

AUTO-MOTO

REVISTA

DEL REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA
Y DEL REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : RONDA SAN PEDRO, 2 PRAL.

Director : JOSÉ ORTIZ

SUMARIO

- 1.º Nuestro Programa.
- 2.º La falta de gasolina y sus consecuencias.
- 3.º Los substitutivos de bencina en el motor a esencia, por Juan A. Orús.
- 4.º Las carreras de automóviles patrocinadas y organizadas por el R. A. C. de Barcelona, hoy R. A. C. de Cataluña.
- 5.º Reseña histórica de las manifestaciones celebradas por las entidades que contribuyeron a la formación del R. M. C. de Cataluña.
- 6.º Información del estado de las carreteras de Cataluña por itinerarios.
- 7.º Sección oficial del R. A. C. C.
- 8.º Sección oficial del R. M. C. C.

Año I - Núm. 1

Septiembre 1918





IN THE SINGER SIX
beauty is given a new charm luxury a new
significance and individuality a new meaning

Singer Motor Company

New York

AGENCIA ESPAÑOLA:
J. M. CARRERAS, S. en C.
BARCELONA

Telegramas } JOACAR
Telefonemas }

REGLAMENTO

PARA LA CIRCULACIÓN DE
VEHÍCULOS DE MOTOR
MECÁNICO POR LAS
VÍAS PÚBLICAS
DE ESPAÑA



BIENESTAR
MUNICIPAL

MADRID

AUTO-MOTO
SUPLEMENTO N.º I
BARCELONA: SEPTBRE. 1918

REGLAMENTO

PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR MECÁNICO POR LAS VÍAS PÚBLICAS DE ESPAÑA

CAPÍTULO PRIMERO

Clasificación y condiciones de los vehículos.

Artículo 1.º Los vehículos de motor mecánico se considerarán clasificados en las siguientes categorías:

1.ª Motocicletas y, en general, vehículos de dos ruedas, con motor auxiliar o permanente.

2.ª Vehículos de tres o más ruedas, con pesos y cilindrajes no mayores de 500 kilogramos y 1,100 centímetros cúbicos.

3.ª Automóviles y, en general, vehículos de tres o más ruedas, con pesos o cilindrajes superiores, respectivamente, a 500 kilogramos y 1,100 centímetros cúbicos.

4.ª Tractores, rodillos, compresores y camiones automóviles y vehículos análogos, ya circulen aislados o formando trenes con otros.

Art. 2.º Las condiciones a que han de satisfacer los vehículos de tracción mecánica son:

a) Todos sus órganos estarán dispuestos de tal forma, que su funcionamiento y empleo no constituya una causa especial de peligro, y que, a voluntad del conductor, no produzca ruido, a fin de evitar el espanto de las bestias de tiro o carga.

b) Los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias explosivas, inflamables o corrosivas, estarán contruidos de modo que no tengan fugas. Tendrán además la resistencia adecuada a la presión máxima a que haya de funcionar, y el escape de gases se dispondrá de forma que levante la menor cantidad posible de polvo.

c) Los órganos destinados a la maniobra de los mecanismos estarán agrupados de manera que el conductor pueda manejarlos

sin dejar de vigilar la vía. No deberá existir en el vehículo pieza alguna que estorbe esta vigilancia, y los aparatos indicadores que el conductor deba consultar estarán a la vista del mismo y alumbrados durante la noche.

d) Todos los vehículos irán provistos de frenos capaces de producir rápidamente su detención.

Los de la primera categoría llevarán un freno que accione sobre la rueda o ruedas motrices; los de las demás categorías irán provistos de dos o más frenos independientes y suficientemente enérgicos cada uno de ellos para detener por sí solo la marcha del vehículo; uno de ellos accionará sobre las ruedas motrices o tambores solidarios de éstas, rápidamente y en forma tal que detenga la rotación.

Los automóviles destinados al transporte de mercancías o materiales, o al servicio público de viajeros capaces para transportar más de seis pasajeros a la vez, deberán tener un mecanismo que impida, aun en pendientes fuertes, que el vehículo pueda moverse hacia atrás en caso de que uno de los frenos dejare de funcionar.

e) Todos los aparatos y mecanismos serán robustos, y los de dirección producirán el giro fácil y seguro del vehículo.

f) Los motores llevarán grabado o troquelado el número de fabricación.

g) Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente, pero que en tiempo ordinario pueda oírse a distancia de 300 metros para las motocicletas y un kilómetro para los de las restantes categorías.

h) También deberán poseer señales que los hagan visibles de noche y siempre al paso de los túneles; los de la primera categoría llevarán un farol para señalar su presencia y alumbrar la placa delantera de matrícula; los de las demás categorías deberán tener dos faroles blancos en la parte delan-

tera y uno rojo en la parte posterior del vehículo, si es aislado, o del último de los que formen el tren.

i) Los vehículos de las categorías tercera y cuarta llevarán mecanismo que permita la marcha hacia atrás, a voluntad del conductor.

CAPÍTULO II

Reconocimientos y matrículas

Art. 3.º a) Ningún vehículo de tracción mecánica podrá ser puesto en circulación, bajo ningún pretexto, sin que previamente haya sido reconocido, autorizada su circulación y sin estar provisto de sus correspondientes placas de matrícula.

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

Si el vehículo fuese de fabricación extranjera, deberá acompañar además una certificación del adeudo correspondiente, expedida por la Aduana importadora, y que justifique la percepción de los derechos del Tesoro. Teniendo en cuenta que existen carruajes de marca española cuyas piezas en su totalidad o en parte son de procedencia extranjera, al solicitar el reconocimiento y matrícula de estos coches, en lugar de acompañar la certificación que se menciona en el párrafo anterior, se presentará una declaración jurada, expedida por la Casa constructora nacional que haya montado el coche, haciendo constar aquella circunstancia. Tanto la certificación como la declaración jurada se acompañarán de un duplicado, que se unirá al expediente, devolviéndose el original anotado y sellado, para que en ningún caso pueda volver a utilizarse.

b) El Gobernador civil remitirá la instancia a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, para que compruebe los datos suministrados y disponga el reconocimiento y pruebas del vehículo. El ingeniero Jefe encargará este servicio al Ingeniero a quien corresponda, el cual extenderá acta, que con su informe remitirá la Jefatura al Goberna-

dor, que otorgará o negará el oportuno permiso, según proceda. Todos los trámites hasta la resolución del Gobernador se cumplirán en el plazo máximo de un mes.

c) El que desee poner en circulación vehículos de las categorías segunda y tercera, con destino a servicio público de viajeros y mercancías, o vehículos de la cuarta categoría, lo consignará en la instancia dirigida al Gobierno civil de la provincia donde se domicilie la Empresa, y se expresará el número y clase de vehículos cuyo reconocimiento y permiso de circulación se solicite, vías que han de recorrerse, puntos de parada, tarifas si procede, e itinerarios que propongan.

El Gobernador remitirá copia de la instancia a los de las demás provincias a que afecte el servicio, y en todas las interesadas en éste se abrirá simultáneamente una información, publicando la petición en el *Boletín Oficial*, para que en el plazo de ocho días puedan presentarse reclamaciones en las Jefaturas de Obras Públicas correspondientes. Dentro del mismo período informativo dictaminarán los Ingenieros o facultativos encargados de las vías que hayan de recorrer los vehículos; y los Ingenieros Jefes remitirán al Gobernador con su informe, en el plazo de diez días, todo lo actuado, proponiendo las condiciones con que se puede autorizar la circulación, a fin de que se transmita al Gobierno civil de la provincia en que se inició el expediente, para la resolución que proceda, previo el reconocimiento y trámites indicados en el apartado anterior.

d) Contra la resolución de los Gobernadores cabrá siempre el recurso de alzada ante el Ministerio de Fomento.

Art. 4.º La nota descriptiva deberá especificar para todos los vehículos:

A) Nombre, marca y domicilio del constructor.

Clase del motor.

Número de fabricación (que debe estar claramente marcado en el mismo).

Número de cilindros de que consta.

Potencia de cada uno expresada en HP.

Número de frenos y sus condiciones.

Capacidad del depósito de combustible expresada en litros.

Dimensiones de las cubiertas en milímetros, expresando las que fueran distintas.

Clase de ruedas.

Aparatos de aviso.

Sistema y potencia de alumbrado.

Número total de asientos.

Peso en orden de marcha, expresado en kilogramos, y peso total.

Nombre, apellidos y domicilio del propietario.

B) Para los de la primera categoría, además de las consignadas en el apartado A):

Sistema de enfriamiento.

Sistema de encendido.

Sistema de avance.

Sistema de engrase.

Carburador.

Sistema de transmisión.

Clase de suspensión.

Cocheillo lateral (side-car), plataforma; marca y forma de ésta.

C) Para los de segunda y tercera categoría, destinados a servicios particulares, de turismo y alquiler, además de lo consignado en el apartado A):

Clase de transmisión.

Número de velocidades.

Distancia entre ejes.

Ancho de vía.

Longitud total del coche.

Espacio disponible para la caja.

Longitud desde el salpicadero hasta el final del bastidor, y ancho de éste.

Forma y marca del carruaje.

D) Para los de segunda y tercera categoría, destinados a servicios públicos de viajeros y mercancías, además de lo consignado en los apartados A) y C).

Peso máximo de la sobrecarga.

Altura sobre el suelo del centro de gravedad del vehículo solo y del mismo con carga máxima.

Peso que gravitará sobre el eje más cargado.

Dimensiones del sitio destinado a cada viajero.

E) Para los de la cuarta categoría, además

de lo consignado en los apartados A), C) y D):

Peso y longitud total de cada uno de los vehículos y número máximo de éstos en el tren.

Carga máxima del eje más cargado en el tractor y en los remolques.

Anchura de las llantas.

Aparatos de enganche.

Aparatos de seguridad prescritos en el artículo 3.º

Art. 5.º A partir de la publicación de este Reglamento nadie podrá conducir un vehículo de motor mecánico si no posee un permiso expedido por el Gobernador civil de la provincia donde tenga su domicilio el solicitante. Para obtenerlo se solicitará de aquél en instancia acompañada de lo siguiente:

Dos fotografías del interesado del tamaño 0,045 por 0,045.

Certificado de buena conducta, expedido por la Alcaldía para los españoles y por el Consulado correspondiente para los extranjeros.

Certificado médico demostrativo de que no padece enfermedad de la vista u oído que le impida apreciar las señales, ni otras dolencias que le incapaciten para la conducción del vehículo. Este certificado deberá ser expedido por la Inspección provincial de Sanidad, en caso de quererse dedicar el interesado a conducir vehículos destinados a alquiler o servicios públicos.

b) Los solicitantes deben ser de edad comprendida entre los dieciocho y sesenta y siete años, y si no estando emancipados son menores de edad o hembras, deberán presentar la autorización paterna o marital correspondiente. Además deben:

1.º Saber leer y escribir.

2.º Conocer los artículos del Reglamento que les concierne.

3.º Saber conducir el vehículo o vehículos de cuya conducción traten de obtener el permiso.

4.º Conocer las disposiciones vigentes sobre tránsito por las vías públicas.

c) Los que aspiren a conducir vehículos de alquiler destinados a servicios públicos deberán ser varones mayores de edad, conocer las vías públicas que hayan de frecuentar y saber interpretar los planos y mapas de itinerarios.

Art. 6.º El reconocimiento de los vehículos y examen de aptitud de los conductores correrá a cargo en cada provincia del Ingeniero designado al efecto por el Gobernador civil.

Para esta designación se atenderá el Gobernador a las reglas siguientes:

1.^a Ingenieros mecánicos o industriales, si los hay en la localidad;

2.^a En defecto de los anteriores se designarán Ingenieros de Caminos, y en defecto de éstos, Ingenieros de todas clases.

Art. 7.º a) En el Gobierno Civil de cada provincia se llevará para cada categoría de vehículos de las señaladas en el artículo 2.º un Registro de inscripción de permisos de circulación, en que conste: copia íntegra de la nota descriptiva a que se refiere el artículo 5.º, el resultado del reconocimiento y fecha en que se otorgue el permiso. En el mismo registro se irán anotando para cada vehículo los nuevos reconocimientos que vaya sufriendo por consecuencia de las reparaciones o modificaciones importantes que en él se efectúen.

Los mismos datos se harán constar en una libreta que se entregará al propietario como permiso de circulación.

b) Un Registro análogo se llevará en cada provincia, de inscripción de los permisos para conducir que se otorguen, anotando en él el resultado del examen y calificación de aptitud de cada conductor, extracto de los documentos referentes a las circunstancias y filiación del interesado y los hechos merecedores de encomio o castigo que éste realice, y que las Autoridades, Asociaciones, Empresas y particulares que de ellos conozcan, deberán comunicar al Gobierno Civil.

Los mismos datos se harán constar en una libreta con el retrato del interesado. Esta libreta servirá como permiso para conducir.

c) En el Negociado de Estadística de la Dirección General de Obras Públicas se llevará un Registro general, tanto de conductores como de vehículos de toda España, para cuyo efecto los Gobernadores civiles de

las provincias remitirán a dicho Centro mensualmente las altas y bajas que haya en cada caso.

d) Se autoriza a las Corporaciones oficiales, al R. A. C. de España y a todas las demás Asociaciones reconocidas oficialmente para tomar de los Registros general y provincial todos los datos que puedan interesarles.

e) Las Corporaciones, el Real Automóvil Club de España y las demás Asociaciones reconocidas oficialmente están obligadas a proporcionar a los Gobiernos Civiles y Dirección General de Obras Públicas todos los datos relativos a vehículos y conductores, así nacionales como extranjeros que puedan interesar por el concepto de seguridad de la circulación, defensa nacional o por cualquier otro motivo.

Art. 8.º a) Los propietarios de automóviles están obligados, bajo su responsabilidad, a dar cuenta al Gobierno Civil de los accidentes, reparaciones y reformas de importancia que sufra cada vehículo, a fin de que el Gobernador resuelva si procede o no nuevo reconocimiento, y también dará cuenta de todo cambio de propiedad.

b) Normalmente, además, deberá presentarse a nuevo reconocimiento los vehículos de las categorías primera y segunda cada cinco años, así como los de la tercera, dedicados a servicio particular. Los de la cuarta categoría y los de la tercera, dedicados a alquiler o a servicio público, se presentarán anualmente a nuevo reconocimiento, o en menor plazo si así se consigna en el permiso.

Art. 9.º Las tarifas aplicadas a los reconocimientos de vehículos de motor mecánico así como a los exámenes de conductores y expedición de los permisos respectivos, serán las siguientes:

RECONOCIMIENTO DE VEHÍCULOS DESIGNACION	CATEGORÍAS		
	1. ^a	2. ^a	3. ^a y 4. ^a
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Por el primer reconocimiento y prueba de un vehículo, comprendida la certificación de su resultado	15,00	20,00	30,00
Por ídem íd. de un vehículo retirado de la circulación ídem íd.	10,00	14,00	20,00
Por ídem íd. normal (art. 8.º, 6) ídem	7,50	10,00	15,00
Expedición de un duplicado en caso de extravío	3,00	4,00	5,00

NOTA. — Además deberá abonarse una peseta por la libreta y la póliza por el permiso o por el duplicado.

