Madrid Automóvil

REVISTA MENSUAL

REDACCION Y ADMINISTRACIÓN
HORTALEZA, 36 - 1º.

50 CTS.

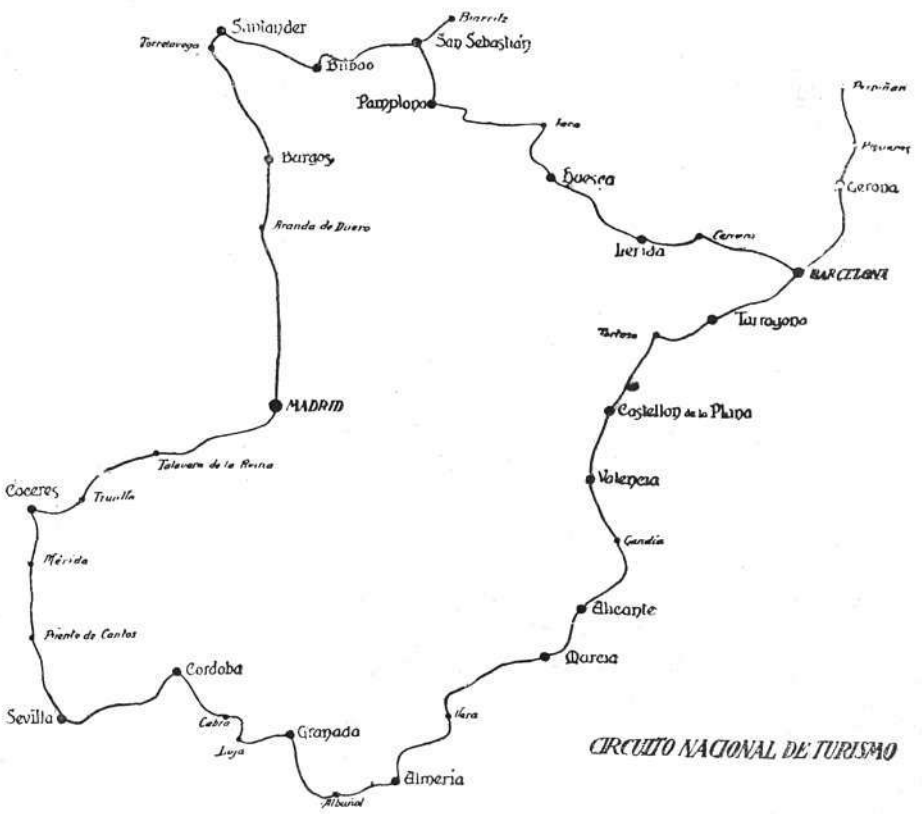
Director: M. MOZAS DEL CAMPO

EL CIRCUITO NACIONAL DE TURISMO

Varios periódicos vienen ocupándose extensamente de la idea de establecer un circuito de carreteras de turismo español y trazan un croquis que reproducimos, de lo que a su juicio deberá ser el circuito y poblaciones que debe pasar. La idea, en principio, es buena; pero sin duda por la premura de lanzarla no está lo suficientemente madurado, y, a mi juicio, pobre y modesto, es irrealizable, por lo menos en la forma en que lo plantean sus iniciadores, pues adolece de dos principales defectos: primero, que no abarca todo, ni siquiera lo principal de lo que debe recorrer el turista extranjero que venga a España, y segundo, que la parte económica del proyecto está en el aire. ¿Quién va a construir y conservar ese circuito, y con qué dinero? La solución de que lo pague el Estado con cargo al presupuesto de carreteras es a todas luces irrealizable y quizá antilegal.

Vamos, pues, a estudiar este asunto, dividiéndolo para ello en tres partes, correspondientes a los problemas que hemos enunciado. La primera contendrá el estudio de la conveniencia de que ese circuito exista; la segunda, los medios económicos para realizarlo y forma de allegarlos, y la tercera y última, se ocupará del trazado del circuito, carreteras y poblaciones que debe comprender, etc.

En el número próximo nos ocuparemos del primer punto, limitándonos hoy, por falta de tiempo y de espacio, a estas ligeras consideraciones y publicar el croquis propuesto, al que regiones tan importantes como León, Galicia y Asturias, olvidades por los autores de la idea, han puesto ya reparos, pidiendo justamente su inclusión, pues todas las regiones tienen derecho a entrar en él, máxime cuando quieren pagarse con los recursos del presupuesto, disminuyendo lo correspondiente a unas provincias para aumentarlo a otras.



CIRCUITO NACIONAL DE TURISMO

No cabe duda que las carreteras españolas están en general en mal estado, y que la causa es que el presupuesto es pequeño para atender a la inmensa red de carreteras.

Pero... ¿es conveniente tener sólo una carretera buena en cada provincia, o vale más tenerlas todas medianamente conservadas Los que no tengan que pasar por esa carretera preferida y *mimada*, pondrán con razón el grito en el cielo si se abandonan los demás caminos para cuidar el único que a ellos no les interesa; y cuenten los autores de la idea que éstos serán los más. Y nada más por hoy.

X. DE X.

Señas de la portada:

Automóviles DODGE Auto-Tracción, S.A.
Martínez Campos, 49, = MADRID

© Biblioteca Nacional de España

MANERA CORRECTA DE ARREGLAR LOS ENGRANAJES PARA ELIMINAR EL RUIDO

El ruido emitido por los engranajes es generalmente común en automóviles de más de un año de uso. A menudo se debe este ruido a la negligencia del conductor y no con poca frecuencia, a defectuosa instalación en la fábrica. La mayor parte de los defectos en los engranajes, según la experiencia de los talleres de composturas, ocurren en los de distribución y en los del eje trasero. Estos defectos se manifiestan ordinariamente por «ruidos». Por supuesto, de vez en cuando se quiebra un engranaje, y el automóvil queda inhabilitado para continuar funcionando y es necesario remolcarlo hasta el taller de compostura.

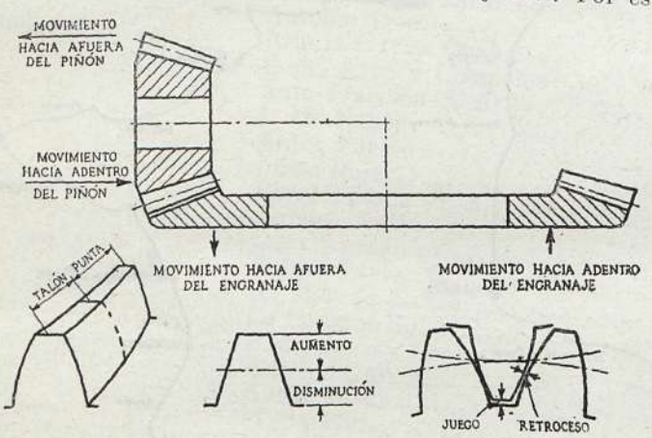


Fig. 1.ª

Los ruidos de los engranajes de distribución no siempre se deben al desgaste de los mismos engranajes, sino que con frecuencia resultan del desgaste del cojinete delantero del cigüeñal o del cojinete delantero del generador o dinamo. En uno o en otro caso, el desgaste del cojinete produce un excesivo juego entre los engranajes, y de aquí resulta el ruidoso funcionamiento, que suele convertirse en constante golpe a ciertas velocidades. Por ejemplo, hemos visto el caso de un cojinete delantero de generador, bastante gastado, que al funcionar el automóvil a razón de 45 km. por hora, hacía que los engranajes produjeran un ruido mortificante, que cesaba tan pronto como se subía o bajaba la velocidad indicada.

La rectificación del juego de los engranajes de distribución debe, por lo tanto, comprender la inspección de los cojinetes. El juego de retroceso de los engranajes de distribución no debe pasar de 0.006 de pulgada. El juego más adecuado es alrededor de 0.003. Los fabricantes de automóviles o de motores especifican generalmente el juego exacto para estos y otros engranajes, y es necesario, en beneficio del correcto funcionamiento, seguir al pie de la letra las indicaciones a tal efecto. Por supuesto, será imposible disponer los engranajes al juego exacto si están sueltos o gastados los cojinetes. Por esta razón, al instalar engranajes nuevos, es necesario rectificar la instalación de los cojinetes del cigüeñal y la del cojinete delantero del generador. Otra causa del ruido de los engranajes es el movimiento de punta, en sentido longitudinal, del árbol del generador, cuando el cojinete delantero de este árbol es de tipo macizo de bronce.

Cuando se usan engranajes helicoidales para la distribución, el movimiento de punta del árbol produce un ruido semejante al emitido por engranajes gastados o con demasiado juego.

