



CABO DE PALOS.
RINCON S. GINES. ESTRECHO.
LLANO. BEAL ALGAR. BEATOS
Y CARTAGENA

100 AÑOS SOBRE RUEDAS

VEHÍCULOS Y CONDUCTORES
EN LA REGIÓN DE MURCIA

**100 AÑOS
SOBRE
RUEDAS**



CABO DE PALOS
RINCON S. GINES LLANO ESTRECHO
BEAL ALGAR BEATOS
Y CARTAGENA

MU-6604

2P





EXPOSICIÓN

CATÁLOGO

Organiza

Archivo General de la Región de Murcia

Dirección

Rafael Fresneda Collado

Comisarios

Javier Castillo Fernández

Olga Soria Gutiérrez

Digitalización

Antonio Mesa del Castillo Clavel

Carmen M^a Caballero Fernández

Montaje

Esther Marcos Matilla

María Luisa Honrubia Villar

Antonio Espizua Alcázar

Alberto Espizua Alcázar

Diseño

José Luis Montero

Impresión gráfica

Comunique

Patrocina

Grupo Huertas Automoción

Colaboran

Dirección General de Tráfico

Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia

Fundación RACE

Club automovilista "Ruta del Sol"

Biblioteca Regional de Murcia

Textos

Miriam Guardiola Salmerón

Virginia Jerez Cayuela

Javier Castillo Fernández

Diseño

José Luis Montero

Impresión

Libecrom

1ª edición: mayo de 2018

© De los textos: los autores

© Tres Fronteras Ediciones

© Archivo General de la Región de Murcia

Consejería de Turismo y Cultura

Reservados todos los derechos. De acuerdo con la legislación vigente, y bajo las sanciones en ella previstas, queda totalmente prohibida la reproducción o transmisión parcial o total de este libro, por procedimientos mecánicos o electrónicos, incluyendo fotocopia, grabación magnética, óptica o cualesquiera otros procedimientos que la técnica permita o pueda permitir en el futuro, sin la expresa autorización por escrito de los propietarios del copyright. ISBN: 978-84-7564-753-1

Depósito legal: MU 641-2018

Impreso en España - Printed in Spain

Todos los documentos y fotografías reproducidos pertenecen al Archivo General de la Región, salvo que aquellos en los se indica otra procedencia.

Agradecimientos

Fuentsanta Mazerés Cicho de Guzmán

Luis Navarro Santacruz

Joaquín Ros Alhama

Inmaculada Fernández Sánchez

Martín Gil Olmos

Juan Vázquez Moreno

Enrique Ballester Beltrán

Juan José Albaladejo García

Miguel López Guzmán

◀ Autobús de la línea Cartagena-Cabo de Palos (1930). Gentileza de Ángeles López Martín. AFC-006-004

▶ Grupo de niños subiendo al ómnibus de la línea Cartagena-Tallante-Las Palas-La Pinilla (hacia 1940). Fotografía Casau. FOT_NEG,AC-037-1540

100 AÑOS SOBRE RUEDAS

VEHÍCULOS Y CONDUCTORES
EN LA REGIÓN DE MURCIA

DEL 7 DE JUNIO AL 31 DE AGOSTO / 2018
ARCHIVO GENERAL DE LA REGIÓN DE MURCIA





El viaje (virtual o efectivo) es la actividad que define la cultura de nuestro tiempo y una de las mayores expresiones y conquistas de la libertad humana. La mayoría de nuestros antepasados agotaron sus años sin poder abandonar la aldea que los vio nacer, con todo lo que ello significa de empobrecimiento cultural y vital.

Inventos como el cine, la televisión o internet han puesto al alcance de centenares de millones de seres humanos la posibilidad de realizar viajes virtuales que nos hacen partícipes de las más grandes conquistas y aventuras. Los trenes y la aviación, por su parte, nos acercan a lugares y en tiempos que antes resultaban de todo punto impensables. Pero ha sido el automóvil el ingenio que más y mejor ha permitido satisfacer nuestras ansias viajeras y el que más ha penetrado en el tejido económico y afectivo de nuestra sociedad: una máquina que genera humos, beneficios e ilusiones a partes iguales, objeto de críticas y de deseo; símbolo de nuestro tiempo y de nuestra libertad. El medio por excelencia que hace efectivas nuestras aficiones y nuestras obligaciones. El invento que nos acerca al trabajo, que mueve mercancías a lo largo y ancho de todo el mundo, que nos lleva al cine, al mercado, a la casa de nuestros allegados, a la playa, a la frontera, al encuentro con el amor, al pueblo que nos sosiega o al viaje lleno de emociones. Tanto es así que el uso del automóvil ha obligado a los estados a regular su uso mediante una serie de normas de muy diverso tipo: las limitaciones de velocidad, los acuerdos en torno a las señalizaciones, la matriculación, los contratos de seguros, las tasas, las sanciones administrativas, etc.

La exposición y el catálogo que ahora presentamos en el Archivo General de la Región de Murcia recorre la historia del automóvil en nuestra Comunidad Autónoma, con especial referencia al testimonio escrito y fotográfico que ha ido dejando en el patrimonio documental de nuestra Región. Historia viva que nos muestra una Región que ha sabido adaptar sus caminos y sus costumbres a este invento que ha definido las relaciones humanas en los dos últimos siglos y que hoy apuesta por una circulación más segura y por unos coches cada vez más eficientes, para que todos podamos dar forma limpia y prudente a las aventuras que pueblan nuestros sueños.

Miriam Guardiola Salmerón
Consejera de Turismo y Cultura



El derecho a circular libremente es uno de los derechos fundamentales del hombre, recogidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de Naciones Unidas en su artículo 13.1. Sin embargo, el ejercicio de este derecho conlleva un riesgo de daño personal y a terceros que debemos eliminar o minimizar en su máxima expresión, y que ha justificado que desde la antigüedad el poder público se haya preocupado de verificar los requisitos y aptitudes necesarias para que los conductores puedan conducir, y los vehículos circular en condiciones de seguridad.

Desde 1959, año en que se crea el Organismo Jefatura Central de Tráfico que se encuentra adscrito al Ministerio de Interior (Antiguo Ministerio de Gobernación), es el Organismo Autónomo que asume el objetivo de desarrollar acciones tendentes a la mejora del comportamiento y formación de los usuarios de las vías y de la seguridad y fluidez de la circulación de vehículos, así como de la prestación al ciudadano de todos los servicios administrativos, custodiando además hasta su transferencia a los Archivos Históricos Provinciales, de conformidad a la normativa archivística del Ministerio del Interior, los permisos y licencias de conducción y de circulación desde el comienzo de la matriculación y de la expedición de los permisos hasta la fecha.

El tráfico constituye un fenómeno social, histórico, económico y jurídico, que ha evolucionado de forma exponencial en los últimos 100 años. Cabe recordar que el primer vehículo matriculado en España data de octubre de 1900, un Clement con matrícula PM-1, y que en la provincia de Murcia en el año 1914 se contaba con un parque móvil de 130 vehículos registrados, cuando en 2018 son 1.241.000 los vehículos y unos 863.600 conductores registrados con residencia en nuestra provincia, números que evidencian la universalización del sistema del tráfico y el enorme volumen de factores a tener en cuenta para garantizar la seguridad de los desplazamientos.

En este contexto, a todas luces se hacen imprescindibles avances que mejoren las condiciones de los tres elementos del sistema vial, el conductor (a través de formación, educación e información, sistema de puntos, control de la salud, del consumo de alcohol y drogas y conducción), el vehículo (y los distintos sistemas de asistencia a la conducción avanzados y su evolución técnica cada vez más segura y ecológica) y a la vía (a través de su diseño, mantenimiento y la incorporación de sistemas inteligentes de tráfico) para conseguir el objetivo de 0 fallecidos/lesionados y 0 contaminación provocadas por el tráfico.

Es imprescindible echar una mirada atrás a nuestra historia del fenómeno del tráfico, a través del retrovisor, para seguir avanzando con el objetivo de que lo hagamos a buen paso y seguro.





13 LOS PRIMEROS TIEMPOS

15 ¿QUÉ CIRCULABA?

24 ¿QUIÉNES CIRCULABAN?

31 ¿POR DÓNDE Y CÓMO?

44 LOS "PAPELES DEL TRÁFICO"



Arreglando un pinchazo en los alrededores de Totana (hacia 1910). Fotografía de Fernando Navarro. FOT_NEG,FN-004/151



Noticia aparecida en *Las Provincias de Levante* (Murcia), el 31 de diciembre de 1896.

Los primeros tiempos del automóvil en la Región de Murcia

Los años finales del siglo XIX fueron realmente revolucionarios desde el punto de vista científico y técnico, con la aparición de numerosos descubrimientos e inventos, en su mayor parte vigentes hasta nuestros días, y que hicieron creer en un progreso ilimitado de la Humanidad. Entre ellos destacaron algunos relacionados con las comunicaciones en su más amplio sentido, como los ferrocarriles eléctricos, el cinematógrafo, el motor diésel, el teléfono, la telegrafía sin hilos, la corriente alterna de alta frecuencia de Tesla, la bicicleta y, por supuesto, el automóvil.

Comúnmente se considera que el primer vehículo autopropulsado con gasolina que consiguió circular por caminos fue el triciclo con motor de combustión interna construido por el ingeniero alemán Karl. F. Benz y patentado en enero de 1886. Ese mismo año, Gootlieb Daimmler y Wilhelm Maybach montaron el primer motor de explosión con gasolina en un vehículo de cuatro ruedas y en los cinco años posteriores comenzó la producción industrial de automóviles en Europa y Estados Unidos, proceso que culminó con la creación de la cadena de montaje de Henry Ford, con su mítico modelo *Ford T* (1908).

Desde finales de siglo los españoles vieron, asombrados, circular por sus caminos los primeros automóviles y asistieron atónitos a las primitivas competiciones: mítico –y trágico en vidas humanas- fue el *rally* París-Madrid, en mayo de 1903, conocido como la “carrera de la muerte”, con decenas de fallecidos, entre conductores y peatones. Y pronto convivió la pujante importación de vehículos extranjeros con los pioneros intentos de fabricación nacional. Entre las primeras empresas dedicadas a la fabricación de automóviles en nuestro país destacaron Bonet (1889) y La Cuadra (1899), seguidas por otras como Anglada, Antrás o Bons (establecidas todas ellas en 1902), hasta la aparición de la mítica marca Hispano-Suiza, que comenzó a funcionar en 1904.

Por lo que se refiere a la Región de Murcia, el avance imparable de la industria de los “carruajes automóviles” tuvo un amplio eco desde sus inicios, a través de la prensa escrita, que dejaba constancia de los ensayos, prototipos, cambios culturales y accidentes sucedidos en toda Europa y en España. Precisamente, gracias a los periódicos se ha podido localizar algunos de los hitos primigenios del automóvil en nuestra Región. Es muy probable que los primeros vehículos a motor de gasolina que se vieron por estas estas tierras fueran dos turismos belgas que, desde París, pretendían llegar hasta Argelia desde el puerto de Cartagena, en enero de 1899; en plena crisis nacional tras el desastre y la pérdida de las últimas colonias de Cuba y Filipinas. Así lo recogía el *Diario de Murcia*, en su número del día de año nuevo:

“Viajando en automóvil.

Procedentes de París, Lion, Marsella y Figueras, han llegado a la capital de Cataluña dos berlinas automóviles, en las que viajan los barones de Crashez, de Bruselas, en compañía de cin-

co individuos más y de dos maquinistas correspondientes. Los dos carruajes venían cubiertos de polvo y llamaban la atención de los paseantes. Pararon en la puerta del Grand Hotel, antes Cuatro Naciones, donde se hospedaban los viajeros, y los carruajes fueron depositados en la cochera del propio hotel. Los barones de Crasshez y sus acompañantes reanudarán dentro de pocos días su viaje, saliendo en dirección a Cartagena, donde se embarcarán para trasladarse a Argelia, la que se proponen recorrer en sus dos automóviles”.

Desconocemos si el periplo se realizó según lo proyectado. Lo cierto es que, al poco, y una vez comenzado el nuevo siglo la prensa local de la capital anunciaba la presencia del primer agente vendedor de vehículos en Murcia. A mediados de junio de 1900 Alfonso de Cisneros, residente en la calle del Arenal, 7, 2º izquierda, vendía “carruajes automóviles ómnibus eléctricos” como representante en Murcia de diversas marcas: la española E. de la Cuadra (uno de los primeros fabricantes nacionales, que apenas llevaba dos años en funcionamiento), la alemana Cudell & Co., la francesa Clément y el fabricante Bem y Compañía¹. No sabemos si tuvo mucha clientela, pues todavía la presencia de vehículos a motor por las carreteras y calles de la Región era bastante infrecuente.

Referencias posteriores nos dan cuenta de que, posiblemente, el primer vehículo propiedad de un vecino de Murcia fue el de don Rogelio Manresa, domiciliado en la calle de Lucas: un *De Dion Bouton* de dos plazas, adquirido en Madrid y que llegó a la ciudad, procedente de Alicante, en junio de 1904. Durante algún tiempo fue prácticamente el único automóvil que recorrió las calles de la capital y los caminos de su entorno². El combustible, la benzina, se suministraba en las droguerías, pues no existían aún los surtidores. Sin embargo, el automóvil que ha pasado a la historia del motor en la Región fue el de don Gerardo Murphy, un vehículo *Darracq*, cuya solicitud de circulación fue registrada el dos de marzo de 1908 en el negociado de Obras Públicas de Murcia.

Como se ha dicho, la prensa se hizo eco de los continuos avances del mundo del motor, valorándolos normalmente de una forma entre asombrada y negativa, debido a la desaforada pasión por la velocidad y los accidentes que provocaba. Así el famoso escritor y periodista José Martínez Tornel (1845-1916), fedatario costumbrista de la realidad local, se hizo eco en sus crónicas del impacto que el nuevo invento produjo en la ciudad del Segura, en artículos con títulos tan significativos como “Crímenes y desgracias (automóviles, tranvías y política)”, de 1905, “Los peligros del tráfico”, de 1914 (en los que criticaba también a las bicicletas, aunque dejaba constancia de que los coches no habían causado aún ninguna desgracia), o “Los automóviles”, de 1908, donde afirmaba escéptico: “Estos señores del automóvil, que suelen recorrer por capricho cientos y cientos de kilómetros con una velocidad casi incomprensible; que exponen la vida a sabiendas y porque les da la gana, aunque da lástima que se perniquiebren, no inspiran compasión (...) ¿Con ir a Cartagena en una hora qué se ha conseguido? El gustazo de decirlo y nada más, el poder contarlo (...). Yo admiro

¹ *Diario de Murcia*, 12-6-1900.

² En agosto de 1905 el periodista Martínez Tornel afirmaba en un artículo que “aquí en Murcia no tenemos más que un automóvil y dos tranvías”. *Martínez Tornel: antología*, selección de Manuel Muñoz Zielinski, Murcia, 2018, pág. 251.

el automóvil, porque nos ha acercado ya casi a la ansiedad de volar (...); pero por lo mismo creo que ese invento maravilloso, debería tener en todo caso una aplicación útil, humana, beneficiosa para alguien. Los grandes inventos han de tener trascendencia social; si no serán indudablemente juguetes de hombres”³.

¿QUÉ CIRCULABA?

Los vehículos

Tras entrar en vigor el Reglamento de 1900, es comúnmente aceptado que el primer automóvil que se matriculó en nuestro país fue un *Clement*, inscrito en Palma de Mallorca el 31 de octubre de ese año. Para evitar los conflictos de competencias entre las distintas administraciones, fue una Real Orden de 1907 la que estableció que las matrículas se otorgarían en lo sucesivo por los Gobiernos Civiles con un sistema de identificación de las mismas mediante siglas provinciales, que con alguna modificación (como la instaurada en 1971, ante el incremento del parque móvil, que añadía una o dos letras tras los cuatro dígitos) ha estado vigente hasta el año 2000⁴.

¿Cuáles fueron los primeros vehículos matriculados en la provincia de Murcia?

Hasta el año 1900 no comenzó el control administrativo de los vehículos a motor en España, mediante el *Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras*, dictado por el Ministerio de Fomento, que establecía que serían los gobernadores civiles, oído el ingeniero jefe de caminos, los competentes para expedir el documento de autorización de circulación del vehículo, que devengaba una tasa de 30 pesetas. Su artículo 6º, dedicado a la circulación de vehículos de servicio particular, determinaba la libranza de “un documento mediante el cual quedará de hecho autorizado la circulación del vehículo por todas las carreteras de España” y que “en el Gobierno Civil de cada provincia habrá un registro general de este servicio por lo que a la provincia se refiere”. Permiso de circulación y de conducir, es decir, vehículo y conductor, quedaban de hecho unidos en una misma licencia.

