

DESDE PARIS

Impresiones del XX Salón del Automóvil

Terminado el examen de conjunto del magnífico certamen de la Villa Luz, acudiremos a la cuestión principal que es realmente la del comprador y para el público como barómetro exacto, en general, de la vialidad de las construcciones, con arreglo al margen de disponibilidad individual, que es por el que ha de guiarse el cliente para la elección de la deseada maravilla mecánica. En este caso el que se ha ofrecido las ventajas de productos para todas las fortunas. En los coches pequeños de 5 a 8 CV de fuerza nominal se ha llegado a precios realmente inverosímiles, puesto que el "cabriolet" Lafitte 5 CV, sin un gran alarde en la suspensión, con un motorcito corriente, carrozado en similitud, no sólo es un coche de mil quilates fracos. Hay cylinder, el Willard, que dispone de modelos hasta por 7.100 francos. Estos, indudablemente, poseen su clientela determinada, y a no pueden compararse a modelos como el 7 CV Bertier, el 6 Renault, el 605 Fiat, el Maljola, el Sigma, Alfa, U. M. y más de esta misma categoría, excelentemente presentados, entre los que destaca un "cabriolet" Domet Zedel 7 CV a 23.000 francos, que no está del todo mal, si no atenemos, sobre todo, a las actuales circunstancias, en que la mano de obra y las primeras materias alcanzan precios astronómicos.

La barrata de esos precios indica por sí misma el esfuerzo de la producción. Léase por sí misma el esfuerzo que entrega un magnífico torpedo cuatro plazas en 24.000 francos, con presentación que nada envía a coches de más categoría.

Al lado de esos, los nuevos "limoninas" muestran una competencia formidable, que influye en nuestro ánimo en duda de la bondad de su fabricación. El Jean Gras Six es ofrecido, en chassis excelentemente presentado, por la suma de 36.000 francos, y a su lado una conducción interior en 51.000 francos; pero, sin embargo, Renault presenta el modelo de más baja precio, en un coche de ciudad tipo, que ya se lo 15 CV, carrozado en "sedán", similitud, está expuesto bajo la cantidad de 47.000 francos. ¿Puede pedirse más por este precio?

Más lejos aparecen los "mastodontes" de elevado costo. Cadillac, con una potencia "limonina", vale en 23.000 francos, pero el modelo de más alta potencia, una conducción interior, que alcanza cerca de los 300.000 francos; un chassis Roca, en su modelo 40/50, que es del medio millón; y los Farman, Hispano y Bugatti alcanzan sumas respetables, lo que no ha sido obstáculo para que las transacciones hayan sido muy numerosas, como lo que se justifica y explica la celebración de estos Salones.

La tendencia general va hacia el coche europeo, por esas características de bajo precio que consiguen nuestros fabricantes; pero no es posible evitar que la competencia americana halla un real apoyo, que nosotros justificamos en parte debido a cierto ambiente de "misterio" que rodea a la posesión del "carro" americano en Europa como fruto exótico; y al efecto, hemos de recordar que en la última Exposición de Nueva York se vendió un Mercedes, tipo Pullman, en una suma que alcanzaba aproximadamente a 250.000 pesetas. Tendría más común el "misterio" de los europeos.

Naturalmente que los argumentos que la industria europea alega en favor de sus productos, no son sólo los citados de precio, sino otros, muy discutibles desde luego, pero que responden a determinados estadios sobre la materia. La tesis más en la dirección de un coche y un coche, después de un uso normal, presenta a ésta con un 15 a 20 por ciento de pérdida en su costo inicial, al cabo de sus primeros dos años. En comparación, nos iríamos, el americano pierde un mínimo de 35 por ciento, y hemos de admitir esta argumentación, que dista mucho de ser caprichosa.

La tesis americana, por el contrario, sué — bastante acertadamente, a nuestro parecer — a una cuestión de orden psicológico, que no deja de tener su base bien cimentada. ¿Una persona de mediana posición — como — marcharía hoy embutida en una carrocería de fierro cincado? ¿No existe patente el casco de tela "a la italiana", como en otros muchos aspectos de la vida, por un precio que no sea muy elevado? ¿Es absolutamente preciso el coche de "extremada duración"? Y presentando una escala de valoración y sostenimiento de un coche, justifican al que éste puede ser reemplazado cada dos años, con una desvalorización de un 35 por ciento, compensada en la no existencia del capítulo de reparaciones que, al cabo de algún tiempo, es muy digno de tenerse en cuenta.