La mayor parte de los fabricantes de automóviles y de motores suministran lo que se llama engranajes de tamaño extra, los cuales son unas pocas milésimas de pulgada más grandes que los normales, a fin de poder ajustarlo perfectamente al juego necesario al momento de instalarlos. Algunos fabricantes suministran engranajes de 0.002 a 0.004 de pulgada más grande Uno, dos o tres engranajes pueden ser de tamaño extra, y los otros del grupo, cuando los hay, son de tamaño normal. Esto permite suficiente variación para efectuar cualquier ajuste de engranajes. Si las listas de repuestos que suministran generalmente los fabricantes, no indican estos tamaños extras, siempre es bueno escribir a la fábrica, pues por regla casi invariable está ella preparada para suministrarlos a los interesados.

Los engranajes de tamaño extra son muy útiles al tratarse de instalar cojinetes nuevos. En tal caso, el juego de los engranajes suele modificarse hasta dos milésimas de pulgada. Al ajustar cojinetes siguiendo los últimos métodos, se obtiene una instalación muy exacta, pero al atenerse a procedimientos manuales, es decir, al escariarlos y repasarlos, la instalación entraña casi siempre una alteración de juego en los engranajes.

Los engranajes de varias composiciones metálicas requieren ordinariamente más juego que los de hierro fundido, y las recomendaciones de los fabricantes, en relación con el juego, deben ser seguidas al pie de la letra. El juego de retroceso puede medirse mediante un calibrador de laminita.

El ajuste de los engranajes cónicos es bastante importante.

Para obtener correcto contacto entre los dientes hay que tener presente dos cosas muy importantes: el contacto a lo largo del diente, y el contacto de arriba hacia abajo del diente. El contacto a lo largo del diente se llama contacto longitudinal, y el contacto de arriba hacia abajo, contacto de perfil. Ambos contactos deben considerarse separadamente para obtener los mejores resultados de su combinación.

La fig. 1 muestra las definiciones gráficas de los términos usados en la descripción del método para montar un par de engranajes cónicos. Los engranajes están tallados con cierto predeterminado juego de retroceso adecuado al paso del diente. Este juego de retroceso debe ser exacto, de lo contrario el diente no tendrá correcto contacto. La falta de correcto juego de retroceso puede deberse o a defecto en el corte de los dientes del engranaje o a desalineamiento de los cojinetes soportantes. El juego de retroceso ordinario es de 0.004 de pulgada en

© Biblioteca Nacional de España

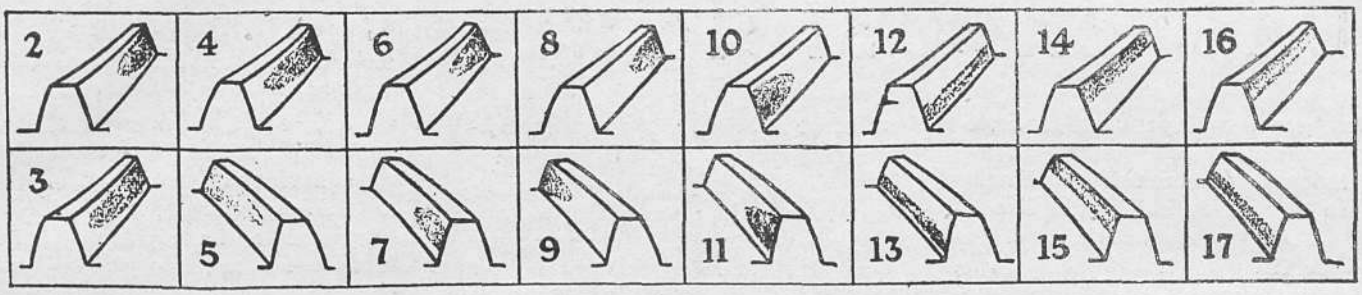


Fig. 2.ª

engranajes con paso de 8, a c.012 en los engranajes con paso de 3.

Los engranajes cónicos, al hallarse montados en una máquina rectificadora de tipo rígido, deben mostrar un contacto más pronunciado hacia la parte más delgada o pequeña del diente. La intensidad de este contacto se determina experimentalmente en esta máquina. Cualquier grado de soltura que haya en el montaje hace que el contacto se intensifique hacia el extremo grande o grueso del diente. Nunca debe permitirse que el contacto se intensifique en el extremo más grande mientras el engranaje está bajo carga. Cualquier carga adicional hará que el contacto se concentre en el canto o borde superior del extremo grande del diente, y de esto resultará la rotura del diente.

Las figs. 2 a 17 muestran los contactos típicos de los dientes de engranajes observados en la máquina rectificadora y reproducidos en la práctica en el eje trasero del automóvil.

Los engranajes cónicos se tallan de manera que corran al ras del extremo grande los dientes. Para estar seguro de esto, conviene, al instalarlos, someterlos a la prueba siguiente: Sobre la superficie de contacto de los dientes aplíquese una mezcla de plomo rojo pulverizado y aceite liviano de máquina. Háganse girar los engranajes, y obsérvese ahora el contacto que tienen los dientes entre sí, y que queda perfectamente señalado en sus superficies.

No hay diferencia de método para ajustar engranajes cónicos rectos y engranajes helicoidales.

Después de montar los engranajes al ras, con suficiente juego de retroceso, deben correrse en ambos sentidos durante un par de minutos. Si se trata del eje trasero, ha de levantarse la parte posterior del automóvil para que las ruedas de atrás queden suspendidas sobre el piso. Se arranca el motor y se aplican los frenos para que los engranajes del eje trasero funcionen bajo carga. Deben correrse en ambos sentidos, bajo freno.

Todas las ilustraciones muestran el contacto sobre el diente del engranaje. Con un engranaje helicoidal derecho hermanado a un piñón helicoidal izquierdo, el lado propulsor queda al lado convenxo del diente, y al lado cóncavo del diente se usa para la marcha atrás.

La fig. 2 muestra el contacto impreso en un diente de engranaje conectado en una máquina de ensayo, de tipo fijo.

La fig. 3 muestra el contacto marcado en un diente de engranaje conectado en montaje movible. Los contactos tanto el longitudinal como el de perfil, deberían aparecer como se muestran en las figs. 4 y 5. El contacto, sin embargo, está sujeto a variar, y presentarse como en las figuras 6 a 17. El contacto longitudinal es el primero que se toma en consideración.

Las figs. 6 y 7 muestran lo que se llama un contacto cruzado, lo que proviene de un desalineamiento en el montaje o de algún defecto en los mismos dientes. El montaje, en tal caso, debe rectificarse, y si está correcto, el defecto está entonces en el engranaje. Si el lado propulsor tiene contacto concentrado en la punta, y al lado contrario o de marcha atrás, tiene contacto concentrado en el talón del diente, los engranajes están en buen estado, siempre que el contacto sea equivalente a cinco octavos del largo del diente. Si el contacto se concentra en el talón del lado propulsor, no conviene entonces usar el engranaje.

Las figs. 8 y 9 muestran contacto concentrado en la punta a ambos lados del diente. En tal caso, el engraneje debe moverse un poquito del piñón. Este movimiento del engranaje introducirá un poco de juego de retroceso, que sólo puede rectificarse alterando levemente el corte del engranaje.

Las figs. 10 y 11 muestran un contacto de talón en ambos lados del diente. En este caso, el engranaje debe juntarse más al piñón, para aumentar así el contacto longitudinal. Habrá también necesidad de modificar levemente el ajuste del piñón.

Figuras 12 y 13 muestran un contacto inferior, es decir, en la parte de abajo del diente. En este caso, el piñón debe apartarse un poquito del engranaje. En relaciones de engranajes de 1 a 1 a 4 a 1, el engranaje debe apartarse al piñón para conservar el debido juego de retroceso. Este movimiento del engranaje alterará el contacto longitudinal, y por esta razón habrá necesidad de efectuar varios ajustes de los contactos longitudinal y de perfil para obtener el correcto juego del diente.

Figuras 14 y 15 muestran un contacto en la parte superior del diente. En este caso el piñón debe acercarse más al engranaje. En relaciones de engranajes de 1 a 1 a 4 a 1, el engranaje debe apartarse un poco del piñón para conservar el correcto juego de retroceso. Este movimiento del engranaje altera el contacto longitudinal, y se requieren varios ajustes de los contactos longitudinal y de perfil para obtener el correcto juego del diente.

Las figs. 16 y 17 muestran un contacto flojo. Para rectificarlo se procede de manera análoga a la correspondiente a la fig. 4. Los más práctico es usar un juego de engranajes nuevos.

El juego de retroceso varía según el paso de los dientes. La siguiente tabla se recomienda para engranajes cónicos:

Paso	Juego de retroceso
10	.003 a .005 de pulgada
8	.005 a .008 «
6	.006 a .009 «
5	.007 a .010 «
4	.008 a .012 «

El juego de retroceso debe medirse mientras la línea de paso de los engranajes están juntas, es decir, cuando los dientes están en su punto de máximo contacto.

(Del «A. A.»)