EXAMEN DE CONDUCTORES DESIGNACIÓN	CATEGORÍAS		
	1. ^a	2. ^a	3. ^a y 4. ^a
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Por examen de aptitud para conducir vehículos, comprendida la certificación de su resultado	10,00	12,00	17,00
Expedición de un duplicado en caso de extravío	2,00	2,00	3,00

NOTA.— Además deberá abonarse una peseta por la libreta y la póliza por el permiso o por el duplicado.

Si las peticiones de permiso para conducir vehículos de varias categorías no se hicieran a la vez en una sola instancia, se aplicarán las tarifas respectivas.

Art. 10. a) Al objeto de cumplimentar las disposiciones de este Reglamento, los propietarios y conductores de vehículos de motor mecánico, quedan obligados a facilitar al Gobierno Civil de la provincia en que radiquen, los datos que éste reclame, en el plazo que señale, bajo la pena de multa de 50 pesetas.

b) Los titulares de vehículos extranjeros que disfruten de permiso internacional, deberán, para circular por España, registrar el vehículo en cualquiera de los Gobiernos Civiles. El registro de éstos, así como el de los vehículos destinados a las Autoridades,

Milicia y servicios oficiales, será gratuito.

Art. 11. a) Se prohíbe terminantemente que un mismo vehículo se matricule a la vez en dos provincias distintas, o más de una vez en la misma. Al contraventor de esta disposición se le impondrá una multa de 25 pesetas y la anulación de los permisos de circulación que hubiere posteriores al primero.

b) Los dueños de automóviles o motocicletas que por habérseles extraviado los certificados de reconocimiento, han de proveerse de certificaciones que acrediten que sus respectivos vehículos se hallan inscritos en el Registro de una provincia, deberán solicitar del Gobernador civil de la misma la expedición de un duplicado de dicho documento.

CAPÍTULO III

Disposiciones generales acerca de la circulación de vehículos con motor mecánico

Art. 12. Los automóviles circularán por las vías públicas llevando su mano derecha, excepto en los términos municipales de aquellas ciudades cuyos Ayuntamientos hayan adoptado disposiciones especiales; debiendo en tales casos establecerse a distancias convenientes señales indicadoras de los puntos en que se haya de cambiar de mano.

Art. 13. a) Queda prohibida la circulación de todo vehículo que no haya sido debidamente autorizado, así como la de aquellos que por accidente u otra causa hayan perdido sus condiciones reglamentarias. La libreta de circulación irá siempre con el vehículo correspondiente.

b) De igual modo se prohíbe la circulación de todo vehículo que no vaya directamente manejado por un conductor autoriza-

do al efecto, quien habrá de llevar consigo la correspondiente libreta o permiso de conducción.

c) El conductor de un automóvil o motociclo que circule por carreteras y caminos públicos, estará obligado a presentar el certificado de reconocimiento y el de aptitud que le autoriza para conducirlo, cuantas veces lo reclamen las autoridades o funcionarios competentes afectos al servicio de las respectivas carreteras y la Guardia Civil.

Dichos Agentes ejercerán una inspección constante sobre la observancia de lo prescrito en el Reglamento y en el de Policía y Conservación de carreteras vigente, denunciando cuantas faltas se cometan contra lo dispuesto en dichos Reglamentos.

d) Toda contravención a lo prevenido

en este artículo o la desobediencia a los Agentes de la Autoridad o encargados de la vigilancia de las vías públicas, se castigará con multa de 50 pesetas, y la reincidencia con la anulación de los respectivos permisos de circulación y conducción.

Art. 14. a) Durante la noche, y siempre al paso de los túneles, irán encendidas las señales luminosas indicadas en el art. 3.º, apartado g).

b) Dentro de población no se permitirá el empleo de faros o luces que deslumbren por su mucha potencia.

Art. 15. Todo vehículo de motor mecánico, al circular por las vías públicas, debe llevar las placas de matrícula con arreglo a las disposiciones siguientes:

a) El número de placas será de dos, ambas perfectamente visibles, una de ellas se colocará en la parte delantera y la otra en la posterior. En los vehículos de la primera categoría se colocarán una de ellas en la parte anterior y en la extremidad del guardabarros en sentido longitudinal, y la otra sujeta al guardabarros posterior, en sentido transversal. Las placas delanteras de los motociclos deberán llevar pintada la inscripción de su matrícula por ambos lados.

En los de las restantes categorías se colocarán en sus dos frentes.

b) Se prohíbe que las placas de matrícula se sustituyan por números pintados en el radiador o en otra parte delantera del vehículo. Asimismo se prohíbe también la colocación de objetos que oculten total o parcialmente cualquiera de las placas.

c) La placa posterior estará iluminada, desde el anochecer, con luz blanca, por reflexión o por transparencia, con una intensidad luminosa tal que pueda leerse la inscripción que en ella figura a una distancia de 20 metros.

d) En ambas placas irá marcada o grabada la contraseña de la provincia, y luego con separación de un guión, el número de orden del permiso de circulación.

e) Las letras de la contraseña y el número irán pintados con caracteres negros sobre fondo blanco, quedando prohibido introducir adiciones ni modificación alguna en la disposición y colores de las inscripciones prevenidas en este Reglamento, así como el empleo de placas de metal bruñido cuyos reflejos dificulten la lectura de las inscripciones.

f) Las contraseñas por provincias serán las siguientes:

Alicante, A.	Lugo, LU.
Almería, AL.	Madrid, M.
Albacete, ALB.	Málaga, MA.
Ávila, AV.	Murcia, MU.
Barcelona, B.	Oviedo, O.
Badajoz, BA.	Orense, OR.
Vizcaya, BI.	Palencia, P.
Burgos, BU.	Navarra, NA.
Coruña, C.	Baleares, BA.
Cádiz, CA.	Pontevedra, PO.
Cáceres, CAC.	Santander, S.
Castellón, CAS.	Salamanca, SA.
Ciudad Real, CR.	Guipúzcoa, SS.
Córdoba, CO.	Segovia, SEG.
Cuenca, CU.	Sevilla, SE.
Gerona, GE.	Soria, SO.
Granada, GR.	Tarragona, T.
Guadalajara, GU.	Canarias, TE.
Huelva, H.	Teruel, TER.
Huesca, HU.	Toledo, TO.
Jaén, J.	Valencia, V.
Lérida, L.	Valladolid, VA.
León, LE.	Alava, VI.
Logroño, LO.	Zaragoza, Z.
	Zamora, ZA.

g) Las dimensiones de las letras y cifras serán las siguientes:

DESIGNACIÓN	VEHÍCULOS de la categoría 1.ª		VEHÍCULOS de las categorías 2.ª, 3.ª y 4.ª	
	Placa anterior	Placa posterior	Placa anterior	Placa posterior
	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros
Altura de las letras y cifras	50	60	75	100
Longitud uniforme del guión	10	12	12	15
Longitud de cada letra o cifra	35	45	45	60
Espacio entre cada letra o cifra	15	20	30	35
Grueso uniforme de los trazos	5	6	7	8
Altura de la placa	60	75	100	120

Art. 16. Todo vehículo que circule con un número de matrícula que no le corresponda será penado administrativamente con una multa de 125 pesetas y además la anulación del permiso de circulación del vehículo. Las denuncias serán presentadas ante el Gobernador civil de la provincia en que circule el vehículo, quien después de comprobada la falta impondrá la multa expresada, y además dará traslado de todo lo actuado al representante del Ministerio Fiscal, a los efectos que procedan.

Art. 17. En todo momento los conductores de automóviles y motocicletas deberán ser dueños en absoluto del movimiento del vehículo y estarán obligados a moderar la marcha, y si preciso fuera, a detenerla al aproximarse a los animales de tiro y de silla que diesen muestras de espanto, así como también cuantas veces sea conveniente para seguridad de las personas y cosas situadas en las vías por que circulen.

Al llegar a los recodos bruscos y cruces con otros caminos, deberán moderar la marcha de sus vehículos en tal forma que puedan detenerlos en un espacio de cinco metros.

La velocidad de la marcha de los automóviles y motocicletas se reducirá cuanto sea necesario, siempre que su presencia pudiera ocasionar algún desorden o entorpecer la circulación, y no podrá exceder de la equivalente al paso de hombre en los parajes estrechos o muy frecuentados.

En el interior de las poblaciones y en las zonas urbanizadas, al aproximarse a los tranvías, deberán los automóviles y motocicletas marchar con la necesaria precaución y siguiendo la trayectoria más alejada que sea posible de la que sigan aquellos vehículos.

Las Autoridades municipales cuidarán de fijar un límite máximo de velocidad de marcha para los automóviles y motocicletas que circulen por las calles.

Art. 18. a) El conductor que habiendo cometido un atropello de personas no detuviese el vehículo lo antes posible, ni preste auxilio a la víctima, será castigado (sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera haber incurrido) con la caducidad del permiso para conducir vehículos con motor mecánico.

b) Las faltas que cometan los conductores expresados, se castigarán:

1.º Con multas,

2.º Con la suspensión temporal de la autorización para conducir.

3.º Con la retirada definitiva del certificado de aptitud, sin que pueda volver a expedirse en lo sucesivo.

Art. 19. Los conductores de automóviles y motocicletas, no serán responsables de la muerte de los animales que se hallen sueltos en las carreteras y caminos. Los dueños de dichos animales incurrirán en las responsabilidades que define el Reglamento de Policía y Conservación de carreteras vigente, sin perjuicio de las demás que sean consecuencia del abandono en que hubiesen dejado dichos animales.

Art. 20. a) Todos los obstáculos que se opongan a la libre circulación por carreteras y vías públicas, deberán hallarse convenientemente alumbrados desde el anochecer, para señalar su presencia a los conductores de vehículos.

b) Tan luego como el Ministerio de Fomento haya llegado a un acuerdo acerca de los pasos a niveles con las Compañías de ferrocarrilos o entidades a cuyo cargo corra su cuidado y conservación, serán aquellos alumbrados con luz roja y cubiertos con las señales adoptadas por el Convenio internacional de París de Octubre de 1909.

c) La sustracción o voluntario deterioro de los faroles, señales y postes indicadores que existen en las carreteras y vías públicas, será castigado con el máximo de la multa gubernativa, sin perjuicio de la denuncia a los Tribunales, para la sanción correspondiente.

Art. 21. a) Será castigado con una multa de 25 pesetas el que conduzca un vehículo sin llevar reglamentariamente encendidas las luces; el que no haga sonar los aparatos acústicos de aviso al acercarse a otros vehículos, a peatones, a las revueltas y cruces del camino con otros; el que lleve los faros encendidos al pasar por poblaciones, así como el que dentro de éstas use el escape libre.

b) La reincidencia de estas faltas será penada con un castigo triple del de la primera vez.

Art. 22. Los Agentes de la Autoridad y el personal encargado de la policía de las vías públicas presentarán, por los trámites correspondientes, al Gobernador civil de la provincia, las denuncias por infracciones a lo dispuesto en este Reglamento, a fin de que por dicha Autoridad se proceda contra el infractor en la forma debida.

Art. 23. Para los ensayos de vehículos deberá obtenerse una autorización especial, llevando aquéllos una placa que diga: «Pruebas», y verificándose éstas en sitios y horas de poca circulación.

Art. 24. a) No podrán circular sin permiso especial los vehículos cuyo eje más cargado soporte un peso superior a seis toneladas, ni aquellos cuya carga por centímetro de ancho de llanta exceda de 150 kilogramos, cuando las llantas sean de caucho, y 140 kilogramos cuando sean metálicas.

Si se desea poner en circulación un vehículo que no satisfaga a esas condiciones, se pondrá en conocimiento de la Jefatura de Obras Públicas, indicando el recorrido proyectado, y el Gobernador dará la autorización sólo en el caso de que lo consienta el estado de los puentes y demás partes de las vías por las cuales se intenta pasar.

b) La anchura mínima de las llantas será de 0.075 metros y se prohíbe el empleo de las metálicas que no sean cilíndricas y lisas.

CAPÍTULO IV

Circulación internacional

Art. 25. En virtud de lo dispuesto por el Convenio internacional sobre circulación de automóviles y motociclos, los vehículos de estas clases que hubiesen de viajar por el extranjero deberán llevar en su parte posterior y colocada de modo que pueda verse fácilmente, además de la placa de matrícula nacional, otra que permita reconocer su nacionalidad española. Estas placas serán ovaladas y estarán pintadas de blanco, llevando en su centro la letra E pintada en carácter latino y de color negro.

Las dimensiones de las placas y de la letra serán las siguientes:

Para los automóviles:

Longitud de la placa, 300 milímetros.

Altura de la misma, 180 ídem.

Altura mínima de la letra, 100 ídem.

Grueso del trazo de la misma, 15 ídem.

Para los motociclos:

Longitud de la placa, 180 milímetros.

Altura de la misma, 120 ídem.

Altura mínima de la letra, 90 ídem.

Grueso del trazo de la misma, 10 ídem.

Se prohíbe terminantemente que la letra E se pinte en la placa de matrícula nacional, así como también que las placas internacionales tengan forma, dimensiones o colores distintos a los más arriba indicados, y que en ellas se pinten banderas.

Además de colocar en sus vehículos respectivos la placa internacional mencionada, deberán los propietarios de ellos proveerse

del correspondiente permiso internacional. Este documento lo expedirá, como hasta la fecha, el Real Automóvil Club de España, con arreglo a las disposiciones dictadas al efecto.

Art. 26. Las Aduanas españolas exigirán a todos los propietarios o conductores de automóviles o motociclos importados para circular por España la presentación del permiso internacional, que refrendarán de entrada en la hoja correspondiente a España, y no permitirán que entre por vías públicas ninguno de dichos vehículos que carezca del expresado documento y que no lleve las correspondientes placas de matrícula, y además la placa ovalada internacional, con la inicial de la nación que hubiese expedido el permiso.

Estos permisos caducan después de transcurrido un año desde el día en que fueron expedidos.

Transcurrido ese período de tiempo, los coches tendrán que ser reintegrados a sus respectivos países, y de no hacerlo sus propietarios, tendrán que ser inscritos en España, previo cumplimiento de todos los requisitos exigidos por el presente Reglamento, quedando terminantemente prohibida y sujeta a las responsabilidades en él fijadas la circulación de automóviles y motociclos que lleven placas de matrícula extranjera, si no se hallan provistos del correspondiente permiso internacional, en período de validez.

CAPÍTULO V

Circulación de vehículos de alquiler o destinados a servicio público

Art. 27. a) Todo vehículo destinado a alquiler o a servicios públicos con motor mecánico deberá llevar una contraseña o rótulo bien visible y tener autorización especial para dedicarlo a esta industria.

b) Deberá tener a disposición del público:

- 1.º Un ejemplar de este Reglamento.
- 2.º La tarifa de precios, aprobada.
- 3.º La indicación de la cabida del vehículo.

Art. 28. Las dimensiones de los vehículos estarán comprendidas en los límites siguientes:

Altura máxima, desde el suelo a lo más elevado de la vaca, 3,10 metros.