Sin embargo, durante los años siguientes las distintas administraciones (gobiernos civiles, jefaturas de obras públicas, Ministerio de Fomento, ayuntamientos...) emitieron disposiciones, a veces contradictorias, para regular el tráfico en su ámbito. Incluso se crearon distintos registros de vehículos y de matrículas, con la consiguiente confusión. Así, por ejemplo, si el propietario de un automóvil solicitaba circular únicamente por los caminos de su término municipal, podía obtener una matrícula del ayuntamiento, pero no necesitaba la del gobernador (que de hecho contaba con menos vehículos registrados). O al contrario, existían vehículos con doble inscripción y matrícula: municipal y provincial.

³ *Martínez Tornel: antología*, selección de Manuel Muñoz Zielinski, Murcia, 2018, pág. 428. Los otros dos artículos citados, en las páginas 251-252 y 578, respectivamente.

⁴ El 6 de octubre de 1971 se otorgó la postrera matrícula con la numeración antigua: la MU-126.138. Y el 17 de septiembre de 2000 la última matrícula con referencia provincial: la MU-9921-CK.

Para evitar estos perjuicios, el 24 de mayo de 1907 se dictó una Real Orden que unificaba el registro de automóviles bajo la competencia de los Gobiernos Civiles y la supervisión de las Jefaturas de Obras Públicas. Pero lo más novedoso es que establecía el sistema de matrículas por provincias, compuesto por la combinación de una sigla alfabética de la misma (en el caso de Murcia, las letras MU) y, separado por un guión, un número correlativo correspondiente al orden de expedición de la licencia; “contraseña” (así lo denomina la Orden) que debería figurar en sendas placas colocadas en la parte delantera y trasera del vehículo. Asimismo, se autorizaba a la Dirección General de Obras Públicas a aprobar dos modelos distintos de certificado de aptitud, en lugar del establecido en el Reglamento de 1900: uno “que acredite la del conductor, y que habrá de acompañarle siempre, aun cuando varíe de automóvil” y otro “de reconocimiento de coche”. Ambos modelos fueron autorizados el 1 de junio de ese año, especificándose que al dorso del certificado o licencia del conductor “se pondrá marcado con el sello del Gobierno Civil el retrato del conductor”⁵. A partir de entonces, carné de conducir del automovilista y permiso de circulación del vehículo se separaron de forma definitiva.

En ejecución de dicha Real Orden se registraron en cada provincia los primeros automóviles con el nuevo sistema de matriculación. En la de Murcia, estos fueron los primeros vehículos matriculados de cada tipo⁶:

Matrícula	Fecha	Tipo vehículo	Marca	Titular	Vecindad
MU-1	2-3-1908	Automóvil	Darracq	Gerardo Murphy Trives	Murcia
MU-4	21-12-1917	Motocicleta	Ok-Junior	Francis H. L. Hol	Cartagena
MU-10	10-9-1908	Camión*	Sidney, Straker & Squire	Jefatura de Obras de Defensa contra las Inundaciones en las Provincias de Levante	Murcia

* El camión, accionado por vapor, se destinaba a las obras de construcción del pantano de Alfonso XIII, en Calasparra. TRÁFICO,45638/10.

Existe una cierta controversia a la hora de determinar cuál fue el primer vehículo matriculado en la Región de Murcia de conformidad con el nuevo sistema por provincias. Según los expedientes de matriculación de la Jefatura Provincial de Tráfico conservados en el Archivo (y tal como confirman referencias posteriores en prensa escrita y en diversas publicaciones sobre la materia), el vehículo que recibió la matrícula MU-1 fue “el automóvil adquirido en la fábrica de D. A. Darracq, de igual marca”, propiedad de D. Gerardo Murphy. En su solicitud de matrícula, presentada en el negociado

5 Tanto la Real Orden, que contiene por vez primera las siglas de las distintas provincias, como la circular con los nuevos modelos aprobados por Obras Públicas, se publicaron la *Gaceta de Madrid* del 9 de junio de 1907.

6 Los autobuses, u ómnibus en la terminología de la época, no aparecen diferenciados en los expedientes de matriculación hasta décadas después, puesto que se trataba de camiones que eran carrozados posteriormente para el uso como transporte de pasajeros, aunque debían contar con la autorización administrativa correspondiente.

7 Seguramente el vehículo fue construido en la factoría que la marca francesa había establecido el año anterior en Vitoria, bajo la denominación Sociedad Anónima Española de Automóviles Darracq.



Retrato de Gerardo Murphy y su esposa Isabel Fuster, por Francisco Miralles (hacia 1910). Colección Mazerés, Murcia.

Gerardo Murphy Trives. Nacido en Palma de Mallorca en 1854, era hijo del coronel del mismo nombre, perteneciente a una familia con larga tradición castrense, y de la alicantina Antonia Trives Salinas. Siguió la carrera militar en el arma de caballería, alcanzando el grado de comandante. En 1896 fue destinado al Regimiento de reserva de Murcia nº 37, y al año siguiente, con 43 de edad, casó con la joven murciana Isabel Fuster Fontes, hija de los condes de Roche. Tras diversos destinos solicitó la baja del Ejército en 1904 y se estableció definitivamente en Murcia, en la plaza de los Apóstoles, número 3. En febrero de

1930, tras la caída de Primo de Rivera y durante el breve mandato del general Berenguer, fue designado concejal por orden del Gobernador Civil, al formar parte de los mayores contribuyentes de la ciudad. Al constituirse la nueva corporación, el 26 de febrero, fue elegido alcalde por ser el edil presente de más edad. Breve fue el mandato de don Gerardo (del que solo se recuerda que trató, quizás sin éxito, de reglamentar las celebraciones del Carnaval), pues el 18 de marzo de ese año el Ministro de la Gobernación nombró una nueva corporación y alcalde. Falleció en Murcia el 7 de noviembre de 1937.

R.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA
DE MURCIA

1

OBRAS PÚBLICAS

Mes de *Marzo*

Año de *1908*

Negociado *Asuntos varios*

PUEBLO *Murcia*

OBJETO DEL EXPEDIENTE

*D. Gerardo Murphi solicita
poner en circulacion un automovil*

conductor Sr. Juan Caballero

de Fomento del Gobierno Civil de Murcia el 2 de marzo de 1908, pedía que se le autorizase su uso "para paseos, viajes y cuantos usos de recreo tenga por conveniente emplear". Tras diversas diligencias que retrasaron el procedimiento, el gobernador, visto los informes de inspección de sendos ingenieros, decretó el cinco de junio de ese año se le concediese la autorización. En el mismo se especifica que, además del permiso de circulación, "se examinó también al conductor D. Tomás Caballero, en unión de D. Gerardo Murphi".

Poco más de un mes más tarde de registrarse la instancia de Murphy, el 3 de abril de 1908 Fulgencio Martínez Conesa, vecino de La Unión, presentó ante el mismo negociado de Fomento la correspondiente solicitud para matricular un vehículo de su propiedad, "sistema Birkigt" (el nombre del ingeniero helvético que desarrolló los motores), fabricado por "La Hispano-Suiza, llevando los números de orden (143)". Este fue uno de los once vehículos de la serie XVIII fabricados por la mítica marca en su factoría de Barcelona en el año 1907. A este vehículo, perteneciente actualmente a la Fundación del Real Automóvil Club de España, se le expidió sin excesivos problemas la correspondiente autorización para conducir por las carreteras de España, "con el número 1" de la provincia, el 13 de abril de ese mismo año, según acredita la documentación que conserva el RACE. Sin embargo, el Negociado de Carreteras advirtió pronto el error en la numeración de su matrícula y en oficio de 5 de mayo de 1908 se lo notificaba al interesado en estos términos:

"Por un error involuntario al remitir a V. los permisos correspondientes para la circulación del automóvil que tiene solicitada, se señaló el número del mismo con el 1, siendo el que en realidad le pertenece el 3.

Lo que comunico a V. a fin de que se sirva subsanar el error referido y consignar desde luego en los documentos correspondientes el citado número de orden"⁸.

De todas formas no fue esta la única equivocación que, en la aplicación del nuevo sistema de matriculación fijado en 1907, ocurrió en la provincia de Murcia. De acuerdo con la documentación conservada, en el expediente original de matriculación del vehículo MU-4 existe una duplicidad, pues inicialmente figura el trámite de solicitud de registro de un automóvil, marca *Gobron-Brillié*, a nombre de Nicolás Berizo Arroyo, vecino de Cartagena, el 11 de mayo de 1908. Esta tramitación parece que no se culminó, al no aportar un informe técnico requerido, y la autorización de circulación con esta matrícula se otorgó a una motocicleta marca O.K. propiedad del súbdito británico Francis H. L. Holt, también vecindado en la ciudad departamental, quien había registrado su solicitud en el Gobierno Civil de Murcia que el 21 de diciembre de 1917. Esta motocicleta mantuvo

⁸ El expediente de matriculación del Hispano-Suiza, matriculado por Fulgencio Martínez con el número MU-3, se conserva con el código de referencia TRAFICO,45638/3. El vehículo fue traspasado en 1921 a la marquesa de Villamantilla de Perales. Dos años más tarde, el 30 de octubre de 1923, José Ródenas Caballero, representante de dicha aristócrata, solicitó dar de baja "el coche automóvil marca Hispano Suiza con el número 3 (MU-3)" al encontrarse "ya el citado coche inútil para poder circular". En 1958 el RACE adquirió este vehículo de un particular, y tras su restauración, lo registró con la matrícula de vehículo histórico H-2910-BBB. Ha participado en numerosos rallies y exposiciones, como la actual.



Un automóvil circulando por la huerta de Totana (hacia 1910).
Fotografía de Fernando Navarro. FOT_NEG,FN,004/152

la matrícula MU-4 durante décadas, pues cambió de propietario hasta en seis ocasiones a lo largo de casi cincuenta años⁹.

El crecimiento de las matriculaciones fue, al comienzo, tímido, pues los automóviles eran aún bastante caros, casi todos de importación y –en la mayoría de los casos– se necesitaba disponer de conductores profesionales a los mandos de los mismos. En nuestra Región no se superó el número de cincuenta matriculaciones anuales hasta el año 1920, pero a partir de ese momento las cifras se dispararon alcanzándose en esa década hitos como las 849 matriculaciones de 1925 o las 889 en 1929. La crisis económica, como consecuencia del crack bursátil de ese año, se debió sentir en el mercado del automóvil, pues en la primera mitad de la década de 1930 las matriculaciones descendieron a una horquilla de entre 300 y 600, según los años.

Como no podía ser de otro modo, la Guerra Civil de 1936-1939 hundió el mercado del automóvil, que se recuperó muy lentamente en la inmediata posguerra, pues a las dificultades materiales consecuencia del conflicto se unió la paralización de las importaciones y la falta de combustibles debi-

⁹ TRÁFICO,45638/4.

Certificado de fabricación del SEAT 600, matrícula MU-33.247,
propiedad de D. Álvaro García de Alcaraz Soubrier,
vecino de Lorca (1959). TRAFICO,46336-67



CERTIFICADO DE FABRICACION

Don FRANCISCO LOZANO AGUIRRE Ingeniero-Director de la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES DE TURISMO, S. A.

CERTIFICA:

Que la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES DE TURISMO, S. A., ha construido en su Fábrica de Barcelona, el automóvil de las características siguientes:

SEAT 600 núm.	432728
Clase de motor	Explosión cuatro tiempos
Carrocería bastidor núm.	100106-432766 (uno, cero, cero, uno, cero, seis-cuatro, tres, dos, siete, seis)
Motor núm.	100006-432249 (uno, cero, cero, cero, cero, seis-cuatro, tres, dos, dos, cuatro, nueve)
Núm. de cilindros.	4
Diámetro cilindros en m/m.	60
Recorrido émbolos en m/m.	56
Potencia expresada en C. V.	6
Capacidad depósito	27
Aparato de aviso	Eléctrico
Sistema de encendido	Delco
Núm. total de asientos.	Cuatro
Núm. y clase de frenos	4 Hid. - 1 Mec.
Peso total del vehículo	585 Kg.
Dotado con cinco cubiertas 5'20 x 12 de producción nacional	



habiéndose satisfecho los Derechos e impuestos correspondientes a los elementos extranjeros incorporados al mismo, con Hoja de Aduana núm. 1509 de fecha 29-10-59

Este automóvil ha sido entregado para su distribución a la División Comercial de la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S. A., en Barcelona

Y para que conste, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Hacienda del 2-4-54 (B. O. 12-4-54) y a efectos exclusivos de matriculación del expresado vehículo, se extiende el presente Certificado con un plazo de validez de tres meses a partir de fecha factura venta en Barcelona, a veinticuatro de Noviembre de mil novecientos cincuenta y nueve

V. B.

Para acreditar la importación de piezas extranjeras incorporadas de referencia y de acuerdo con el Aduana resguardo



El Interventor en Aduana de Llorca

[Handwritten signature]

El vehículo reseñado, ha sido vendido a D. ALVARO GARCIA DE ALCARAZ Y BOURNIEU con domicilio en Santo Domingo, 11 de LORCA provincia de Murcia

POE LA SEAT DIVISION COMERCIAL Y ASISTENCIA TECNICA

[Handwritten signature]
Jefe del Servicio de Ventas

do al aislamiento político y económico del régimen de Franco. Así, en 1941, se restringió el tráfico rodado a los vehículos de más de 18 CV por la escasez de carburantes y se introdujo el “gasógeno”: un sistema que permitía obtener un combustible gaseoso a partir de otros sólidos, como el carbón o la leña¹⁰. Hasta 1955 las matriculaciones en la provincia de Murcia no superaron, en ningún caso, las 300 anuales (con años como 1941 con solo cuarenta y dos), pero a partir de ese año –sin duda por la apertura económica del Régimen y la creación de marcas nacionales competitivas– las licencias para circular se dispararon hasta superar las 6.000 en 1961 y las 10.000 en 1965. El año con más matriculaciones a nivel regional hasta la fecha fue 2006, con 72.374 vehículos registrados, para descender por motivo de la crisis económica en años sucesivos (en 2010 no llegaron a las 21.000) y repuntar actualmente hasta las 40.000 (datos de 2016).

Resulta interesante conocer qué volumen y tipos de vehículos circulaban en cada época por nuestra Región, a partir de las estadísticas disponibles. En 1960 el parque móvil provincial en su conjunto no llegaba a los 31.000 automóviles (apenas 38 vehículos por cada mil habitantes) y la estrella continuaba siendo la motocicleta, que suponía casi el 73 % del total de vehículos matriculados. Pero en años sucesivos, con la elevación del nivel de vida medio y el abaratamiento que supuso la aparición de modelos utilitarios como el SEAT 600, la tendencia se invirtió. El incremento del parque de vehículos, y especialmente el de turismos, fue imparable y en 1975 por primera vez existían en la Región de Murcia más coches que motos. En la actualidad (datos de 2016), se ha superado el millón de vehículos en circulación, lo que supone 649 vehículos por cada 1.000 habitantes (o lo que es lo mismo, 1,3 automóviles por cada dos habitantes), de los cuales los turismos superan los 715.000: es decir, el 70 % del total de vehículos.

En una Región con un déficit de comunicaciones pero con una fuerte industria exportadora, los vehículos para transporte de mercancías por carretera también se han incrementado de forma espectacular. En 1960 circulaban por la provincia menos de cuatro mil camiones (el 12’7 % del censo provincial de vehículos), que ya eran 15.000 diez años más tarde, casi 36.000 en 1980 y en torno a 115.000 en 2000. El cénit se alcanzó en 2010, con más de 160.000 camiones en circulación. Actualmente (datos de 2016), tras un descenso por la última crisis económica, la flota de camiones supera ampliamente los 151.000, lo que supone el 15 % del parque regional de vehículos.

En nuestros días, el automóvil se ha convertido en un producto de consumo más, con una vida útil cada vez más corta. Los avances y mejoras técnicas, tanto en elementos de seguridad, como en ahorro de consumo y reducción de emisiones contaminantes, además de las políticas de ayudas estatales, así como la extensión de forma generalizada y periódica de las inspecciones técnicas a todos los automóviles (desde el año 1985), han coadyuvado a la continua renovación del parque móvil nacional y regional. Pero no siempre fue así. Durante la primera mitad del siglo

¹⁰ Según datos de la Delegación de Industria, durante las décadas de 1940-1950 se instalaron en la provincia de Murcia más de 879 gasógenos, en su gran mayoría de carbón. Luis Carceller Sánchez, *Historia de la evolución del automóvil*, Murcia, 1992, pág. 92.



SERIE A-Nº 11

CERTIFICADO ÚNICO PARA MATRÍCULA DE VEHÍCULOS

Nº DE MATRÍCULA: 47558/49

NOMBRE DEL VEHÍCULO: FIAT 850 Spring

CATEGORÍA	AÑO	AÑO
Automóvil	1969	1969

CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO

CLASE	MOTOR	MARCHA	TRANSMISIÓN
Automóvil	850 cc	4 velocidades	Manual

ANTECEDENTES DE LA IMPORTACIÓN

FECHA DEL DOCUMENTO Nº	CÓDIGO DE ORIGEN
15/05/1969	01

DILIGENCIA CERTIFICATORIA

Yo, el subsecretario de Aduanas, certifico que los datos de este certificado son ciertos y veraces.