Se exponen ideas y estudios en el Salón sobre todos esos aspectos, y esa relación entre fabricante y comprador es muy ventajosa para la clientela nacional, que se orienta mejor en el momento de la preferencia, dando el verdadero carácter a estas E. R. P. Con ello pensamos que España, presentando un mercado verdaderamente virgen en materia motorista, reuse especialísimo interés para el constructor, y de ahí que prediquen la necesidad de una construcción que sea sólida y económica. En París, Londres, Berlín y Nueva York, sino que sunda a esas exhibiciones madrileñas, y las catalanas (próximo el Salón de Barcelona, Abril-Mayo), a las pruebas de Sitges, a las del Circuito de Lesaure.

La información exacta de la competencia europeo-americana encontraron en nuestro país, completamente invadido de los "carros" estadounidenses. Acudiendo al laborioso trabajo de la estadística americana, vemos que los súbditos de Coolidge nos enviaron durante el año 1924 4.603 automóviles, con un valor aproximado de 45 millones de pesetas, cifra que subió en 1925 a 1.833 vehículos. Francia, por su parte, nos entregó durante los mismos años 1.367 y 7.020 automóviles, respectivamente; pero considerado la gran cantidad de coches utilizados que circulan por España, y vemos que el automóvil de un precio relativamente bajo no disfruta de una gran preponderancia hacia la industria de una gran potencia.

Actualmente la política de los Salones parece tender a evolucionar, ya que si bien este acontecimiento parisino es un lindio motivo para usos de turismo, la industria debe buscar realmente al comprador un su propio mercado, y reanar que firmas prestigiosas de la crítica motorista ensazan esta problema en ese sentido, aunque existe el temor de la competencia que desafiare lo que hoy es una fuente de ingresos incalculable. A este efecto, y para permitir comparaciones, citamos que el año 1925 dio cerca de los dos millones de francos.

Resumiendo: hemos de hacer notar que en este XX Salón no se ha visto realmente un progreso notabilísimo en las partes de mecánica, a excepción del "revolucionario" Constantineau, cuya línea no debe proseguirse; y, sin embargo, el aspecto de un coche presentado, y reanar que firmas prestigiosas de la crítica motorista ensazan esta problema en ese sentido, aunque existe el temor de la competencia que desafiare lo que hoy es una fuente de ingresos incalculable. A este efecto, y para permitir comparaciones, citamos que el año 1925 dio cerca de los dos millones de francos.

Actualmente la política de los Salones parece tender a evolucionar, ya que si bien este acontecimiento parisino es un lindio motivo para usos de turismo, la industria debe buscar realmente al comprador un su propio mercado, y reanar que firmas prestigiosas de la crítica motorista ensazan esta problema en ese sentido, aunque existe el temor de la competencia que desafiare lo que hoy es una fuente de ingresos incalculable. A este efecto, y para permitir comparaciones, citamos que el año 1925 dio cerca de los dos millones de francos.

Resumiendo: hemos de hacer notar que en este XX Salón no se ha visto realmente un progreso notabilísimo en las partes de mecánica, a excepción del "revolucionario" Constantineau, cuya línea no debe proseguirse; y, sin embargo, el aspecto de un coche presentado, y reanar que firmas prestigiosas de la crítica motorista ensazan esta problema en ese sentido, aunque existe el temor de la competencia que desafiare lo que hoy es una fuente de ingresos incalculable. A este efecto, y para permitir comparaciones, citamos que el año 1925 dio cerca de los dos millones de francos.

Resumiendo: hemos de hacer notar que en este XX Salón no se ha visto realmente un progreso notabilísimo en las partes de mecánica, a excepción del "revolucionario" Constantineau, cuya línea no debe proseguirse; y, sin embargo, el aspecto de un coche presentado, y reanar que firmas prestigiosas de la crítica motorista ensazan esta problema en ese sentido, aunque existe el temor de la competencia que desafiare lo que hoy es una fuente de ingresos incalculable. A este efecto, y para permitir comparaciones, citamos que el año 1925 dio cerca de los dos millones de francos.

Paris, y Octubre.