Superficie mínima disponible por viajero: En el sentido de la longitud del asiento, 0,48 metros.

En el normal a la anterior, 0,55 metros, comprendido el ancho del asiento.

Art. 29. a) Los automóviles de alquiler dedicados al servicio público, sin itinerario fijo, llevarán como contraseña especial las iniciales SP. al lado de la placa de matrícula, con las mismas dimensiones y caracteres prescritos para ésta.

Los destinados a servicios de itinerario fijo, llevarán un rótulo bien visible con indicación del trayecto que recorren.

b) El coche deberá estar limpio antes de comenzar el viaje, en buen estado de funcionamiento y sin desperfecto alguno. Si éste ocurriera durante el recorrido, el conductor lo corregirá lo antes posible.

c) No se admitirá mayor número de viajeros que los señalados como cabida. Si se contraviniera esta prescripción, los viajeros podrían dejar de pagar su billete o reclamar la devolución del precio, y además podría imponerse una multa de 25 pesetas.

d) Los Administradores llevarán un registro en que consten los nombres y destinos de los viajeros y los bultos que se conducen en cada expedición o viaje.

e) Los conductores llevarán una hoja de ruta con iguales anotaciones y la completarán con la respectiva a los viajeros que recibían en el camino.

Art. 30. a) Se entregará a cada viajero

un billete en el que conste con caracteres bien claros el precio del viaje, sitio de término del mismo y fecha de la expedición. Los billetes se irán entregando siguiendo el orden de las peticiones, que podrán hacerse en la misma Administración o por carta certificada, debiendo reservarse, sin aumento de precio, los que se pidieran con anticipación. A su vez, la Empresa queda exenta de responsabilidad en el caso de presentarse mayor número de viajeros que los que permita la cabida del vehículo. Los billetes combinados con las Compañías de ferrocarriles sólo dan derecho al asiento en el primer vehículo en que lo hubiera disponible.

b) El expresado billete da derecho al transporte gratuito de 25 kilogramos de peso en uno o varios bultos de equipaje, del que se dará el correspondiente talón, equipaje que deberá conducirse en el mismo vehículo en que vaya el pasajero. Los equipajes y encargos se transportarán sobre la cubierta del coche, no pudiendo exceder la carga de 1/5 del peso total del vehículo vacío.

c) También habrá en todos los puntos de parada un libro de reclamaciones foliado y sellado por el Gobierno Civil, donde los viajeros podrán estampar las que estimen pertinentes a su derecho.

Art. 31. a) Las Empresas deberán remitir al Gobierno Civil dentro del tercer día copia de las reclamaciones presentadas, así como dar las explicaciones y descargos oportunos.

b) El Gobernador resolverá oyendo los informes que estime necesarios.

Art. 32. a) Las Empresas de servicios públicos de transportes con vehículos con motor mecánico dispondrán, cuando menos, de un vehículo en estado de conservación, además de los necesarios normalmente, para prevenir casos de accidentes o deterioro de uno de los circulantes.

b) Las alteraciones inevitables de servicio que pudieran presentarse por accidentes meteorológicos (excepcionales nevadas, inundaciones, etc.), por interrupción en la vía (grandes desprendimientos, destrucción de obras de fábrica, etc.), o por cualquier otra causa, deberán ser lo antes posible anuncia-

das por las Empresas, así como la reanudación del servicio.

Art. 33. a) Los conductores no podrán durante la marcha fumar, abandonar la dirección del vehículo ni, en general, hacer cosa alguna que pueda distraerles, y las Empresas o los dueños cuidarán de no entregarles el servicio sin que hayan disfrutado un descanso mínimo de ocho horas.

Art. 34. a) A los viajeros se les prohíbe subir o bajar del vehículo sin estar éste completamente parado; desobedecer y tener altercados con el conductor; llevar dentro del carruaje bultos u objetos que molesten a los demás viajeros; facturar ni llevar consigo materias inflamables o explosivas, ni tampoco armas de fuego cargadas, de las que sólo excepcionalmente podrán ir provistos con conocimiento del conductor (estando descargadas) y disponiendo de las autorizaciones oportunas.

Art. 35. a) Las Empresas serán siempre

responsables de la sustracción o deterioro de los efectos que se les hayan entregado, cualquiera que sea la causa, salvo el caso de fuerza mayor.

b) El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades, títulos cotizables u otros objetos de valor, deberá hacerlo constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representan, a su juicio, y pagando el importe del seguro que la Inspección autorice para estos casos. Sin estos requisitos cesará la responsabilidad civil de la Empresa.

Art. 36. De todo accidente o avería importante dará parte la Empresa al Gobierno civil, en el que se instruirá expediente para depurar sus causas o imponer la sanción que proceda, sin perjuicio de las responsabilidades de todos órdenes que puedan exigirse por otras Autoridades.

CAPÍTULO VI

Disposiciones especiales para la circulación de los vehículos de la cuarta categoría

Art. 37. Sin perjuicio de los requisitos prescritos en los artículos 3.º y 4.º, para autorizar la circulación de los vehículos con motor mecánico, comprendidos en la cuarta categoría, el que desee poner en circulación automóviles que remolquen otros vehículos, cualquiera que sea su objeto, lo solicitará del Ministro de Fomento, acompañando planos detallados de los vehículos que hayan de emplear, y una Memoria en que se explique su sistema, partes principales, peso del tractor y de cada uno de los vehículos remolcados, indicando la carga máxima sobre cada eje, la anchura de las llantas, su clase y forma, la composición habitual de los trenes y su longitud total, carreteras que han de recorrer y puntos de parada, horario de marcha. Además expresará el plazo de duración de la concesión que se solicita.

Esta petición se presentará en el Gobierno civil con los documentos que la acompañen y el Gobernador los pasará al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, a fin de que este funcionario examine si aquéllos están completos y

en debida forma, e informe cuanto estime oportuno sobre los diversos puntos que comprende la petición, proponiendo las condiciones especiales que considere necesarias para garantizar en todos los casos la seguridad del tránsito público y la buena conservación de la vía.

Quando se trate de vías públicas provinciales o municipales, habrán de emitir su informe las Corporaciones respectivas con anterioridad a la Jefatura de Obras Públicas, para que ésta los tenga en cuenta en su propio dictamen.

En el caso de que la autorización que se solicite comprenda más de una provincia, se estará a lo dispuesto en el citado artículo 3.º en cuanto sea pertinente, elevando el expediente al Ministerio de Fomento para su resolución.

En los informes que emitan los Ingenieros Jefes de Obras Públicas, habrán de expresar:

a) La velocidad máxima de los convoyes, que no habrá de exceder, en ningún caso, de 12 kilómetros por hora.

b) Las precauciones especiales y reducciones de velocidad que habrán de imponerse en los pasos difíciles, travesía de poblados en días determinados en que haya ferias o mercados, y prescripciones especiales para las épocas del año en que circulen carros con cargas excesivamente voluminosas.

c) La anchura y condiciones de las llantas de los vehículos remolcados, según lo establecido para los tractores.

d) Las reducciones que en la velocidad y en la carga total, incluyendo el peso muerto, deban hacerse para el tránsito por determinados puntos, tales como puentes metálicos provisionales, obras de reparación o en deficiente estado de conservación.

e) Puntos de parada, admitiendo o desechando en todo o en parte los que el peticionario hubiese propuesto, prohibiendo las paradas en los puentes, en los parajes en que se halle reducido el ancho general de la carretera, en curvas de pequeño radio y en todos los puntos en que, por no poderse ver el convoy a conveniente distancia o por otra causa, pueda haber peligros o dificultades para el tránsito.

f) Duración del periodo de la autorización para el servicio.

Art. 38. Los vehículos, tanto remolcadores como remolcados, satisfarán a las condiciones siguientes:

a) Su anchura máxima, medida entre

sus partes más salientes, lateralmente con inclusión de la carga, no será superior a la mitad del ancho del afirmado de la carretera más estrecha que haya de recorrer o de sus apartaderos.

b) Todos los vehículos estarán provistos de frenos, siendo éstos dobles en los motores, uno movido por la fuerza motriz de éstos, y otro a brazo.

c) Los automóviles de vapor tendrán sus chimeneas y hogares dispuestos de modo que puedan evitarse las proyecciones de chispas.

d) La unión del coche tractor con los vehículos remolcados, cuando éstos sean dos o más, se hará por medio de enganches que satisfagan a la condición de obligar a los vehículos remolcados a seguir exactamente la trayectoria trazada por el automóvil tractor.

Art. 39. Cuando transporte materias inflamables o explosivas, se colocarán banderas encarnadas en las partes anterior y posterior del convoy, y se avisará frecuentemente el paso del mismo por medio de señales acústicas, adoptándose cuantas precauciones y reglas dicte el Gobernador civil de la provincia respectiva.

Art. 40. En casos especiales podrá exigirse la constitución de fianza para responder de los daños y perjuicios que puedan originarse, quedando siempre afecto a estas responsabilidades el capital de la entidad concesionaria.

CAPÍTULO VII

De las denuncias y multas

Art. 41. No se impondrá pena alguna de las fijadas en este Reglamento sino mediante denuncia.

Las denuncias por infracción a las disposiciones establecidas en este Reglamento, se dirigirán a los Gobernadores civiles.

La presentación de denuncias a estas Autoridades, se hará directamente en las capitales de provincias y a los Alcaldes respectivos en las demás localidades. Estos estarán obligados bajo pena de incurrir en las responsabilidades consiguientes, a remitirlas al Gobernador civil de cuya Autoridad dependan, dentro de las veinticuatro horas siguientes a aquellas en que les hubiesen sido presentadas.

Tanto los Gobiernos Civiles en que se presenten las denuncias directamente, como las Alcaldías que las reciban deberán entregar a los interesados el oportuno recibo para su resguardo; en dicho documento las Autoridades que lo expidan harán constar además de la fecha la hora en que fué presentada la denuncia.

Art. 42. Las denuncias podrán presentarse por cualquier persona, estando obligado el denunciante, caso de no ser Agente de la Autoridad o guarda jurado, a presentar las pruebas que confirmen sus afirmaciones, sin cuyo requisito podrán aquéllas ser sobreseídas por los Gobernadores civiles.

En las denuncias se hará constar el día,

hora y lugar en que hubiese ocurrido el hecho denunciado, así como su importancia, expresando el denunciante al propio tiempo el artículo de este Reglamento que hubiere resultado infringido.

Toda denuncia presentada contra conductores de automóviles o motocicletas, o contra los propietarios de estos vehículos, deberá ser tramitada por los Gobernadores civiles y puesta en conocimiento del denunciado dentro del plazo máximo de quince días.

Art. 43. El personal subalterno de Obras Públicas presentará a la Jefatura por conducto de sus superiores, las denuncias a que hubiere lugar, y el Ingeniero Jefe las transmitirá de oficio al Gobernador civil respectivo, el que después de dictar resolución sobre la denuncia procederá directamente contra el infractor, debiendo dicha Autoridad comunicar su resolución al Ingeniero Jefe.

Art. 44. Presentada la denuncia, el Gobernador civil citará al denunciado, personalmente o por cédula, y a los testigos, señalándoles el día y hora en que han de presentarse a su Autoridad, con el fin de recibirles declaración.

Si el denunciante y los testigos o el denunciado no residieren en la capital, el Gobernador civil ordenará a los Alcaldes de las localidades en que los interesados tengan sus respectivas residencias, que lleven a cabo las diligencias a que se refiere el párrafo anterior, fijándoles un plazo que no podrá exceder de diez días, para que den cuenta del cumplimiento de ellas.

Cuando el denunciado no resida en la provincia ante cuyo Gobernador civil se hubiese presentado la denuncia, podrá dar sus descargos ante el de la provincia en que resida o de aquella en que al recibir su requerimiento se hallase, presentando para ello a dicha Autoridad la citación que hubiese recibido.

En estos casos, el Gobernador civil ante el cual hubiese declarado el denunciado remitirá los descargos al Gobierno que hubiere hecho el requerimiento dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a aquella en que recibiese la declaración.

Cuando el denunciado no compareciese en el sitio, día y a la hora que se le hubiere señalado, ni comparezca tampoco ante el Gobernador civil de la provincia en que se hallare, le parará el perjuicio que haya lugar, sin que por falta de presentación, siem-

pre que conste que el denunciado haya recibido la oportuna citación, se suspenda el curso del expediente.

Art. 45. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Públicas, en las denuncias presentadas, hará fe, salvo prueba en contrario, cuando con arreglo a lo dispuesto por el Código Penal no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta.

Art. 46. Los Gobernadores civiles practicarán todas las diligencias y fallarán en el plazo de treinta días, aun cuando no haya comparecido el denunciado, dando conocimiento del fallo al denunciador y a la entidad encargada de la vía pública de que se trate, dentro del plazo de tres días.

Si el Gobernador civil hubiera encomendado algunas diligencias a los de otras provincias o a los Alcaldes de la de su mando, el referido plazo de treinta días quedará prorrogado por el número de días que las Autoridades mencionadas hayan de emplear para evacuar las diligencias que les fueron confiadas y cuyos respectivos plazos señala este Reglamento.

Tanto los interesados como la entidad encargada de la conservación de la vía podrán alzarse del fallo ante el Ministerio de Fomento, el que confirmará o revocará la resolución, en vista de las diligencias e informes que a requerimiento de dicha Autoridad remitiera el Gobernador civil. Las apelaciones deberán entablarse dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha de la notificación del fallo del Gobernador, y se presentarán en el mismo Gobierno civil, que les dará tramitación inmediata.

Los recursos de alzada quedarán sin curso si no se presentan de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, o si no se precisa clara y terminantemente la disposición cuya infracción motive la acción entablada por el recurrente, ya sea relativa a la imposición de responsabilidades o bien al procedimiento seguido para depurarlas.

Tampoco se tramitarán los recursos de alzada que no vayan acompañados del justificante que acredite que el interesado ha depositado en metálico, en la Caja de Depósitos, el importe de la multa y el de los daños causados, si hubiere lugar.

Art. 47. En el caso de que los Alcaldes no remitan al Gobernador civil de su provincia las diligencias que éste les hubiese encomendado, dentro del plazo señalado,

dicha Autoridad impondrá a aquéllos las multas que estime procedentes, con arreglo a lo dispuesto por la ley Provincial vigente.

En el caso de que un Gobernador civil no practique y remita, dentro del plazo señalado, las diligencias que el de otra provincia le hubiese encomendado, éste lo pondrá en conocimiento del Ministerio de Fomento, repitiendo la queja cuantas veces fuera preciso.

Art. 48. El importe de las multas que se impongan por infracción a las disposiciones de este Reglamento, se hará efectivo mitad en metálico y la otra mitad en papel de la clase correspondiente. La mitad abonada en metálico se pondrá íntegra a disposición del denunciante, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a aquella en que hubiese sido hecha efectiva la multa.

Para el pago de toda la multa se concederá un plazo proporcional a su cuantía, que nunca será inferior a diez días ni superior a veinte. Pasado este plazo se procederá por la vía de apremio contra los morosos.

