cantidad marcada por el contador no se ajustaba a las condiciones del servicio prestado, ya que el aparato habría de contar con arreglo a la tarifa que su conductor quisiera utilizar en cada caso; es decir, que la aplicación de la tarifa no sería automática, como en todas las capitales del mundo en que este servicio se halla bien organizado, sino que dependería de la moralidad y honradez del conductor, y esto es lo que no puede admitirse. ¿Cómo, con qué garantías va a hacerse la percepción del precio de los servicios dependiendo ésta, exclusivamente, de la voluntad del conductor, cuando los más interesados en evitar toda defraudación no han encontrado medio eficaz para impedir ésta?

En los aparatos actualmente en uso existe una ventanilla destinada a marcar el importe de los suplementos, que el viajero debe abonar al conductor por el transporte de determinados bultos; para que el aparato señale y registre el importe de esos suplementos, es preciso que el conductor haga maniobrar, convenientemente, la palanca que pone en movimiento al mecanismo del contador. Pues bien; los propietarios de autotaxímetros confiesan unánimemente, y el que suscribe apela a su testimonio, que no han conseguido obtener ingresos por concepto de suplementos, porque los conductores tienen buen cuidado de no accionar debidamente la palanca.

Claro está que no faltará quien diga que cuando un viajero se estime defraudado tiene el recurso de llamar a un guardia y de formular ante él la correspondiente denuncia. No cabe duda de que, teóricamente, esto es lo procedente; pero en la práctica es de todo punto inadmisibile, máxime si se tiene en cuenta que durante el día el número de guardias de Policía Urbana que prestan servicio en [las calles de Madrid es tan escaso e insuficiente que preciso es reconocer y confesar que ni bajo el punto de vista de la cantidad de esos guardias, ni bajo el punto de vista de su distribución en las calles, puede ofrecerse como garantía seria y suficiente al público; y durante la noche, el número de guardias de Policía Urbana que prestan servicio en las calles es, prácticamente, igual a cero. Es evidente que las cosas no debieran ser así, pero, como así son, preciso es atenerse a la realidad y resolver de acuerdo con ella.

Por otro lado, tanto en manifestaciones hechas verbalmente por los interesados, como en algunos trabajos sobre el problema objeto del presente dictamen, se ha tratado presentando éste como un asunto relacionado con un servicio público, criterio que, quizá equivocadamente, no comparte el que suscribe, toda vez que entiende que la explotación

de los vehículos de alquiler no constituye, en realidad, mas que un negocio privado de alquiler de carruajes para el servicio del público, en cuyo negocio la única intervención que tiene y puede tener el Municipio es la de fijar unas tarifas y vigilar el estado de los vehículos, a cambio de permitir que éstos se sitúen en determinados lugares de la vía pública, sin más obligaciones ni compromisos para una y otra parte. Buena prueba de ello está en que cuando el dueño de un autotaxímetro no quiere poner éste a disposición del público a nadie tiene que dar cuenta de su decisión

Ésta es, pues, y no otra, a juicio del firmante, la situación jurídica en que, respectivamente, se encuentran el Ayuntamiento y los propietarios de autotaxímetros, deduciéndose, clara y evidentemente, que la prestación de servicios de estos carruajes no debe ni puede considerarse como un servicio público, y sí es forzoso estimarla como *un servicio privado puesto a disposición del público*.

Del hecho innegable de que se trata de un servicio de esta índole, nace, en opinión del que suscribe, la imposibilidad material en que el Ayuntamiento de Madrid se encuentra para introducir alteraciones en las tarifas actualmente en vigor, siempre que pretenda imponer, con carácter obligatorio, dichas alteraciones.