Información: Lo que presentan las marcas

MINERVA. — La gran casa belga, la primera marca que lanzó al mundo el sin rivalismo famoso de Kinlet, ha realizado un excelente estudio sobre el seis cilindros, presentando bajo dicho tipo el 12 CV, el 20 CV y el 30 CV, además de su habitual 16 CV, cuatro cilindros. Presentación factuosa en sus carrocerías, notándose en un conducción interior la escuela americana, excelencia, dentro de la construcción europea.

EXCELSIOR. — Ya conocido por sus participaciones en el Gran Premio de Turismo, de San Sebastián, el año 1925. Construcciones muy terminadas en su conducción interior, ofreciendo un torpedo de irreprochable factura. Completa en el sector de "groses voitures" con modelos europeos bien acreditados.

NAGANT. — Marca belga no muy nombrada, posee a su antigüedad, y que realiza un bello esfuerzo en sus modelos seis cilindros, presentando un 19 CV bajo dicho tipo, y un cuatro cilindros, bajo el tipo 15 CV, que demuestra el cariño a sus producciones anteriores, si bien con todos los refinamientos de la técnica moderna. Carroza a tenor de la escuela Weymann, en imitación de cuero.

EL. — La Fábrica Nacional del Armas de Euzkadi, hace a su verdadero perfeccionamiento en la industria automovilista, siendo una de las más lúcidas representaciones de la patria del rey Alberto. Un chassis 7/12, verdaderamente admirable de línea, en tipo bajo, y un torpedo, admirablemente carrozado, destacan por su figura.

RIGAL. — La única marca realmente española — no solamente catalana como tal a la Hispano-Suiza en sus tipos seis cilindros — que se presenta con cierta arrogancia, no mal justificada con un chassis 17 y medio en seis cilindros, que no desvirtúa de las excelentes construcciones que presentan "chassis" de marcas extranjeras en el Salón. Carrocerías verdaderamente admirables, que en el conjunto elevan este producto de la industria nacional hacia los lugares de preferencia más señalados.

STYER. — También la marca austriaca presenta un seis cilindros, en 10 CV, que al parecer de los técnicos, es verdaderamente admirable. Como detalle curioso observamos su suspensión trasera, bajo el sistema de ruedas independientes y eje oscilante. Muy digno de estudio, y seguramente uno de los mejores coches europeos en su clase.

OMEGA SIX. — Marca joven en el mercado, pero cuyos principios han sido dedicados a la construcción de un coche extremadamente confortable, sin que atente precisamente en la categoría de coches de lujo. De poco consumo, sus tipos de dos a tres litros de cilindrada, aproximadamente, gustan por una excelente comprensión de la comodidad en sus carrocerías de gran turismo, con excelente suspensión.

ANSALDO. — Una verdadera revelación en el 11 CV, seis cilindros, presentando uno de las mejores producciones del Salón a este respecto. Con esta cilindrada se consigue un 10 CV, cuatro cilindros, cantidad invariable, aunque provisto de todos los detalles y accesorios más modernos, en carrocerías "simil-cur" excelentemente acabadas. La casa de Turín progresa enormemente.

ALFA-ROMEO. — En este "stand" llama la atención un torpedo verdaderamente carrozado, sobre chassis 17 y medio. Verdadera maravilla de mecánica y construcción en el consabido seis cilindros, con la consecuente línea baja del coche italiano, que da un aspecto magnífico al producto de la casa del jaguero Nicola Romeo. Completa su exhibición un chassis del mismo tipo, un "cabriolet", y un conducción interior, verdaderamente soberbios en todos sus detalles.

CERANO. — Muy bonita representación de esta marca, que en el aspecto de sus construcciones nos recuerda otra marca italiana muy conocida. Un conducción interior y un torpedo, destacan por su hermosa acabado; y dentro de los tipos económicos italianos, esta marca destaca por sus principios de economía, con todas las ventajas de los coches de más precio.

MATZO. — Las "vochas", debido a su situación privilegiada en el Salón, destacan a primera vista por la belleza de sus modelos en chassis, francamente atractivos. Colosal esfuerzo en los tipos cuatro cilindros, y una carrocería extraordinariamente torpedada, económica y cómoda, que es un tratado de construcción.