© Biblioteca Nacional de España

LAS EXPOSICIONES EN 1924

Dos grandes Exposiciones tuvieron lugar durante el pasado año: el III Salón del Automóvil en Barcelona, en el mes de abril, y la Exposición Oficial del Automóvil en el Palacio de Hielo de Madrid, en mayo, ambas igualmente interesantes, siquiera los hermosos salones del Palacio de Arte Moderno de Monjuich permitieran, por su amplitud, un mayor número de «stands» y más holgada distribución de los modelos expuestos, y, sobre todo, permitió admirar algunos vehículos industriales, que, por sus dimensiones, no pudieron exponerse en el Palacio de Hielo. Casi los mismos coches y marcas integraron una y otro, y tanto esto como el tratarse aquí de un resumen, y no de una detallada descripción que fuera tanto más extemporánea cuanto más minuciosa, dado el tiempo transcurrido ya, voy a limitarme a una ligera crítica de los mismos, sin entrar en su organización que tanto en uno como en otro mereció sinceros plácemes y unánimes elogios por cuantos las visitaron.

Y al llegar aquí surge la pregunta muchas veces escuchada durante los días que permanecieron abiertas: ¿Son útiles las Exposiciones? ¿Es remunerador el empleo de ese dinero en modelos e instalaciones costosas? Y no cabe duda que ambas preguntas deben contestarse afirmativamente, pues aunque algún comerciante puede creer que el realizar pocas o ninguna operación de venta durante el certamen sea señal de inutilidad, nada hay más lejos de la realidad, la prueba de ello es que en todo el comercio la tendencia es a esas exposiciones permanente que se llaman Grandes Almacenes, donde todos los géneros están a la vista del público artísticamente expuestos, y en todos ellos la entrada es libre, compra el que quiere o necesite algo de antemano, pero son muchos los que entrando, sólo por mirar, han visto tal o cual cosa que les conviene, y en que ellos no habían pensado, o la creían más cara, o tal vez desconocieran su existencia, o su utilidad, y no cabe duda alguna, que desde que estos *Magassius* se establecen, aumenta el volumen de las ventas, y cada día se venden más y más.

Igualmente útiles son las exposiciones de automóviles, y siquiera su mucho coste y la limitación de los mercados no permita hacerlos permanentes, no cabe duda que su celebración, poniendo a la vista modelos y marcas, calidades y precios, aún desconocidos del público visitante, contribuye a despertar en éste la afición a encontrar allí la satisfacción de una necesidad sentida quizá, pero que se creía imposible de conseguir, a poner, en fin, en contacto los gustos y necesidades de cada cual y los medios de satisfacerlos, y raro es el caso de que entre estos múltiples medios no encuentre cada cual el apropiado a sus gustos, a sus posibilidades económicas y a su comodidad y provecho propios.

Bajo este aspecto, ambas exposiciones, fueron un éxito comercial para los expositores, pues lo sencillo de las ventas fué tan grande, que desde los meses de abril y mayo, el número de coches matriculados en Madrid y Barcelona, pasó rápidamente del 13.000 al 16.000, que se está matriculando actualmente, y sigue aumentando, a medida que el proceso de elección o decisión va siendo resuelto por cada uno de aquellos visitantes cuando sus posibilidades lo permiten.

En ellos se han visto los últimos adelantos de la mecánica junto con las más modernas y elegantes formas y líneas; las novedades más salientes de cuanto el automovilismo mundial fué lanzando al mercado y las soluciones más prácticas y económicas al los problemas planteados en el mundo de los transportes a motor. De desear es que en el presente año se organice algún nuevo certamen que ponga en íntimo contacto a compradores y vendedores, porque de allí saldrá un mayor desarrollo del automovilismo y un mayor adelanto en la civilización del país y en el desarrollo de su riqueza y de sus medios de producción, toda vez que la civilización y la riqueza dependen de estos medios mecánicos que en sus múltiples y variadas manifestaciones son a la vez medios productores de riqueza y signo de prosperidad de un país.

LAS PROYECTADAS PARA ESTE AÑO

En otro lugar de este número, damos la noticia del proyectado Salón del Automóvil, que organizado por la Confederación de Cámaras Sindicales, se celebrará en la ciudad condal en el próximo mes de mayo. A la vista tenemos una circular que el Comité organizador, acompañada del Reglamento, ha repartido profusamente entre los importadores españoles de automóviles y accesorios, solicitando la colaboración y la inscripción como expositores en este IV Salón.

Nos parece muy bien el acuerdo adoptado por las diferentes Cámaras Sindicales de contribuir a levantar el espíritu público por medio de estas manifestaciones, contrarrestando la crisis por que en estos momentos atraviesa este ramo del comercio, pero nos vamos a permitir hacer una pregunta, que, al contestárnosla los autorizados y competentes en ello, la transmitiríamos nosotros, a su vez, a diferentes industriales que nos la han interesado.

Desean saber si el Comité organizador del IV Salón de Barcelona, al lanzar sus circulares y Reglamentos tiene ya en su poder la autorización del Ministerio de Trabajo; si el Reglamento repartido está aprobado, y, en suma, si se han previsto todo los requisitos que marcan las disposiciones dictadas en el año 1923 y 1924 de fechas 16 de noviembre y 24 de enero, respectivamente, ya que les consta que la Asociación Nacional de Importadores encargada por las anteriores disposiciones de informar todas las peticiones para celebrar exposiciones, no lo ha hecho, ni tampoco lo han visto, al igual que otras que les fueron concedidas, la autorización publicada en la Gaceta.

Estas objeciones, si así puede llamarse, como decimos la hacemos a petición de varios industriales que conocen lo existente sobre este asunto, y desean conocer las modificaciones que hayan podido ocurrir sobre lo legislado y conocido por ellos. Nosotros, por nuestra parte, esperamos informarnos con más detalles, y al tanto de todo, contestaremos con extensión en el próximo número.

* * *

También nos han preguntado si en Madrid se celebrará este año Exposición, contestando con toda seguridad que por un acuerdo tomado por unanimidad en la A. N. I. A., no hace mucho, se determinó no celebrarla en este año, ni tampoco, autorizar ninguna que por otra entidad o particular se proyectase celebrar.

© Biblioteca Nacional de España

METODO PRACTICO PARA COMPONER Y CONSERVAR AUTOMOVILES

(CONCLUSIÓN)

Las placas deben hallarse siempre cubiertas de electrolito. El nivel del electrolito varía según la marca del acumulador, pero por término medio es de 1, 1-4 cm. sobre las placas. Un perito en acumuladores puede ven en seguida el nivel del electrolito si hay abundante luz en el taller.

El nivel puede precisarse introduciendo un tubo corto de vidrio, destapado a ambos extremos. Se introduce el tubo por el respiradero, encima de los elementos del acumulador. Para esto, se quitan los tapones. El tubo se inserta por el respiradero, hasta que toque la parte superior de las placas. Con el dedo se cierra la abertura superior del tubo de vidrio, y se quita éste del acumulador. La cantidad de electrolito aprisionado en el extremo inferior del tubo de vidrio indica exactamente el nivel de la solución sobre las placas.

Si el nivel no es normal, es necesario entonces agregar agua destilada para hacerlo subir a la línea que le corresponde.

Cuando un elemento necesita de más frecuente adición de agua destilada que los otros, es señal segura de que su frasco está roto o trizado. Se comprueba este defecto por la corrosión y la humedad del compartimiento del acumulador y la pérdida de fuerza del aparato.

Si el acumulador necesita bastante agua destilada, lo más conveniente es sacarlo del compartimiento y examinarlo con cuidado.

Es menester examinar el nivel del electrolito todas las semanas durante los meses de calor y cada dos semanas, durante los meses de frío. Cada vez que el electrolito baje de nivel, hay que agregar agua para subirlo a la línea normal. Después de agregar agua destilada, el acumulador debe recibir una carga corta. No conviene medir su densidad inmediata a continuación de agregarle agua, sino después de que haya recibido esa carga corta. Esta carga mezcla el agua con el electrolito. Es de capital importancia en tiempo frío, pues al no efectuarse, el agua añadida queda expuesta a helarse, y, por consiguiente, a echar a perder por completo el acumulador.

La gravedad específica del electrolito es la indicación más positiva del estado del acumulador. La mayor parte de los acumuladores acusan un peso específico de 1.3 a 1.150. El primer peso, es decir, 1.3 representa una carga completa, y 1.150 significa descarga completa. Cuando el peso específico queda entre 1.250 y 1.300 el acumulador está cargado.

Predomina la opinión de que el peso específico del acumulador no debe bajar de 1.200. A este punto, se halla a media carga. Cuando el acumulador llega con un peso específico menor de 1.200, el operario debe quitarlo en seguida del automóvil y someterlo a carga, usando corriente de servicio público y aparatos especiales para cargar. La descarga del acumulador se debe a diversas causas, entre otras, a las siguientes: demasiado trabajo, irregularidades en los circuítos, cortacircuítos, escapes, conexiones sueltas, etc. Es conveniente, por lo tanto, examinar la instalación eléctrica, para evitar que el acumulador nuevamente cargado quede sujeto a los mismos defectos de antes.