Art. 49. Las penalidades impuestas, tanto por los Tribunales de justicia como por los Gobernadores civiles a los propietarios y conductores de automóviles o motociclos, con ocasión del uso de estos vehículos, se inscribirán en los Registros de los Gobiernos civiles correspondientes.

Los Gobernadores civiles comunicarán al Negociado de Estadística de la Dirección General de Obras Públicas, de oficio y dentro de los siete días siguientes a aquél en que hubiesen impuesto un castigo, la resolución dictada por ellos, con expresión de la causa que la motivó.

Art. 50. Dentro de los quince días, contados a partir de la fecha en que sea puesto en vigor el presente Reglamento, los Ayuntamientos dictarán las oportunas disposiciones municipales, en consonancia con lo establecido en el mismo, quedando encomendado a estas Autoridades el exigir su cumplimiento dentro del casco de las poblaciones.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones generales

Art. 51. Con independencia de las prescripciones de este Reglamento, mientras los automóviles circulen por las carreteras y demás vías públicas, estarán sujetos a los respectivos Reglamentos de Policía y Conservación y al de Carruajes, salvo en lo que resulten modificados por el presente.

Regirán también las multas y procedimientos señalados para los casos en que los automóviles y motocicletas infrinjan las disposiciones de los expresados Reglamentos, si bien podrán los Gobernadores civiles elevar las multas al triple, cuando a su juicio lo requiera la importancia de las faltas cometidas.

Dichas Autoridades señalarán la cuantía de las que deban imponerse cuando los automóviles y motociclos o los conductores de estos vehículos infrinjan las disposiciones de este Reglamento en los casos en que la cuantía no estuviera ya fijada en el mismo.

Art. 52. En las Alcaldías de todos los pueblos por cuyos términos crucen carreteras y caminos públicos habrá de manifiesto un ejemplar de este Reglamento, para conocimiento del público y demás fines que procedan.

Madrid, 23 de Julio de 1918. = Aprobado por S. M., *Francisco Cambó*.

OLIVA DE VILANOVA, IMPRESOR
BARCELONA

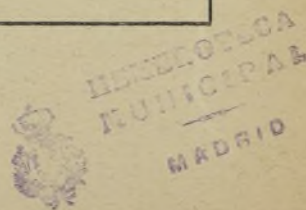


L «Real Automóvil-Club de Cataluña» y el «Real Moto-Club de Cataluña», han decidido la publicación de esta Revista como órgano oficial de los mismos.

Su objeto es establecer, por una parte, la necesaria relación entre las Juntas Directivas de los dos Clubs y sus asociados, y por otra, dar mayor cumplimiento al primordial objetivo de ambas entidades, es decir, al fomento del automovilismo y motorismo.

Al empezar nuestros trabajos, dedicamos un respetuoso saludo a S. M. el Rey, nuestro Presidente honorario, al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, al Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas de Cataluña, a las Autoridades gubernativas y municipales, a los Ingenieros de la Mancomunidad, a la prensa en general y muy en particular a la deportiva.

Con todos deseamos guardar las más cordiales relaciones.



NUESTRO PROGRAMA

AUTO-MOTO es una Revista del «Real Automóvil-Club de Cataluña» y del «Real Moto-Club de Cataluña» para sus socios. Debe contener, por tanto, todo cuanto pueda interesar a los mismos.

Sus columnas estarán abiertas a todos, y cuanto sea de interés automovilista y motorista será acogido con agradecimiento.

El espíritu que nos anima en su publicación no es comercial ni lucrativo. Estamos, por el contrario, desligados en absoluto de todo partidismo, y el firme propósito de relatar los hechos y comentarios con la más estricta justicia es la norma de conducta que nos hemos impuesto.

Nuestra Revista, que aparecerá mensualmente, contendrá, en primer lugar, el relato de cuantos actos y acontecimientos organicen los dos Clubs y lo más interesante de cuanto en automovilismo y motorismo ocurra en el mundo. Daremos preferencia a los trabajos relacionados con cuestiones de turismo, técnica y mecánica auto-motorista y a las cuestiones económicas que tengan relación con lo mismo.

Nuestros lectores, tendrán noticia, asimismo, en una sección oficial, de los trabajos que los Clubs realizan cerca de las Autoridades y entidades para mejoramiento de nuestra clase, de las disposiciones oficiales que les interesen, del estado de las carreteras, etc.

Daremos marcada importancia a la información gráfica, y para su mayor perfección la separaremos en tiraje aparte al del texto, esperando que el conjunto de la Revista responderá plenamente al vacío que ha de llenar.

Una importante parte del contenido de los primeros números estará dedicada a un resumen histórico de las manifestaciones celebradas por ambos Clubs, que a la vez que constituirá un interesante recuerdo del pasado, permitirá encontrar íntegra su historia en el texto de nuestra Revista.

LA DIRECCIÓN



La falta de gasolina y sus consecuencias.

Un gravísimo conflicto, el peor que podía presentarse para impedir el desarrollo del automovilismo en España, empezó a plantearse en los primeros meses del año próximo pasado al escasear la gasolina, combustible indispensable y desgraciadamente insustituible para el funcionamiento de los motores de explosión.

Aunque desde varios años atrás el precio de la gasolina en España había ido aumentando de una manera injustificada, hay que convenir en que desde que estalló el conflicto europeo hasta que se produjo la escasez de la misma, su precio no alcanzó las fantásticas proporciones del de otros productos y se mantuvo con ligeros aumentos en una medida razonable si se tienen en cuenta las anormalidades producidas por la guerra mundial.

Ya en la primavera del año pasado, la irregularidad en las expediciones de petróleo de los Estados Unidos, obligó a las casas refinadoras a restringir las entregas de gasolina, ocasionándose con ello un malestar que fué acentuándose durante el verano hasta degenerar en grave conflicto cuando a fines de Agosto se supo que los Estados Unidos habían tomado el acuerdo de prohibir la exportación a España de diversos productos, entre los cuales estaba comprendido el petróleo.

En el mes de Septiembre y en el de Octubre llegó a ser un problema el encontrar gasolina, pues las casas refinadoras apenas entregaban por el temor de que se terminaran las existencias, que no podían renovarse por la falta absoluta de petróleo que dejó de exportarse, y fueron muchos los señores socios de este «Real Automóvil-Club de Cataluña» que pasaron verdaderos apuros para encontrar gasolina al regresar por carretera de su veraneo en las playas del Norte de España y que pagaron por ella precios exorbitantes.

Por fin, en Noviembre se publicó el R. D. por el que se reglamentó detalladamente la venta y consumo de la gasolina fijando los servicios preferentes que debían ser atendidos y obligando a declarar sus existencias a cuantas personas y entidades las tuvieran, extremo este último que produjo una grande y justificada alarma entre nuestros automovilistas, que con razón temieron que se llegara a la incautación particular de gasolina.

La Junta Provincial de Subsistencias nombró Delegado a un representante de este «Real Automóvil-Club de Cataluña» e inmediatamente se organizó un sistema de venta por medio de vales a los considerados preferentes y se entregaron bonos de consumo a los particulares para el empleo de sus existencias declaradas.

El Decreto de 24 de Noviembre último, que nos ocupa, ha producido indudablemente efectos beneficiosos, haciendo prolongar las existencias de gasolina y evitando que aumentara su precio, pero tuvo el gravísimo defecto de haberse dictado con varios meses de retraso, pues entendemos que si lo hubiera sido en el mes de Junio se hubiera podido, respetando las preferencias en el mismo establecidas, conceder una cantidad prudencial cada mes a los particulares en proporción a sus declaraciones y por medio de un juicioso racionamiento haber evitado la situación actual, en la que resulta gravemente perjudicado el automovilista particular, que por falta de gasolina se ve impedido de poder utilizar su automóvil.

Por eso, y hay que decirlo muy alto, es digna de las mayores alabanzas la conducta observada por la gran mayoría de automovilistas particulares que han resultado los más perjudicados por el problema de la falta de gasolina y que antes de despedir a sus mecánicos y dejar de utilizar sus automóviles no han vacilado en emplear substitutivos de aquel combustible que, a la desventaja de su elevado precio, unen la de un consumo superior y en general dan un rendimiento menor a los motores.

Durante los meses transcurridos de este año, la Comisaría General de Abastecimientos ha dictado varias interesantes disposiciones encaminadas a reducir en lo posible el conflicto cada vez más grave de la falta de gasolina, reglamentando por medio de fórmulas la fabricación de substitutivos y fijando su precio para evitar los abusos que fatalmente se producen siempre que escasea un producto de uso tan indispensable como la gasolina y que puede ser considerado como de primera necesidad.

Que el automovilismo en España ha alcanzado un gran desarrollo y tiene una vitalidad extraordinaria, nada lo demuestra mejor que el hecho de que continúen vendiéndose automóviles y sigan siendo utilizados la mayoría de los existentes, a pesar de todos los obstáculos que esperamos irán desapareciendo, pues así como la escasez de gasolina ha de ser transitoria, así también tarde o temprano estarán en buena condición las carreteras, y los impuestos sobre los automóviles serán más equitativos.

Meses de ansiedad y de angustia han sido los últimamente transcurridos, pues tan pronto creíamos solucionado el conflicto por la llegada del petróleo americano, como perdíamos la esperanza de encontrar la solución.

Hace pocos meses y de una manera oficial, se ha procedido a la fabricación de un substitutivo de gasolina que, a base de ésta, se expende por las casas refinadoras de petróleo; pero desgraciadamente se ha hecho tarde otra

vez y las escasas existencias de gasolina que restan no permiten la fabricación de grandes cantidades de substitutivo, por lo que los particulares seguirán siendo las víctimas de la imprevisión clásica en nuestro país.

Al llegar el verano se presentó otro problema y era el de poder salir de veraneo o de excursión y poder encontrar en diferentes poblaciones el combustible indispensable.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña» procuró evitar el conflicto invitando a varios fabricantes de substitutivos a colocar depósitos en varias poblaciones de Cataluña y en algunas de Aragón situadas en el itinerario que debían seguir los automovilistas que quisieran trasladarse a las playas del Norte por carretera, y recogiendo informaciones sobre la clase y precio de los combustibles existentes en las regiones más frecuentadas en verano y en aquellas poblaciones situadas en las carreteras que conducen a las mismas.

Los automovilistas más previsores han facturado las cantidades necesarias de combustible a sus habituales residencias veraniegas, y entre estas y aquellas medidas han podido continuarse utilizándose los automóviles, aunque con las consiguientes molestias.

La noticia del torpedeamiento de uno o más barcos, que cargados de petróleo se dirigían a nuestra Península, nos causó a todos los interesados amarga decepción, pues hubiera constituido su llegada un alivio considerable a la actual crítica situación, agravada por ser la época del año en que más indispensable resulta el empleo del automóvil.

Del acierto que en el desempeño de su cargo viene dando continuas pruebas el actual Comisario General de Abastecimientos, se puede esperar que logrará vencer las grandes dificultades que presenta la importación a España del petróleo americano y que no acabará el presente año sin que haya llegado la cantidad suficiente para cubrir las necesidades de toda la Nación.

Muy merecido tendrán los automovilistas, que han logrado sortear y vencer las grandes dificultades actuales, el poder adquirir nuevamente y a un precio razonable la gasolina para sus automóviles, aunque entendemos que por mucho tiempo debería establecerse un equitativo racionamiento para evitar los odiosos acaparamientos y el lucro exagerado que con ellos se busca, en perjuicio del honrado y paciente consumidor.

A los fabricantes de substitutivos, cada día más numerosos, hemos de agradecer el que hayan evitado con sus esfuerzos la absoluta paralización de los automóviles, que, gracias a ellos, han podido seguir circulando.

Muchas opiniones hemos oído sobre cuál será el combustible que en el porvenir se adoptará para el funcionamiento de los motores de los automóviles, habiendo quien opina que dejará en absoluto de emplearse gasolina y que terminada la guerra predominará el empleo de benzol y que también será muy usado el alcohol solo, mediante fabricar los motores expresamente para su empleo y para que su consumo no sea, como hoy, excesivo.

Lo que podemos asegurar es que la falta de gasolina, aunque se convirtiera en permanente, no traería consigo la desaparición del automóvil; éste, forma hoy parte integrante e insustituible de la vida moderna y, con una o con otra mezcla o substancia, su motor funcionará y continuará circulando y venciendo todos los obstáculos que en nuestro país se oponen a su desarrollo.

Si en España se consiguiera de una manera rápida intensificar la producción del benzol, habiendo como hay alcohol en abundancia, la crisis producida por la falta de petróleo disminuiría de una manera muy sensible, por estar probado de una manera convincente que mezclando una parte de benzol y otra de alcohol, los motores a explosión de los automóviles funcionan casi en forma análoga que con gasolina.

La explotación de yacimientos de esquistos minerales y alquitranes bituminosos, que en más o menos proporción pueden producir gasolina, constituye también otra esperanza para solucionar el problema de la falta de gasolina.

Para terminar, hemos de declararnos francamente optimistas y confiar en que no tardará en resolverse favorablemente el problema del combustible para el normal funcionamiento de los motores de los automóviles.

JOSÉ ORTIZ



Los substitutivos de bencina en el motor a esencia.

La idea de emplear el alcohol solo o mezclado con ciertas substancias en los motores a explosión no es nueva ni nacida de las circunstancias actuales. En todas las naciones que se ocupaban en la construcción de motores de este género, hace tiempo se pensó en substituir el petróleo y sus esencias por el alcohol, y si se abandonó la idea fué por el mayor dispendio que exige el empleo del alcohol como explosivo, aún en motores «ad-hoc».

Actualmente, menospreciada la cuestión económica ante la necesidad de hacer circular los vehículos automóviles, por fuerza se tiene que recurrir al empleo del alcohol, si bien acompañado de cuerpos que con su adición le den mayor semejanza con la bencina y se adapte mejor a los motores ya existentes.

La mayoría de nosotros que continúa circulando, venciendo las dificultades y molestias que ocasiona el empleo de los substitutivos, no ignora las principales cualidades que los distinguen de la bencina, pero esto no obsta para que

sea de interés el precisar más éstas, comparar las propiedades físicas y químicas que distinguen a la bencina y el alcohol, para inmediatamente deducir las modificaciones a hacer en el motor, a fin de obtener mayor rendimiento.

Teniendo en cuenta el siguiente cuadro comparativo, veamos las consecuencias que lógicamente de él se deducen :

	Bencina	Alcohol 90°
Densidad a 15°	0,720 a 0,680	0,834
Calor de vaporización	76 c.	288 c.
Ebullición.	50° a 120°	78°,4
Tensión de vapores en m/m. de mercurio	0°	15
	20°	51
	40°	151
	80°	810
Temperatura de evaporación relativa	10°	57°
Calor específico.	0,435	0,754
Poder calórico en Kg.	11464 c.	5954 c.
Aire necesario a la combustión por Kg.	11,782 m³	5,698 m³

DENSIDAD : La de la bencina será siempre inferior a la del substitutivo. Para acondicionar un carburador previamente afinado con bencina, al usar substitutivo bastará cargar a la boya con un peso que establezca la siguiente relación : El peso de la boya es a la suma pesos de la boya (con aguja y contrapesos, etc.) y peso adicional con la densidad de la bencina es a la del substitutivo.