FIAT. — La reina del 605, la marca que con tanta impaciencia se aguarda su participación en carreras. Además de los modelos ya conocidos — 503 y 507, en cuatro cilindros, y 712, en seis cilindros — presenta el 519, en seis cilindros también con un "limonino" que caracteriza el gusto refinado de la casa torinese en el carrozado. Toda la gama de artículos modernos, accesorios, etc., al igual que los grandes "carros" americanos.

ISOTA FRASCINI. — Uno de los "stand" del XX Salón más admirados; admiración bien justificada por cierto, puesto que su ocho cilindros su línea, en un chassis preparadísimo, y con tipo de carrocería "cabriolet", conducción interior, torpedo y "limonino", es, en cuanto a lujo de acabado, lo más perfecto que vemos en el Salón. La gran casa milanese posee esta distinción de su labor.

ITALIA. — Su dos litros, admirable de línea, en el clásico seis cilindros, alcanza personalísimas concepciones en cuanto a presentación del producto. Se reproduce la tendencia a un chassis bajo, características de la industria italiana, y la línea recta en el capot, tendencia favorita de los nuevos "carros". Carrocerías sencillísimas, algunas en imitación de cuero, siguiendo la escuela gala.

LANCIA. — Premio a Isotta Fraschini, ofrece nuevamente la belleza de dibujos y carrocerías estadounidenses, que se distinguen especialmente en un "cabriolet grand sport" verdaderamente admirable. Contada con la suspensión delantera característica de la casa, que parece resolver el problema de los malos caminos. Como iniciador de la tendencia baja, se coches llegan a un mínimo de 17 cm. del eje, dándole cierto aspecto de excepcional simpatía.

O. — La Oficina Mecánica, que tanto distingue al Circuito donostiarra, ha llegado a soluciones verdaderamente prácticas en sus demostraciones, lo que hace que su "stand" se vea favorecido con la admiración hacia su cuatro cilindros, litro y medio, y su seis cilindros, dos litros. Se destaca un magnífico torpedo "grand sport".

privilegiada en el Salón, destacan a primera vista por la belleza de sus modelos en chassis, francamente atractivos. Colosal esfuerzo en los tipos cuatro cilindros, y una carrocería extraordinariamente torpedada, económica y cómoda, que es un tratado de construcción.

FIAT. — La reina del 605, la marca que con tanta impaciencia se aguarda su participación en carreras. Además de los modelos ya conocidos — 503 y 507, en cuatro cilindros, y 712, en seis cilindros — presenta el 519, en seis cilindros también con un "limonino" que caracteriza el gusto refinado de la casa torinese en el carrozado. Toda la gama de artículos modernos, accesorios, etc., al igual que los grandes "carros" americanos.

ISOTA FRASCINI. — Uno de los "stand" del XX Salón más admirados; admiración bien justificada por cierto, puesto que su ocho cilindros su línea, en un chassis preparadísimo, y con tipo de carrocería "cabriolet", conducción interior, torpedo y "limonino", es, en cuanto a lujo de acabado, lo más perfecto que vemos en el Salón. La gran casa milanese posee esta distinción de su labor.

ITALIA. — Su dos litros, admirable de línea, en el clásico seis cilindros, alcanza personalísimas concepciones en cuanto a presentación del producto. Se reproduce la tendencia a un chassis bajo, características de la industria italiana, y la línea recta en el capot, tendencia favorita de los nuevos "carros". Carrocerías sencillísimas, algunas en imitación de cuero, siguiendo la escuela gala.

LANCIA. — Premio a Isotta Fraschini, ofrece nuevamente la belleza de dibujos y carrocerías estadounidenses, que se distinguen especialmente en un "cabriolet grand sport" verdaderamente admirable. Contada con la suspensión delantera característica de la casa, que parece resolver el problema de los malos caminos. Como iniciador de la tendencia baja, se coches llegan a un mínimo de 17 cm. del eje, dándole cierto aspecto de excepcional simpatía.

O. — La Oficina Mecánica, que tanto distingue al Circuito donostiarra, ha llegado a soluciones verdaderamente prácticas en sus demostraciones, lo que hace que su "stand" se vea favorecido con la admiración hacia su cuatro cilindros, litro y medio, y su seis cilindros, dos litros. Se destaca un magnífico torpedo "grand sport".