El peso específico de los elementos no debe mostrar una diferencia mayor de 25 puntos entre uno y otro. Si el peso específico de un elemento acusa 50 puntos de diferencia de los otros, es señal de que hay alguna irreguladidad en ese elemento. La diferencia se expresa en puntos, habiendo 35 puntos entre 1,260 y 1.225.

Si se añade ácido o electrolito de manera incorrecta, el acumulador acusará un peso específico erróneo, que no indica el verdadedo estado de carga o de descarga. Acusará carga completa, cuando en realidad está descargado. Para evitar errores en estos casos, hay que atenerse a las indicaciones del voltímetro.

Mientras el circuito está abierto, el voltímetro acusará alrededor de 2 voltios por cada elemento, excepto cuando el elemento está inoperativo. Bajo carga, el voltaje subirá a 2' 1-2 y en descarga bajará a un mínimo de 1.65 voltio por cada elemento.

Para probar el acumulador en operación de descarga, se cierra el circuito del arranque. Si en tal posición el voltaje baja de 1.65, esto quiere entonces decir que el acumulador está dscargado. Este estado se comprueba tomando el peso específico. Durante la prueba del acumulador en operación de descarga, es necesario tomar el voltaje de cada elemento. Si un elemento acusa mayor descarga que los otros, es porque hay alguna irregularidad en dicho elemento.

Hay varios instrumentos de gran precisión para tomar la descarga de cada elemento durante la prueba anterior.

Para probar si hay contactos con la masa o escapes, se conecta un conductor del voltímetro con uno de los bornes del acumulador, y el otro conductor con el bastidor del automóvil. Si el amperímetro acusa, esto quiere decir que el acumulador tiene contacto con la masa. Antes de efectuar esta prueba en un automóvil que tienen sistema eléctrico sencillo, es menester desconectar el contacto con la masa del acumulador.

El acumulador no debe recalentarse al someterse a carga. El recalentamiento es indicación segura de sobrecarga o de irregularidades internas.

EL RODAJE DE LOS AUTOMÓVILES

El delegado de Carruajes del Ayuntamiento de esta Corte, Marqués de Encinares, ha manifestado que a fin de comprobar si los automóviles se hallan al corriente del pago del arbitrio de rodaje, exigirá que en lo sucesivo lleven el recibo trimestral todos los coches en un aparatito que se colocará en sitio visible, con el fin de que las autoridades puedan lograr dicha comprobación sin necesidad de detener el vehículo, como ahora sucede.

Lea usted
Madrid Automóvil

© Biblioteca Nacional de España

SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

MINISTERIO DE HACIENDA

DISPOSICIONES ARANCELARIAS

Real Orden rectificando el cambio del oro aplicable, a los derechos de las mercancías importadas y exportadas durante el mes de Enero último.

Habiendo padecido error de copia al insertarse en la *Gaceta de Madrid*, correspondiente al día 31 de diciembre de 1924, la Real orden fechada en 30 del mismo mes, señalando el recargo que deben satisfacer en el mes de enero actual las liquidaciones de derechos de Arancel que se hagan efectivas en moneda de plata y billetes, se reproduce a continuación.

Excelentísimo señor: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto del 10 y Real orden del 11 de agosto de 1920:

Vistas las cotizaciones de la onza «Troy», de oro fino, en el mercado de Londres y el promedio en la Bolsa de Madrid de la libra esterlina en giros a la vista sobre aquella plaza, durante los días 24 de noviembre al 23 de diciembre, ambos inclusive, del corriente año. Su Majestad el Rey, que Dios guarde, conformándose por lo propuesto por esa dirección general, se ha servido disponer que el recargo que debe cobrarse por las aduanas en liquidaciones de los derechos correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas durante el mes de enero de 1925, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de treinta y nueve enteros noventa y cuatro céntimos por ciento.

De Real orden lo digo a vuecencia para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a vuecencia muchos.

Madrid, 30 de diciembre de 1924.

El Subsecretario encargado del Ministerio, *Corral.*

* * *

Real orden publicando y disponiendo rija en todas las aduanas de la Península e islas Baleares, desde el día 13 de enero de 1925 el Repertorio para la aplicación del arancel de aduanas.

Ilustrísimo señor: Visto el repertorio para la aplicación del arancel, adicionado por ese Consejo de la Economía Nacional, en revisión anual, dispuesta por el artículo 2.º del Real decreto de su creación, fecha 8 de marzo último, y las observaciones de esa Vicepresidencia.

Su Majestad el Rey (q. D. g.) se ha servido aprobar la propuesta de vuestra ilustrísima y disponer que se publique y rija en todas las aduanas de la Península e islas Baleares, desde el siguiente día de su inserción en la *Gaceta de Madrid*.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I muchos años.

Madrid, 31 de diciembre de 1924.

El Marqués de Magaz

Señor Vicepresidente Jefe de los servicios del Consejo de Economía Nacional.

* * *

Dada la extensión del referido repertorio, no es posible publicarlo en esta revista. Sin embargo, la Redacción queda a la disposición de los lectores de MADRID AUTOMOVIL para resolverles cualquier consulta que tengan por conveniente formularle sobre el referido Repertorio. Este se publica íntegro en la *Gaceta de Madrid* núm. 18 del 18 de enero de 1925.

* * *

Real orden nombrando una Comisión para estudiar la solución conveniente al régimen de paquetes comerciales.

Ilustrísimo señor: En cumplimiento de lo dispuesto por excelentísimo señor Presidente interino del Directorio Militar, con fecha 12 del corriente, respecto a la necesidad de informar al Gobierno sobre la solución definitiva que debe darse a cuanto se relaciona con el régimen de paquetes comerciales antes de terminar la prórroga concedida a este servicio,

Su Majestad el Rey (q. D. g.) se servido disponer que una Comisión presidida por V. I., e integrada por un representante de cada una de las entidades Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Cámara Oficial de Industria de esta Corte y Consejo Superior de Colegios de Agentes y Comisionistas de Aduanas, que serán designados con toda urgencia, y de don Virginio Rodríguez Taribó, Jefe de Administración del Cuerpo de Aduanas, y D. Eugenio Alcalá del Olmo, Jefe de Negociado del Cuerpo de Abogados del Estado, actuando como Secretario, con voz y voto, D. Francisco Serrano Bernad, Jefe de Negociado del Cuerpo de Aduanas, formule antes de terminar el corriente mes la correspondiente propuesta al Gobierno sobre la solución que juzgue más conveniente, así para los intereses del Tesoro como para las facilidades debidas al Comercio e Industrias nacionales.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 15 de enero de 1925.

El Subsecretario encargado del Ministerio, *Corral.*

Señor Director General de Aduanas.

* * *

Real decreto exigiendo, entre otros requisitos, la presentación de la factura original de compra en el momento del despacho de aduanas, de toda mercancía, como asimismo un duplicado de dicha factura, sellado por el cónsul español y que deberá unirse al certificado de origen.

SEÑOR: El Real decreto orgánico del Consejo de la Economía Nacional, fecha 8 de marzo de 1824, estableció en la base segunda de su artículo 21 una

Automóviles Peugeot Bicicletas
S. A. E. Automóviles y Ciclos Peugeot.
Garage Victoria: San Sebastián.
G. R. Peñalver: Génova, 11.-Castellana, 10.

© Biblioteca Nacional de España

importante innovación en el sistema de valorar las mercancías objeto del comercio exterior de España, al incluir en la determinación de dichos valores el coste de producción en el país, ampliando al efecto el apartado h) de la base cuarta de la Ley de 20 de marzo de 1906, en el sentido de considerar como único tipo de valoración arancelaria el coste nacional cuando éste no sea superior al de la mercancía similar extranjera en un 10 por 100, y el promedio de los valores nacional y extranjero cuando exceda de aquella proporción.

Se deduce de este precepto la necesidad inmediata de definir lo que ha de entenderse por valor extranjero y por coste de producción en el país, ya que en función de tales factores ha de originarse el valor oficial con el nuevo sistema, sirviendo como antecedentes las Memorias y datos que expresa la base primera del referido artículo 21, y que no precisaba el también referido apartado h), base cuarta de la Ley de 1906, concretado a señalar como valor base para fijar los derechos el promedio del que las mercancías hayan tenido durante el último trienio al llegar a la frontera o a puerto español, después de agregar al de factura los gastos de transporte, seguro y comisión, haciéndose la valoración en oro.

