

# DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI | Dirección y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.—Tel. 2.931

Madrid 23 de agosto de 1919

== DOS EDICIONES DIARIAS ==

NUM. 15.438

## La supremacía naval británica

El mundo ha escapado providencialmente al peligro de la esclavitud marítima, que habría significado el triunfo alemán en tierra y en mar, y puede muy bien considerarse que Inglaterra ha sido el brazo de Dios, que con el inmenso poder naval británico ha impedido que Alemania fuese el dogal de la Humanidad.

Con el triunfo marítimo de Inglaterra el mundo puede respirar tranquilo. La navegación libre está garantida mediante la supremacía naval inglesa, que es la fuerza colectiva de todas las potencias marítimas, oponiéndose al exclusivismo teutón, que pretendía poner el pie al cuello sobre la libre navegación universal.

De modo que puede afirmarse que Inglaterra, por medio de la superioridad marítima que ejerce, es como el ángel que domina y contiene la soberbia satánica del germanismo, humillado por la derrota y aniquilado por su propia impotencia.

El imperialismo teutón está soportando las consecuencias de su orgullo y tascando el freno de su pequeñez.

Inglaterra tendría derecho perfecto a que las naciones redimidas de la opresión germánica le hiciesen un gran homenaje de simpatía, glorificando su poderío naval, que ha libertado el comercio marítimo del mundo, cortando las amarras teutónicas que lo sujetaban.

Todas las naciones, incluso la propia Alemania, empiezan a experimentar los enormes beneficios de que Inglaterra haya podido afirmar su supremacía marítima, pues gracias a esa superioridad en los mares, todos los pueblos del mundo pueden circular y comerciar en todos los mares a la luz del progreso y de la civilización, que Alemania tenía sojuzgados y sometidos.

La supremacía de mar no implica, para quien la posee, autoridad de mando que haya de ser acatada con determinaciones de tiranía naval; lejos de eso, puede y debe considerarse como el cetro augusto de la superioridad civilizadora que en el pináculo del poder y de la fuerza sirve de impulsor a la obra redentora de la Humanidad.

No podía por eso pretender Alemania que la supremacía marítima coronase sus esfuerzos en la cruel y sangrienta tragedia internacional que ha hundido para siempre su porvenir comercial y marítimo. En cambio, era, y es lo lógico, que la Gran Bretaña, por tantos títulos digna de ejercer el dominio marítimo, lo posea como título de grandeza internacional.

Han pasado las cosas como tenían que suceder. Aquella pugna marítima tan noble y legítima que antes de la guerra pudo observarse entre Inglaterra y Alemania, por ganar el rango marítimo en la travesía del Atlántico, constituyó un espectáculo grandioso y noble; pero el esfuerzo teutón que sucedió luego para destruir arderamente, con los medios reprobables de la guerra y el bloqueo submarino, el comercio marítimo de todas las naciones, así las beligerantes enemigas como las neutrales, ha sido el crimen de lesa civilización más grande que podía perpetrarse y que de ninguna manera podía quedar impune.

Alemania ha expiado ese crimen viendo destruido su poderío marítimo, que, como la tierra herida por el caballo de Atila, cabría decir que en ella no podrá volver a nacer la yerba; esto es, que el poder marítimo teutón, una vez hollado por la propia Alemania, no volverá a surgir en los siglos de los siglos.

Han suspendido hoy su salida, entre otros barcos, el «Barceló», de la Compañía Transmediterránea.

El «Castilla», de la misma Compañía, que salió ayer de este puerto, llegó hoy a Tarragona, desembarcando acto seguido la tripulación, que ha regresado esta tarde a Barcelona.

También ha quedado desenrolada la oficialidad del «Atlante», de la expresada Compañía, que había sido llamada para relevar a la del «Castilla».

La Asociación de Navieros del Mediterráneo ha publicado la siguiente nota: «Una representación de la Asociación de Navieros del Mediterráneo, constituida por su secretario general, Sr. Tintoré, y D. Angel Bono, celebró una entrevista con los presidentes de la Asociación de capitanes y pilotos de la Marina mercante y de la Sociedad Española de maquinistas navales al objeto de estudiar el modo de llegar a un acuerdo que resuelva las diferencias existentes.

Los navieros entienden que la cuestión que se ventila no es de carácter local, sino, por el contrario, de una evidente generalidad, en cuanto no se revela la posibilidad de que los navieros del Mediterráneo puedan concurrir con los del resto de España en la libre competencia de los transportes, si gravita sobre ellos en mayor proporción que a los demás los gastos de navegación.

Han propuesto a las representaciones de las Asociaciones que, puestos de acuerdo con las demás Sociedades de España, planteen la cuestión a la totalidad de los navieros para que las resoluciones que recaigan afecten por igual a todas las Compañías de navegación, y para el caso de que no fuera esta fórmula de su satisfacción, por pretender resoluciones más inmediatas, que se sometiera el asunto al arbitraje de una Comisión integrada por el elemento oficial del Comité del Tráfico marítimo, cuyo organismo tiene a su cargo la responsabilidad de la gerencia de los barcos incautados por el Estado y reunir, por tanto, condiciones de competencia y autoridad para garantizar el acierto de sus resoluciones.