CALOR DE VAPORIZACIÓN, EBULLICIÓN, etc. : De la observación de todos estos datos se deduce que son éstas las condiciones que hacen más difíciles la adaptación de los substitutivos en los motores de esencia. Todo indica la necesidad de una calefacción incluso extremada, más, si se tiene en cuenta la temperatura de evaporación relativa ; 10° en la bencina equivalen a 57° en el alcohol para en el mismo tiempo evaporar iguales pesos de líquido. La menor volatilidad del alcohol es causa de la dificultad de poner en marcha.

AIRE NECESARIO A LA COMBUSTIÓN : De la comparación de cifras se deduce la necesidad de aumentar la sección del gicleur (10 a 20 % de aumento en el diámetro) o reducir la entrada de aire, lo mejor es aumentar el gicleur y facilitar la puesta en marcha con una presa de aire graduable.

El sistema de afinado variará según el tipo de carburador, siendo preferibles para el caso, los de gicleurs múltiples ; cuando hay un solo gicleur lo más práctico es recurrir a un depósito suplementario conteniendo un líquido más volátil (con éter, por ejemplo) si se quiere facilitar la puesta en marcha y tener en cuenta la carburación a la temperatura de régimen que adquirirá después el motor.

AVANCE AL ALUMAGE : Si la mezcla aspirada por el motor se ha hecho homogénea y en buenas condiciones de inflamación por una carburación y calefacción adecuada, se comprueba entonces que el avance al alumage requerido por los substitutivos es menor que con bencina.

PODER CALÓRICO : Dado el menor poder calórico de los substitutivos por razón de economía será práctico reducir el enfriamiento del motor, teniendo en cuenta el consumo y la diferencia de potencia calorífica.

COMPRESIÓN VOLUMÉTRICA CRÍTICA : Para la bencina, a 6 atmósferas se inicia el auto-alumage, con el alcohol se llega impunemente a las 12 atmósferas. El aumentar la compresión al motor por los medios al alcance será una buena modificación sin peligro y dará mejor resultado aún en los motores llamados lentos.

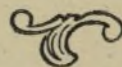
ENGRASE : Exceptuando el aceite de ricino, los demás aceites necesitan un engrase cuantitativamente menor pero más frecuente, para evitar el engrase de bujías y el rápido ensuciado del motor.

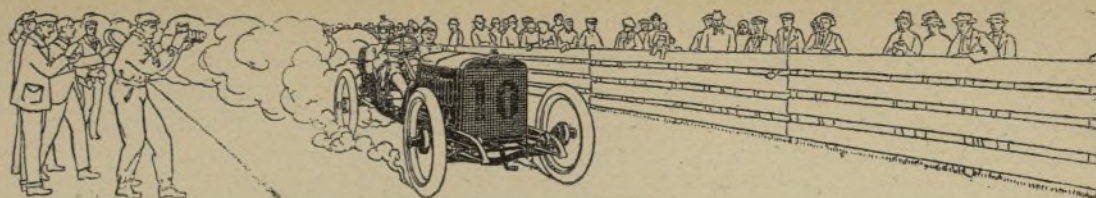
LIMPIEZA DEL MOTOR : En contra de toda clase de reclamos se puede asegurar que por una razón u otra los substitutivos obligan a limpiar el motor con más frecuencia que la bencina y tanto más cuanto más potencia tienen, por ser adquirida ésta con la adición al alcohol, de cuerpos que al quemar dejan abundantes residuos.

Resultados obtenidos con un motor «Benz» de 2 tiempos, funcionando con alcohol y bencina :

		Bencina	Alcohol 90°
Consumo por H.P. hora efectiva	plena carga . . .	328 gr.	771 gr.
	media carga . . .	619 >	1097 >
	en vacío	407 >	763 >

JUAN-ANTONIO ORÚS





Las carreras de automóviles patrocinadas y organizadas por el R. A. C. de Barcelona, hoy R. A. C. de Cataluña.

Al recordar aquellas grandes manifestaciones automovilistas que con éxito extraordinario se celebraron en Sitges y Vilasar y que tanto contribuyeron al desarrollo del automovilismo en nuestra región, no es posible, sin faltar a la justicia, dejar de citar el nombre del que fué dignísimo Presidente del Comité organizador, D. Manuel Garriga Roig, que en el desempeño de su cargo puso siempre un entusiasmo, un desinterés y una voluntad que, arrollando todos los obstáculos, permitió establecer en el calendario deportivo de España una fiesta anual, verdadera fiesta mayor del automovilismo, ansiosamente esperada cada año y presenciada por un público tan selecto como entusiasta y numeroso.

El participar en las carreras, automóviles de marcas célebres por sus hazañas, conducidos por verdaderos virtuosos del volante y cuyos nombres eran populares en el mundo automovilista, daba a las mismas un enorme interés, aumentado aún cuando entre ellos se mezclaba el nombre de algún aficionado de esta capital, que valientemente se atrevía a disputar los primeros puestos a aquellos notabilísimos conductores extranjeros que con los nombres de Sizaire, Giuppone, Goux, Boillot, Zucarelli y otros causaban con su audacia razonada, nuestra profunda admiración.

No podemos tampoco pasar por alto a todos y cada uno de los entusiastas deportistas que formaron parte de los diferentes Comités organizadores de las carreras, a cuya actividad y verdadera afición por el automovilismo se debió el éxito de aquellas importantísimas manifestaciones.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña», al dirigir esta mirada retrospectiva a aquellas grandes fiestas automovilistas, se propone enaltecer la memoria de cuantos en ellas tomaron parte, dedicando al propio tiempo un piadoso recuerdo a los desaparecidos, víctimas algunos de esta guerra mundial que tantas bajas ha causado entre los campeones de la mayor parte de los deportes.

En los pocos años transcurridos, el automovilismo ha experimentado notabilísimos progresos y profundas alteraciones. La voiturette, tipo de automóvil, empleado en aquellas carreras, ha desaparecido casi en absoluto para dar paso al autociclo y la aparición de los potentes motores intensivos han permitido a los actuales automóviles llegar a obtener velocidades para las cuales se hace indispensable disponer de carreteras, si no especiales, por lo menos que se hallen en perfecto estado de conservación, lo que es difícilísimo de obtener hoy en nuestra Región.

Todos cuantos contribuyeron al éxito de las repetidas manifestaciones, merecen un agradecido recuerdo de los verdaderos aficionados al deporte automovilista, y más de una vez nos hemos preguntado si sería posible imitar su ejemplo organizando en cuanto terminara la guerra una gran carrera de automóviles, en la que estuvieran representadas las principales marcas y figuraran como conductores todos aquellos que reunieran excepcionales condiciones de aptitud para conducir.

No se nos ocultan las inmensas dificultades de tal empresa, pero nada hay imposible cuando se siente verdadero entusiasmo y deseos de trabajar intensamente para conseguir un propósito, por difícil que sea.

Más difícil nos parecería organizar unas carreras en circuito antes de que terminara el conflicto europeo, pues faltaría el elemento extranjero para competir con el nuestro, y ni serían numerosas las inscripciones, ni la lucha tendría la importancia que es indispensable en manifestaciones de esta clase.

Dos modestos y entusiastas deportistas, D. Enrique Ráfols y D. Francisco Casadellá, ofrecieron a principios del año 1908 una espléndida Copa de plata para que se instituyera un Challenge con el nombre de COPA CATALUNYA y recogido y aceptado el ofrecimiento por un reducido grupo de aficionados, se constituyó el Comité organizador de la carrera Internacional de Voiturettes, que trabajó con gran entusiasmo y acierto y que celebró la primera carrera en el circuito del Bajo Panadés el día 28 de Mayo del año indicado.

Una concurrencia enorme que en automóvil, en ferrocarril y hasta por mar se había trasladado a Sitges, presenció con gran interés la carrera. El Comité organizador había cuidado con gran esmero todos los servicios, y el cronometraje, el peso de los automóviles y la vigilancia del circuito estuvieron exentos de toda crítica.

Se inscribieron diez y nueve automóviles de diversas marcas.

El gran triunfador fué el italiano V. Giuppone, corredor de fama mundial, que empleó 4 horas, 23 m. y 30 s. en recorrer los 250 kilómetros 965 metros que comprendía la carrera, a una velocidad media de 57'145 kilómetros por hora.

Detrás de él se clasificó Brausolles y sucesivamente los Sres. Rodríguez Ortiz, Dupont, Abadal y Ráfols.

La segunda carrera de la ya célebre COPA CATALUNYA, tuvo lugar el día 20 de Mayo de 1909 en el mismo circuito que la primera y con un éxito aun si cabe más resonante.

Se inscribieron trece automóviles y con gran maestría supo conseguir la victoria el francés Goux, que empleó 6 h., 18 m. y 6 s. en recorrer los 364 kilómetros que comprendía la carrera, a una velocidad media de 57'600 kilómetros por hora.

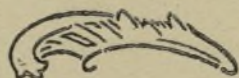
El segundo, tercero y cuarto lugares fueron ocupados respectivamente por Sizaire, Soyer y Pilleverdié, que realizaron notables recorridos, provocando la admiración de los inteligentes por su pericia en conducir sus automóviles a una velocidad desconocida hasta entonces.

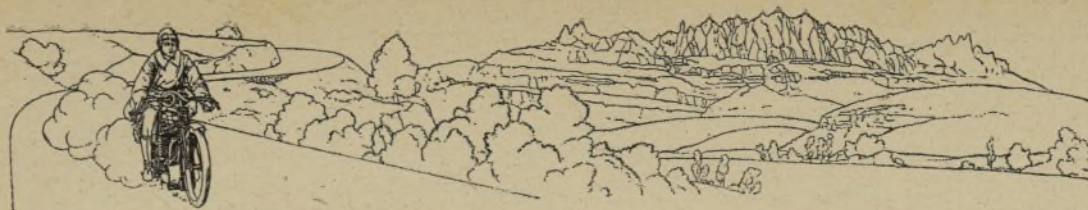
El año siguiente fué el último de la disputada COPA CATALUNYA, pues el vencedor del año anterior consiguió ganar por segunda vez la carrera, adjudicándose de una manera definitiva el preciado trofeo, teniendo que luchar desesperadamente para vencer a sus hábiles contrincantes, que le disputaron de cerca el triunfo.

La carrera se celebró en el circuito de Levante entre Mataró, Vilasar y Argenton el día 29 de Mayo y resultó, como las anteriores, un éxito grandioso. Los corredores tuvieron que dar 22 vueltas al circuito, recorriendo, en total, 350 kilómetros aproximadamente, habiendo empleado el vencedor Goux, 4 h., 12 m. y 26 s., tiempo muy notable, pues representa una velocidad media de cerca de 82 kilómetros por hora.

Estas manifestaciones automovilistas fueron indudablemente las causantes de la afición que a raíz de su celebración se desarrolló en nuestra región y aun en el resto de España por el automovilismo, pues su resonancia fué muy grande en toda la Península y hasta en el extranjero.

Desde aquella fecha empezó el desarrollo de la fabricación nacional de automóviles; aumentó considerablemente la venta de éstos, y muchos de los corredores que hoy consideramos como maestros del volante se formaron y aprendieron en aquellas carreras, que a los diez años de celebradas se nos representan como hazañas lejanas y casi legendarias.





Reseña histórica de las manifestaciones celebradas por las entidades que contribuyeron a la formación del R. M. C. de Cataluña.

Al intentar hacer un poco de historia del R. M. C. de C., insensiblemente me he remontado hasta la Sociedad de Velocipedistas, fundada en 1891 por Rialp, Baixeras, Montijo, Escuder, Ballester y otros ilustres precursores nuestros en la divulgación del sport en Cataluña y aún en España. La benemérita Sociedad de Velocipedistas, al segundo año de su existencia, en Marzo de 1892, preocupábase ya del motociclismo, en aquella época desconocido por completo en España. Hablar entre nosotros de motociclismo en 1892, hace veintiséis años, puede parecer una afirmación ligera, y, sin embargo, en la Sociedad de Velocipedistas se hablaba de motociclismo por aquel entonces, siendo de ello buena prueba una carta del Vice-Secretario de la Sociedad, contestación a una epístola de don Enrique Mandillo, de Santa Cruz de Tenerife, en la que se solicitaban datos sobre un triciclo movido mecánicamente por petróleo, electricidad o vapor; carta de la cual entresaco el siguiente párrafo, que creo de interés, por ser el primer documento que contienen los archivos de nuestro Club, en el que se hace referencia a la motocicleta: «La casa Peugeot et Fils, de París, ha construido un triciclo movido por petróleo, el cual ha hecho un viaje de París a Brest, ida y vuelta, empleando en dicho trayecto siete días, y otro de Lyon a París. En dichas carreteras, especialmente en la primera, hay bastantes y no pequeñas subidas. — Vice-Secretario, Luis Vidal; Marzo 7, 1892».

La Sociedad de Velocipedistas, precursora de la U. V. E., fundada algunos años más tarde, organizó la primera carrera de bicicletas celebrada en Barcelona con motivo de las Fiestas de la Merced del año 1891, promoviendo seguidamente el sport velocipédico con gran eficacia en Cataluña e interviniendo en todas las manifestaciones ciclistas de importancia que se desarrollaron en España en aquellas fechas.

En el año 1902 tomó el nombre de Club Fotográfico Deportivo y durante los años 1902-1905 dedicáronse sus socios especialmente al fomento del

turismo, coincidiendo aquella época con el desarrollo de la vulgarización de la fotografía, precioso complemento del turismo que no dejaron olvidado los miembros de la Sociedad de Velocipedistas, y de ahí la adopción del nuevo nombre que ostentaba la Sociedad.

En el año 1906, con intervención del Club Fotográfico Deportivo y de la U. V. E. tuvieron lugar las primeras carreras de motocicletas de importancia celebradas en Cataluña. En dicho año se corrió la Copa Sportmen's Club, que ganó Vidal sobre Wanderer, y luego la 1.^a Copa Samá (Tarragona, Lérida, Tarragona), que ganó Escoda sobre Göricke-Minerva, empleando en el recorrido 4 horas, 28 minutos, 10 segundos. En dicha carrera internacional, celebrada el 15 de Marzo y en cuya organización intervino muy eficazmente el hoy día veterano Tarin de Tarragona, tomaron parte, además de Escoda, Juanós, Gallardo, Dery, Lamotte, Arnalich, Mulero, Bastino, Guerra y Penalva.

En el mismo año, la U. V. E., que regía oficialmente los destinos del motociclismo en España, organizó una estafeta motociclista de Barcelona a Madrid para conducir un mensaje de felicitación a S. M. el Rey, su presidente honorario, con motivo de sus augustas bodas. Los motociclistas catalanes partieron de Barcelona el día 27 de mayo a las cuatro de la mañana, cubriendo el recorrido de 173 kilómetros que les correspondía, hasta entregar el mensaje a los motociclistas aragoneses, en 5 horas y 30 minutos, o sea con un promedio de 32 kilómetros por hora.