SALON MIRAMAR

Hoy, domingo, 17 de Octubre de 1926.
A las cuatro de la tarde, sección infantil.
A las seis del cuarto, "EL MUNDO NO PERDONA", por Percy Marriot y Malcolm Mac Gregor.
A las siete y media, "PAPA RICARDO", por Thomas Meighan y Lila Lee.
A las diez y cuarto, programa doble.

Palacio Bellas Artes

Hoy, domingo, 17 de Octubre de 1926.
A las cuatro de la tarde, sección infantil.
O. — La Oficina Mecánica, que tanto distingue al Circuito donostiarra, ha llegado a soluciones verdaderamente prácticas en sus demostraciones, lo que hace que su "stand" se vea favorecido con la admiración hacia su cuatro cilindros, litro y medio, y su seis cilindros, dos litros. Se destaca un magnífico torpedo "grand sport".

TEATRO TRUÉBA

Hoy, domingo, 17 de Octubre de 1926.
A las cuatro de la tarde, sección infantil.
A las seis del cuarto, "ADELANTE, MALA CARA", por Tom Mix.
A las siete y media, "JUVENTUD VICTORIOSA", por Billie Dove y Gail Landis.
A las diez y cuarto, programa doble.

Teatro del Príncipe

Hoy, domingo, 17 de Octubre de 1926.
A las cuatro de la tarde, sección infantil.
A las seis del cuarto y siete y media tarde, "LAS CIUDADES DE UNA DESPOSDADA", cinco partes, por Robert Agnew y Mildred June.
A las diez y cuarto, programa doble.

Teatro Cinema Petit Casino

Hoy, domingo, 17 de Octubre de 1926.
A las cuatro de la tarde, sección infantil.
A las seis menos cuarto y siete y media tarde, "LA RECCION DEL PASADO", por Arnes Ayres y Milton Hill.
A las diez y cuarto, programa doble.



Guide usted su estómago porque es la base de su salud

Yo padeci también como usted, pero me curó el DIGESTÓNICO

del Dr. Vianco

VENTA EN FARMACIAS

Dr. Sebastián Córdoba

MEDICO RADIOLÓGO DEL HOSPITAL CIVIL (Interferencias de la Piel y Uñas Trinitarias. Rayos X. Consulta de 3 a 6. — PRIM, 81 — Teléfono 1-97.

ECOS DE SOCIEDAD

Los que viajan. — De Biarritz pasaron para la corte los condes de Badoier, quienes pasarán una temporada con su hermana la viscondesa de San Enrique.

En su casa de Biarritz se encuentra nuestra embajadora en el Circolo, condesa de la Vilana.

La condesa de la Mora se trasladó a París.

De París pasaron para Madrid los condes de Gavia.

Los condes de Santa Coloma marcharon de Zarauz a la corte.

Los señores de Vie fueron a París.

Volvieron a Pamplona la señora de Golecho (doña José) y su hija Rafaela.

Una vez más de Zarauz a Madrid la señorita María Rospide.

Regresó a Bilbao la señora viuda de Zayas (nacida María Lafarga) con su familia.

Balió para Madrid la señora de Barranco con sus hijos.

Estuvo ayer aquí de paso para Barcelona, el diputado francés, Mr. Tremoulière.

Presidente de Madrid se encuentra en Irún el prestigioso industrial don Salvador Echeandía Gal.

MOLINS, Dentista. Plaza de Guipúzcoa, 2, 1.

Banquete al señor Pacumiani. — Hoy, a la una y media de la tarde, se celebrará en el Hotel Excelsior el banquete con que el Cuerpo Consular de San Sebastián obsequia al cónsul de Bélgica, señor Jacquemin.

EL MEJOR SUETIDO EN MEDIAS ALMACENES ROIG.

D. Mariano Zuzarrain. — La muerte de don Mariano Zuzarrain ha causado dolorosa impresión entre las muchas relaciones que con su stable trabajo supo captarse el bondadoso finado.

Hoy, a las diez y media, se verificará en Hernani la conducción del cadáver, acto al que concurrirán no sólo sus muchísimos amigos, sino miembros del Ayuntamiento de San Sebastián, Cámara de la Propiedad, del Instituto Colegio de Abogados y otras muchas entidades a las cuales pertenecía el caballero exalcaide donostiarra.