Firma: *[Firma]*

Certificado de importación de un FIAT 850 Spring de segunda mano por la aduana del puerto de Cartagena (1969). TRAFICO,47558/49

XX adquirir un vehículo era muy caro y se procuraba que durase el mayor tiempo posible en circulación, mediante continuas reparaciones. Además, el mercado de segunda mano era muy activo, por lo que en algunos expedientes de matriculación de los vehículos más longevos se pueden detectar hasta seis o siete transmisiones de propiedad. Incluso, a partir de la década de 1960, se incrementaron las importaciones de vehículos deteriorados procedentes de países europeos con mayor nivel de vida, que algunos talleres reparaban para venderlos entre la clientela local.

He aquí una selección de los vehículos más veteranos que hemos localizado entre los expedientes de matriculación de vehículos que existen en el Archivo.

“Ya no se fabrican vehículos así...”:

Los automóviles más longevos de la Región de Murcia

Año matriculación	Fecha de baja	Vehículo	Marca	Matrícula	Años en circulación
1917	1965	Motocicleta	OK-Junior	MU-4	48
1912	1977	Automóvil	Hispano-Suiza	MU-49	65
1913	1963	Automóvil	Peugeot	MU-65	50
1916	1981	Automóvil/ camioneta	Hispano-Suiza	MU-194	65
1922	1988	Automóvil	Ford	MU-861	68

¿QUIÉNES CIRCULABAN?

Los conductores

La primera disposición que regulaba el tráfico de vehículos a motor en España fue la Real Orden de 31 de julio de 1897 para reglamentar la circulación de coches automóviles por las carreteras, que entre otras cuestiones establecía una autorización para los conductores, concedida por el ingeniero jefe de Industria, pero sin ningún examen previo.

La expedición de autorizaciones administrativas para conducir vehículos automóviles se recogió, con más detalle, en el Reglamento de 1900, que establecía el “permiso de conducción”, otorgado

por los gobernadores civiles de la provincia, tras el informe de aptitud de uno o varios facultativos designados al efecto, "a fin de que examinen los antecedentes y documentos relativos a la aptitud del interesado, haciéndole las preguntas y sometiénolo a las pruebas que considere necesarias". Tales facultativos solían ser ingenieros industriales, que interrogaban al solicitante fundamentalmente acerca de sus conocimientos de la mecánica del vehículo concreto que conducían¹¹. La tasa por expedición del certificado de aptitud para conducir costaba 15 pesetas.

A comienzos del siglo XX los automovilistas se dividían, básicamente, entre los *chauffeurs* y los *sportmen*, según la terminología que utilizaban los medios de comunicación del momento. Los chóferes eran normalmente empleados de los propietarios de los vehículos, ya que al igual que sucedía con los coches de caballos, estos, en su mayor parte de un nivel económico alto, no conducían. En este tipo de conductores profesionales, empleados asimismo en las primeras compañías de transporte por carretera, primaban tanto o más los conocimientos mecánicos que las habilidades al volante. Al poco, además, el colectivo sintió la necesidad de sindicarse, surgiendo de este modo en octubre de 1919 la Asociación de Automóviles y Cocheros de Murcia¹².

Por otra parte, entre determinados elementos de las élites sociales surgió la afición por la velocidad y la conducción de vehículos, normalmente en carreras o *rallys*. Muy pronto, cuando miembros de la aristocracia e incluso de la realeza se pusieron al volante, dejó de verse la conducción como una actividad subalterna y desde entonces se extendió entre todas las clases sociales el gusto por manejar los mandos de un vehículo.

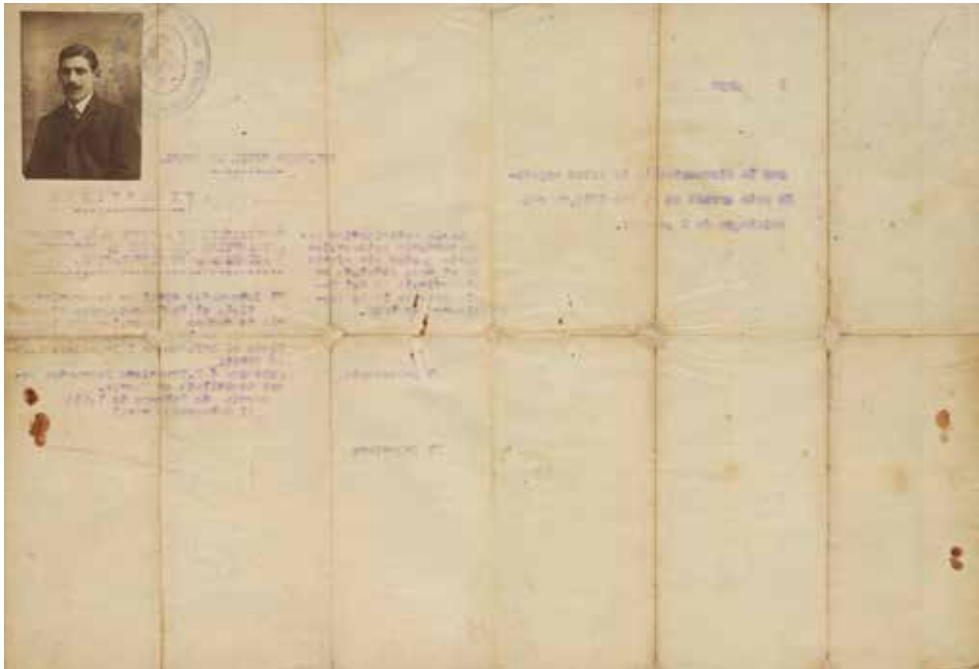
¿Quién fue el conductor con el carné número 1 de la provincia de Murcia?

Al igual que sucede con la matriculación del primer vehículo, no es sencillo determinar cuál fue el primer conductor con carné que hubo en Murcia. En el Reglamento de 1900 se estableció la necesidad de contar con un permiso expedido por el gobernador civil y en la Real Orden de 1907 que las licencias debían llevar fotografía del conductor: estos fueron los primeros carnés de conducir. Sin embargo, la Real Orden de 7 de julio de 1926 estableció la nueva libreta de conductor, determinando que todos los permisos antiguos debían entregarse en las Jefaturas de Obras Públicas y renovarse según el nuevo modelo. Por eso la numeración definitiva de los carnés de conducir expedidos en la provincia de Murcia comienza en torno a este último año.

Todo parece indicar que el primer conductor que existió en nuestra Región no se corresponde con el poseedor del carné número 1. De acuerdo con la prensa, el primer *chauffeur* que circuló por la capital del Segura hacia 1904 habría sido Francisco Fernández Pérez, conductor al servicio de don

¹¹ En las primeras licencias de conducir expedidas en Murcia suele aparecer la firma del ingenio José Ribot Climent, adscrito a la Jefatura de Industria.

¹² Su objeto social era la mejora de las condiciones laborales de sus socios y fue inscrita con el número 2.201 ante el Gobierno Civil de Murcia, el 13 de octubre de 1919, constituyéndose legalmente una semana más tarde. La asociación, que tenía su sede en la calle Trinquete, nº 6, se disolvió en abril de 1931 y sus bienes debieron pasar, tal como figuraba en sus estatutos, "a los presos por cuestiones sociales". GOB,6580/44.



Rogelio Manresa. Nacido en Murcia en 1879, su licencia de conductor (al menos la que se conserva original, al ser canjeada en 1926 con el número 2.648)¹³ no fue expedida hasta febrero de 1914.

Por el mismo error burocrático que se produjo al matricular el vehículo Hispano-Suiza MU-3, propiedad de Fulgencio Martínez Conesa, en el correspondiente certificado de actitud y licencia para conducir que se le proporcionó figura él mismo con el número uno (pues coincidía el trámite de matriculación con el de permiso de conducción). Sin embargo, en el expediente de conductor de Tomás Caballero Muñoz¹⁴, el chófer que condujo el MU-1 de don Gerardo Murphy, figura que estaba en posesión del carné de conducir número 1, expedido el 5 de junio de 1908; el cual, tras el trámite obligatorio de canje realizado en 1926, obtuvo la licencia número 1.034¹⁵.

Desde el principio las administraciones distinguieron entre los requisitos que debían cumplir los conductores profesionales y los particulares, pero no sería hasta 1926 cuando se establecieron dos tipos de permisos distintos: el de primera, para conducir toda clase de vehículos, y el de segunda, que habilitaba solamente para conducir vehículos de servicio particular. El Código de Circulación de 1934 fijó nuevos tipos de licencias de conducir: de primera clase (vehículos de carga y de hasta nueve pasajeros), de primera especial (autobuses y camiones con remolque), de segunda (turismos) y de tercera (vehículos de dos y tres ruedas), que estuvieron vigentes hasta que en 1965 fueron sustituidas por las denominadas A-1 y A-2 (motocicletas), B (turismos), C (camiones y transporte de viajeros), D (taxis y autobuses) y E (remolques de más 750 kg), que en la actualidad se mantienen con algunas subdivisiones y especificaciones más concretas.

Las mujeres consiguieron acceder relativamente pronto al mundo del automóvil. Una de las primeras propietarias de vehículos fue doña Visitación Aguado Moxó, vecina de Cieza, que matriculó su flamante *Ford T* con el número de placa MU-118 en junio de 1914. Por lo que se refiere a conductoras, la jumillana Josefa María Bernal Guardiola habría sido la primera mujer en obtener el carné de conducir en la Jefatura de Obras Públicas de Murcia (con el número 572), en enero de 1925, a la edad de veintidós años. Sin embargo, como en tantos otros aspectos, las mujeres necesitaron en algunos casos la correspondiente autorización de un varón¹⁶.

13 "El primer automóvil que circuló por Murcia lo hizo en junio de 1904", *Línea*, 3-12-1948, págs. 6 y 8. En el reportaje, firmado por Luis Peñafiel Alcázar, el periodista recogía los recuerdos de este primer conductor, al que denominaba como "decano de los chóferes", e incluía una referencia a su primitiva licencia de conducir: un "amplio pergamino", en palabras del reportero, que se conserva en su expediente de licencia de conducir y que reproducimos aquí. TRAFICO,60681/35.

14 Había nacido en Cehegín el siete de marzo de 1887. Tras residir en Murcia se trasladó a Barcelona, donde vivía en 1940. TRÁFICO,60661/34.

15 En el reportaje realizado por el diario *Línea* en 1966, en el que describía la labor de la Jefatura Provincial de Murcia ("Aumento sensible del tráfico", *Línea*, 27-10-1966, pág. 20) se afirmaba que el primer conductor con carné habría sido Lucio López García, nacido en 1902, y que contaba con la licencia número uno, expedida en 1923. Sin duda se refiere a la reenumeración realizada a partir de 1926, pues como se ha comprobado existían licencias expedidas por el Gobierno Civil de Murcia al menos desde 1908.

16 El Reglamento de 1918 establecía en su artículo 5º que aquellos aspirantes a conductores que "no estando emancipados son menores de edad o hembras, deberán presentar la autorización paterna o marital correspondiente", disposición reiterada en el de 1926. Así sucedió, por ejemplo, con la joven Querubina Rojo Bermúdez, de 19 años y vecina de Cartagena, que hubo de aportar una autorización paterna ante notario para poder tramitar en 1926 su permiso de conducción. TRAFICO,60671/43.



La equiparación entre hombres y mujeres conductores fue muy lenta al principio, pero imparable en las últimas décadas en que casi se han equiparado ambos sexos. Si por 1960 (año para el que contamos con las primeras estadísticas) apenas un 3,4 % de murcianas (426 mujeres frente a más de 12.000 hombres) tenía carné de conducir, en 2015 más de 353.000 féminas disponían de licencia, lo que supone el 41,6 % del censo total de conductores.

En el ámbito profesional, el acceso de las mujeres fue bastante más lento. Así por ejemplo, hasta 1980 no hubo mujeres taxistas en Murcia. Ese año María Alarcón Buendía, vecina de La Ñora, casada y madre de cinco hijos, se sacó el carné especial a la primera y obtuvo la correspondiente licencia de taxi del municipio de Murcia. Un año más tarde fue entrevistada por el diario *Línea* y posó orgullosa junto a su coche para el fotógrafo Ángel.

La capacidad y la formación de los conductores fue un aspecto que fue ganando terreno con el paso del tiempo. Los sucesivos reglamentos (1897, 1900, 1918) recogieron y ampliaron los requisitos legales, psico-físicos, teóricos y prácticos que debían reunir los aspirantes a conduc-



tores¹⁷. El de 1926 establecía la existencia, en cada provincia, de un ingeniero inspector de automóviles y verificador de taxímetros encargado de examinar y de expedir las certificaciones de aptitud de los conductores. Esta competencia verificadora estuvo en manos de las Delegaciones de Industria hasta 1968, en que pasó a las Jefaturas de Tráfico, lo cual no ha impedido que en el lenguaje popular se haya mantenido la denominación de “ingeniero” para los funcionarios examinadores hasta la actualidad.

Por lo que se refiere a la formación de los conductores, el primer hito a nivel nacional fue la autorización concedida en 1906 a la Escuela Central de Artes e Industrias de Madrid para formar a los primeros *chauffeurs*, mientras que el Código de 1934 fijaba las normas de funcionamiento de las escuelas de conductores, que debían ser autorizadas por la Dirección General de Industria¹⁸. Du-

¹⁷ La normativa de 1918 recogía los requisitos para obtener el permiso de conducción: aportar dos fotografías tipo carné, certificados de buena conducta y médico, contar con una edad comprendida entre 18 y 67 años, con autorización paterna o del marido en su caso, saber leer y escribir, conocer el reglamento de circulación y saber conducir el vehículo. Asimismo establecía la expedición de la libreta para permiso de conducir con foto del interesado.

¹⁸ En la ciudad de Murcia, la primera academia habría sido la “Escuela de conductores La Campana”, propiedad de Joaquín López García y establecida en Ronda Norte, bloque 4º bajo, autorizada por Industria en agosto de 1959. Luis Carceller Sánchez: Historia de la evolución del automóvil, Murcia, 1992, pág. 76.

Un niño de la Casa José Antonio ejerciendo de guardia de tráfico en Murcia (1962). FOT_POS,059/015



rante décadas la enseñanza y tramitación de los exámenes de conducir corrió a cargo de gestorías administrativas, hasta la regulación definitiva del funcionamiento de las academias de conductores o autoescuelas en 1969. La aparición de los centros de reconocimiento de conductores, así como la expedición de los certificados de aptitud psicofísica para el conjunto de los conductores se demoró hasta 1982.

La preocupación por prevenir la siniestralidad estuvo presente en la normativa de tráfico desde sus inicios, si bien el concepto de educación vial es relativamente reciente. La primera campaña publicitaria de seguridad creada por la Dirección General de Tráfico fue emitida en televisión, mediante películas de dibujos animados, en 1964. Hasta la llegada de la democracia no se incluyeron contenidos de educación vial en la enseñanza preescolar y general básica, y el primer Plan Nacional de Seguridad Vial se estableció en 1989. Actualmente la de Formación y Educación Vial es una de las tres subdirecciones generales en que se estructura la DGT.

¿POR DÓNDE Y CÓMO?