En efecto; según queda más arriba expuesto, el Municipio madrileño acordó autorizar la industria del transporte de personas por medio de automóviles, siempre que éstos vehículos reuniesen determinadas condiciones, y que, previo el pago de cierto canon, y siempre que se situasen en parajes prefijados, se comprometiesen a efectuar el servicio con arreglo a las tarifas prefijadas. Cuantas personas o entidades lo tuvieron por conveniente, llenaron los requisitos impuestos por el Municipio, y, a cambio de ello, adquirieron un derecho indiscutible a explotar el alquiler de sus vehículos con arreglo a las tarifas que dichos industriales aceptaron. Existe, pues, de hecho, un contrato bilateral, cuyas estipulaciones no puede alterar una sola de las partes sin la previa aquiescencia de la otra parte. Por tanto, mientras haya un solo industrial que, habiendo invertido un capital en poner a disposición del público un automóvil para que sea alquilado, por ejemplo, al precio de 1,25 pesetas por kilómetro, preciso es respetar el derecho adquirido por este industrial, sin que el Ayuntamiento tenga por qué intervenir en las consecuencias que esa explotación, en las actuales circunstancias, pueda tener para el interesado.

Por estas razones, mientras haya industriales que, en uso de su legítimo derecho, y mientras cumplan los requisitos impuestos por el Municipio, entiendan que, por una u otra razón, no deben ellos alterar las tarifas, cuya percepción les fué autorizada a juicio del que suscribe, será forzoso respetarles ese derecho.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, entiende el firmante que la solución de este asunto debe ajustarse a las siguientes bases:

1.^a Únicamente se concederá licencia para explotar en la vía pública automóviles capaces de transportar más de una persona, cuando el servicio haya de prestarse con arreglo a las disposiciones vigentes, y sobre la base de la tarifa siguiente:

Bajada de bandera, con un recorrido de un kilómetro.	0,70 pesetas
Por cada 145 metros más o fracción.	0,10 »
Por cada persona que exceda de cuatro, hasta seis, que como máximo podrá transportar el carruaje, el 25 por 100 de la cantidad que marque el taxímetro durante la duración del recorrido con las mismas.	
Se abonará, en concepto de indemnización, al prescindir del servicio pasado el tercer límite.	1,25 »
Por un baúl.	1,— »

Por una maleta	0,50 pesetas
Por cada hora que el carruaje esté parado se abonarán	4,— »
Los recorridos que se efectúen saliendo fuera del término municipal se pagarán a precios convencionales.	

2.^a Únicamente se concederá licencia para explotar en la vía pública automóviles capaces de transportar a una sola persona, cuando el servicio haya de prestarse con arreglo a las disposiciones vigentes, y sobre la base de la tarifa siguiente:

Bajada de bandera, con un recorrido de un kilómetro.	0,40 pesetas
Por cada 250 metros más o fracción	0,10 »
Se abonará, en concepto de indemnización, al prescindir del servicio pasado el tercer límite.	0,60 »
Por un baúl	1,— »
Por una maleta	0,50 »
Por cada hora que el carruaje esté parado se abonarán	2,50 »
Los recorridos que se efectúen saliendo fuera del término municipal se pagarán a precios convencionales.	

3.^a Quedan subsistentes las tarifas aprobadas por el Ayuntamiento, de 1,25 pesetas, 1,— peseta, 0,80 pesetas y 0,40 pesetas por kilómetro, para los carruajes automóviles matriculados, respectivamente, en las mencionadas categorías.

4.^a Queda anulada toda autorización escrita o tácita para explotar el alquiler al público de vehículos automóviles a precios distintos que los señalados en las bases 1.^a y 2.^a, entendiéndose que todo vehículo cuyo alquiler se hubiera venido explotando con arreglo a una tarifa distinta de las consignadas en la base 3.^a no podrá ser utilizado como no sea de acuerdo con la tarifa que, autorizada por el Ayuntamiento, le fué concedida, o, de lo contrario, con la que le corresponda, según lo dispuesto por las bases 1.^a y 2.^a precedentes.

5.^a Se considerará nula, a todos los efectos, toda licencia concedida anteriormente por el Ayuntamiento para la explotación de este servicio, y cuya licencia no se hubiese renovado, mediante el pago del canon correspondiente, en su respectivo vencimiento.

6.^a Los propietarios de automóviles comprendidos en el caso 5.^o anterior que deseen volver a ejercitar la industria de alquiler en la vía pública, podrán obtener la correspondiente licencia, con arreglo a lo dispuesto por las bases 1.^a y 2.^a.