Es de necesidad tener en cuenta que el sistema dispuesto por la ley de 1906, que acaba de dictarse, afecta al valor que ha de servir de base para la fijación de los derechos arancelarios, sin referirse a la valoración de la estadística comercial, de tan señalada influencia en la balanza de nuestro comercio exterior, y que, según como se aprecien y determinen, puede producirse desniveles artificiales entre las importaciones y las exportaciones, suficientes para extender alarmas en la economía del país ante consideraciones sobre datos que no están ajustados a la realidad de los hechos, y pueden comentarse en sentido desfavorable y perjudicial a los intereses generales de España. De aquí la necesidad de apreciar separadamente el valor oficial de la importación a los efectos estadísticos, sin que pueda ni deba influir en él el coste de la producción nacional y el valor básico del derecho arancelario, único a que se refiere expresamente el apartado h), base cuarta de la Ley de 1906, y, por consecuencia y relación inmediata y exclusiva, la base segunda del artículo 21 del Real decreto de 8 de marzo de 1924.

No puede existir, por lo tanto, duda acerca de lo que debe entenderse por valor extranjero referido al de la mercancía llegada a la frontera o puertos españoles según factura, más transportes, seguro y comisión.

El estudio del coste de producción nacional, en sus relaciones con el valor industrial y el valor comercial, es el que ha de determinar la aplicación del nuevo sistema, y para ello la Sección de Valoraciones del Consejo de la Economía Nacional aprobó una importante y luminosa Memoria, que fué origen de su propuesta para establecer el régimen futuro de valoración. Consideraciones de singular importancia obligan al Directorio Militar a aceptar sólo una parte de las conclusiones aprobadas, porque estima que debe atenerse fundamentalmente a los términos precisos de la ley de Bases de 1906 y Real decreto orgánico de 1924 referidos, sin otras ampliaciones de momento que las en el último contenidas y sin interpretación extensiva del concepto de coste de producción nacional, porque entiende existe tan íntima relación entre el señalamiento del valor arancelario y el derecho subsiguiente, que una modificación esencial en el primero podría producir trastornos de incalculable importancia en la determinación del segundo si las legislaciones respectivas no están de absoluto acuerdo; y la reforma del régimen de valores de 1906, sin alteración de los tipos básicos del derecho, podrían ser un obstáculo para el debido equilibrio del Arancel, que si bien debe proteger en justo límite la producción nacional, no ha de alcanzar los caracteres de dificultad inaccesible a la concurrencia extranjera, en cuanto corresponda y sea debido al interés general de la Nación. Por ello, y sin desconocer la trascendencia de la Memoria y la importancia que tiene como antecedente de más amplias derivaciones, ha sido necesario concretar a un ensayo la aplicación del sistema que admite la concurrencia del coste de la producción nacional sin incluir en ella por ahora el beneficio industrial que no es factor del coste, sino del valor del producto a la salida de la fábrica, ni menos el valor comercial, que es un incremento sobre el anterior de los gastos de arrastres, comisiones y demás gravámenes que pesan sobre la mercancía desde que sale de la fábrica hasta su aplicación inmediata al consumo; y de los resultados del enseyo y del estudio geenral que ha de realizar el Consejo de la Economía Nacional sobre codificación de disposiciones arancelarias y su situación en el día con arreglo a las necesidades públicas actuales, posiblemente se deducirá la oportunidad de conveniencia de establecer un precepto general que, fundiendo la ley de Admisiones temporales con la de Bases de 1906 y la de Autorizaciones Arancelarias de 1922 señale la orientación económica general y completa que haya de guiar a la producción española en la defensa arancelaria y en el régimen de los tratados de comercio, siendo entonces el momento oportuno para apreciar todas las necesidades y toda la extensión del problema suscitado. Por el adjunto proyecto de decreto se propone a V. M. las reglas necesarias para la mayor eficacia de la valoración con normas obligatorias que sean garantía de fidelidad, exigiendo el suministro de los datos que se consideran precisos a la consecución de los fines propuestos; y fundado en la razón explicada, el Presidente interino del Directorio Militar, de acuerdo con éste, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid, 12 de enero de 1925.

SEÑOR: A los reales pies de Vuestra Majestad *Antonio Magaz y Pers.*

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente interino del Directorio Militar y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La valoración de las mercancías que se importen y exporten en territorio español, se hará en oro, según establecen el apartado h)

AUTOMOVILES METALLURGIQUE G. R PEÑALVER - Génova, 11

© Biblioteca Nacional de España

de la base cuarta y la base décima de la Ley de 20 de marzo de 1906, estableciéndose igualmente en oro el coste de producción nacional incluído en la valoración arancelaria por la base segunda del artículo 21 del Real decreto de 8 de marzo de 1924.

Artículo 2.° Con arreglo asimismo a lo dispuesto en el citado apartado h), base cuarta de la Ley de 196 respecto del valor de la mercancía extranjera y de la base segunda, artículo 21 del Real decreto de 8 de marzo de 1924 respectivamente, se entenderá por valor de aquella mercancía y por coste de producción nacional lo siguiente:

a) Valor de la mercancía extranjera importada en España: el precio de la factura, con agregación de los gastos de transporte, seguro y comisión.

Se entenderá como precio de factura el precio corriente de venta al comercio al por mayor en el interior de los prinicipales países productores extranjeros. Se computerá el coste de los embalajes y envases de todo género cuando éstos no deban aforarse separadamente y por distinta partida del Arancel; y en el caso de que se aforen independientemente, se descontará su precio del valor total y se valorarán en la partida que les corresponda.

Cuando para una mercancía no pueda establecer la Sección el valor extranjero en la forma señalada, se entenderá aplicable sólo el coste de producción nacional.

b) Coste de producción nacional, el integrado, a los efectos de la valoración, por los conceptos siguientes:

1.° Coste de los materiales, de la fuerza y de las remuneraciones personales de técnicos y obreros; coste de los servicios auxiliares por manipulación y elaboración de cualquier clase que sea; amortizaciones por todos conceptos, según los usos corrientes de la industria respectiva.

2.° Gastos generales corrientes, incluso el 5 por 100 del interés al capital fijo empleado en la industria.

3.° Importe de todos los embalajes y embases cualquiera que sea su naturaleza; y todos los otros gastos y cargas necesarias para poner la mercancía en condiciones de expedición comercial.

c) Valor de exportación de los productos nacionales; el precio al por mayor de los mismos, incluso embalajes y envases de toda especie y demás gastos de la expedición o remesa hasta la frontera o muelle de un puerto español.

Artículo 3.° Transcurrido el plazo de un mes a partir del día de la publicación del presente decreto en *La Gaceta de Madrid*, será obligatoria, para poder realizar en las Aduanas el despacho de las mercancías, la presentación de la factura original de compra, la cual, o en su lugar, certificado de ella, expedido por el segundo Jefe, se unirá a la declaración del despacho hasta finalizar éste, desglosándose deella una vez ultimado y tomado nota por el encargado de la redacción de la Memoria comercial anual, o por las Administraciones subalternas en su caso, con destino a dicha Memoria; formando las Aduanas mensualmente una relación de precios de facturas que remitirán al Consejo de la Economía Nacional. Con la presentación de la citada factura coincidirá la fijación del valor por el despachante, por unidad arancelaria, al puntualizar el texto de la correspondiente declaración. Los certificados de origen se presentarán acompañados de las facturas duplicadas de compra, selladas por el Consulado que haya visado dicho certificado de origen, a partir del plazo de dos meses la fecha de la publicación del presente decreto en la *Gaceta de Madrid*.

Estarán obligados asimismo, y en el plazo que se marca anteriormente, los exportadores de géneros nacionales a acompañar las facturas duplicadas de venta a las de exportación que presenten para la salida de España, y en las cuales fijarán el valor o precio de la unidad arancelaria, sin cuyo requisito las Aduanas no podrán admitir el documento de embarque. Estas oficinas remitirán al Consejo de la Economía Nacional lista mensual de valores de exportación, de los que tomará nota el funcionario encargado de la redacción de la Memoria comercial.

Los Cónsules españoles en el Extranjero remitirán trimestralmente al citado Consejo listas visadas y justificadas de valoraciones o precios de aquellas manufacturas y producciones que sean típicas en la región del país donde presten sus servicios, aun cuando dichas mercancías o productos no sean objeto de importación en España.

Artículo 4.° El Consejo de la Economía Nacional, previo informe de las Secciones de Valoraciones y de Tratados de Comercio, propondrá al Gobierno las modificaciones que convenga introducir a los efectos del artículo anterior en los certificados de origen, y que hayan de tenerse presente en las negociaciones de futuros Convenios comerciales; y estudiará en su momento un proyecto de unificación de disposiciones arancelarias con las adicciones y modificaciones que considere ajustadas al interés de la Nación.

Artículo 5.° Para la confección de la estadística del comercio de importación del extranjero, que realiza la Sección de Estadística del Consejo de la Economía Nacional, la Sección de Valoraciones del mismo tendrá presente tan sólo el valor de la mercancía extranjera importada en España, según queda definido por el apartado a) del artículo 2.°, sin intervención del coste de producción nacional.