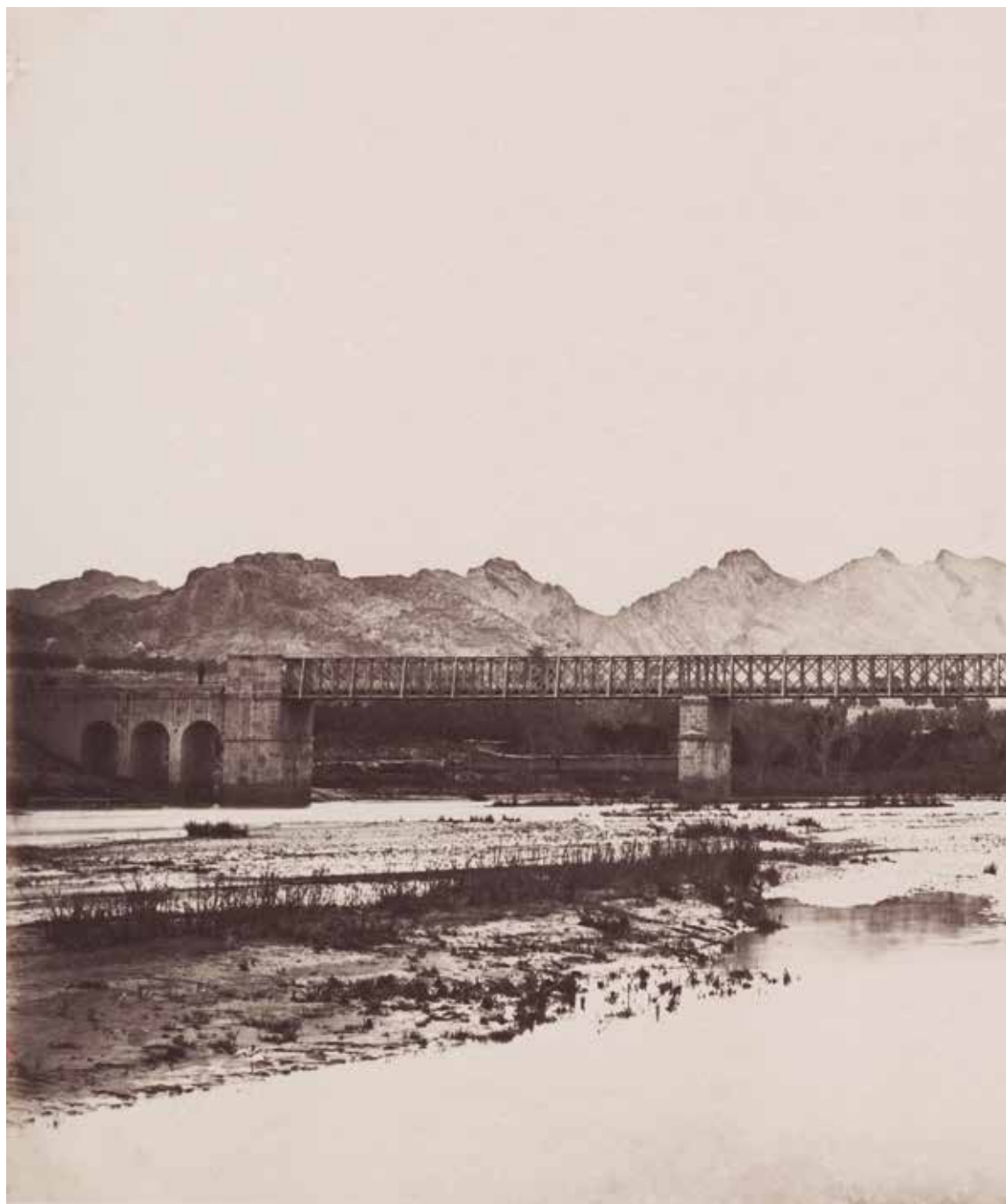
Las infraestructuras y el contexto social

Las carreteras en la Región de Murcia

El territorio de la actual Región de Murcia, zona de paso de contingentes humanos desde la Prehistoria, ha contado con numerosas vías de comunicación desde épocas muy remotas, a partir de dos ejes fundamentales: de norte a sur, el que comunica la Meseta con el Mediterráneo y de este a oeste, el que conecta el Levante con el sur peninsular. Estos medios de comunicación eran cañadas y otro tipo de vías pecuarias, calzadas romanas, cauces de ramblas y ríos y caminos de herradura. No fue hasta el siglo XVIII que los gobiernos ilustrados se plantearon establecer y mantener una red de caminos reales, para favorecer el comercio y las comunicaciones mediante el funcionamiento del correo por postas. El primer plan de caminos nacional se debió al murciano Conde de Floridablanca, que creó la Dirección General de Caminos (1785). A finales de esa centuria se promulgó la Ordenanza de correos, postas y caminos (1794) y se fundó la escuela y el cuerpo de Ingenieros de Caminos y la Inspección General de Caminos y Canales (1799). En 1857 se creó la figura del ingeniero jefe de obras públicas en cada provincia, dependiente de los gobiernos civiles hasta la creación de las Jefaturas de Obras Públicas en 1932, mientras que 1870 se dictaron las Leyes de Carreteras y de Obras Públicas, que sentaron las bases para la creación de la red nacional de carreteras. Los primeros expedientes de expropiación forzosa por razón de utilidad pública para la construcción de carreteras nacionales en la provincia de Murcia conservados en el Archivo se remontan a 1860.

18 En la ciudad de Murcia, la primera academia habría sido la "Escuela de conductores La Campana", propiedad de Joaquín López García y establecida en Ronda Norte, bloque 4º bajo, autorizada por Industria en agosto de 1959. Luis Carceller Sánchez: *Historia de la evolución del automóvil*, Murcia, 1992, pág. 76.

Vista panorámica del puente de Archena sobre el río Segura, en la carretera nacional de Albacete a Murcia, de Jean Laurent (c. 1867). FOT_POS,032/015





Al mismo tiempo, desde su creación en el siglo XIX la diputaciones provinciales tuvieron competencias sobre caminos y carreteras de ámbito provincial, aunque la escasez de fondos endémico de estas instituciones impidió a la de Murcia acometer y mantener una red de vías públicas hasta bien entrado el siglo XX. En 1926 se aprobó el primer “Plan de caminos vecinales”, denominación que tenía la red de carreteras provinciales, con un total de 276 vías existentes, en construcción y en proyecto y una importante inversión económica. En 1942 se dividió la provincia en seis zonas y se modificó la numeración de las carreteras provinciales, incluyendo una letra que indicaba la zona en que la vía se hallaba enclavada. Dentro de cada zona se numeraron los caminos correlativamente empezando por los más próximos a la capital: A-15, B-27, C-32...

Zonificación de la Red de carreteras de la antigua Diputación Provincial (1942-1982)

Sectores	Municipios
Zona A	Jumilla, Yecla, Fortuna, Abanilla, Molina
Zona B	Mula, Bullas, Cehegín, Caravaca, Cieza, Valle de Ricote, Lorquí, Calasparra, Moratalla
Zona C	Alcantarilla, Librilla, Alhama, Totana, Mula, Lorca, Caravaca
Zona D	Lorca, Totana, Mazarrón, Águilas, Puerto Lumbreras
Zona E	Cartagena, Murcia, Fuente Álamo, Mazarrón
Zona F	Cartagena, La Unión, Torre Pacheco, San Pedro del P., San Javier y Los Alcázares, Murcia, Santomera, Beniel

Esta denominación se ha conservado hasta la actualidad, incluso después de que la red provincial pasase a la naciente Comunidad Autónoma, aunque recientemente se ha interpuesto la sigla RM- para indicar que estas carreteras pertenecen a la red regional y evitar confusiones con la red nacional que pertenece al Estado (por ejemplo, la RM-A7, de Fortuna a Abanilla, frente a la A-7, Autovía del Mediterráneo). Esta red autonómica se ha visto incrementada con transferencias de carreteras secundarias procedentes de la red estatal. En 2008 la Comunidad Autónoma contaba con un total de 328 vías, diferenciadas entre las de primer (24), segundo (64) y tercer nivel (240).

Las instituciones para la gestión del tráfico

Las competencias sobre circulación de automóviles y los órganos que las han ejercido a través del siglo largo en que existe regulación legal en España han sido diversos. Resulta curioso que algo tan



relevante para el código de circulación como las señales de tráfico, fueron establecidas e instaladas inicialmente por el Real Automóvil Club de España en 1906, hasta que fueron las Jefaturas de Obras Públicas las encargadas de mantenerlas. También que hasta 1924 no se fijara como obligatoria la circulación por la derecha en nuestro país.

A nivel provincial, las funciones sobre el tráfico rodado recayeron inicialmente en el órgano territorial del poder central por antonomasia en la época: los Gobiernos Civiles, mientras que –como ya hemos visto– todo lo relacionado con revisión de vehículos y exámenes de conductores estaba dentro del ámbito de Industria. Al poco tiempo fueron las Jefaturas de Obras Públicas las encargadas de



matricular los vehículos y expedir los permisos de conducir. No fue hasta la aprobación de la Ley 47/1959, de regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional que estas funciones pasaron de nuevo al Ministerio de Gobernación, al crearse la Jefatura Central de Tráfico (conocida como Dirección General de Tráfico) y las respectivas jefaturas provinciales de Tráfico. Al año siguiente un decreto delimita aún más la distribución de competencias sobre circulación vial entre los Ministerios de la Gobernación (tráfico), Ministerio de Obras Públicas (carreteras y transporte) y Ministerio de Industria (inspección de vehículos). Como consecuencia de la mencionada Ley, el 23 de febrero de 1960 se produjo el traspaso oficial de la oficina de Tráfico de Murcia desde la Jefatura de Obras Públicas al Gobierno Civil, creándose de este modo de la Jefatura Provincial de Tráfico, que continúa funcionando actualmente¹⁹.

Por lo que se refiere a los cuerpos de seguridad que han contado con competencias en materia de regulación y control del tráfico, en 1901 el Ministerio de Fomento ya atribuyó a la Guardia Civil la misión de verificar la documentación de los vehículos automóviles y de supervisar su velocidad, pero también tenían autoridad para multar al personal subalterno de Obras Públicas (como los peones camineros) y otros agentes de orden público, como las policías municipales en los cascos urbanos. Durante la Segunda República la Benemérita fue relegada de esta labor al crearse en 1933 el Cuerpo de Vigilantes de Caminos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, con competencias de policía de tráfico. Cuerpo que sería suprimido tras la Guerra Civil a favor de la Policía

¹⁹ Las actas de entrega y recepción de los medios materiales, expedientes y archivo de la oficina fueron firmadas por José Antonio Romero Conejero, por la Jefatura de Obras Públicas, y por Joaquín Esteban Mompeán, por el Gobierno Civil, nombrado jefe provisional de Tráfico. GOB,7410/01.

Armada y de Tráfico, que mantuvo tales funciones hasta la mencionada Ley de Tráfico de 1959, que devolvió a la Guardia Civil la vigilancia de las carreteras y la regulación y control del tráfico, creándose para ello ese mismo año la Agrupación Tráfico, a la que se hizo depender funcionalmente de la nueva Dirección General de Tráfico.

Como en otras materias, desde los primeros reglamentos de tráfico se estableció una serie de infracciones y sanciones administrativas para garantizar la seguridad de conductores, peatones y vehículos. Uno de los factores más regulados desde los inicios fue el de la velocidad, que el Reglamento 1900 limitaba a 28 Km por hora en carretera y a 12 en ciudad (reduciéndose a 25 y 10, respectivamente, para los vehículos de transporte de viajeros). También el consumo de alcohol estuvo penalizado tempranamente, pues en el Reglamento de 1926 se establecía que “siempre que sea sorprendido un conductor en estado de embriaguez conduciendo su vehículo, se le retirará su permiso por un mes; si reincide en la falta, por tres y a la segunda reincidencia de un modo definitivo”.

Las estadísticas de sanciones muestran un continuo incremento a nivel nacional y regional en las últimas décadas. Si en 1989 se impusieron algo más de 5.000 multas en la Región de Murcia, al año siguiente casi se triplicaron, en 1991 alcanzaron las 33.000 y al siguiente superaron las 78.000. Entre los años 1993 y 2006 se mantuvieron en una horquilla de entre 63.000 y 93.000 denuncias anuales. Pero la entrada en vigor del llamado “carné por puntos” en 2005, así como la extensión de los medios técnicos de control (radares fijos y por tramos, creación del Centro de Denuncias Automatizado...) dispararon las denuncias, que han superado en la última década las 100.000 anuales, hasta alcanzar su máximo en 2016, con 232.012 sanciones de tráfico en la región. Y en esta línea de incremento del control al volante, cabe mencionar la reforma en 2007 del Código Penal, con la inclusión de los delitos contra la seguridad vial y las consiguientes penas de prisión en los casos más graves, así como la entrada en vigor de la llamada “Ley de Seguridad Vial” en 2015.

Por lo que se refiere a la serie histórica de siniestralidad en la Región de Murcia, los accidentes con víctimas tuvieron un moderado descenso entre los años 1967 y 1975, para dispararse a partir de ese último año y a lo largo de las décadas de 1980 y 1990, alcanzándose el máximo en 2000, con 2.190 accidentes con víctimas, de las que resultaron fallecidas 163 personas: el año en que más víctimas mortales se registraron fue en 1990, con 193. La nueva normativa de circulación, la renovación de las carreteras y del parque de vehículos y, especialmente, la entrada en vigor del “carné por puntos” ha reducido significativamente estos datos: en 2011 los accidentes con víctimas fueron 625 y en 2015 ascendieron a 44 las personas fallecidas en nuestras carreteras como consecuencia de algún siniestro de circulación, aunque en los últimos años se ha asistido a un importante repunte en la siniestralidad (aunque no en el número de fallecidos).

La actividad económica en torno al automóvil

La irrupción de los vehículos a motor en las sociedades contemporáneas generó de forma inmediata una actividad económica de primer nivel. Además de la industria del automóvil (que fue la primera que se automatizó, con la creación de la cadena de producción ideada por Ford), surgieron o se adaptaron numerosos sectores y actividades paralelas, como las industrias auxiliares y de suministros, las empresas de comercialización de automóviles, de mantenimiento y reparación de los mismos, de generación, transporte y distribución de combustibles, de seguros de accidentes, auto-escuelas, clínicas de reconocimiento de conductores, etc. En 2017 la industria del automóvil generó el 10 % del Producto Interior Bruto de España, país que es actualmente el segundo mayor fabricante de vehículos en Europa y el octavo a nivel mundial.

El mundo del automóvil, además, han sido una pingüe fuente de ingresos fiscales para las distintas administraciones. Aparte del impuesto de matriculación y las tasas de expedición de licencias de conducción, ya en 1924 se creó el arbitrio municipal sobre circulación de automóviles, carruajes y caballerías de lujo, y de velocípedos y motocicletas (antecedente del actual Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica), y tres años más tarde surgió el impuesto de la Patente nacional de circulación de automóviles²⁰, que refundía todos los arbitrios, tasas e impuestos, municipales o provinciales, establecidos sobre la tenencia, circulación y uso de vehículos automóviles y que estuvo vigente hasta 1959. Por su parte, ayuntamientos y diputaciones recaudaron entre las décadas de 1950 y 1970 el impuesto de rodaje y arrastre, que gravaba a los carros, bicicletas y ciclomotores²¹.

Si nos centramos en la Región de Murcia, la actividad económica en relación con el sector del automóvil también ha sido abundante y diversa. En este sentido, señalar una simple anécdota: fue tal el sentido de novedad y modernidad que conferían los vehículos a motor que algunas empresas de sectores tan diferentes, aunque no menos relevantes en nuestra Región, crearon marcas comerciales que usaron como logotipo y denominación el nuevo invento. Este fue el caso del pimentón “El Automóvil”, registrada en 1909-1910 por la empresa Antonio Muñoz y Hermanos, de Cabezo de Torres, dedicada a la exportación de este y otros “frutos del país”²².

Desde el punto de vista de la investigación y el desarrollo de la industria automovilística, algunos inventores murcianos idearon y patentaron distintos avances técnicos en la materia, en ocasiones aprovechando tecnología y materiales distintos de la zona. Así, en marzo de 1912 el murciano Luis Baleriola Ramírez patentó “un tejido preservativo de neumáticos de los automóviles fabricados con productos del gusano de la seda “Sericaria Mori”, seda e hijuela, cuya denominación indus-

20 Dentro del fondo documental de la Delegación de Hacienda, perteneciente al Archivo Histórico Provincial de Murcia, se conservan padrones anuales de este impuesto, que ofrecen información detallada por municipios sobre los vehículos que circulaban anualmente, así como datos sobre marcas, potencia, propietarios, etc.

21 En el fondo de la Diputación Provincial de Murcia, que se custodia asimismo en el Archivo General, se conserva abundante documentación sobre la gestión de este impuesto, incluyendo padrones de cobranza de los distintos municipios, entre 1950 y 1978.

22 Todas las referencias a inventos y patentes, mientras no se diga lo contrario, proceden de las bases de datos del Archivo de la Oficina Española de Patentes y Marcas, disponibles en: <http://historico.oepm.es/index.php> (consulta: 20-04-2018).

Etiqueta del pimentón "El Automóvil" (1909)
Oficina Española de Patentes y Marcas. Archivo. Fondo Histórico.



Fotografía de Adrián Viudes Guirao en el
carné de conducir expedido en Murcia en 1927
TRAFICO,60690/17



trial es *Auto-Serica*". Otras invenciones estuvieron en consonancia con las estrecheces de la posguerra, como fue la patente de sendos gasógenos, registrados en enero y septiembre de 1941 por Ginés José Viudes Vivancos (junto a José Abril Álvarez) y por Adrián Viudes Guirao²³. El mencionado José Abril, domiciliado en la Alameda de Capuchinos, 15, patentó otros inventos en solitario, como diversas mejoras en motores de explosión (1946) y de aceite pesado (1951) e, incluso, un "nuevo automóvil" en 1948, que sería el primer vehículo completo diseñado en nuestra Región, aunque no el único pues en 1955 Manuel Cámara Martínez, de Moratalla, registro asimismo "un vehículo automóvil".

Pero en la mayoría de los casos debió de tratarse de prototipos que no llegaron a producirse industrialmente. La firma murciana que consiguió fabricar y comercializar vehículos fue *Sadrián*, perteneciente a la empresa del polifacético empresario e inventor Adrián Viudes Guirao (1880-1973) e Hijos, dedicados a negocios tan diversos como la agricultura, los abonos químicos, la producción hidroeléctrica, la hostelería o la sanidad. Su hijo Adrián Luis Viudes Romero, que había patentado en 1955 una "nueva disposición en las cajas de cambios de marcha para vehículos de tracción mecánica", registró un año antes "un motovehículo de tres ruedas con mecanismo de acoplamiento de motor y dirección reversibles" (1954), es decir, un microcoche tipo *biscúter* pero con marcha atrás, denominado comercialmente *Trigiro*, que no llegó a fabricarse en cadena por la aparición y dura

23 Los primeros comercializaron el gasógeno *Abril* y el segundo el *Sadrián*. Otra de las marcas de gasógenos fabricados en Murcia fueron *Osqui*, que instaló la mayoría de los que circularon por nuestras carreteras. Luis Carceller Sánchez: *Historia de la evolución del automóvil*, Murcia, 1992, pág. 92.