Nuestros motociclistas estuvieron en dicha estafeta representados por los señores Pujol, Rodríguez, Torrabadella, Casanovas, Solá, Andreu, Sanromá y Gallardo.

La Copa Samá, segundo año, 27 Abril 1907, dió lugar a que nuevamente se manifestaran brillantemente los motociclistas de Barcelona, en competencia con algunos extranjeros, y así vemos a nuestros consocios de hoy, Julio Marial y Miguel Artemán, alcanzar el tercer y cuarto lugar en la clasificación, precedidos de Harry y Dery, que triunfaron en dicha carrera con sus motos René-Gilet y Peugeot.

Después de estas manifestaciones motociclistas y a consecuencia de algunas discordias ciclistas que ocurrieron simultáneamente, reuniéronse los más activos motociclistas y reorganizaron, en 16 de Diciembre de 1907, el Club Deportivo, con el carácter de continuación del Club Fotográfico Deportivo. La actuación del Club Deportivo fué a un tiempo ciclista y motociclista. Entre sus socios vemos desde los comienzos los nombres de Almirall, Catasús, Casanova, Cepeda, Gamboa, Vía, Artemán, Marial, Pizzala, Zurcarelli, Ravelli, Gallardo y otros, con los que se halla íntimamente ligada la historia del Club Deportivo y la del motociclismo de Cataluña.

Antes de la reorganización del Club Deportivo había éste organizado en 30 de Junio de 1907 la primera carrera «Copa Club Deportivo», que se corrió

en el circuito de Sitges y terminó en Castelldefels. Esta carrera fué la inauguración de una serie de carreras de motocicletas que sucesivamente y todos los años, a excepción de 1910 y 1912, hemos visto correr en el circuito llamado Bajo Panadés, consagrado definitivamente como circuito clásico de carreras entre nosotros.

La primera copa «Club Deportivo» fué detentada por Federico Casanovas y ganada sobre una cuatro cilindros F. N. tras reñida lucha con 19 corredores, número verdaderamente crecido de concursantes en aquella fecha.

La segunda carrera copa «Club Deportivo» tuvo lugar pocos días después de la reorganización del Club en 22 de Diciembre del mismo año 1907, corriéndose en el circuito de Sitges (tres vueltas), siendo ganada por Artemán sobre Peugeot, clasificándose en segundo lugar Pizzala y Peris sobre N. S. U. y Griffon respectivamente.

La tercera carrera «Club Deportivo», se corrió en 20 de Diciembre del siguiente año y sobre el mismo circuito, mejorando notablemente los tiempos hasta entonces establecidos. He aquí la clasificación de dicha carrera:

<i>Primero :</i>	Derny,	«Peugeot»,	1 h. 36 m. 30 s.
<i>Segundo :</i>	Ordep,	«Peugeot»,	1 » 48 » 50 »
<i>Tercero :</i>	Artemán,	«Göricke»,	1 » 50 »
<i>Cuarto :</i>	Mendelson,		1 » 52 » 15 »
<i>Quinto :</i>	Gamboa,		2 » 3 » 30 »

Copiando un diario de la época, dice de esta carrera que: «La parte deportiva estuvo a la altura de los preparativos y creemos basta decir que Ravelli, con una 5 HP marca Griffon (no terminó la carrera por rotura de un eje de la rueda delantera), pulverizó el record de la vuelta que poseía Derny con una 7 HP (dejándolo en 27 m. 35 s.), para hacerse cargo de lo emocionante que fué la lucha».

Sus virajes, sin duda serían comparables a los que en tiempos más modernos hemos visto a Vidal y Armangué; de otro modo no se concibe una vuelta a más de 60 kms. por hora de promedio.

Siguiendo su costumbre, el Club Deportivo organizó nuevas carreras en Sitges el 11 de Junio del siguiente año 1909, que ganó Ravelli estableciendo las cuatro vueltas en 3 h., 19 m. y 47 s.; y en 19 de Diciembre del mismo año celebróse sobre igual circuito el Campeonato Español de motocicletas, que ganó Artemán sobre Griffon en 3 h., 51 m. 56 s. (siete vueltas, 196 kms.), batiendo Ravelli en la misma carrera, un record de las cuatro vueltas, que dejó establecido en 2 h., 8 m. y 5 s.

En el año 1910, la mala situación económica del Club Deportivo reflejóse en inactuación deportiva, no celebrándose manifestación alguna de importancia hasta el siguiente año 1911, en que tuvo lugar la primera «Vuelta Cata-

LAS CARRERAS DE AUTOMÓVILES PATROCINADAS Y ORGANIZADAS
POR EL R. A. C. DE BARCELONA, HOY R. A. C. DE CATALUÑA
(ILUSTRACIONES)



Circuito del bajo Panadés, en el que se celebraron las carreras de automóviles en 1908 y en 1909.



Vista de uno de los virajes más accidentados del recorrido de la 1.ª carrera COPA CATALUNYA.



Buques fondeados en la rada de Sitges que transportaron numeroso público a las carreras desde Barcelona.



Arreglando una pana durante los ensayos.



Una escena en el reavituallamiento.



El último viraje antes de llegar a las tribunas.



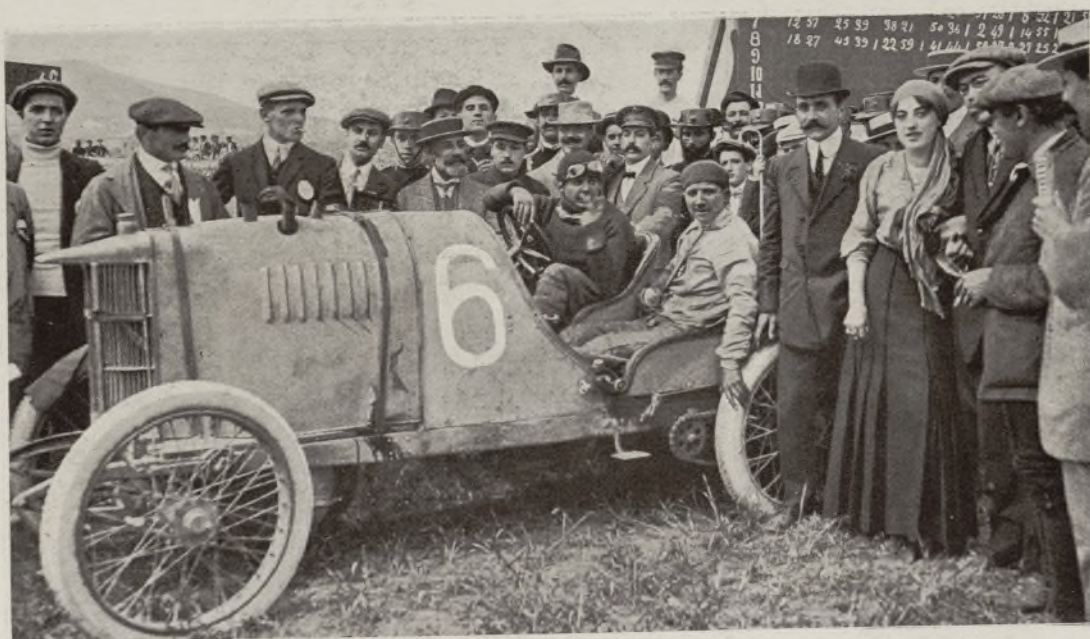
El público de las tribunas.



Puente en zig-zag de Casa Bruguera.



Esplanada con los numerosos automóviles de los espectadores de las carreras.



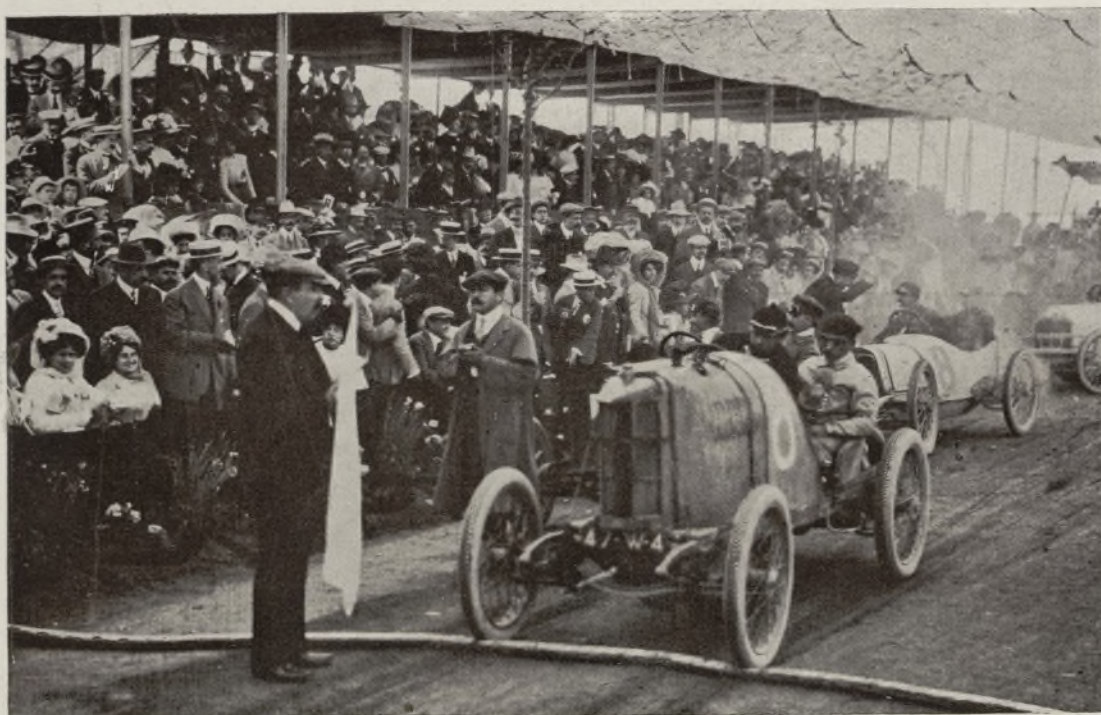
El célebre corredor GIUPPONE, vencedor de la 1.ª carrera de automóviles celebrada en Sitges en 1908.



El famoso corredor GOUX, vencedor de la 2.ª y 3.ª carreras de automóviles COPA CATALUNYA, cuyo trofeo le fué adjudicado definitivamente.



Las tribunas en la 2.^a carrera de automóviles celebrada en Sitges en 1909.



Salida de uno de los automóviles que tomaron parte en la 3.^a carrera de automóviles
COPA CATALUNYA, celebrada en Vilasar.

RESEÑA HISTÓRICA DE LAS MANIFESTACIONES CELEBRADAS POR LAS ENTIDADES
QUE CONTRIBUYERON A LA FORMACIÓN DEL R. M. C. DE CATALUÑA
(ILUSTRACIONES)



Salida de los corredores que tomaron parte en la carrera internacional celebrada en Mataró el 22 de Junio de 1913.



Lewis Alexander sobre «Douglas» en el km. lanzado, celebrado en Vilasar el 10 de Junio 1913.



El primer cyclecar importado en España. Sr. Bori con su «G. N.» en la prueba de regularidad celebrada el 5 de Abril de 1914.



Sorrigueta, sobre «Triumph», en la carrera internacional de Mataró.



Martín Armangué sobre «Singer» en la 2.ª prueba de regularidad, celebrada el 5 de Abril de 1914.



A. Leek, sobre «Triumph», en el gran premio Cataluña, celebrado el 2 Agosto de 1914.

luña» ciclista, brillante manifestación que realzó con su éxito los ánimos de los elementos directores del Club Deportivo, que a continuación organizaron la Copa de Motos ligeras, celebrada en 2 de Abril en el famoso circuito del Bajo Panadés. Esta carrera merece especial mención, por haber dado lugar a la introducción de la moto ligera de 2 HP., en contraposición a las pesadas Göricke y demás motocicletas de 5 y más HP., que hasta entonces habían reinado exclusivamente en nuestras carreteras. En esta carrera se manifestaron por primera vez las pequeñas Terrot y Motosacoche, siendo el héroe del día Juanós, que sobre Alcyón 2 HP., fué el único que terminó la carrera, dando las cuatro vueltas en 2 h., 45 m. y 13 s. El mal tiempo y las pannes, ocasionaron la retirada de los catorce restantes inscritos.

El mes de Agosto del año 1911, fué memorable en los anales catalanes del motociclismo, pues el día primero apareció por primera vez Leek con su Triumph, ganando la carrera de Mataró contra adversarios famosos como Durán, Barnola, Cepeda, Codina, etc., etc., muchos de ellos debutantes como él mismo; y el día 27 del mismo mes, Artemán se clasifica recordman de España, alcanzando la velocidad de 79'300 kms. por hora en el primer kilómetro lanzado para motocicletas organizado en España. Montaba Artemán una motocicleta Griffon y cubrió el kilómetro en 45 s. $\frac{2}{5}$. A continuación y en el mismo día, corrióse también en el circuito de Sitges la segunda Copa de Motos Ligeras, que ganó Durán sobre Alcyón, dando cuatro vueltas en 2 h., 27 minutos y 14 segundos.

Inicióse luego nuevamente en el Club Deportivo un estado de inactividad que duró todo el año 1912 y corrió paralelamente con un estado económico deplorable que duró hasta el año 1913, en que nuevos elementos aportaron sangre y actividad renovadoras al Club Deportivo. La última manifestación, antes de la renovación económica y deportiva del Club, tuvo lugar, como casi todas las anteriores, en el circuito Bajo Panadés durante el mes de Diciembre y consistió en la tercera prueba de Motos ligeras, que ganó Durán contra escasos contrincantes.

Ante la inminente debacle del Club Deportivo, preparábase a recoger su herencia y continuar su feliz historia una novel entidad que se constituyó en Barcelona en los primeros días de Febrero de 1913 con el nombre de «Amateur Moto-Club Barcelona», al propio tiempo que, nuevos elementos, en el Club Deportivo trabajaban activamente para disputarle la supremacía que por historia y herencia les pertenecía.

Resultado de esta lucha fué la primera manifestación organizada en la Cuesta de los Bruchs, el día 9 de Marzo, que obtuvo un éxito sin precedentes, contándose 22 inscripciones y realizándose brillantes tiempos por los ganadores de la prueba, que fueron:

CATEGORÍA 350 c. c.

Lewis Alexander, «Douglas», 14 m. 10 s. $\frac{2}{5}$

CATEGORÍA 500 c. c.

Guillermo de Ubarri, «Motosacoche», 11 m. 25 s. $\frac{3}{5}$

CATEGORÍA 1000 c. c.

Andrés Bresca, «N. S. U.», 12 m. 48 s. $\frac{2}{5}$

Esta prueba en cuesta marcó nuevos derroteros entre nosotros, apareciendo una porción de amateurs corredores nuevos, que contribuyeron notablemente al éxito de la misma y formaron una sólida base para organizaciones y manifestaciones futuras. Animados por este primer éxito en la reorganización del Club y con la generosa donación de una copa, por D. Antonio García, presentaron los elementos del Club Deportivo a la celebración de una nueva carrera en el circuito de Sitges o Bajo Panadés, que con el nombre de «Copa García» corrióse el día 30 de Marzo.