Artículo 6.° El Consejo de la Economía Nacional resolverá, dentro de sus atribuciones, las dificultades que puedan presentarse en el cumplimiento de los artículos anteriores; proponiendo al Gobierno las medidas convenientes para la mayor facilidad del tráfico nacional, sin detrimento de los servicios a que se refiere la presente disposición.

Dado en Palacio a doce de enero de mil novecientos veinticinco.—ALFONSO.—El Presidente interino del Directorio Militar, *Antosio Magaz y Pers*.

La Administración de MADRID AUTOMOVIL admite suscripciones para

"EL AUTOMOVIL AMERICANO,,

AÑO, 16 PESETAS.

Representación para España: ASOCIACION NACIONAL DE IMPORTADORES DE AUTOMÓVILES.—Madrid.

A nuestros lectores, anunciantes y colegas.

A todos, significa la Redacción de MADRID AUTOMOVIL su más profundo agradecimiento por la deferencia alentadora y cordial con que ha sido acogida nuestra Revista.

© Biblioteca Nacional de España

NOTICIAS

AUTOMOVILISMO

Un circuito automovilista Galicia-Asturias-León.

El diario *Galicia*, de Vigo, dice lo siguiente:

«De vez en vez, y no de muy tarde en tarde, nos viene de fuera un ramalazo de desprecio que nos hace recordar tiempos en que nuestra tierra era ultrajada y nuestra raza escarnecida por los que desconocían la belleza de una y el valor moral de la otra. El proyecto del circuito automovilista, en el que se pospone a Galicia, Asturias y León, es un nuevo motivo para que nuestra propuesta se eleve virilmente contra los que tratan de renovar ahora una postergación secular.

Galicia, para un circuito del turismo ofrece alicientes como ninguna otra región de España. Nuestros paisajes, nuestras rías, nuestros verdores, nuestras mariñas en ningún otro confín ibérico tienen par. Un círculo nacional de automovilismo que no pase por Compostela no debe merecer tal denominación. La protección del Gobierno no puede otorgarse a una iniciativa que va a favorecer a unas regiones en perjuicio de otras.

Para esa empresa se requiere la ayuda económica del Estado. Ello es que Galicia, Asturias, León, Extremadura y las demás regiones postergadas, después de no ser favorecidas por el circuito, aún habrán de sacrificarse ayudando a costearlo por medio de las contribuciones. He aquí una injusticia que no puede prosperar.

Para evitarlo, en Asturias se ha constituído un Comité que labora activamente. En Galicia no sabemos que haya hecho otra cosa que reflejar en la Prensa la protesta astur. Creemos que es preciso secundarla decididamente por medio de nuestros organismos representatativos.

La Asociación del Turismo de Vigo, a la que tantos entusiasmos consagró aquel inolvidable patricio vigués que se llamó D. Guillermo de Oya, tiene ahora ocasión para iniciar una actuación patriótica y provechosa.»

La carrera en cuesta de Falicon.

En la cuesta de Falicon se ha corrido la carrera que organiza anualmente el Moto Club de Niza, sobre una distancia de dos kilómetros seiscientos.

El mejor promedio fué logrado por Verdi, con side-car «Motosacoche», 1.000 cc.

El mejor tiempo de la prueba fué el que obtuvo Chiron, con «Bugatti», dos litros, pero este corredor corría fuera de concurso, y por lo tanto, su tiempo no pudo ser considerado como oficial.

El Corredor Vizcaya vuelca a 143 por hora.

Pierre de Vizcaya, al intentar batir el «record» de las veinticuatro horas en pista de Monthlory, sufrió un accidente, cuando llevaba unas diez horas de carrera.

A consecuencia de haberle reventado un neumático trasero, el coche había dado la vuelta completa, poniéndose con las cuatro ruedas al aire, resultando, por fortuna, ileso el simpático corredor automovilista.

Durante las diez horas quince minutos que había durado su carrera, cubrió 1.337,500 kilómetros, batiendo numerosos «records» mundiales de las distancias intermedias.

El próximo Gran Premio de Indianápolis.

Este gran premio, la más famosa de las carreras de automóviles de América, se correrá definitivamente el día 30 de mayo, encontrándose actualmente en Europa el Secretario del Comité buscando inscripciones para esta gran manifestación.

El Gran Premio de 1925.

El Real Automóvil Club de Bélgica está muy atareado con la organización del Gran Premio de este año. A juzgar por los trabajos, resultará una manifestación lucidísima. El circuito escogido, como ya anticipábamos en nuestro número anterior, es el de Francorchamps, y en el que se disputaron en 1923 y 1924 los dos grandes premios del A. C. y de la F. M. de Bélgica. Se correrá sobre 54 vueltas, o sea en una distancia total de 810 kilómetros. En principio, este gran premio está acordado se celebre el día 5 de julio.

La expedición automovilista al centro de Africa.

Ha llegado a la frontera del Congo belga la segunda expedición de automóviles orugas, después de haber efectuado un recorrido de más de 7.000 kilómetros.

Los Alemanes no participarán en el Gran Premio del A. C. F.

El Automóvil Club de Francia ha discutido recientemente la cuestión de si los alemanes serían admitidos a participar en la prueba del Gran Premio del Automóvil para el año actual.

Casi todos los miembros del A. C. F. coincidieron en que si bien en momento oportuno debe abrirse la prueba a todas las naciones, ahora es aún un poco pronto para permitir a la nación alemana disputar una prueba sobre un territorio francés.

En consecuencia, el Comité del A. C. F. ha decidido que la carrera de su «Gran Prix» sea una prueba de invitación.

La copa Florio.

Se ha publicado por el Automóvil Club Siciliano el Reglamento de seta importante carrera, que se correrá el próximo mayo. Los organizadores trabajan sin cesar en la preparación del circuito.

Gran Premio Automóvil de Roma

La capital de Italia organizará este año un gran premio de automóvil, que, a nuestro juicio, alcanzará mucho éxito.

Son varias las casas que tienen propósito de concurrir con sus coches, y se cuenta ya como probables las siguientes: «Mercedes» presentará dos coches, «Bugatti» dos coches, «O M», «Diatto», y «Dridiviro». También han prometido concurrir Ascari, el ganador de Monza, con «Alfa Romeo».

MOTOCICLISMO

Segunda Carrera en Cuesta Montserrat

El R. M. C. de C. organiza para el día 15 del coriente esta carrera, que se correrá bajo los reglamentos

© Biblioteca Nacional de España

de la Federación Motociclista Española y del Real Automóvil Club, teniendo lugar en la carretera de Monistrol (Estación) al Monasterio de Monserrat. Pueden tomar parte en esta prueba las motocicletas side-cars y autociclos, dividiéndose éstos en dos clases: turistas y libres.

El Gran Premio de la F. M. Belga

Como en años anteriores, el Gran Premio de la Federación Motociclista de Bélgica se correrá en el circuito de Spa, que este año estará en inmejorables condiciones, ya que en él debe correrse asimismo el Gran Premio de Europa.

La fecha exacta en que se correrá el Gran Premio de la F. M. de B. no ha sido decidida por no estar acordadas las fechas en que se celebrarán los Grandes Premios de Europa y de Bélgica.

Sin embargo, se anuncia como probable el día 12 de julio.

La Vuelta a Alemania

Esta importantísima vuelta motociclista se correrá este año en los primeros doce días del próximo marzo, siendo el rrecorrido total de unos 3.000 kilómetros, repartidos en 12 etapas.

La carrera comprende ocho categorías.

Los del Real Moto Club de España

Se ha celebrado junta general de socios del Real Moto Club de España, reeligiéndose la Directiva, que estará así formada:

Presidente, Sr. Ribed; vicepresidente, señor Marqués de Santa María; secretario, Sr. García Loinaz; tesorero, Sr. Sánchez Quiñones; contador, señor Landaluce, y vocales: señores Alberch, Serrano, Estévez y Cantó.

Fueron aprobadas las cuentas, la memoria del anterior ejercicio y las gestiones realizadas para la venta de los terrenos anejos al «chalet» de la cuesta de las Perdices, dándose cuenta del programa de carreras que está aún en proyecto.

COMERCIALES

El Gobernador de Gerona reprime los abusos en la cobranza del arbitrio de rodaje.

El Gobernador de Gerona, en vista de las quejas recibidas de que en algunos pueblos de su provincia los Ayuntamientos venían cobrando un arbitrio llamado de peaje, ha ordenado por medio de su *Boletín Oficial* se abstengan, en lo sucesivo de cobrar dicho arbitrio en forma abusiva y en abierta contradición por lo dispuesto en el Reglamento de la Hacienda municipal, quedando de esta manera suprimidas las molestias que se causaban a los automovilistas en aquella provincia.