Fotografías publicitarias de la motocicleta Sadrián: a la izquierda la cantante y actriz Carmen Sevilla con el locutor de radio Adolfo Fernández Aguilar (1957); a la derecha, el campeón de ciclismo Federico Martín Bahamontes. Fotografías: Tomás. Gentileza de Miguel López-Guzmán.



competencia de utilitarios como el "600". Pero lo que sí llegó a producirse y a comercializarse fue la motocicleta *Sadrián*, equipada con motores Hispano-Villiers de 125 y 200 cc y provista de un chasis propio, fabricado con tubo de acero, que según la publicidad de la marca era "una motocicleta de bajo costo, pero superando los adelantos técnicos conseguidos en el motorismo mundial".

La comercialización de automóviles en la Región se remonta a comienzos del siglo XX, pues como se ha indicado, la referencia más antigua a un agente comercial dedicado a este negocio es del año 1900. Pronto surgieron numerosos "garages" en las principales localidades, que ofrecían servicios de compraventa de las principales marcas (normalmente con contratos en exclusiva), de mantenimiento y reparación e incluso de abastecimiento de combustible. En las guías de automovilistas y otras publicaciones de la década de los veinte figuran ya abundantes concesionarios en la capital, como los de las marcas *Ford* (de José Viudes Guirao, en plaza Chacón, 16), *Overland* y *Willis Knight* (de su hermano Adrián, en Floridablanca, 75), *Dogde* (del Garaje Internacional de sucesores de Ramón Servet), *Chevrolet* y *Oakland* (de Joaquín Miñana, en plaza Chacón, 16), *Renault* (de Enrique Castaño, en González Adalid, 29), *Hispano-Suiza*, *Citröen* y *Delage* (de José de la Plaza), *Peugeot* (de Hijos de J. Hilla, Platería 32 y 34), *Hudson-Essex* (de José Clemares Sala, Paseo de Corvera, 25) o *Flint* y *Locomobil J.R.8* (de Hijo de Pablo Martínez, en Sagasta, 32-38). Especializadas en motocicletas se encontraban la Casa Inchaurreandieta (en la Media Legua) y el Garaje Internacional de Ramón Servet, con tres tiendas en Murcia, que vendían *Indian*, *Harley-Davidson* y *B.S.A.* Pero también de empresas



auxiliares como las de construcción de carrocerías (Daniel Sáez, en Balsas 1; Ángel García Gatturro, en Apóstoles, 11), pues muchos vehículos y casi todos los camiones se vendían en chasis y debían ser carrozados posteriormente por los propietarios, de accesorios para el automóvil (Juan García González, en Zambrana, 3), de alquiler de vehículos; (Jenaro Albaladejo, en Eulogio Soriano, 7) o de instalación de surtidores de gasolina²⁴.

En otras localidades de importancia, como Cartagena –puerto, además, por el que se importaban la mayoría de los vehículos que llegaban a la Región– también abundaban este tipo de establecimientos, como el de Miguel Martínez (concesionario de las motocicletas B.S.A.), los garajes "Hudson", de Vicente Martínez Garcerán o el taller de electricidad del automóvil de Federico Becker (en Sagasta, 77). Aquí, como en otros lugares, no resultó infrecuente que algunas compañías especializadas en mecánica y maquinaria dieran el salto al mundo de la automoción. Así, Ginés Huertas Martínez, formado en los talleres ferroviarios y que había instalado su propio taller de construcción y reparación de piezas metálicas y motores de vapor y de explosión en el barrio de Santa Lucía, instaló en 1912 un taller de reparación de automóviles y camiones en unas nuevas instalaciones en El Pinacho, hasta conseguir la representación de *General Motors* en 1927, dando lugar al germen del actual Grupo Huertas, uno de los más importante en la Región y sin duda el

²⁴ Los anuncios de estas empresas se pueden ver en la publicaciones *Provincia de Murcia, guía para automovilistas y chauffeurs: año de 1923*, redactada por Manuel Sanz Belmás y José Chicheri Roch, Murcia, 1923 y *Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico...*, publicado por el Automóvil Club Murciano en 1926.

más longevo del sector. Asimismo muy conocido fue en la época el *Garaje Inglés*, establecido en Cieza por Bernardo H. Brunton, distribuidor de coches y tractores *Ford*.

Otro sector que no puede olvidarse en relación con el mundo del automóvil es el de los carburantes. Si a finales del siglo XIX convivieron los vehículos movidos por vapor, electricidad y gasolinas, este último tipo de combustible fue el que acabó imponiéndose de forma clara hasta finales del XX, cuando de nuevo los vehículos eléctricos e híbridos vuelven a ganar terreno por su sostenibilidad y menores emisiones contaminantes. Como se ha señalado las primeras gasolinas se suministraban en droguerías, hasta que en la década de 1920 comienzan a surgir los surtidores que comercializaban los distintos tipos de carburantes de las marcas internacionales (fundamentalmente británicas y norteamericanas) que las producían. Pero el panorama nacional cambió radicalmente cuando el gobierno del general Primo de Rivera decidió en 1927 nacionalizar el suministro de los combustibles, creando un monopolio a través de la empresa pública CAMPSA (Compañía arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A.). Desde entonces, todos los surtidores o gasolineras pasaron a cederse en régimen de contrato cuasi vitalicio a un particular, que reunía



Grupo de trabajadores de la Refinería de Escombreras durante unos ejercicios espirituales (1952). Fotografía Martínez Blaya. FOT_NEG,MB-035/1379

los requisitos necesarios, y que pasaba de padres a hijos²⁵. Situación que subsistió hasta la privatización de la empresa en 1992 y la liberalización del mercado de combustibles para automoción, que se produjo un año más tarde.

Y, asimismo, en el ámbito de nuestra Región, la unión de la empresa norteamericana Caltex Oil Products Company Ltd. y la española Cepsa propiciaron a partir de 1947 la construcción de la Refinería de Petróleos de Escombreras S.A. (REPESA), en el valle de Escombreras; que entró en funcionamiento tres años más tarde y que a comienzos de la década de los sesenta cubriría el 75% de la demanda nacional de combustibles. El complejo pasó a pertenecer a comienzos de la década de los setenta a la empresa pública ENPETROL y posteriormente al grupo REPSOL, que continúa su explotación.

Finalmente, el último sector económico relacionado con la circulación que destacaremos es el del seguro de automóviles. Ya para los antiguos carruajes existieron, desde el siglo XVIII, seguros que cubrían la los daños causados a terceros por caballerías y vehículos. En España, aunque existieron desde el principio seguros voluntarios, la normativa del seguro obligatorio no se estableció de forma definitiva hasta la promulgación de la Ley 122/1962 sobre uso y circulación de vehículos de motor, y tres años más tarde se produjo la división entre seguros obligatorios y los voluntarios. Desde 1987 a los daños personales a terceros se añadieron los daños materiales.

El asociacionismo y los deportes del motor

En nuestro país el asociacionismo de los conductores es muy antiguo. En 1903 se creaba el Real Automóvil Club (RACE), en el que la administración delegó competencias propias, como por ejemplo el diseño y la instalación de las primeras señales de tráfico (1906). En nuestra Región también surgieron asociaciones pioneras, como el Automóvil Club de Murcia, creado en 1914 con el objetivo de la protección y defensa del automovilismo²⁶ y el Automóvil Club Murciano, fundado en 1926²⁷. En febrero de 1953 se creó el Real Automóvil Club de Murcia, con carácter de sociedad-deportiva, siendo su primer presidente José Viudes Guirao²⁸. También existieron asociaciones específicas de motoristas, como la Peña Motorista, creada en 1934 y fusionada con la ciclista, que organizaba excursiones moteras por la región. Tras la guerra civil (agosto de 1939) se creó el Ciclo Moto Club de Murcia, con sede en la calle Polo de Medina, y en 1950 el Moto Club Murcia.

25 Dentro del fondo del Registro de Industria, que se conserva en el Archivo, existen numerosos expedientes de gasolineras, algunos de los cuales comienzan en al año 1928 con la puesta en marcha del monopolio estatal, y se prolongan durante décadas dentro de una misma familia.

26 Asentado con el número 1597 en el Registro de Asociaciones del Gobierno Civil el 10 de febrero de 1914, comenzó a funcionar el 1º de marzo. Tenía su sede en la calle Trapería, nº 36 y se disolvió en mayo de 1931. GOB,6580/32.

27 Instalado inicialmente en Frenaría, 20 y luego en Platería, 26. Su reglamento fue presentado el 30 de junio de 1926 y quedó inscrita con el número 2721. Se constituyó legalmente el 5 de julio de ese año. GOB,6580/55.

28 Su primera sede estuvo en la calle Poeta Sánchez Madrigal, 6. Quedó inscrito con el número 339 el 26 de marzo de 1953. En 1966 contaba con 605 socios. GOB,7435 y GOB,6601.



Según Ricardo Montes, la primera carrera de motos celebrada en Murcia tuvo lugar en abril de 1923, a las que siguieron las legendarias competiciones urbanas organizadas por el Moto Club a partir de la década de los cincuenta y que recorrían las principales calles de la capital²⁹, y que se disputaron durante más de dos décadas. A comienzos de la década de los noventa surgió el Circuito de Velocidad de Cartagena, en La Aljorra, que es un referente a nivel regional, nacional e internacional para entrenamientos de equipos y competiciones del motor.

LOS “PAPELES DEL TRÁFICO”

En ejecución de las normas dictadas por el Sistema Archivístico del Ministerio del Interior³⁰, durante los últimos años se han transferido al Archivo distintas series documentales producidas por la Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia y por la Jefatura Local de Cartagena.

La primera y más voluminosa (compuesta por 137.940 expedientes) se recibió en 2012. Se trata de los *expedientes de matriculación de vehículos* en la provincia de Murcia, entre los años 1908 y 1972, con información muy interesante para conocer la historia y evolución del parque regional de vehículos, así como de sus propietarios³¹. La serie puede ser consultada en el archivo buscando por el

²⁹ Ricardo Montes Bernárdez (dir.): *Origen de los juegos y deportes en la Región de Murcia*, Murcia, 2007, vol. II, págs. 197-199.

³⁰ Véase *Normas de tratamiento de series documentales de las jefaturas provinciales y locales de Tráfico* / edición a cargo de, Rosana de Andrés Díaz, Luis Casado de Otaola. Madrid: Ministerio del Interior, Secretaría General Técnica, 2008. (Colección Archivo General; 3. Serie Manuales de normas; 2).

³¹ Esta serie documental fue valorada por la Comisión Superior Calificadora de Documentos y en su dictamen (publicado en el BOE de 29 de noviembre de 2006) se determinaba la conservación permanente para los expedientes anteriores a 1972 y, a partir de esa fecha, la eliminación parcial a los seis años de la baja del vehículo (con conservación de una muestra de 5 expedientes como testigo cada vez que se produzcan cambios en el trámite). Las muestras se deben transferir a los archivos históricos provinciales a los 25 años.

número de matrícula del vehículo. Los expedientes de matriculación contienen abundante e interesante información, como la solicitud y los trámites de matriculación del vehículo, los datos técnicos del mismo, licencia de importación (en ocasiones con fotografía del vehículo), ficha del fabricante, permiso de circulación, datos del primer propietario y de los sucesivos traspasos de propiedad, multas de tráfico impuestas, modificaciones técnicas introducidas a lo largo de la vida del automóvil, actas de revisiones periódicas, notificaciones de embargo, acreditación de baja definitiva, etc.

En 2017 ingresó una selección de los *expedientes de autorización de licencias y permisos de conducción*, de entre los años de 1908 y 1966. Se trata de un conjunto de 2.505 expedientes, en su mayoría dentro de los numerados entre el 101 y el 4.000 (aunque faltan los cien primeros y existen saltos en la secuencia³²), así como algunos expedientes posteriores sin numeración. A pesar de que su volumen es mucho menor que los de matriculación y que el grueso de los expedientes conservados se circunscribe, fundamentalmente, a los expedidos en la década de los veinte del siglo pasado³³ y a una pequeña porción (apenas un centenar) tramitados en torno a 1958, los expedientes vienen descritos por el nombre del titular, incluyendo su vecindad, por lo que su localización es más sencilla. Algunos de los documentos que contienen estos expedientes son: solicitud del interesado, acta de nacimiento, certificados médicos y de aptitud psico-física, certificados de penales y de buena conducta, certificado del examen de conducción superado, fotografías y renovaciones de la licencia, expedición de duplicados, carnés caducados... Por lo que se refiere a la existencia de fotografías, es interesante destacar que en cada expediente suelen existir distintas imágenes del titular a lo largo de su vida como conductor, pues cada vez que se renovaba o se solicitaba un duplicado del permiso debía aportar un nuevo retrato.

Por último, otras series procedentes de Tráfico que se han recibido en el Archivo han sido la de los *expedientes de matriculación de remolques (1947-1972)*, compuesta por los primeros 163 expedientes (que con una matrícula específica del tipo MU-0001-R) y casi un millar de *expedientes de canje de permiso de conducir (1995-2011)* de extranjeros residentes, remitidos por la Jefatura Local de Cartagena.

Javier Castillo Fernández

³² Aparte de expedientes concretos que faltan en esta secuencia general, existen algunas fallas de secuencias completas como, por ejemplo, todos los expedientes entre el 701 y el 800, entre el 901 y el 1.000, entre el 1.197 y el 1.417, casi todos los que comienzan por 1.400, los de la centena 3.600 y todos los expedidos a partir del número 4.000. El dictamen de conservación elevado por el Ministerio del Interior y aprobado por la Comisión Superior Calificadora de Documentos determina la conservación completa de la serie hasta el año 1966, por lo que quizás los expedientes que falten se deban a una eliminación previa de la que se no tiene constancia.

³³ Como se ha comentado, en 1926 se decretó un nuevo modelo de permiso de conducir que implicaba la entrega y canje de los permisos más antiguos, por lo que no es infrecuente encontrar carnés de conducir anteriores a esa fecha en los expedientes.







◀ Camión-cuba del cuerpo de bomberos de Cartagena (hacia 1920). Fotografía Casaú. FOT_NEG,AC-016/642.

Automóvil *Buick Sedan*, matrícula MU-2056, propiedad de Manuel Martínez Ortiz, vecino de Cieza (hacia 1924). FOT_NEG,035/012



Una joven al volante de un coche deportivo en la Plaza de España de Cartagena (hacia 1930). Fotografía Casáu. FOT_NEG,AC-016/647.



El rey Alfonso XIII, el general Primo de Rivera y el capitán general de Valencia en un automóvil, tras visitar la iglesia de la Caridad de Cartagena (10 de noviembre de 1923). Fotografía Casau. FOT_NEG,AC-001/041



Automóvil con milicianas en un acto a favor de las milicias populares en la plaza de Toros de Cartagena (1936). Fotografía Casañ. FOT_NEG,AC-033-1349







Escena simulando, con aire cómico, un atropello en las cercanías de Cieza: Manuel Moxó Cuadrado (en el coche, con sus hijos Manuel y Antonio) y Antonio Marín Oliver (sobre el suelo) fingen un atropello con el coche del primero, un Ford-T Modelo 1910, matrícula MU-35 (Entre 1911 y 1916). FOT_NEG,004/001

Autocar de la línea Lorca a María, de la compañía Gómez, en Vélez Rubio (1937). Gentileza de Ginita Gómez García. AFPL-038-1573



Exposición de vehículos en el muelle de Cartagena (hacia 1930). Fotografía Casáu. FOT_NEG,AC-016-645



Vehículos de alquiler en Cartagena (hacia 1910). Fotografía de Miguel Martínez Segado. FOT_NEG,CM-001-013



Transeúntes, automóviles y tartanas en el Arenal de Murcia (década de 1920). DIAPO-015/015

Posiblemente se trate de un día festivo, por la animación que se registra.