Tomaron parte en la misma veintidós concursantes, terminando nueve de ellos, que constituyó en aquella fecha un verdadero record. En ella se manifestaron por primera vez dos grandes motoristas: Juan Antonio Orús y Martín Armangué, quienes junto con Leek, Alexander y otros, habían más tarde de conquistar abundantes laureles para ellos y para el Club.

CLASIFICACIÓN DE LA COPA GARCÍA

<i>Primero</i>	: León Conte, «Douglas»,	2 h. 13 m. 18 s. $\frac{1}{5}$	(Handicap)
<i>Segundo</i>	: G. de Ubarri, «Motosacoche»,	2 » 1 » 23 » $\frac{2}{5}$	(Record)
<i>Tercero</i>	: J. A. Orús, «Motosacoche»,	2 » 14 » 3 » $\frac{2}{5}$	
<i>Cuarto</i>	: P. Llorens, «Rover»,	2 » 28 » 5 » $\frac{2}{5}$	
<i>Quinto</i>	: E. Campuzano, «New-Hudson»,	2 » 56 » 5 »	
<i>Sexto</i>	: E. Forns, «Brown»,	3 » 13 » 45 »	
<i>Séptimo</i>	: J. Boniquet, «Griffon»,	3 » 58 » 45 »	
<i>Octavo</i>	: M. Balet, «Peugeot»,	4 » 9 » 15 »	
<i>Noveno</i>	: J. Balet, «Peugeot»,	4 » 24 » 15 »	

Resultado del éxito obtenido por el Club Deportivo en ésta y en la anterior carrera y gracias a los esfuerzos de algunos conocidos sportmen que a toda costa quisieron evitar una escisión motociclista, que ningún provecho había de reportar a Club alguno, en 25 de Mayo del mismo año acordóse la fusión del Club Deportivo y del Amateur Moto-Club Barcelona, constituyéndose el Moto-Club Deportivo Barcelona, bajo la Presidencia de Pablo Llorens

y nombrándose Secretario del mismo a Ernesto Antonietti, cuyo cargo desempeña aún hoy día.

El Moto-Club Deportivo Barcelona, ha venido desde aquella fecha rigiendo los destinos del motociclismo en Barcelona, y aunque a partir del 25 de Abril de 1916 adoptó el título de «Real Moto-Club de Cataluña», justificado por haber extendido considerablemente su radio de acción, sus elementos vienen siendo, con pocas variaciones, los mismos que imprimieron la plenitud de vida que en su actuación demostró el Moto-Club Deportivo Barcelona desde sus comienzos.

Las primeras manifestaciones del Moto-Club Deportivo Barcelona, consistieron en un kilómetro lanzado y una carrera internacional para motocicletas, que se celebró en el circuito de Vilasar-Argentona-Mataró.

En el kilómetro lanzado reservado para los señores socios, celebrado el día 1.º de Junio de 1913, se registraron las siguientes velocidades:

CATEGORÍA 300 c. c.

Martín Armangué, «Singer», 47 s. $\frac{1}{5}$ = 76'272 km. por hora

CATEGORÍA 350 c. c.

Lewis Alexander, «Douglas», 46 s. $\frac{3}{5}$ = 77'253 km. por hora

CATEGORÍA 500 c. c.

León Conte, «Triumph», 42 s. $\frac{1}{5}$ = 85 km. por hora

La carrera Internacional de Mataró, celebrada el 22 de Junio, fué el mayor acontecimiento deportivo celebrado durante el año 1913. En ella vimos competir entre los nuestros a dos corredores del Norte, Arana y Sorriguieta, que más tarde debían tener el honor de luchar en el Tourist-Trophy, contra los mejores corredores de Europa.

La carrera constituyó un nuevo triunfo para Leek, quien, con su Triumph, se clasificó en primer lugar (con casi una hora de ventaja sobre el segundo) tras reñida lucha durante 14 vueltas al circuito de Levante (207 kms.). Tanto por la velocidad alcanzada como por el número de corredores, importancia de los premios y organización, batiéronse en esta jornada todas las precedentes, y afianzóse, definitivamente, la autoridad y competencia del Moto-Club Deportivo Barcelona.

Terminaron la carrera los señores siguientes :

<i>Primero :</i>	A. Leek,	«Triumph»,	3 h. 15 m. 0 s. $\frac{1}{5}$
<i>Segundo :</i>	J. Durán,	«Sun»,	4 » 9 » 22 »
<i>Tercero :</i>	P. Sorriguieta,	«Triumph»,	4 » 11 » 2 » $\frac{3}{5}$
<i>Cuarto :</i>	J. Martínez,	«Douglas»,	4 » 32 » 58 »
<i>Quinto :</i>	Barnola,	«Motosacoche»,	4 » 38 » 44 » $\frac{1}{5}$

En 16 de Noviembre del mismo año 1913 celebró el Moto-Club Deportivo Barcelona la primera «Prueba de Regularidad y Turismo» que se organizó en España, la que fué además doblemente notable per ser el primer acontecimiento deportivo al que fueron admitidos en España los cycle-cars. Estos estuvieron representados por un G. N. y un Supper, conducidos respectivamente por J. Teixidor y F. Gómez.

Tomaron también parte en la prueba nueve motocicletas con side-car, las que hasta aquella fecha no habían sido admitidas tampoco en las pruebas deportivas.

La prueba consistió en un recorrido de 170 kms., saliendo de Barcelona y pasando por Tarrasa, Martorell, Los Bruchs, Manresa, Talamanca, Mura, Tarrasa, y acabando en Barcelona. Se inscribieron 25 concursantes, y el resultado de la clasificación fué el siguiente :

CYCLE-CARS

J. Teixidor,	«G. N.»,	Medalla de oro
--------------	----------	----------------

MOTOCICLETAS

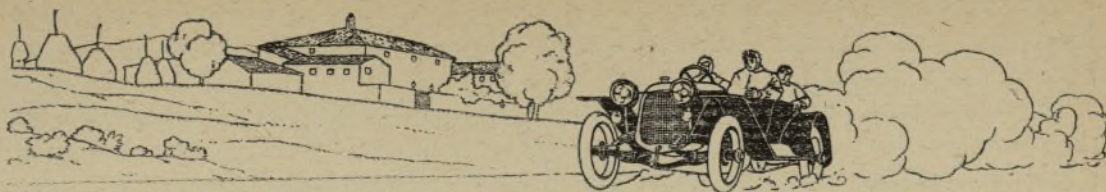
Luis Puig,	«New-Hudson»,	Medalla de oro
Martín Armangué,	«Singer»,	» » plata
Juan E. Sala,	«Rover»,	» » »
E. Antonietti,	«Motosacoche»,	» » bronce

MOTOCICLETAS CON SIDE-CAR

B. G. Closa,	«B. A. T.»,	Medalla de oro
P. Llorens,	«Rover»,	» » »
A. Sanromá,	«Sun»,	» » »

(Continuará)





Información sobre el estado de las carreteras de Cataluña, por itinerarios.

La carretera de *Madrid a Francia por La Junquera*, entre Barcelona y Lérida, está en general en buen estado, incluso el trozo comprendido entre Barcelona y Martorell, que ha sido objeto de una ligera reparación.

La misma carretera, entre Barcelona y la frontera francesa, está muy deficiente desde nuestra capital hasta después de Vilasar; es difícil el paso por las costas de Calella por las obras que se están realizando; mejora luego hasta Tordera, sigue muy buena hasta Gerona, empeora algo a la salida de esta ciudad, mejora después hasta Figueras y está intransitable en absoluto desde Figueras hasta la frontera.

La carretera de *Barcelona a Ribas* empieza en buen estado desde la terminación del adoquinado en San Andrés de Palomar hasta el paso inferior del que arranca la carretera a Sardañola y Tarrasa. La carretera de Sabadell a Granollers, está en general en buen estado para la circulación.

Se aconseja tomar el camino de San Adrián a La Roca, porque aquella sigue detestable hasta Moncada y regular hasta cerca de Granollers; la travesía de esta ciudad está bien y la carretera va mejorando hasta pasado El Figaró, continúa en inmejorable estado hasta cerca de Vich, donde empeora y vuelve a mejorar hasta Ripoll; de Ripoll a Ribas está todo el trozo en buen estado y magníficos los diez kilómetros primeros saliendo de Ribas a Puigcerdá, continuando hasta esta ciudad en estado bastante satisfactorio, aún pasando por la carretera nueva, mucho más pintoresca que la de La Molina.

La carretera de *Barcelona a Tarragona* está en buen estado, poco duradero, hasta Molins de Rey, sigue regular hasta Vallirana, mejora por Ordal y sigue bien hasta Villafranca, cuya travesía se está arreglando; continúa buena hasta Vendrell y mala desde esta población hasta Tarragona, por lo que aconsejamos tomar la de Vendrell a Valls, aún estando deficiente el trozo de Valls a Tarragona.

Desde *Tarragona a Alcolea del Pinar* está en muy mal estado el trozo hasta Gandesa y el de esta población al confín de la provincia.

Desde *Tarragona* hasta el confín con *Castellón de la Plana*, mal hasta Reus, aún pasando por Vilaseca; mejora después hasta Hospitalet y continúa regular hasta Alcanar.

La carretera de *Barcelona a Santa Cruz de Calafell* tiene sus primeros kilómetros en buen estado, incluso la travesía de Hospitalet, y sigue algo regular hasta San Baudilio; después hay tres o cuatro kilómetros en mal estado casi constante, junto a Viladecans; mejora hasta Gavá y sigue buena en todo el resto.

Se aconseja tomar por Sarriá y Esplugas para ir a Sitges, pues incluso la bajada desde la Estación de Cornellá al cruce de carreteras ha mejorado.

Para ir hoy a *Montserrat desde Barcelona* se pueden elegir varias carreteras, pues afortunadamente no hay ninguna intransitable.

La directa, o sea pasando por Esplugas, Molins de Rey, Martorell, los Bruchs y Casa Masana, está en regular estado.

La de Gracia a Manresa, desde esta capital, por la Rabassada a San Cugat, Rubí y Tarrasa, está bien hasta Rubí y hasta Tarrasa algo deficiente, pero muy pronto quedará dicho trozo en buen estado.

Desde Tarrasa puede tomarse, indistintamente, por Rellinás a Castellvell o por Olesa a Esparraguera, pues ambas son recomendables, y muy buena la primera.

La carretera de *Tarragona a Lérida* está regular hasta Valls y bien por el Coll de Lilla a Montblanc y de esta población, por Borjas Blancas, a Juneda, donde está mediana hasta Lérida.

La carretera de *Lérida a Puigcerdá* está regular hasta Balaguer, mejorando un poco hasta Artesa de Segre; vuelve a empeorar hacia Pons y Basella, en donde continúa peligroso el paso de la Riera Salada, mejorando la carretera progresivamente hasta La Seo de Urgel y confín de la provincia, y siguiendo en muy buen estado hasta Puigcerdá.

La carretera de *Montblanch a Artesa de Segre* está bastante bien hasta Tárrega, y mala, sin atenuantes, desde Tárrega hasta Artesa.

La carretera de *Lérida a Tremp por Balaguer y Ager* está en malísima condición y no puede recomendarse en absoluto, siendo preferible ir de *Lérida a Tremp por Artesa*, pues aunque hay unos pocos kilómetros sin reparar y algún trozo con grava extendida, en conjunto está en buenas condiciones de circulación. Desde Artesa hasta pasada la sierra de Comiols está regular, y se recomienda pasar por Isona para ir a Tremp.

La carretera de *Manresa a Basella* sigue en muy mal estado y aún tardará mucho tiempo en mejorar, por tener que hacerse en ella una costosísima reparación.

La carretera de *Sabadell a Prats de Llusanés* está bien hasta Castellar, continuando regular hasta San Lorenzo y mejor hasta Artés, y sigue regular hasta Avinyó y en buen estado hasta Prats de Llusanés.

La carretera de *Manresa a Vich* está toda en buen estado.

La carretera de *Gerona a Olot por Anglès* está también en buena condición. Está algo deficiente el trozo de carretera que va desde *Santa Coloma de Farnés a Anglès*.

De *Olot a Gerona y Figueras por Besalú* está en buen estado.

La carretera de *San Juan a Camprodón* está en un estado detestable que perjudica extraordinariamente a los automovilistas en esta época del año. Se efectúa en ella una reparación contraproducente que dificulta aún más, si cabe, el tránsito por la misma.

La carretera de *Hostalrich a San Hilario* está en mal estado de Hostalrich a Arbucias y desde esta población a Viladrau, excelente. De Viladrau a Balañá en mal estado.

Se recomienda para ir a *Viladrau* dar la vuelta por Vich y San Julián de Vilatorrada, por estar en muy buen estado las carreteras.

En general, las demás carreteras de la provincia de Gerona son buenas, excepto el trozo de Figueras a Castellón de Ampurias y el de Palamós a Palafrugell, muy deficientes desde hace tiempo.



SECCIÓN OFICIAL DEL R. A. C. C.

El adoquinado de la carretera de Badalona.



El día diez y seis de Agosto próximo pasado, tuvo lugar en la vecina ciudad de Badalona la inauguración oficial de las obras del adoquinado del trozo de carretera que desde la salida de esta capital llega hasta la estación de Montgat.

El acto revistió gran solemnidad y asistieron las Autoridades, pronunciando discursos en los que hicieron resaltar la gran importancia de la obra.

El «Real Automóvil-Club de Cataluña», que desde hace mucho tiempo venia gestionando tan trascendental mejora para el automovilismo, cumple un gratisimo deber al dar las gracias a todas aquellas personas que con sus gestiones han contribuido a que pudiera realizarse, y sabiendo el gran interés que el actual Ministro de Fomento ha demostrado por resolver satisfactoriamente este asunto, el «Club» le dirigió, inmediatamente después de la inauguración, el siguiente telegrama :

«Ministro Fomento. Madrid. — «Real Automóvil-Club Cataluña» que reiteradamente habia gestionado adoquinado kilómetros 630 a 636 carretera internacional Madrid a Francia por La Junquera, por indispensable para circulación automóviles, y cuyo constante mal estado era debido intensísimo tránsito rodado, felicita con entusiasmo V. E. por haber logrado con acertadas disposiciones inauguración obras tan importante mejora. — El Presidente, José Bertrand».

Ahora sólo falta que el Fomento de Obras y Construcciones imprima gran actividad a las obras — como tiene el propósito — y que el año próximo puedan los socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» trasladarse con toda comodidad en sus automóviles a sus habituales puntos de veraneo, sin sufrir las molestias que hasta hoy les ocasionaba el mal estado de la carretera de Badalona.

Los substitutivos y el veraneo.

Hace ya tres meses que el «Real Automóvil-Club de Cataluña» se dirigió a los principales fabricantes de substitutivos de gasolina para rogarles la instalación de depósitos que permitieran los viajes en automóvil, tan indispensables durante el verano.