Las licencias de apertura de establecimientos

La Cámara de Industria ha dirigido un escrito al alcalde rogándole que en los próximos presupuestos municipales se haga una rebaja del 50 por 100 en las tarifas que actualmente satisfacen por licencia de apertura los establecimientos industriales y mercantiles; porque basándose para su exación este arbitrio en la contribución industrial y de comercio,, al elevarse ésta por necesidades de la Hacienda publica, aumentó aquél en igual proporción.

También solicita la Cámara se consideren exentos del repetido arbitrio las industrias y comercios que se trasladen de local sin causar baja en la contribución industrial y de comercio, porque no se trata más que de una simple contribución en el mismo negocio.

En 1924 la importación francesa superó a la exportación española

Durante el pasado año, la importación francesa ascendió a 1.054,4 millones de pesetas contra 749,6 que alcanzó nuestra exportación.

Exposición de Barcelona IV. Salón del Automóvil.

Organizada por la Confederación de Cámaras Sindicales de Automovilismo, afecta al Bureau Permanent International, se celebrará en Barcelona el IV Salón del Automóvil para los días 16 al 26 de mayo próximo. El Comité organizador ha empezado sus trabajos y repartidos los reglamentos por que se regirá la misma.

El automovilismo en Polonia

Según una reciente estadística oficial, existen actualmente cerca de 10.000 vehículos mecánicos en Polonia, excluyendo a Dautzig. Del total, 45 por 100, son automóviles de viajeros; 42 por 100 vehículos comerciales y 13 por 100, motocicletas.

Aperturas

La Casa Citroen, según nos participa en atenta invitación, inaugurará el día 9 del corriente el Salón Citroen, hermoso y amplio local, sito en la Avenida de Pi y Margall, 12, en donde en la actualidad, en su primer piso tiene instaladas sus Oficinas la importante Sociedad Española de automóviles Citroen, representantes en España de esta marca.

Asimismo, quedará abierto al público, también en este mes, el nuevo local que, en Sagasta, 30, ha adquirido D. Antonio Moreno Sandoval, para Exposición de los automóviles Dunamis y Gobron, de cuyas marcas tiene las exclusivas para España y Marruecos.

En nuestro número de marzo publicaremos, con la extensión que se merecen, informaciones gráficas de estos nuevos locales.

Viajes

Ha salido para Andalucía, en viaje de propaganda, el representante general para España de lo automóviles La Buire, nuestro buen amigo D. Isidro de Gregorio, siendo Sevilla la primera capital andaluza que visitará.

Grata estancia y prósperos negocios deseamos al Sr. De Gregorio.

La exposición de Automóviles de Nueva-York

La primera Exposición de Automóviles que se celebra en este año, es el organizado por los industriales norteamericanos. Este salón es el XXV que se celebra, estando instalada en un vastísimo edificio propiedad de los servicios de Artillería.

Unas doscientas cincuenta marcas tienen su correspondiente «stand» en el XXV salón americano, siendo fantástico el aspecto que ofrece su conjunto ante la vista de los numerosos visitantes, demostrando una vez más la potencia de la industria automovilista americana. Todo el salón ha sido adornado con esmerado gusto.

Novedades técnicas en sí, son las presentadas, al igual de lo sucedido en los salones europeos del pasado año, reduciéndose las contadas a cuestiones de detalles que tienden a hacer más cómodo el automóvil, así como las carrocerías presentadas en este salón son cerradas.

ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO POR LA CENSURA MILITAR

Imp. de C. Vallinas.-Luisa Fernanda, 5. Madrid. Telf.º 15-48 J.

© Biblioteca Nacional de España

COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE ENERO

EN MADRID

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
15400	Steyr	Cesáreo Iradier	O'Donnell, 5
15401	Zedel	Freida Méndez	Sta. Cruz, 20
15402	Creysle	Manuel Bustos	Castellana, 11
15403	Citroen	Celestino García	F. Católico, 1b
15404	Scap	Gonzalo Aguado	V. Jorbalán, 4
15405	Delage	J. Roca Togores	F. el Santo, 11
15406			
15407	Zedel	Enrique Conde	V. Guevara, 11
15408	Idem	Idem	Idem
15409	Idem	Idem	Idem
15410	Idem	Idem	Idem
15411	Idem	Idem	Idem
15412	Idem	Emilio P. Gómez	Magallanes, 14
15413	Overland	Bernardo Inclán	G. Quevedo, 8
15414	Rolls	Duque Medinaceli	Paseo Colón, 1
15415			
15416	Ansaldo	Andrés Rueda	G. Ricardos, 11
15417	Citroen	Pedro Castellón	G. Arrando, 21
15418	Idem	Alfonso Patiño	Zurbano, 54
15419	Idem	Mariano Casares	Moratín, 3
15420	Ford	Juan Fernández	C. Hospital, 25
15421	Fiat	José Sordo	Hermosilla, 41
15422	Elizalde	Dirección de Seguridad	
15423	Fiat	Domingo la Hoz	Guadalajara
15424	Idem	Domingo Pérez	G. de Bilbao, 5
15425			
15426	Ford	Juan Rodríguez	C Cisneros, 40
15427	Fiat	S. García López	Albacete
15428	Hispano	Luis Cañedo	R. la Cruz, 63
15429	Cadillac	María Vázquez	La Coruña
15430	Ford	Izaguirre	Amnistía, 7
15431	Fiat	Ministro de China	Paseo del Cisne
15432	Idem	A. Picarro	Alcalá, 69.
15433	Rolls	Margarita Rojas	P. Bilbao, 20
15434	Citroen	Alfonso Narváez	P. del Cisne, 18
15435	La Buire	Roberto González	Alcalá, 87
15436	Ford	Santiago Samperio	P. S. Marcial, 1
15437	Zedel	Ramón S. Vázquez	Ecija, 7
15438	D E.P.	Vicente Brull	Sto. Domingo
15439	Citroen	Franco Pérez	Pinto
15440	Mathis	José Marcos	T. López, 10
15441	F. N.	Eduardo Ródenas	Alarcón, 29
15442	Hispano	Florencio Sanz	Don Benito
15443	Citroen	Joaquín Peña	P. Cebada, 7
15444	Renault	Félix Antolín	Atocha, 45
15445	Gray	José María Fernández	Toledo, 42
15446	Farlan	Conde Sobradiel	Sagasta, 22
15447	Morris	Alberto Lane	M. Esquinza, 20
15448	Ford	Narciso Recuero	Chinchón
15449	Idem	Adrián García	Ocaña
15450	Dodge	Antonia González	Serrano, 70
15451			
15452	Dion Bouton	Aquilino Sobrino	P. Progreso, 5
15453	Citroen	Enrique Suñer	Serrano, 20
15454	Idem	Román Arbeo	Río, 12
15455	Salmson	Francisco Peralta	P. Herreros, 14
15456	Citroen	María Alvarez	Alcalá, 173
15457	Victoria	José M. Méndez	Escorial
15458	Citroen	Marqués Falces	Pí Margall, 16
15459	Idem	María Alcázar	P. Andrés, 2
15460	Renault	Juan Aguirre	Alcalá, 107
15461	Hispano	G. Enrique Werto	Almagro, 8
15462	Amilcar	Francisco Cubas	Castellana, 17
15463	Ford	La Alcoholera	Prado, 20
15464	Citroen	Tomás Borrás	B. Braganza, 20
15465	Delaunay	Serafin Romen	Castellana, 42
15466	Voinsin	Antonio Camprano	Velázquez, 16
15467	Indian	Andrés Sen	Toledo, 3
15468	Farman	Manuel Eulate	Sagasta, 22
15469	Ford	Félix Fernández	Torrejón
15470	Idem	Ernesto Jiménez	Huertas, 16
15471	Saurer	Casa Dhort	Diego León, 4
15472	Citroen	José Gaset	Alfonso XIII, 4
15473	Idem	Juan Martínez	Alcalá, 9
15474	Idem		
15475	Voisin	Domingo Rueda	N. Balboa, 12
15476	Saurer	Casa Saurer	Ferraz, 44
15477	Dion Bouton	Aniceto Sela	N. Gallego, 6
15478	Studebaker	Mariano Núñez	V. Rodríguez, 8
15479	Lancia	Jesús Lamanie	Goya, 38
15480	Idem	Alvaro Murga	Idem
15481	Citroen	S. E. C. R. E. A.	San Agustín, 2
15482	Buick	Francisco Sanz	Montera, 54
15483	Studebaker	José Muñoz	A. Aceña, 5
15484	Obsmovile	Diego Pérez	P. Pontones, 9
15485	Citroen	Melquiades Alvarez	Velázquez, 47
15486	Ford	Comp.ª General Telefónica	Gran Vía, 5
15487	Idem	Idem	Idem
15488	Idem	Bienvenido Figueroa	Colmenar Viejo
15489	Idem	Francisco Fernández	Infantas, 4
15490	Fiat	Santiago Figueroa	Velázquez, 88
15491	Idem	José María Creus	Sta. Catalina, 8
15492	Idem	Luis Villar	Ferraz, 37
15493	Citroen	Jaime Aguirre	P. Vergara, 29
15494	Idem	Idem	Idem
15495	Amilcar	Manuel Alvarez	S. Jerónimo, 35
15496	Gray	Fulton Taylor	
15497	Dodge	Manuel Martínez	Castellana, 12
15498	Citroen	C. Santomarto	R. Cruz, 53
15499	Idem	Idem	Idem
15500	Idem	F. Queipo de Llano	Bernardino, 53
15501	Ford	F. Germán Baitón	A. Boxh, 12
15502	Saurer	Doht	D. León, 12
15503	Hispano S.	Babil Astrain	S. Bernardo, 18
15504	Idem	Ignacio González	Idem
15505	Citroen	Moisés González	C. Aranda, 13
15506	Ford	Omnibus de Madrid	P. Pontones, 2
15507	Idem	Idem	Idem
15508	Idem	Idem	Idem
15509	Idem	Idem	Idem
15510			
15511	Talbot	Luis García Cabañas	
15512	Citroen	Manuel Piera	A. Aceña, 3
15513 al 15536		Sin datos	
15537	Buich	Vital Aza	Olózaga, 3
15538	Fiat	Vicente Romero	Génova, 21
15539	Idem	Espuñes M.	Sevilla, 2
15540	Delahaye	M. de Melgarejo	Huertas, 15
15541	La Buire	Fermín Ruiz	C.ª Angeles, 5
15542	Citroen	Eduardo Perlao	M. Silvela, 5
15543	Idem	Pedro de Torre	Argensola, 21
15544	Hispano S.	Fernando Mendoza	Pontejo, 1
15545	Saurer	Sociedad Panadera	Pacífico, 18
15546			
15547	Citroen	Mariano Domingo	Toledo, 6
15548	Maxwell	Pedro García	Villalar, 3
15549	Panhard	Carmen B. Quirós	Covarruvias, 9
15550	Chevrolet	Artemio Precioso	Mendizábal, 42