Autobús de la línea Cartagena-Los Barreros, de la empresa Tranvías de Cartagena (década de 1950). Gentileza de José Zaragoza Peña. AFC-024-006

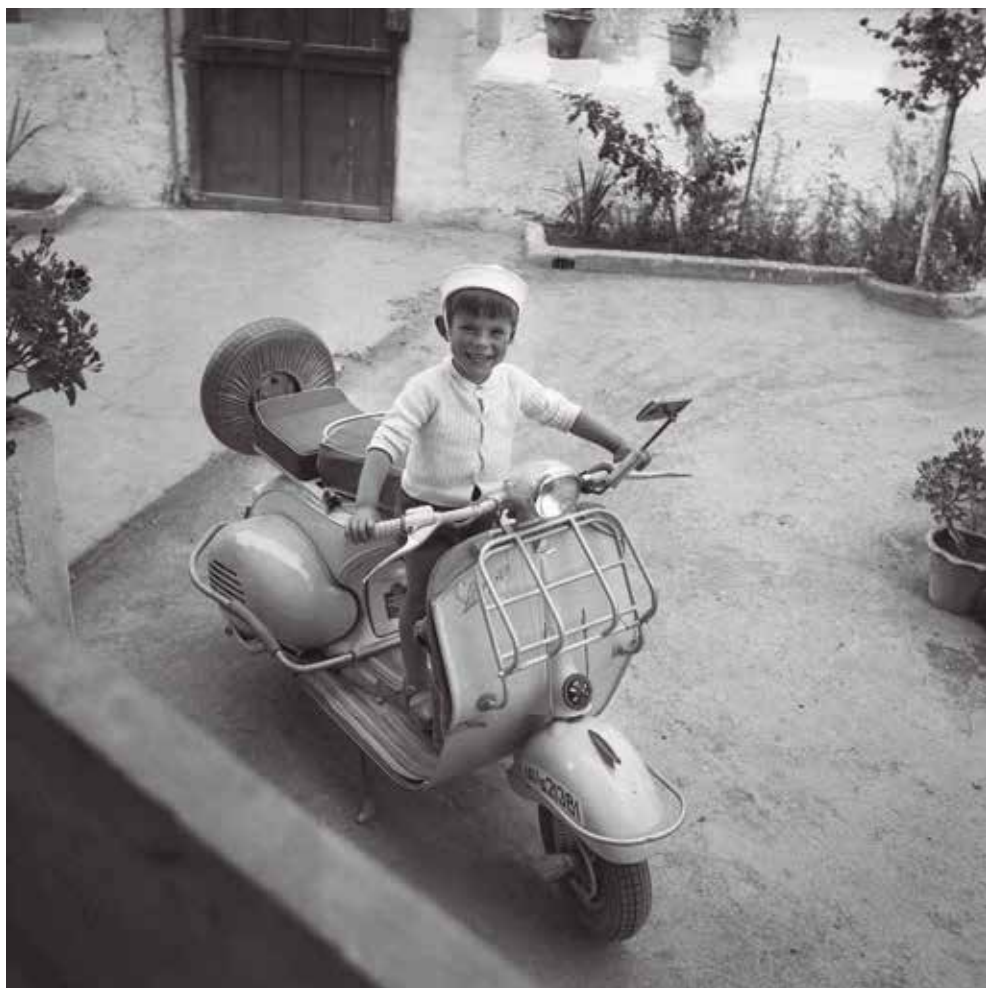
El utilitario Goggomobil, matrícula MU-52271, estacionado junto a una playa desierta (hacia 1963). Fotografía Martínez Blaya. FOT_NEG,MB-049/6469



Retrato junto a un camión, en la plaza de los Héroes de Cavite de Cartagena (hacia 1959). Gentileza de Diego Ortiz. AFC-078-003

Pablo Otón Blaya a los mandos de su Seat 600 (hacia 1963). Gentileza de María Otón Lorente. AFC-024-006

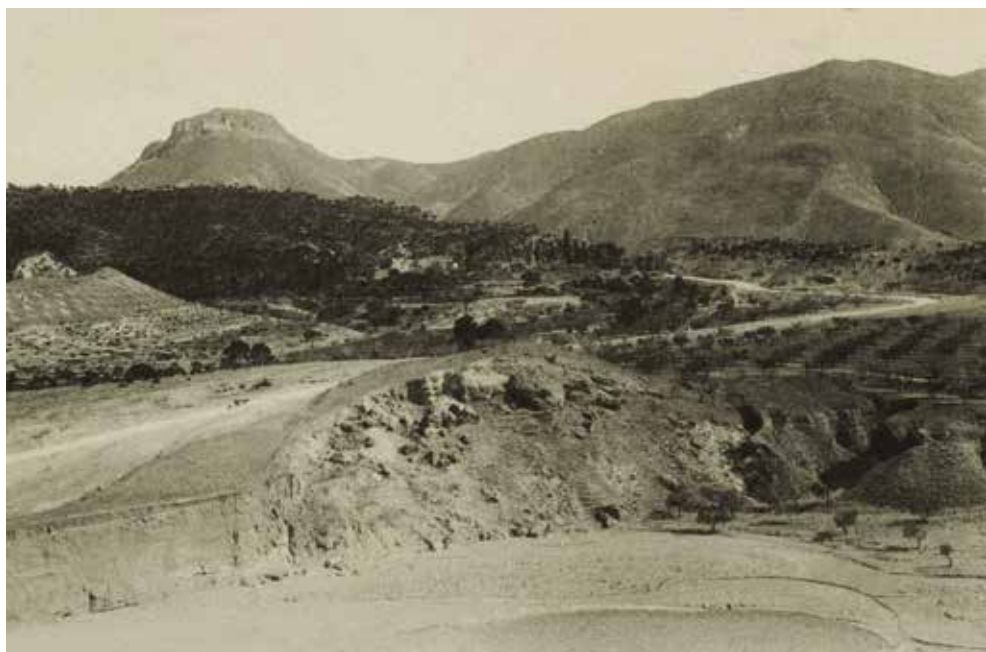




Fernando Blanco Inglés sobre la vespa de su padre en la casa familiar de la calle Príncipe de Asturias de Cartagena (hacia 1960). Fotografía de Amós BlancO . Gentileza de Daniel Roca Blanco. AFC-070-225



Josefina Sánchez Avilés disfrutando con su moto en un viaje por el sureste español (hacia 1957). Gentileza de Cayetano Ros Sánchez. AFC-010-021



Vista del Puerto de la Cadena, con la carretera aún sin asfaltar (hacia 1914). FOT_POS,002/026



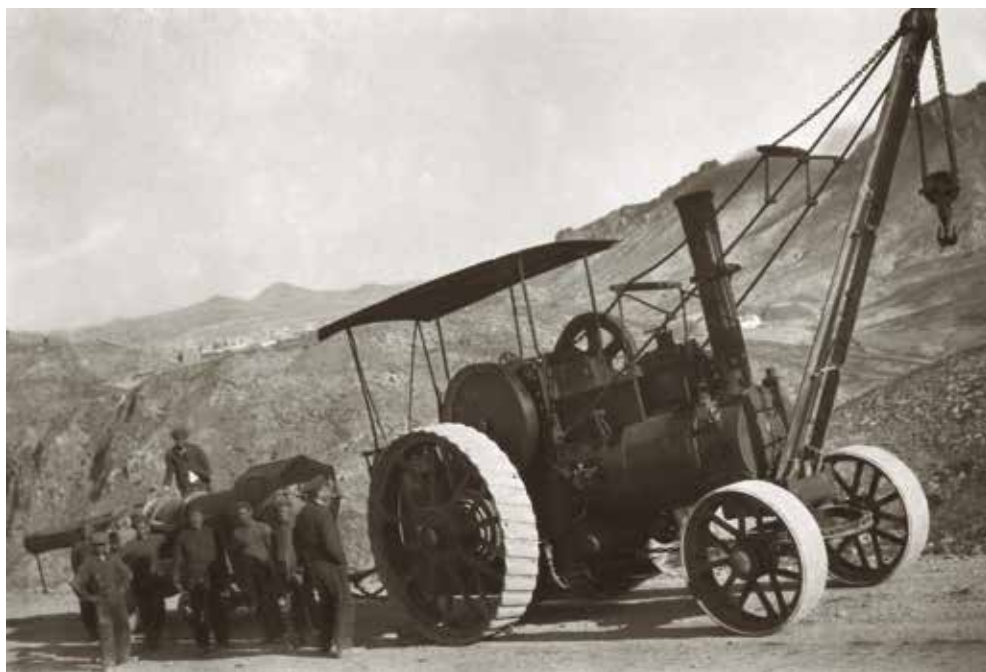
Vehículos circulando por el paseo de Santiago de la Ribera (hacia 1965).
FOT_NEG,056/034



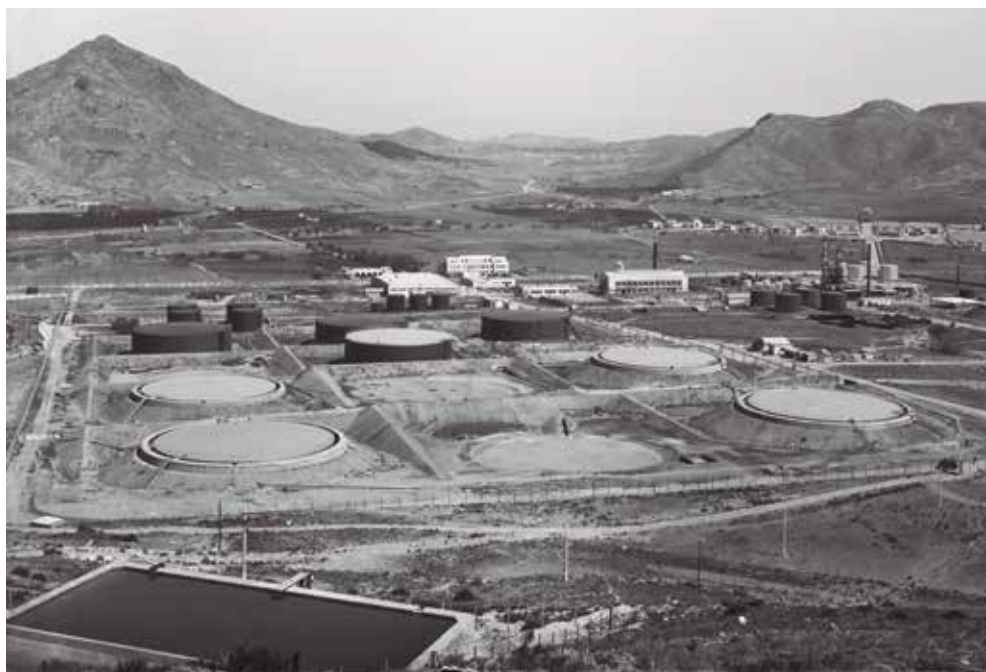
Local del Garaje Hudson, situado en la Subida a la Muralla, Cartagena (hacia 1930). Fotografía Casaú. FOT_NEG,AC-040-1637



Interior de un taller mecánico en Cartagena (década de 1930). Fotografía Casá. FOT_NEG,AC-036-1498



Un tractor-grúa locomóvil arrastrando el tubo de un cañón para su montaje en una batería de costa en el entorno de Cartagena (hacia 1935). Fotografía de Juan Sáez. FOT_NEG-RV-003/116



Vista panorámica de la Refinería de Escombreras durante su construcción (hacia 1950). Fotografía Martínez Blaya. FOT_NEG,MB-001-004



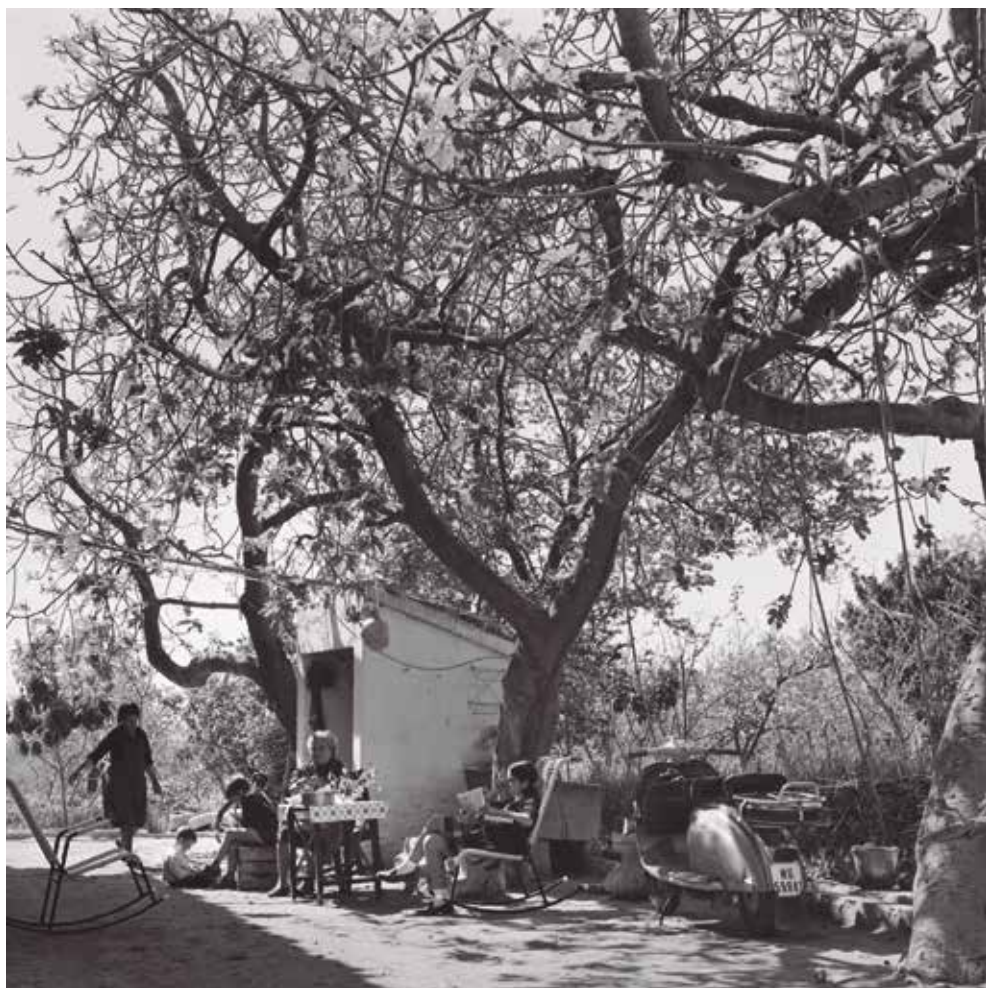
Vehículos cruzando por el Puente Viejo de Murcia (hacia 1958). FOT_ NEG,058/022



Automóviles y motocicletas en la plaza del Ayuntamiento de Cartagena (hacia 1960). Fotografía de Amós Blanco. Gentileza de Daniel Roca Blanco. FOT_NEG,AFC-070/220



“Caravaca, 1968”: panorámica de la Gran Vía, con motocicletas aparcadas y tráfico rodante (1968). Fotografía de Francesc Català-Roca. FOT_DIG-0000871



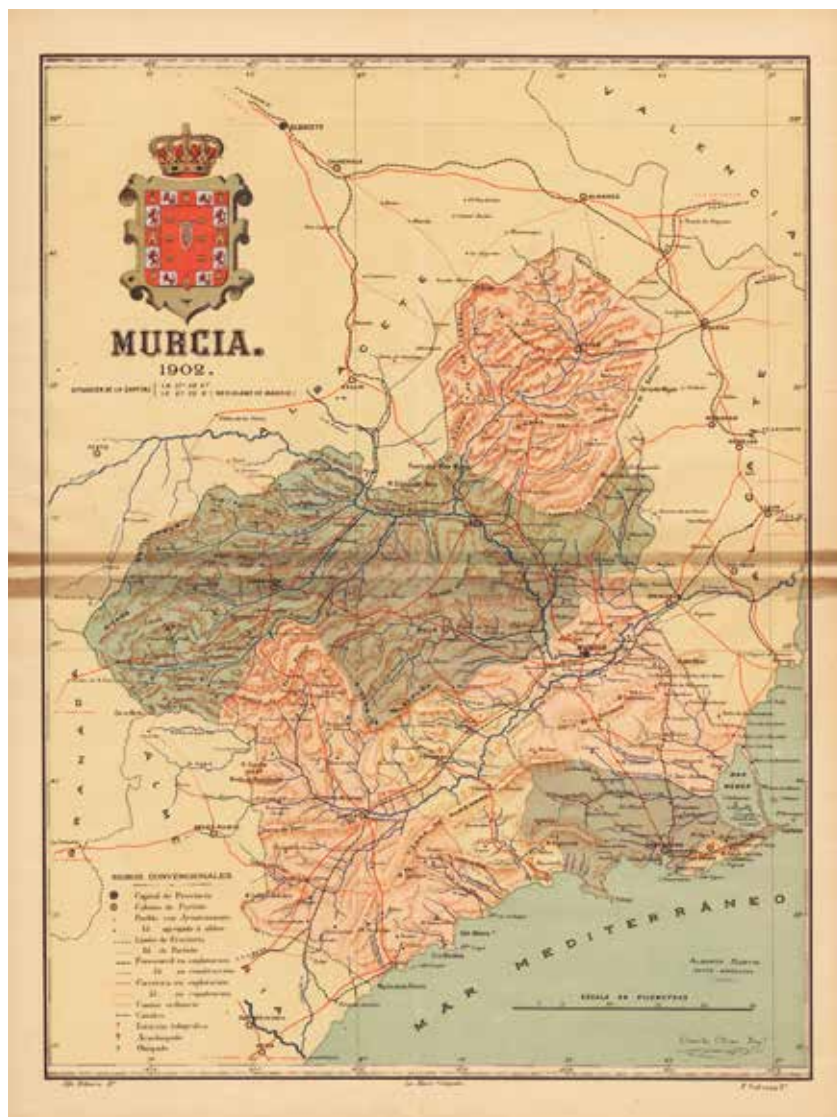
Grupo familiar en la huerta de Murcia. En primer término la motocicleta Lambretta matrícula MU-59841. Fotografía Francesc Català-Roca. FOT_ DIG-0000825



“Grupo de conductores del Parque Móvil de la Diputación Provincial de Murcia” (hacia 1965). Gentileza de José Gil Fuentes. AFM-029-007

Vista general de la Gran Vía de Murcia desde la plaza Martínez Tornel (agosto de 1971). FOAT, S.L. Fotografía Aérea y Terrestre. FOT_NEG,023/104





Mapa de comunicaciones de la provincia de Murcia (1902). PLANERO,5/3



GOBIERNO CIVIL DE MURCIA

Número de la motocicleta.