7.^a Con el objeto de unificar las tarifas, a partir del próximo año económico el canon que habrán de satisfacer al Ayuntamiento los propietarios de automóviles cuyos vehículos transporten personas con arreglo a las tarifas de 1,25 pesetas, 1,— peseta, 0,80 pesetas y 0,40 pesetas por kilómetro, no podrá ser inferior al duplo del fijado por el mismo concepto, respectivamente, para el ejercicio de 1924-25.

8.^a Tan pronto como el Ayuntamiento haya aprobado estas bases, los dueños de autotaxímetros explotados con arreglo a las tarifas aprobadas por el Ayuntamiento, mencionadas en la base anterior, podrán solicitar el cambio de tarifa correspondiente, con arreglo a lo dispuesto en las bases 1.^a y 2.^a.

9.^a A partir de la fecha de la aprobación de estas bases, por la Inspección de Carruajes del Excelentísimo Ayuntamiento se ordenará a todos los propietarios de autotaxímetros que coloquen en sus respectivos carruajes los distintivos correspondientes, cuyos distintivos no podrán ser modificados, total ni parcialmente, bajo ningún pretexto, bajo

pena de una multa de 250 pesetas por cada infracción cometida contra lo dispuesto en esta base.

Dichos distintivos consistirán en unas franjas pintadas del color correspondiente a la categoría o tarifa respectiva, y será obligatorio que cada vehículo lleve, por lo menos, una franja en cada uno de los lados y otra en la parte posterior.

Las dimensiones mínimas de cada una de estas franjas serán:

Longitud, en sentido horizontal	22 centímetros
Altura uniforme	5 »

Estas franjas deberán hallarse pintadas en el carruaje mismo, prohibiéndose, terminantemente, que se coloquen en piezas sobrepuestas, así como que el color que ostenten no sea, exactamente, el correspondiente a la tarifa del vehículo, así como también que las franjas laterales o posteriores queden ocultas total o parcialmente.

10. Quedan sin efecto cuantas disposiciones anteriores se opongán a lo prescrito por estas bases.

Podrán ser objeto de crítica las bases que anteceden, por cuanto se suprime la tarifa que por consentimiento tácito venía utilizándose de 0,60 pesetas por kilómetro; es cierto que, considerando el asunto bajo ese punto de vista aislado, podrá aparecer perjudicado el público, y es no menos evidente que si bien materialmente ninguna obligación tiene el Municipio de defender los intereses de los particulares que comprometieron sus bienes para explotar la industria del transporte de personas, tampoco puede permanecer indiferente ante la crisis por las que atraviesan industrias tan necesitadas por el público; a solucionar esa crisis tiende la solución que el firmante tiene el honor de proponer, considerando que si es verdad que con arreglo a la misma se tiende a que desaparezca el servicio de autotaxímetros que explotan la tarifa de 0,60 pesetas por kilómetro, encareciendo, por tanto, el servicio que dichos automóviles prestan, en compensación justa se rebaja de la misma cantidad la tarifa de los automóviles que trabajan a 0,80 pesetas por kilómetro.

Casas Consistoriales de Madrid, a 24 de Enero de 1925.—*C. Resines.*

**Los Inspectores provinciales
de Sanidad y los Certificados
de aptitud para conducir
automóviles**

Copia de la comunicación dirigida al Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar.

Excmo. Sr.:

Ha llegado a conocimiento de esta Cámara Oficial que por el Real Consejo de Sanidad se tiene el propósito de obtener de las Autoridades competentes que éstas aprueben e impongan como obligatoria la intervención del personal afecto a la Inspección de Sanidad Provincial en relación con la obtención de los Certificados de aptitud para conducir vehículos con motor mecánico.

Las disposiciones vigentes imponen hoy, a cuantos desean examinarse para obtener el mencionado Certificado de aptitud, la obligación de sufrir un reconocimiento médico, y, como resultado de éste, a presentar a las Autoridades competentes el oportuno certificado en que el facultativo que haya reconocido al interesado haga constar que éste no padece enfermedad de la vista ni del oído que le impida apreciar las señales, ni otras dolencias que le incapaciten para la conducción de vehículos de la clase en cuestión.