Los navieros, insistiendo en la imposibilidad de aumentar los salarios con que hoy se retribuye al personal de cubierta y máquinas, no se niegan a considerar aumento razonable de carácter eventual los beneficios que anualmente se obtengan, único medio, a su juicio, de poder sostener formalmente los compromisos que ahora se contraigan.

No habiendo considerado admisibles la representación del personal las proposiciones de los navieros, han declarado rota toda relación con éstos y han anunciado la huelga, sabiendo, sin duda, la responsabilidad gravísima que contraen con la adopción de esta medida.»



D. ELÍSEO ALVAREZ ARENAS, COMANDANTE, QUE RESULTÓ GRAVEMENTE HERIDO EN LA ACCIÓN DE UAD-RAS

## El túnel de la Mancha

**Su importancia comercial**  
El *Petit Parisien* publica un interesante estudio demostrando las ventajas considerables que se pueden esperar, desde el punto de vista del desarrollo comercial del túnel bajo la Mancha, cuya realización es ya segura, ya que Inglaterra ha aprobado ese proyecto, al que se opuso durante tanto tiempo.

Las estadísticas demuestran que el comercio franco inglés no ha progresado de 1902 a 1912 más que de un 3,6 por 100 cada año, mientras que el aumento era 9,3 por 100 con Alemania, 4,5 por 100 con Italia, 5,4 por 100 con España y 9,7 por 100 con Bélgica.

Este estado de cosas se debe tan sólo a las dificultades de comunicación, pues es evidente que la travesía presenta para los viajeros, graves inconvenientes.

Por este nuevo modo de comunicar se multiplicarán los viajes y las operaciones comerciales.

Cuando Londres no esté más que a cinco horas y media de París, la gente no vacilará en tomar el tren.

Según los cálculos hechos al principio de la explotación, bastarían veinte o veinticinco trenes cada día en las dos direcciones.

Si se admite, según los cálculos hechos por la Asociación francesa, que los gastos de explotación y conservación alcanzarán cada año 35, y que los ingresos en total se elevarán a 80 millones, el beneficio neto será, pues, de 45 millones, y podrá, sin duda, aumentarse en el porvenir de un modo notable.

## Firma del rey

**Guerra**

Su majestad ha firmado las siguientes disposiciones:

Disponiendo que el general de brigada, en situación de primera reserva, D. Vicente Sarthou y de Lera pase a la de segunda reserva por haber cumplido la edad reglamentaria.

Confiriendo a los coroneles de Artillería D. Luis Hernando y Espinosa el cargo de director de la Maestranza de Artillería de Madrid, D. Rafael Maldonado y Rato el de director de la Fábrica de Trubia, D. Fabriciano Haro y Porto el de director del Parque de Artillería de Valladolid y D. Manuel Fernández Cañete y Sierra el del mando del 12 regimiento de Artillería pesada, de nueva creación.



D. S. GOYANES, OFICIAL DEL REGIMIENTO DE CEUTA, HERIDO GRAVE EN LA ACCIÓN DE UAD-RAS

## Admirables maniobras de los submarinos españoles

### INMERSIÓN DEL REY A BORDO DEL «MONTURIOL»

**Hermoso aspecto de la bahía.—Embarco de los reyes**

SANTANDER, 22.—A primera hora de la tarde comenzó a divulgarse la noticia de que a las cuatro saldrían del puerto, para realizar maniobras, los cuatro submarinos que aquí se encuentran.

Se decía, además, que S. M. el rey embarcaría en uno de los sumergibles: esto aumentó extraordinariamente la curiosidad del público.

A partir de ese momento fué ya incesante el ir y venir de personas en todas direcciones, y en poco tiempo se vieron completamente invadidos de curiosos el muelle de pasajeros, los acantilados de la playa y demás sitios estratégicos.

Numerosas embarcaciones de vela y gasolineras ganaron la entrada de la bahía atestadas de viajeros.

Desde todos estos puntos, desde El Sardinero y la Magdalena, y aun desde las terrazas de las casas próximas al puerto, aprestábanse las gentes a esgrimir los prismáticos para poder ver los movimientos de los buques.

Minutos antes de las cuatro llegaron al muelle los infantes D. Carlos y don Alfonso y los príncipes D. Jenaro (con uniforme de marino), D. Raniero y don Gabriel.

Un poco más tarde llegaron los reyes con el príncipe de Asturias, el infante D. Jaime, el infante D. Fernando y algunos palatinos.

Embarcaron todos en una gasolinera de la Real Casa, y se dirigieron: el rey, al «Monturiol», y los infantes y los príncipes, a los otros submarinos.

La reina, el príncipe de Asturias, los infantes y los palatinos se quedaron en la gasolinera.

**Salida de los sumergibles.—Inmersión de la flotilla.—El pendón de Castilla sobre la superficie.—Ovación al Monarca.**

A las cuatro y media los sumergibles, seguidos de los cazatorpederos «Proserpina» y «Bustamante», salieron hasta el abra en línea y por el orden de su numeración, y allí esperaron la llegada del «Isaac Peral», que cerraba la línea.