Mañana se celebrará en la parroquia de Hernani solemnes funerales por el eterno descanso de su alma y al mismo en nuestra ciudad, en la iglesia de Santa María.

Todos estos tristes actos constituirán expresivas manifestaciones de duelo.

Una vez más expresamos nuestro pésame cordial a la viuda, hermana y demás deudos de don Mariano Zuzarrain (q. e. p. d.).

UN REGALO

LA PELLETERIA PARENTE (An Renard Blanc) hace en beneficio de su aristocrática clientela especial una gran reducción de precios en toda su colección de foulards y pelerías.

Place BELLEVUE. — BARRIETZ. — Gran Hôtel.

LEWIS de París

(18, Rue Royale)

presenta nuestra colección de sombreros de invierno preciosos, elegantes, modernos, paraguas, mantas para coche, echarpes de seda, etc. Todos sus artículos son exclusivos y llegan diariamente de su casa de París. Exposición: 7, Place de la Madeleine. BARRIETZ.

Hace grandes rebajas sobre todos sus artículos.

Tabon Brea La Giralda

para la higiene de los niños

CURACION RAPIDA Y RADICAL

ANTAL MIDY

DE LOS FLUJOS

En todas las Farmacias.

Hyuntamiento de San Sebastián

ANUNCIO.

Se admiten proposiciones, hasta las DOCE del día 22 actual, para la ejecución de las obras de alcantarillado de la calle Ronda.

San Sebastián, 15 de Octubre de 1926. — El alcalde accidental, Pérez Egoa.

AMOSTELLE

Zumo de uva sin fermentar. Previene y cura los dolores del estómago e intestinos.

RAFAEL ESCOBAR, ZARAGOZA, regularizando su funcionamiento. Farmacia, droguerías, ultramarinos.

Representante en San Sebastián: Sres. F. y A. Sánchez Torre. Euzkadi, 8. Teléfono 26-67.

Pianos autopianos

GRAMOFONOS, DISCOS, ROLLOS.

Pleyel, Bonichs, Rupfeld Gosh, Orpheus, etc.

ALQUILERES, VENTAS A PLAZOS.

AFINACIONES Y REPARACIONES.

Instrumentos para banda y orquesta 11.

PLAZA DE GUIPUZCOA, 10.

Proveedor de la Real Cam.

EXPRINTER MADRID

Mayor, 4.

NOCHE DE NAVIDAD EN BELEN.

Salida, 4 de Diciembre.

Programas e Informes gratuitos.

Dr. ARRIETA Oído, nariz, garganta. Prim, 10, 6. y 44.

A. RODRIGUEZ DENTISTA

FUERTEBARRIA, 6, 1.º.

DIENTES Y MUELAS DESDE CINCO PESETAS.

Dr. Benito Petschen Kutz

ESPECIALISTA EN MATRIZ Y PARTOS.

MEDICINA GENERAL.

Consulta 11 a 1 y 3 a 5. ELCAÑO, 10. Tel. 1-23-07.

RON BACARDÍ

Depositarlo: TASADA Y BELTRAN.

Dr. CASTANEDA

GARGANTA, NARIZ, OÍDOS.

ANDIA, 5, 2.º.

Doctor MARTICORENA

O C U L I S T A.

Consulta de 10 a 1 y de 3 a 5. GARIBAY, 19. bis.

Teatro Victoria Eugenia

COMPANIA DE ZARZUELA Y OPERETA DE LUIS HALLSTEDT.

Funciones por hoy, domingo.

DESPIERTA DE LA COMPANIA.

A las cuatro en punto, GRANDIOSO EXITO de la zarzuela en tres actos y cinco cuadros, libro de José Ramos Martín, música del maestro Jacinto Guerrero.

LOS GAVILANES

A las seis y media (gran matine de tres actos, RESTRENG del autor en un acto y tres actos, de F. Sevilla y A. Carrillo, música del maestro Alonso.

Juanilla la perchelera

Y GRANDIOSO REESTRENG de la zarzuela en dos actos, original de José Tallado, música del maestro Alonso, titulada

LA LINDA TAPADA

A las diez y media de la noche, "JUANILLA LA PERCHELERA" y "LA LINDA TAPADA".

Los días lunes, martes y miércoles, NO HAY FUNCION.

El próximo jueves, DEBUE de la Gran Compañía de Comedias ADAMUZ - GONZALEZ.