Establece, además, el reglamento vigente, que dicho certificado médico habrá de ser expedido por la Inspección Provincial de Sanidad en los casos en que el interesado desee conducir vehículos destinados a alquiler o servicios públicos.

El reconocimiento médico en cuestión, efectuado por facultativos idóneos y celosos cumplidores de su deber, tan conocedores de su técnica profesional como puedan serlo los Inspectores provinciales de Sanidad, nada dejaba que desear, y ha venido y sigue realizándose en forma que llena cumplidamente todas las necesidades.

¿Para qué hace falta, pues, el nuevo reconocimiento que se pretende imponer con un programa que calificaríamos de absurdamente minucioso, si no resultase, sencillamente, ridículo y fuera de lugar?

Automóviles circulan en todas las naciones del mundo, y en la mayor parte de ellas en mucha mayor proporción que en España; esos automóviles circulan conducidos por personas a las que, en ningún país, sea el que fuere, se somete a un reconocimiento médico como el que pretenden imponer los Inspectores provinciales de Sanidad de España, a pesar de que en todas las naciones del mundo la Autoridades tendrán exacta conciencia de su deber.

Razones son éstas por las que, según ha llegado a oídos de esta Cámara Oficial, se dice que lo único que se pretende con estos nuevos reconocimientos es el proporcionar a los facultativos que han de intervenir en ellos una pingüe fuente de ingresos.

De ser esto cierto, suponemos que este nuevo asalto que se libra contra el automovilismo se vestirá con el ropaje ampuloso del humanitarismo, de la seguridad pública, de la conveniencia general, etc., etc., que, en este caso, tan sólo constituirán unos lugares comunes, con los que se pretenda encubrir la finalidad que dicen que, en realidad, se persigue de obtener un ingreso de un considerable número de pesetas a cambio de una actuación que nada práctico habrá de producir para los ciudadanos que no participan de dicha exacción.

Es, también, posible, que, en favor de la pretensión aprobada por el Real Consejo de Sanidad, se invoque, una vez más, el tantas veces explotado y manido argumento del precedente extranjero; pero como también nosotros vivimos en el mundo y sabemos lo que en él pasa, vamos a mostrar el aspecto real y desnudo de ese precedente, ya que tenemos la absoluta convicción de que se tendrá muy especial cuidado de no presentarlo bajo este su verdadero aspecto.

Durante la guerra europea, las Autoridades militares de una de las naciones combatientes se encontraron con que, gracias a la influencia de las recomendaciones, resultaban destinados a los servicios de Aviación cantidades de hombres que llegaron a alcanzar proporciones exageradas; esto produjo, como era natural, un exceso en el contingente de hombres afectos a dichos servicios, y una falta de soldados en otros. Las Autoridades militares, justamente preocupadas, vieron que, por un lado, era preciso utilizar aquellos hombres en los Cuerpos en que, en realidad, hacían falta; para ello era preciso destinar a otros Cuerpos a los hombres sobrantes en los servicios de Aviación, ocasionando a dichos hombres el perjuicio que, por medio de sus valedores recomendantes, habían querido evitar; por otro lado, era indispensable no disgustar a estos influyentes personajes. Para conseguirlo se recurrió al comodín de la «ficha psicotécnica», ficha que se establecía para cada hombre destinado a las fuerzas de Aviación, con el fin de que, sometido cada uno de éstos a una serie de pruebas y reconocimientos médico-técnicos, se eliminasen, por «resultar» inútiles para los servicios de Aviación, todos aquellos hombres que, por medio de aparatosos y fantásticos reconocimientos y ensayos a que fueron sometidos por los servicios técnicos y sanitarios del Ejército, habían de prestar mejores servicios en las trincheras.

Posteriormente, en la actualidad, una de las más grandes Empresas de transportes por automóviles se ha encontrado tan agobiada por las peticiones de empleos de conductores—peticiones acompañadas de sus correspondientes recomendaciones de peso para la Empresa—que ha decidido recurrir al mismo procedimiento, implantando el socorrido sistema del reconocimiento psicotécnico, que le permite rechazar a cuantos solicitantes conviene a la Empresa, sin que sus recomendantes puedan molestarse demasiado.