-4-

Certificado de posesión de una motocicleta con motor de gasolina de 2 1/2 H.P. de fuerza.

El Gobernador civil de la provincia: visto el Reglamento para el servicio de vehículos con tracción mecánica por las carreteras de 17 de Septiembre de 1907;

Hace el infrascrito Inspector de Tráfico siguiente:

Historia la circulación en todas las carreteras de España de una motocicleta con motor de gasolina número 2 3 18095, y sujeta a las prescripciones señaladas en el Reglamento citado.

Murcia 21 de Diciembre de 1917
El Gobernador

El interesado

Francis H. L. Holt

Insustituto

Francisco de los Angeles



[Signature]

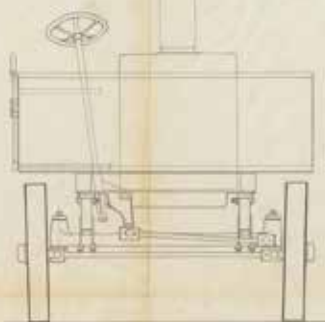
*Coyjudo en
O Junio 1932*

Autorización para circular de la motocicleta MU-4, de Francis H. L. Holt, vecino de Cartagena, expedida por el Gobierno Civil de Murcia (1917).

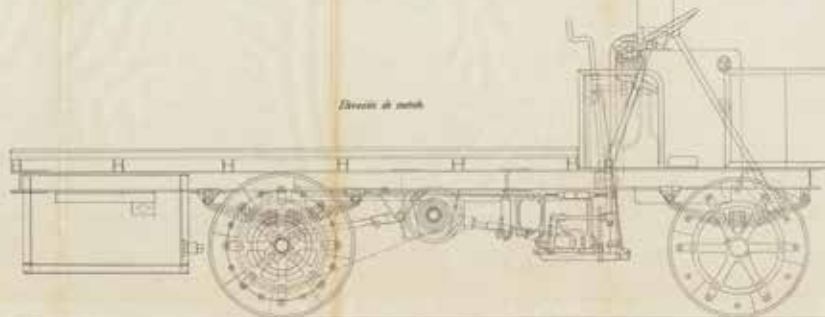
TRAFICO,45638/4

CAMIÓN A VAPOR DE 3 TON¹ SISTEMA "SENTINEL".

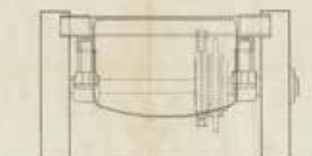
Plano n. 14.



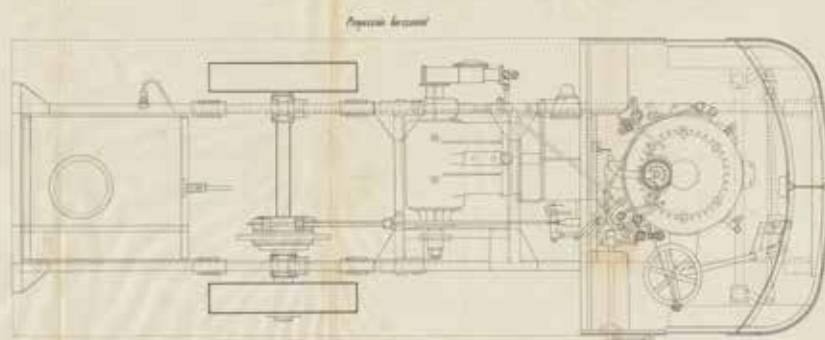
Detalle del boiler



Detalle de ruedas



Detalle de la parte pistón



Detalle del motor

Planos de un camión a vapor de 3 toneladas, sistema Sentinel, de la marca Alley & MacLellan, matrícula MU-11, propiedad de Bernardo H. Brunton, vecino de Cieza (1908) . TRAFICO,45638/11

Permiso 8872



6069

GOBIERNO CIVIL DE MURCIA.

AUTOMOVILES.

Permiso del automovil

CERTIFICADO DE APTITUD PARA CONducIR POR TODAS LAS CARRETERAS DE ESPAÑA AUTOMOVILES QUE ESTEN YA RECONOCIDOS Y AUTORIZADA SU CIRCULACION.

NOTA - El permiso para conducir automoviles puede quedar sin efecto en el caso prevenido en el articulo 20 del Reglamento de 17 de Septiembre de 1.900.

AL GOBERNADOR CIVIL DE LA PROVINCIA visto el Reglamento para la circulacion de coches automoviles por las carreteras de 17 de Septiembre de 1900 :

Visto el informe del Ingeniero D. José Ribot Autoriza á D. J. Pedro Navarro Sanchez, domiciliado en Murcia.

Murcia 31 de Agosto de 1.908

El Gobernador civil

El Interesado
J. Pedro Navarro Sánchez



Carla Barrios

El Ingeniero
[Signature]
Al efecto de este certificado se pondrá marcado con el sello del Gobierno civil, el retrato del conductor.

Permiso para conducir nº 9, expedido por el Gobierno Civil de Murcia a favor de Juan Pedro Manzano Sánchez, vecino de la capital (31 de agosto de 1908). TRAFICO,60672/22



Solicitud de matriculación de una camioneta Ford por parte de por Jesús Aracil Llodrá, vecino de Cartagena, y declaración jurada de su fabricación en la factoría de la marca en Cádiz (1922).

Se le asignó la matrícula MU-861 y se considera el vehículo más longevo matriculado en nuestra región, pues se dio de baja en 1988, tras 68 años en circulación.

Acta de examen de aptitud para conducir vehículos con motor mecánico
de la 2ª categoría

Don Manuel Cánovas Hernández, Ingeniero Industrial, nombrado por el señor Gobernador Civil de esta provincia para el reconocimiento de vehículos con motor mecánico y examen de sus conductores

Certifico Que cumplimentando el encargo que el señor Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia me confía en oficio número 116 de 16 de Junio he realizado el examen de aptitud que interesa D^{ta} María Inés Bernal Guardiola vecina de Jumilla en instancia de 10 de Junio dirigida al señor Gobernador Civil, resultando que dicho señor ha demostrado saber conducir vehículos de la 2ª categoría y reunir las demás condiciones de aptitud exigidas por el apartado b) del artículo 5.º del reglamento vigente para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España

Y para que conste, expido la presente certificación en Murcia a 27 de Julio de 1924 de mil novecientos veinticuatro

Acta de examen de aptitud para conducir a favor de Josefa María Bernal Guardiola, vecina de Jumilla (1924).

TRAFICO,60659/3

Forma parte de la primera licencia de conducir expedida a una mujer en la Región, la nº 572.

Regl. 2617

CLASE

Jefe de la Provincia

de

Vehículo mecánico particular




Número del permiso: 2035

Permiso para conducir, por todas las vías públicas de España, vehículos de motor mecánico de 3ª categoría

El Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia:

Visto el Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España de 16 de junio de 1926.

Constando en el informe del Ingeniero Industrial D. Mamel Canovas Hernández que D. Querubina Rojo Bermúdez examinado con vehículos de 3ª y 4ª categoría sabe conducir esta clase de vehículos y cumple los demás requisitos exigidos por los arts. 5.º y 7.º del citado Reglamento, expido el presente permiso al interesado para conducir vehículos de esta categoría.

Murcia 20 de Diciembre de 1926

EL INGENIERO INSPECTOR DE AUTOMÓVILES

EL INGENIERO JEFE DE OBRAS PÚBLICAS, P.A.

Sello de la Jefatura de Obras Públicas

Carné de conducir de nº 2035 de Querubina Rojo Bermúdez (1926). TRAFI-CO,60671/43

Este tipo de carné corresponde al modelo aprobado en 1926.



Certificado Médico.



Don *Justo Vazquez de Velasco*
Licenciado en Medicina y Cirugía

con ejercicio en *Murcia*

CERTIFICO: Que he reconocido a *Don José Miaja Menant*, doctor en este hospital, con licencia por haberse defecto de haberse en accidente por la recepción *causado en autoaccidente* por *poner un cable por petalón del sillón de la silla* en el presente en *huesos* e *veintiocho de marzo de mil novecientos veintiocho*
Justo Vazquez de Velasco



Justo Vazquez

Certificado médico, con fotografía, para la expedición del permiso de conducción nº 3930 a favor del coronel José Miaja Menant (1928). TRAFICO,60700/9

Patente Nacional de Circulación de

Número de orden	FECHA DE PRESENTACIÓN			NOMBRES Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO CALLE Y NÚMERO	Clase que se presenta	Clasificación del vehículo (auto, camioneta)	Marca de fabricación	Fuerza en H.P.	Número de matrícula	Número del motor	Placas de matrícula	Prest. del vehículo en el momento	Capacidad de carga en toneladas
	Día	Mes	Año											
1	20	enero	1928	Louisa Lison Pulgarin	Alcantarilla	B	Automóvil	Ford	16	2951				
2	5	enero	"	Louisa Botta Frei	Trujillo	C	Camión	Ford	16	1132				com.
3	12	"	"	Bernabé Pulgarin Lafont	Alcantarilla	H	Camión	Ford	16	2051				
4	14	"	"	Louisa Botta Frei	Trujillo	H	id	General	16	1924	77542			
5	14	"	"	El mismo	id	C	Camión	Ford		2527	72763			com.
6	16	"	"	Guay Botta Frei	Trujillo	C	id	General		4699	313352			com.
7	25	"	"	Guay Botta Frei	Trujillo	B	Automóvil	General	16	2285	246233			
8	1	febrero	"	Roberto Pulgarin Botta	Trujillo	A	Camión	General	16	2926				com.
9	27	enero	"	Luis Botta Frei	Trujillo	B	Automóvil	Ford	16	1021				
10	11	febrero	"	Luis Botta Frei	Calle A. Botta	C	Camión	Ford		4877	610012			com.
11	25	"	"	Roberto Pulgarin Botta	Calle A. Botta	D	Automóvil	H.P.A.	2	2128				
12	2	febrero	"	Luis Botta Frei	id	C	Camión	S.P.A.	16	1924	4980			2
13	31	febrero	"	Roberto Pulgarin Botta	Alcantarilla	A	Automóvil	id		286	2164			
14	27	"	"	Roberto Pulgarin Botta	Trujillo	C	Camión	id		4227	4235C			com.
15	12	"	"	Roberto Pulgarin Botta	Alcantarilla	C	Camión	Dodge		4268				com.
16	14	"	"	Roberto Pulgarin Botta	La Haza	A	Automóvil	id	16	4950	420680			
17	1	febrero	1928	Roberto Pulgarin Botta	Trujillo	C	Camión	Dodge	18	2008				2
18	6	febrero	1928	Louisa Botta Frei	Alcantarilla	B	Automóvil	General	16	1925				
19	12	febrero	1928	Louisa Botta Frei	Calle Botta	C	Camión	id		3957	7976			2
20	6	febrero	1928	Roberto Pulgarin Botta	Trujillo	C	id	General		4461	275077			com.
21	14	febrero	1928	Roberto Pulgarin Botta	Trujillo	C	id	id		4024				2

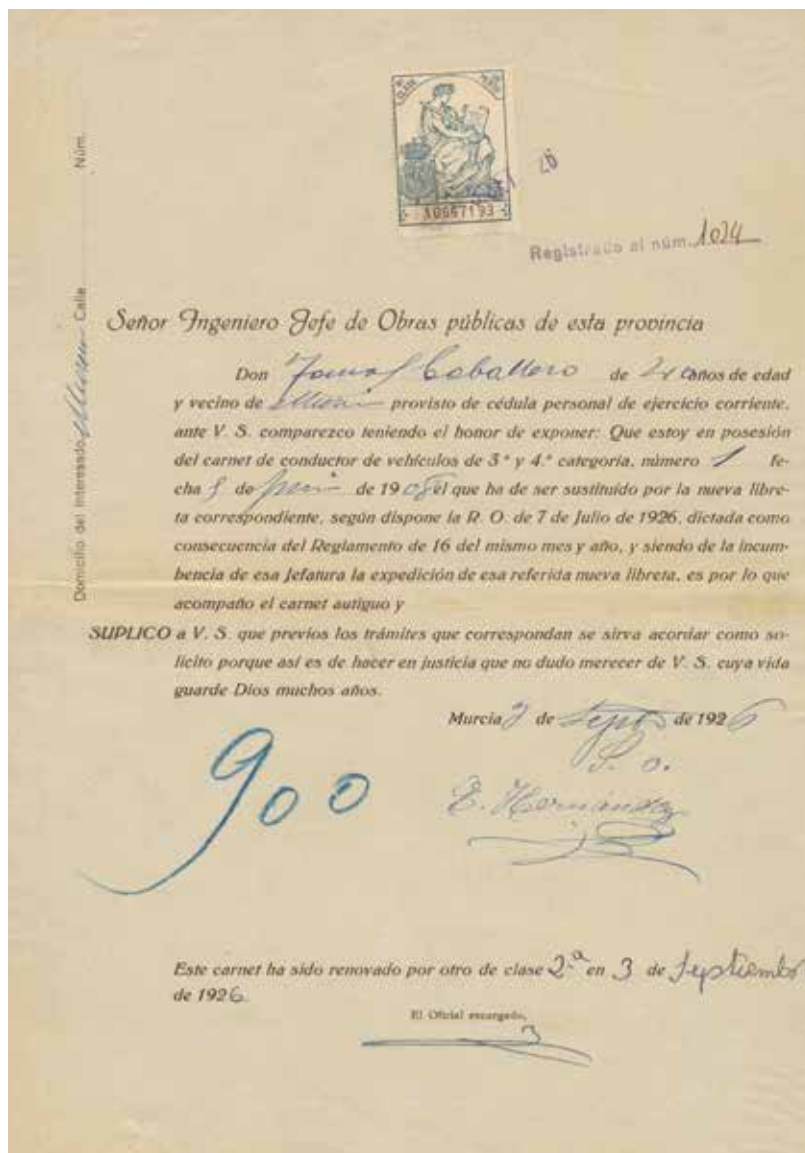
Registros de altas del impuesto de la Patente nacional de circulación de automóviles por localidades: Alcantarilla (1928). HACIENDA, 28292

Automóviles - Registro de ALTAS

Alcantarilla 7

Bosque Verdadero o marino	Servicio a que es destinado	Garaje o Cochera Calle y número	NOMBRAMIENTO O INSCRIPCIÓN Año del Reglamento	LIQUIDACIÓN				ZONA DE RECALIFICACIÓN	OBSERVACIONES
				Importe Anual Pesetas	Cts.	Importe de Plata	Cts.		
	Alquiler			576	..	28 20	604 80	204 90	<i>Alquiler de la finca</i>
	Alquiler			400	..	20	420	270	<i>Alquiler de la finca</i>
	Alquiler	Carretera Copal		350	..	12 50	362 50	181 25	
	Alquiler	Carretera		350	..	22 50	372 50	186 25	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	300	..	15	315	157 50	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	300	..	15	315	157 50	
	Alquiler	San Felipe		576	..	28 20	604 80	302 40	
	Alquiler		25% 10-C	300	..	15	315	157 50	
	Alquiler	San Felipe		576	..	28 20	604 80	302 40	
	Alquiler	Carretera		300	..	12 25	312 25	156 12	
	Alquiler	Carretera		300	..	2 92	302 92	151 46	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	300	..	12 47	312 47	156 23	
	Alquiler	Carretera		300	..	15	315	157 50	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	225	..	11 25	236 25	118 12	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	225	..	14 92	239 92	119 96	
	Alquiler	Carretera		233 36	..	11 57	244 93	122 46	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	120 85	..	6 55	127 40	63 70	
	Alquiler	Carretera		333	..	16 40	349 40	174 70	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	336 23	..	17 81	354 04	177 02	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	210	..	9 50	219 50	109 75	
	Alquiler	Carretera	25% 10-C	22 35	..	2 15	24 50	12 25	

Continúa al folio 52.



Solicitud de canje de licencia de conducción de Tomás Caballero Muñoz (1926). TRAFICO,60661/34

Fue el conductor con la licencia nº 1, expedida en 1908, como chófer del vehículo MU-1 propiedad de D. Gerardo Murphy.