© Biblioteca Nacional de España

Núm.	Marca	Propietario	Domicilio
12551	Rugby	Mariano Ruiz	Bocángel, 10
15552	Ford	León Otero	San Bernardo
15553			
15554	Ford	Cipriano Gómez	P. Extremadura
15555	Dion Bouton	Lorenzo Carrión	Mayor, 18
15556	Citroen	Manuel Pérez	Lisboa, 8
15557	Fiat	Pedro Alcántara	Santistéban
15558	D. F. P.	P. del Arco	Valverde, 36
15559	Idem	Idem	Idem, 36
15560	Essex	Laporta	A. Peñalver, 20
15561			
15562	Maxwell	José Bertrand	Fuencarral 80
15563	Citroen	Carmen Herrera	M. Molina, 52
15564	Delage	Joaquín Arce	S. Jerónimo, 17
15565	Ford	Esteban Reñones	León, 3
15566	Idem	Agustín Alberti	Lagasca, 101
15567	Olbmovile	Compañía Minera	Lealtad, 9
15568			
15569	Buick	Jesús Castro	Prado, 8
15570	Idem	José Delgado	Alcalá, 36
15571	Idem	Carlos Martínez	P. Recoletos, 7
15572	Hispano	Marqués de Canillejas	C. Aranda, 7
15573	Studebaker	Conde de Gaytanes	Lista, 33
15574	Idem	S. Moreno	Ciudad Real
15575	Ford	Omnibus Madrid	P. Pontones 2
15576	Fiat	Víctor Morelli	Atocha, 4
15577			
15578	Schneider	Antonio Cembrano	Velázquez, 16
15579	Alfa Romeo	Carmen Castillo	P. Recoletos, 37
15580 al 15582	Sin datos		
15583	Renault	Conde Villamarciel	Mendizábal, 32
15584	Cadillac	Tomás I. Aspres	Lista, 6
15585	Idem	W. Brewcrte	Idem, 33
15586	Fiat	G. Sautter	S. Jerónimo, 16
15587	Dodge	Ernesto Rubio	Orellana, 14

EN VALENCIA

3086	Ford	Bernardo Ortiz	Carlet
3087	Idem	Idem	Idem
3088	Idem	Ernesto Ferrer	Barcas, 2
3089	Idem	Fumigadores Químicos	Chirivella
3090	Citroen	José Pastor	Gobernador, 7
3091	Idem	Ricardo Gomar	Albaida
3092	Ford	Manuel Moltó	Real Montroy
3093	Citroen	Francisco Martí	Sagunto
3094	Ford	Casimiro Chamorro	Fresquet, 42
3095	Peugeot	Ernesto Costa	Amorós, 18
3096	Ford	Vicente Orengo	Cullera
3097	dem	Demetrio Lima	Carlet
3098	O. M.	Modesto Mateu	G. Castro, 141
3099	Ford	Miguel TorreJón	Altura
3101	Citroen	Teodoro Martí	Puebla
3102	Idem	José Monzó	Albaida
3103	Studebaker	Juan Ferrando	Gandía
3104	O. M.	José Quinzá	Cirilo Amorós
3105	Buick	Jerónimo Monfort	Gata
3106	Hispano S.	Guillermo Contat	San Martín, 2
3107	Ford	Dionis e Hijos	Serrano (Grao)
3108	Idem	Juan Antonio Gómez	P Tetuán, 23
3109	Dion Bouton	Honorato Berga	M. Chapí, 5
3110	Ford	Nemesio Selfa	Cullera
3111	Delage	F. E. de Aglomerados	M. Cubells, 8
3112	Buick	Mati de Bueno	Montornés, 2
3113	Ford	José Ejarqus	P. y Genís, 5
3114	Idem	Vicente Llácer	Simat
3115	Citroen	Ramón Burdeos	Colón, 26
3116	Talbot	Ernesto Ibáñez	Gran Vía, 63
3117	Berliet	Francisco Tormo	Paz, 42
3118	Delage	Manuel Yodinez de Peria	Circos, 39
3119	O. M.	Angela Pons	Pí y Margall, 40
3120	Citroen	Enrique Tormo	Albaida
3121	Chevrolet	José Peris	Sagunto
3122	Ford	Salvdaor Soler	Oliva
3124	Citroen	Francisco Garcés	Buñol
3125	Rugby	Antonio León	P. Llano
3126	Buick	Juan Dorda	Monjas, 1
3127	Delage	Vicente Ramón	Alberique
3128	Idem	Francisco Lila Vidal	Ollerías
3129	Ford	Diputación	
3130	Berliet	C. Siderúrgica Mediterráneo	Sagunto
3131	Ford	Viuda de Baltasar Vilanova	A. Puerto, 195
3132	Studebaker	María Rodrigo	Gandía
3133	Ford	Guillermo Morrés	Circos, 21
3134	Idem	Francisco La Roda	Gorín, 7
3135	Idem	José Benavent	Cuatretonda
3136	Dodge	José Saos	Lauria, 7
3137	Citroen	Enrique Penadés	Onteniente

RELACION por marcas de los automóviles matriculados en Madrid durante el primer semestre de 1924.

Ford	186
Fiat	143
Citroen	113
Gray	102
De Dion Bouton	97
Renault	88
Buick	76
Mathis	30
Chevrolet	27
Hispano	25
Talbot	25
Amilcar	25
Panhard	23
Hupmobile	21
Studebaker	21
Bignau	19
Harley	18
Hudson	14
Clevelaud	14
Essex	14
Salmson	13
Cadillac	12
Orveland	12
Jewet	12
D. F. P.	10
Dodge	10
Minerva	10
Rolls	10
V. S. A.	10
Saurer	10
Victoria	10
Zedel	10
Avions	9
Automoto	7
Oacklad	7
Packard	7
Daimler	6
N. A. G.	6
Obsmobile	6
Berliet	6
Mercedes	5
Chenart	4
Indian	4
George Irat	4
Sequeville	4
Delaunay	4
Delage	4
Delahaye	3
Chanler	3
Peugeot	3
Velocette	3

Alfa; Landa; Mitchell; Berna; Steir; Rally; Douglas; Crosley; Donar; Lincoln; Dietrich; España; dos cada marca.

Benz; Bugati; B. N. C.; Farman; Hisparco; Lancia; Metallurgique; Rochet; Vermorel; Lorraine; Paige; Dixi; Austin; James; Henderson; Excelsior; Izaro; Pierre; Thoman; Nash; Faun; B. S. A.; Senechal; Volseley; Opel; Histin; Unic; A. S.; Chiribiri; Aries; uno cada marca.

En el próximo número publicaremos el segundo semestre

© Biblioteca Nacional de España