Y es, precisamente, ese artificio, utilizado en el extranjero a los fines indicados, el que en España se pretende utilizar por los Inspectores provinciales de Sanidad, pero no con aquellos fines que, desde luego, no justificarían la adopción del procedimiento, sino antes bien, y según parece, con el único y exclusivo objeto de explotarlo en beneficio del mencionado organismo técnico-administrativo, digan lo que quieran los aparentes argumentos con que ampulosamente se quiere fundamentar la pretensión.

Ahora bien; según se nos ha manifestado, el verdadero motivo de la pretensión no es otro que el de orden puramente económico siguiente:

Se han expedido hasta la fecha, por el Gobierno Civil de Madrid, unos 15.770 Certificados de aptitud; si se ordena, al amparo de la sanitaria disposición, que parece se pretende obtener, un reconocimiento de esos 15.770 titulares, a razón de 15 pesetas por cada reconocimiento, se realizará un ingreso de 236.550 pesetas, que es lo que, según se dice, se trata de demostrar y de obtener.

Y como complemento de este ingreso, una intervención periódica sobre la base de nuevos reconocimientos y percibo de nuevos derechos, asunto éste muy interesante y lucrativo para los funcionarios del servicio de Sanidad Provincial.

En nuestra personalidad de contribuyentes, no podemos dejar pasar, sin hacer nuestra justa protesta, este nuevo intento de asalto que contra nosotros parece que se pretende librar, no en beneficio del Tesoro público, a cuyas cargas contribuimos en cuantía tan elevada como en el país en que más altos tributos gravan la utilización de los automóviles, sino, según se dice, en beneficio exclusivo de unos señores funcionarios médicos que ya disfrutan de sus correspondientes sueldos pagados por el Tesoro público, proporcionándoles este ingreso nuevo, ingreso que es más lógico que vean de procurárselo como lo obtienen los demás compañeros de profesión, esto es, de aquellos ciudadanos que, por su estado de salud, voluntariamente recurren a sus servicios.

Antes de terminar, esta Cámara Oficial, que sabe perfectamente la importancia que en realidad tiene para la conducción de automóviles el estado sanitario de los conductores, ha de hacer constar que, desde hace muchos años, tiene montado el servicio de reconocimiento médico, pero no sobre las bases de mixtificación que intentan implantar los Inspectores provinciales de Sanidad, sino sobre bases serias, de absoluta garantía bajo todos conceptos.

Y, por último, este R. A. C. E. se permite trasladar a V. E. las indicaciones que le han sido hechas, y, según las cuales, parece sería más práctica y beneficiosa para los ciudadanos españoles la de que, por el Ministerio correspondiente, se dictase, imponiendo en la forma que mejor y más eficazmente proceda, a cuantos médicos integran el Cuerpo de Sanidad Civil o de éste dependan, y por tal concepto perciban haberes del Estado u honorarios con arreglo a tarifas por éste aprobadas, la obligación de demostrar mediante exámenes:

1.º Que no han olvidado los conocimientos técnicos que les fueron enseñados en las Facultades de Medicina en que cursaron sus estudios.

2.º Que se hallan al corriente, y debidamente impuestos, de cuantos adelantos, nuevos procedimientos de diagnóstico, curación, medicaciones, tratamientos, etc., etc., se hayan reconocido como buenos y eficaces por la Real Academia de Medicina durante el

tiempo transcurrido desde la fecha en que cada uno de los facultativos en cuestión obtuvo el título de Licenciado o de Doctor de que se halle en posesión hasta la fecha actual y, posteriormente, cada diez años, procediéndose a prescindir de los servicios de cuantos facultativos del mencionado organismo no demuestren, de un modo satisfactorio, su suficiencia técnica bajo estos dos puntos de vista.

Lo que por acuerdo de la Junta directiva de esta Cámara Oficial tengo el honor de trasladar a V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid, 1.º de Abril de 1925.—El Secretario general, *Cárlos Resines*.