A sus requerimientos, únicamente contestaron los Sres. Puig y C.^a y Vallet y Bofill, S. en C., y de acuerdo con el «Club» se instalaron los depósitos siguientes :

DEPÓSITOS DE ROFE

- ARBUCIAS. — M. Clopes, Camprodón, 8.
- BALAGUER. — J. Daví.
- CALDAS MALAVELLA. — J. Guilayn.
- CAMPRODÓN. — Hotel del Comercio.
- FIGUERAS. — Luis Fita.
- LÉRIDA. — Ramón Bonet.
- MONTGAT. — Francisco Miralles.
- MANRESA. — Automóvil Salón e Isidro Guitart.
- OLOT. — Hotel del Parque y Sres. Planas, Cassa y Comp.^a
- PUIGCERDÁ. — Buenaventura Vernis.
- PALAFRUGELL. — J. Artigas y Comp.^a
- RIPOLL. — J. Mir.
- RIBAS. — Hotel Prats.
- TARRASA. — Automóvil Salón.

TORTOSA. — Diego Homedes.
 S. QUIRICO DE BESORA. — Hotel del Ter.
 S. FELIU DE GUIXOLS. — Ramón Bonet, Garage Adriá.
 S. HILARIO SACALM. — José Fuguet (a) Ros.
 SANTA COLOMA DE FARNÉS. — Francisco Trias, La Hispano Farnense.
 SOLSONA Y CARDONA. — Isidro Guitart.
 VALENCIA. — Automóvil Salón.
 VICH. — Miguel Comella.
 VINARÓZ. — La Hispano del Maestrazgo.
 ZARAGOZA. — Garage Central.

DEPÓSITOS DE METEROL

BLANES. — Hijos de Francisco Brillas, Arrabal, 21.
 CAMPRODÓN. — Mariano Morer.
 GERONA. — J. A. Magaldi.
 LÉRIDA. — Palace Hotel.
 OLOT. — Hotel del Parque.
 SAN FELIU DE GUIXOLS. — Bartolomé Adriá, Clavé, 5.
 SAN QUIRICO DE BESORA. — Hotel del Ter.
 SITGES. — J. Carbonell.
 TARRASA. — Auto Garage Junyent, Claris, 40.
 VENDRELL. — Antonio Montserrat.
 VICH. — Garage Rovira.
 JACA. — Ramón Belío.

Además, el «Real Automóvil-Club de Cataluña» ha recibido contestación a las preguntas dirigidas sobre substitutivos, de Vitoria, Miranda, Huesca, Oviedo, Burgos, Santander, Bilbao, San Sebastián y otros importantes puntos de España.

Los carnets kilométricos para transporte de automóviles.

Vencidas sucesivamente las dificultades presentadas para el empleo de los nuevos carnets kilométricos, los señores socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» han hecho ya un gran consumo para transportar sus automóviles a Zaragoza, Pamplona y Miranda, pues en virtud de recientes disposiciones no es posible transportar un automóvil por ferrocarril de un puerto de mar a otro. La tarifa especial número 128 a la que corresponden los carnets, ha sufrido un aumento considerable, a pesar de lo cual, resulta ventajoso su empleo y más si se tiene en cuenta que la Secretaría del «Real Automóvil-Club de Cataluña» se ocupa de todas las operaciones necesarias para embarcar y desembarcar los automóviles.

La numeración de las carreteras.

La Sociedad Anónima del Neumático «Michelin», editora de las famosas Guías, ha tenido el acierto de lanzar un proyecto de numeración de las carreteras de España para facilitar el turismo automóvil.

A todos aquellos socios del «Real Automóvil-Club de Cataluña» que han realizado largas excursiones por España en automóvil, ha de parecerles interesante el proyecto, por saber por experiencia las molestias y pérdida de tiempo que supone la falta de rotulación en las carreteras y el estado deficiente de la mayoría de los existentes.

El actual Ministro de Fomento que viene dando inequívocas pruebas de su competencia en el desempeño del cargo, se hará capaz en el acto de los beneficios que la aplicación del proyecto de la casa Michelin reportaría al turismo automóvil y no dudamos ha de estudiarlo con gran interés.

SECCIÓN OFICIAL DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA



Nuevos socios.

En el mes de Agosto próximo pasado, han sido admitidos como socios de número de este «Real Moto-Club de Cataluña» los señores siguientes:

D. Juan Martí, D. A. Loverdos, D. Paulino Cabezas, D. Joaquín Batista, D. Ignacio Borrás, D. Ramón Santaaulalia, D. Francisco Díaz, D. Gascón Christín, D. Federico Plaja y D. José Monpou.

El nuevo Reglamento de circulación de carreteras y el "Real Moto-Club de Cataluña".

Para la tramitación del examen de motocicletas, side-cars y autociclos, y los certificados de conducir que prescribe el nuevo Reglamento de circulación de carreteras, que se inserta en esta Revista, los señores socios de este «Real Moto-Club de Cataluña» podrán utilizar los servicios de la Secretaría General del mismo, los días laborables de cuatro a ocho de la tarde.

Carreras en cuesta.

A petición de la «Cámara Sindical del Automóvil de Valencia», se han remitido por la Secretaría General de este «Real Moto-Club de Cataluña» Reglamentos de las carreras de los Bruchs y de la Conrería para que les sirvan de base en la confección del de la carrera en cuesta que para motos, autociclos y automóviles, tiene en organización la citada entidad de Valencia, con propósito de celebrarla en el próximo mes de Noviembre.

Días de reunión.

Se ha acordado celebrar Junta Directiva el primer jueves del presente mes.

Número de socios que componen el "Real Moto-Club de Cataluña".

Socios honorarios.	4
Socios de número.	291
Socios corresponsales	48
Total.	343

Trofeo Armangué.

A las últimas cantidades recibidas para este fin, hay que añadir las siguientes: de D. Eugenio Bofill, 10 pesetas; de D. Luis Bordas, 25; de D. J. Carreras Bonet, 13; de D. Carlos Alcober, 10; y de D. Antonio Solá, 25; formando un total de 7335 pesetas, que es lo recaudado hasta la fecha.

La Hispano-Suiza

Fábrica Española de Automóviles

ESPAÑA (BARCELONA)

Carretera de Ribas, 279. Teléf. S. M.-250

FRANCIA (BOIS COLOMBES)

27, Rue Réunion

COCHES DE TURISMO, PARA HOTELES,
DE REPARTO, ETC.

ÓMNIBUS, CAMIONES, MOTORES MA-
RINOS, MOTORES PARA LA AVIACIÓN

AGENCIA EN BARCELONA:

VALLET Y BOFILL, S. en C.

ANTES


VALLET, FIOL Y C.^A, S. en C.

Exposición: Ronda Universidad, 37

Oficinas y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922

Talleres: Borrell, 236 a 244

Próximo traslado de las Oficinas y Exposición al Paseo de Gracia, núm. 20



FÁBRICA NACIONAL DE AUTOMÓVILES

S. A. ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. en C.

Calle de San Andrés, n.º 430

TELÉFONO: S. M. 467

TELEGRAMAS: AUTOSBATLLÓ

COCHES AUTOMÓVILES

de gran lujo, para ciudad y turismo, fabricados
con aceros especiales, estudiados y probados en
las más duras carreteras de España

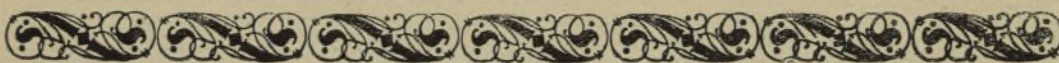
TIPO 8/10 HP. para carrocerías abiertas o ce-
rradas, de 4 y 5 asientos.

EL AUTOMÓVIL DE MENOR CONSUMO CON MAYOR RENDIMIENTO

Agente general de ventas: *J. ROSINACH*

Salón de Exposición: Calle Provenza, 247. Tel. G. 1023

BARCELONA



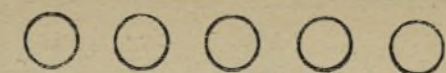
FAROS
GENERADORES
REFLECTORES

J. B. H.

FABRICACIÓN
NACIONAL

JOSÉ BIOSCA

Ronda Universidad, 31
BARCELONA



Automóvil Salón

Coches de las grandes marcas :

SIMPLEX
STUTZ
MITCHELL

Camiones :

FEDERAL

Motocicletas :

INDIAN

Ruedas motrices :

AUTO WHEEL

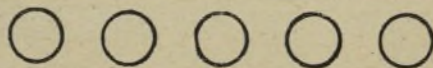
BICICLETAS AUTO-MOTO

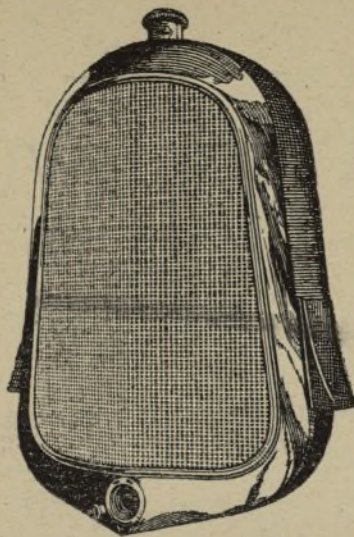
NEUMÁTICOS : ACCESORIOS
RECAMBIOS : ARTÍCULOS DE
SPORT DE TODAS CLASES

Despacho :
TRAFALGAR, 52
Teléf. 490 S. P.

Exposición y venta :
P. CATALUÑA, 18
Teléf. 575 A.

Garage y talleres : DIAGONAL, 429
Teléf. 450 G.





FÁBRICA DE RADIADORES PARA
AUTOMÓVILES : ÚNICA EN ESPAÑA

RICARDO COROMINAS

(PROVEEDOR DE LA REAL CASA)

EQUIPOS DE RADIADORES Y
DEPÓSITOS PARA LA AVIACIÓN

REPARACIÓN DE LOS MISMOS

FAROS, BOCINAS, ETC. ETC.
CAPÓS DE TODAS CLASES

BARCELONA

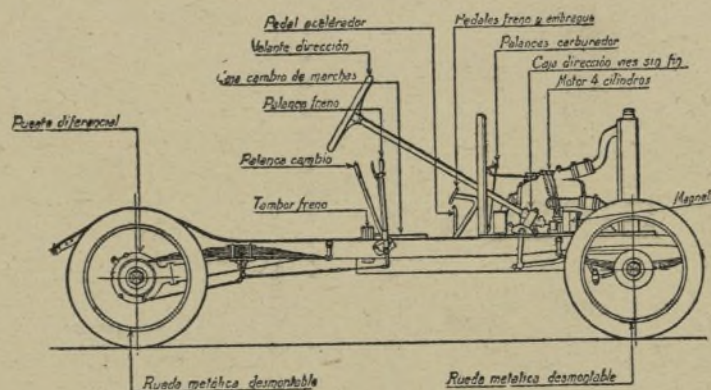
MADRID: Monteleón, 28

Teléfono J. 835

Argüelles (Granvía Diagonal), 458

Teléfono G. 788

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES DÍAZ Y GRILLÓ




Sicilia, 141-143. - BARCELONA



SI NECESITA USTED:

Una bicicleta sólida, ligera y resistente,
Un side-car construido a conciencia, Ma-

teriales relativos a la
industria del ciclo, Re-
parar, esmaltar o ni-
quelar su máquina,
Presupuestos y precios
por grandes contratas,

Consulte a 

Tubos, Llantas de ace-
ro, Neumáticos, Accesorios, Piezas sueltas.

Somos la casa más conocida del ramo en Es-
paña, y nuestra producción es importantísima

CICLOS
J. MONTPEÓ
S. A.

**Niquelamos y es-
maltamos por
procedimientos
los más nuevos y
eficaces.**

Tenemos personal es-
pecialista para cada
labor. Nuestras má-
quinas son sometidas
por los excursionistas a las más duras pruebas

FÁBRICA:
PALLARS, N.º 230
Teléfono 100-S. M.

BARCELONA

DESPACHO ALMACÉN:
COMERCIO, N.º 27
Teléfono 1874-A

MOTOCICLETAS
MOTOSACOCHE

MOTORES
M. A. G. (MOTOSACOCHE)

PARA MOTOCICLETAS,
CYCLECARS, AUTOMÓVILES,
AVIACIÓN E INDUSTRIA

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA
MOTOSACOCHE, S. A. GINEBRA

A. ROVIRA MOREU
Rosellón, 255. Barcelona

SUBSTITUTIVO

R O F E

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,
ha ganado

El record de velocidad, en la carrera en Cuesta de la
Conreria, 24 Marzo 1918.

El Premio de regularidad, el primer premio de motos
ligeras y el primero y segundo de side-cars, en la
carrera Peña Rhin, 28 Abril 1918, y en la IV Prueba
de regularidad del 26 Mayo 1918, organizada por el
Real Moto Club de Cataluña, (171 kilómetros),
4 primeros premios con medalla de oro.

F. de A. PUIG & C.^A

MALLORCA, 231 y BALMES, 96 y 98

Teléfono, 1102-G

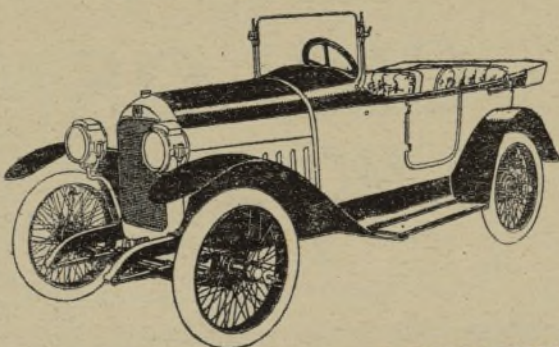
BARCELONA

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES Y AUTOMÓVILES
"TALLERES HERETER", S. A.
 BARCELONA

AUTOMÓVILES

IDEAL

6-8-HP.



AUTOMÓVILES

T. H.

12-15-HP.

CONCESIONARIO PARA
 CATALUÑA:
VALENTÍN GUI
 Paseo de Gracia, 90. BARCELONA

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA
 EN ESPAÑA Y PORTUGAL:
J. ÁLVAREZ Y C.^a, S. en C.
 Provenza, 185. BARCELONA

AUTO-MOTO

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB
 CATALUÑA Y DEL REAL MOTO CLUB CATALUÑA

ANUNCIOS

Los señores socios del R. A. C. C. y del R. M. C. C. tienen concedida una rebaja de un diez por ciento sobre los precios que se expresan a continuación.

La última página se considera la más preferente y su precio será superior en un cincuenta por ciento al de las demás, y el anuncio que en ella se inserte deberá ocupar toda la página.

Las otras páginas preferentes deberán asimismo estar ocupadas por anuncios enteros y su precio será superior en un treinta por ciento al de las otras páginas.

PRECIOS

	Una inserción	Seis inserciones 15 % de rebaja	Doce inserciones 30 % de rebaja
Página entera	100 ptas.	600-90: 510 ptas.	1.200-360: 840 ptas.
Media página	60 »	360-54: 306 »	720-216: 504 »
Cuarto de página	35 »	210-31'50: 178'50 ptas.	420-126: 294 »