Duplicado del permiso de conducir de primera clase expedido a favor del pediatra Amalio Fernández Delgado (1941). TRAFICO,60687/13

FILIACION DEL TITULAR:

Apellidos Fernandez Delgado
Nombre Amalio
Nacionalidad española
Lugar del nacimiento Murcia
Fecha del nacimiento 10 stbre, 1897
Domicilio Murcia
Profesión Doctor en medicina



Firma del titular



"REVISADO"

Murcia de 20 ENE 1959

EL INGENIERO JEFE DE OBRAS PUBLICAS

Manuel Lopez
Jefe de Obras del 764

DUPLICADO

DUPLICADO

EXAMEN DE CONDUCCION 1.ª CLASE

Examen de automoviles de carga de cualquier Categoría y de viajeros de las Categorías 1.ª-C y 2.ª-A

El Ingeniero Jefe de Industria: Victor 1.º El Certificado n.º que el interesado presentó en virtud de el de

de y 2.º El resultado de los ensayos que, con arreglo a las prescripciones del vigente Código de la Circulación ha realizado el interesado, ante el Ingeniero de esta Delegación D. Manuel Canovas Hernandez

CERTIFICA que D. AMALIO FERNANDEZ DELGADO reúne las debidas condiciones para conducir los automoviles arriba mencionados.—El Ingeniero Jefe,

Es reproducción del original, según datos tomados del respectivo expediente.

El Ingeniero Jefe de Obras Públicas,

José Jandara

DUPLICADO

PERMISO DE CONDUCCION

1.ª CLASE

2998

Automoviles de carga de cualquier Categoría y de viajeros de las Categorías 1.ª-C y 2.ª-A

El Ingeniero Jefe de Obras Públicas,

Visto el vigente Código de la Circulación y el resultado de examen extendido por la Delegación de Industria de Murcia de AMALIO FERNANDEZ DELGADO

cuyo filiación se consignó al dorso, permiso para conducir los automoviles de las Categorías arriba mencionadas.

Murcia 15 de junio de 1957
Ingeniero Jefe, — Manuel López

Murcia 24 de julio de 1957

El Ingeniero Jefe,

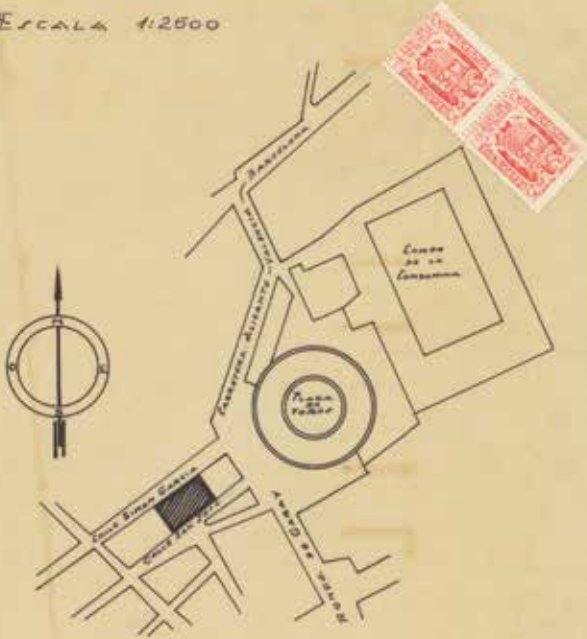
Sello de la Jefatura de Obras Públicas

José Jandara



PLANO DE EMPLAZAMIENTO

ESCALA 1:2500

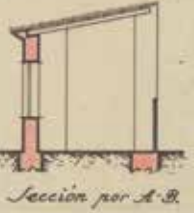
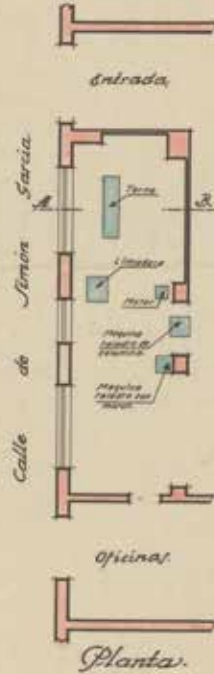


MURCIA JUNIO 1958
EL PERITO INDUSTRIAL

Hoy del Perito



Taller de Montaje de Gasógenos situado
en la calle de Simón García n.º 56,
propiedad de D. Rosendo Espallardo.



Escala 1:100

Murcia Agosto de 1942

Planos de un taller de instalación de gasógenos situado la calle Simón García de Murcia (1942 y 1958). INDUSTRIA,32159/1

FM,7254/12

GRUPO DE AUTOMOVILISMO DE BALEARES

TARJETA DE IDENTIDAD N.º 1.231.



Nombre de 2.º MIGUEL GONZÁLEZ RUIZ

Plazó de 1.945, agregado 1.947

Rango Mayor

Con destino en la

Palma 10 de Octubre de 1947

V.º B.

El Comandante Jefe,

El Capitán Mayor,

[Handwritten signatures and stamps]

Tarjeta de identificación de Miguel González Ruiz expedida por el Grupo de Automovilismo del Ejército de Baleares (1947). FM,7254/12

P. T. M. C. O. M. A.

Agencia de: **BARCELONA** Póliza N.º: **1254-305**

L'ASSICURATRICE ITALIANA

SOCIETÀ ANONIMA DI ASSICURAZIONI E DI RINSCALZAMENTO
SEDE SOCIALE IN MILANO CON BRANCIA A LA SPEZIA
SEDE IN LA SPEZIA SE SEDE SOCIALE IN MILANO

HENRY VAN ISTRIGIAN EN ESPAÑA
CAPITAL SOCIAL: ENTERAMENTE DEPOSITADO: **LIBRA TERCIADA**

MILANO: 1904. Ateneas: 1904. Barcelona: 1904.

Via A. Manzoni, 28. — MILANO Via Layetana, 47. — BARCELONA

PÓLIZA DE SEGURO COMBINADO PARA AUTOMÓVILES

L'ASSICURATRICE ITALIANA, representada e contratada por la Compañía, hace de las declaraciones contenidas en la presente póliza, fechada el día 10 de **AGOSTO**, 1943, y de conformidad con las Condiciones de la presente Póliza, garantiza a **EL SEÑOR DIPUTACION PROVINCIAL DE MURCIA** el cumplimiento y conservación del Asegurado, devolviéndole a su **SEÑORÍA** el importe de la Póliza, en el caso de siniestro, como sigue:

Marca	Den.	Tip. de vehículo	Matr. N.º	Matr. de circulación	Plazo de vigencia	Edad de propietario	Edad de conductor	Valor de resaca, salvo robo, incendio o hurto
PLYMOUTH	1943	COCHETE	11-05-9540	1104	1	1943	VALER TERCIADA	1.650.-
							SEÑOR DIPUTACION PROVINCIAL DE MURCIA	150.-

Después garantizamos:

- La responsabilidad civil por accidentes causados a terceros, según a las personas transportadas gratuitamente, hasta la cantidad máxima por cada siniestro, de **1.000.000.-** (MIL MILLONES DE PÉSEOS) en el caso de robo, incendio o hurto, aplicándose indistintamente para daños a personas o a cosas por todos los conceptos cubiertos en cualquier (Condiciones especiales AA).
- Los daños ocurridos al propio coche (Condiciones especiales B).
- El importe del mismo (Condiciones especiales C).
- El robo del mismo (Condiciones especiales D).

CONDICIONES PARTICULARES

(Véase hoja aneja)

MANUEL GARCIA MARTINEZ
SEGUROS
CALLE DE LA BUNCA, 4
M. U. P. C.

El contrato principia el día 10 de **AGOSTO** de 1943 a mediodía y termina el día 10 de **AGOSTO** de 1944, a mediodía. A menos que se renuncie dentro del término legal, el contrato queda prorrogado automáticamente de año en año (Art.º 29).

En esta toda adición o derogación hecha en las Condiciones especiales generales o particulares, que no sea debidamente ratificada por la Dirección de la Compañía emisora de la Póliza.

Hecho por duplicado en **BARCELONA** a 11 de **DICIEMBRE** de 1943.

El Asegurado,
EL PRESIDENTE,

L'Assicuratrice Italiana,
Sede en España

Prima auto 8443 Pesetas	1.650.-
Accidentes	35.-
Derechos de registro	84.-
Prima anual	1.615.-
Derechos de póliza	15.-
Importe de la PÓLIZA P.0001 Pesetas	1.634.-
SEÑOR DIPUTACION PROVINCIAL DE MURCIA	150.-

Mat. 1943-0001-0001 - 111.111.111.111

Póliza de seguro combinado para automóviles a favor del turismo Plymouth, matrícula MU-9540, adquirido por el parque móvil de la Diputación Provincial de Murcia (1943). DIP.5232/9

Este vehículo estaba reservado al servicio del Presidente de la corporación.



Duplicado del permiso de circulación del vehículo marca Dodge, con matrícula MU-8492, propiedad de la Diputación Provincial de Murcia (1953) TRAFICO,45859/2

Este vehículo, adquirido en 1935, fue requisado para uso de la Guardia de Asalto, por orden del Gobierno Civil, al comienzo de la Guerra Civil.



Certificado expedido por la empresa Automóvil Salón (Madrid) del pago de los derechos de aduana por la importación de una motocicleta Indian (1919). TRAFICO,45640/50

Fue adquirida por José García Vera y matriculada con el número MU-290.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION
JEFATURA DE TRAFICO
MURCIA

DECATINATO
REPARTO DE ASUNTOS CIVILES

Despacho al Juzgado N.º 2
M.º 19-1-65

JUSTICIA, 11663

EXPEDIENTE NUMERO 11585/64
Artículo Integrido, 133 Ptas. 50
Hecho denunciado Circular dos personas en una bicicleta.
Carretera MU-300 Km. 3, Km.
Fecha 20-6-64 Hora
Vehículo Categoría Matrícula Bicicleta
Den. JOSE MANUEL LOPEZ
Calle Clivo, n.º 3
Población TORREMOJEDA Murcia

SEÑOR JEFATURA DE TRAFICO
Ilmo. Sr. Juez de Instrucción Decimo.

7-6-67
MURCIA.
8/111167
mas

4-9-1964

Panizo a V. S. que, con fecha ... fue notificado al desahucio sobre datos en el margen superior se expresan, la siguiente resolución dictada por el Excmo. Sr. Gobernador Civil.

«Varias las diligencias practicadas en el expediente del margen superior, instruidas por expresa autorización del Código de la Circulación, y en virtud de las facultades que me confiere el art. 1.º de la Ley de 8 de julio de 1958, y el art. 4.º del Decreto de 21 de julio de 1960, acuerdo dar por concluido el mismo, y al apremio remitido el hecho denunciado, imponer la sanción expresada en el margen, debiendo hacerse efectiva en el plazo de QUINCE DIAS HABILES contados desde el siguiente, al de la notificación de esta resolución, transcurrido los cuales sin haberse efectuado, iniciará el procedimiento de apremio del CINCO POR CIENTO de la cuantía de la multa, y así como lo dispuesto en el art. 285 del Código antes citado.

Contra esta resolución podrá interponerse recurso de alzada ante la Jefatura Central de Tráfico del Ministerio de la Gobernación dentro del plazo indicado y previa depósito del importe de la multa en la Caja General de Depósitos de esta provincia, acompañando el correspondiente resguardo al formular el recurso, de acuerdo con el establecido en el apartado 1.º del art. 8.º del Decreto de 21 de julio de 1960, en relación con los artículos 282 y 283 del Código de la Circulación.

Notifíquese esta resolución al mencionado y, si no fuera el propietario del vehículo, al titular del mismo, conforme a lo dispuesto en el art. 285 del Código referido.»

EL GOBERNADOR CIVIL. FD.
Llegible.

Como quiera que contra la misma no se ha interpuesto recurso legal alguno dentro del plazo establecido en las disposiciones vigentes, y que transcurrido el fijado por el Excmo. Sr. Gobernador Civil para hacer efectiva voluntariamente la multa impuesta, sin que se haya realizado, por lo que el sancionado ha quedado incurso en el apremio del CINCO POR CIENTO de la cuantía de la misma, de conformidad con lo establecido en el art. 285 del vigente Código de la Circulación, resgo a V. S. dispago la conveniente, a fin de que se haga efectiva la multa y apremio por la vía judicial, con los costas a que haya lugar, remitiendo en su día a esta Jefatura Provincial el correspondiente papel de pago al Estado para entulo al expediente de su razón.

Dios guarde a V. S. muchos años.
Murcia, 29-4-65
EL JEFE PROVINCIAL DE TRAFICO.

BOE 11-01-1965 (188-189) p. 24 - grupo 7.4

BOE 04-07-1967 (167)

Notificación de apremio por una multa de tráfico impagada por circular dos personas en una bicicleta en la carretera MU-300, Km 3 (1964-1965) JUSTICIA,11663

 Anotado en el Registro con el n.º 5.539.º

Leandro Parraga

FECHA	MATRICULA	SIGNA DEL JEFE DEL PARQUE QUE LO AUTORIZA
1-6-67	854 7553	<i>(Signature)</i>

Habiendo demostrado aptitud para conducir vehículos de este Parque el **Sanidad** **Motorista**

D. LEANDRO PARRAGA SANCHEZ

que posee permiso de conducir de clase "B" n.º 22.373.794, vigente hasta el 4-febrero-1975 se le autoriza para conducir los reseñados a continuación.

Madrid, 5 de junio de 19 67

EL INGENIERO TECNICO

(Signature)

NOTA: Este carnet debe llevar consigo el carnet en el momento preciso en que sea exigido, y renovarse al mismo tiempo que el carnet de conducir.

FECHA	MATRICULA	SIGNA DEL JEFE DEL PARQUE QUE LO AUTORIZA

PARQUE MÓVIL DE MINISTERIOS CIVILES



AUTORIZACIÓN PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DEL MISMO

Cuando se incluyan nuevos vehículos, se tendrán, los anteriores.

Autorización del motorista Leandro Parraga, adscrito a la Jefatura Provincial de Sanidad de Murcia, para conducir vehículos del Parque Móvil de los Ministerios Civiles (1967). SANIDAD,8753/1

FILIACION DEL TITULAR:

Apellidos *José María Vidal*
 Nombre *Fernando*
 Nacionalidad *española*
 Lugar del nacimiento *Murcia*
 Fecha del nacimiento *15 Junio 1904*
 Domicilio actual *Murcia*
 Profesión

REVISADO
 Murcia de **19 NOV 1964**
 EL SUBSECREARIO JEFE DE OBRAS PUBLICAS

DUPLICADO

EL AYUNTAMIENTO DE OBRAS PUBLICAS
 MURCIA



Firma del Titular
Fernando Vidal

FILIACION DEL TITULAR

Primer apellido **GARCIA**
 Segundo apellido **NIETO VIDAL**
 Nombre **Fernando**
 Nació el día **15 junio 1904**
 en **Murcia**
 Documento Nacional de Identidad n.º **22192746**
 expedido en
 Domiciliado en **Murcia**

P.
 JEFATURA PROVINCIAL DE TRAFICO
PERMISO PARA CONDUCIR AUTOMOVILES
PRIMERA CLASE
 DUPLICADO POR REVISION
 DEL NUM. **1776**
 Expedido el día **15 novbre 1926**
 en **Murcia**

El jefe Provincial de Trafico
 Vista el certificado de aptitud psicofisica presentado por el interesado y lo dispuesto en el artículo 266 del Código de la Circulación, reformado por Decreto de 12 de noviembre de 1957.
 REVISO el permiso arriba reseñado, sustituido por este documento, que faculta al titular, cuya filiación y fotografía constan al dorso, para conducir toda clase de automóviles de carga y de viajeros, cuyo número de asientos no exceda de nueve, pudiendo arrastrar un remolque que no exceda de 250 kgs. DURANTE EL PLAZO DE TRES AÑOS.
Murcia a **7 de novbre** de **1964**
 EL JEFE DE TRAFICO, P.S.
Fernando Vidal

CONDUCTORES

CADUCA EL DIA **7 novbre 1964**
 Mod. P.2-7-61.



Permiso de conducir de primera clase de Fernando García-Nieto Vidal, propietario del Hotel Victoria (1935). TRAFICO,60667/38

Duplicado del permiso de conducir de primera clase de Fernando García-Nieto Vidal, propietario del Hotel Victoria (1964). TRAFICO,60667/38



Placas para el arbitrio sobre rodaje y arrastre de la Diputación Provincial de Murcia (1962). DIP,2245/4

Este impuesto gravaba la circulación de carros, velocípedos y bicicletas.

Anuncio del vehículo SIMCA-1000, aparecido en el diario Línea (Murcia, 24-12-1966)

¡NUEVO PRECIO!: 95.000 ptas.



SIMCA-1000 ES MEJOR



Con los mejores deseos de felicidad a sus clientes y colaboradores

BARREIROS

DELEGACION SURESTE

Carretera de Madrid, 2

Teléfonos 210905 - 214675 - 217744

MURCIA



Imágenes del vehículo Hispano-Suiza, serie XVIII, de 1907, matriculado en Murcia el 13 de abril de 1908. Gentileza de la Fundación RACE

Presente en la exposición *100 años sobre ruedas*





ARCHIVO GENERAL REGIÓN DE MURCIA

PATROCINA



COLABORAN