En El Sardinero y en los acantilados de la costa había aumentado el número de curiosos. Después el «Monturiol» avanzó unas cuatro millas.

Dadas por el jefe de la escuadrilla las órdenes oportunas, comenzó a maniobrar el «A-2», que se sumergió rápidamente; repitió la operación el «A-3», e inmediatamente hizo lo propio el «Isaac Peral».

Todos los submarinos desfilaron por babord del «Monturiol», desde donde su majestad el rey presenciaba la maniobra, que resultó admirable.

Los submarinos sumergieronse rápidamente hasta desaparecer en absoluto debajo del agua. El «Isaac Peral» subió a la superficie al acercarse al costado del «Monturiol» y volvió a desaparecer de nuevo debajo del agua.

Cuando los tres submarinos llevaban media hora navegando bajo el agua, maniobró con gran precisión el «Monturiol», que se sumergió en pocos momentos, sin que de él quedase fuera más que el pabellón morado de Castilla. Después de unos segundos de emoción intensa, el público prorrumió en una ovación al rey, que con la tripulación del sumergible había desaparecido bajo las ondas.

**Seguimiento del rumbo del «Monturiol».—La gasolinera regia.—Nueva aclamación al soberano.—Elogio a los marinos.—La familia Real salta a tierra.**

El «Proserpina», que se halla a una milla del lugar donde se sumergió el «Monturiol», picó máquinas y atravesó por entre un enjambre de pequeñas embarcaciones, desde las que infinidad de curiosos presenciaban el hermoso espectáculo.

El «Bustamante» siguió de cerca al sumergible en que iba el rey, y a su lado marchaba también la gasolinera Real conduciendo a doña Victoria Eugenia y a sus hijos.

Cuando transcurrieron unos veinticinco minutos emergió el submarino regio, y el inmenso público ovacionó de nuevo al soberano.

Poco después fueron apareciendo los

restantes submarinos a uno y otro lado del «Monturiol».

Esta operación, lo mismo que la de sumergirse, ha puesto de relieve la serenidad y la pericia de nuestros marineros, que fueron felicitados efusivamente por el rey y las demás personas de la Real familia.

Dióse la orden de regreso, y la flotilla volvió al puerto en el mismo orden que hizo la salida.

Ya en el puerto, saltaron a la gasolinera el rey y los infantes, que desembarcaron en el muelle de pasajeros, donde se repitieron las demostraciones de simpatía para los reyes.

En automóvil regresaron los reyes a Palacio.

En el «Bustamante» y en el «Proserpina» embarcaron numerosas Comisiones y representaciones del Ejército y de varias entidades locales.

La gente de mar hacía grandes elogios de las maniobras realizadas por la flotilla de sumergibles.

Durante las maniobras los buques se comunicaban por radiotelegrafía.

El rey, desde el periscopio del «Monturiol», estuvo contemplando el hermoso aspecto de la bahía y sitios próximos.

Cuando regresaron los submarinos al puerto detúvose el «Monturiol» cerca del crucero «Extremadura», y allí atracó la gasolinera regia.

La reina y los infantes pasaron a bordo del sumergible y en él permanecieron quince minutos, visitando todas las dependencias.

El rey felicitó especial y efusivamente al jefe de la escuadrilla, capitán de fragata Sr. García Reyes, por el éxito de las maniobras.

**Nuevos detalles de las maniobras.—El rey brinda por la Marina.—Evoluciones debajo del agua.—En recuerdo de la visita.**

El «Monturiol» estuvo sumergido treinta y cinco minutos, en cuyo tiempo anduvo unas seis millas.

Cuando se hallaban a doce metros, el comandante de la flotilla, Sr. García Reyes, sacó una botella de champagne y se la alargó al rey.

—¿A cuántos metros estamos?—preguntó D. Alfonso.

—A doce, señor—replicó el comandante.

—Pues descendamos otro, que es mi número.

Hízose así, y entonces el monarca descorchó la botella y, alzando su copa, brindó por la Marina y por España.

Con el rey embarcaron en el «Monturiol» el príncipe D. Jenaro y su ayudante Sr. Barrera; en el «A-2», el infante D. Carlos, el príncipe D. Raniero, el duque de Alba y el marqués de Viana; en el «A-3», el príncipe D. Gabriel, el duque de Santofía, el marqués de Bendaña y el ayudante del rey Sr. Caro, y en el «Isaac Peral», el infante D. Fernando, el marqués de Someruelos, el general Huerta, el conde del Grove y el doctor Grinda. En la gasolinera regia quedaron, acompañando a la reina y a los infantes, las duquesas de Talavera y de Alba y el marqués de Villavieja.

Las maniobras se efectuaron a ocho millas de Cabo Mayor.

El «Monturiol», al sumergirse, no arrió el pabellón de Castilla por deseo del rey, que iba en la torrecilla con el comandante del barco y el jefe de la flotilla, Sr. García Reyes.

Durante la inmersión el rey recorrió todos los departamentos del buque y estuvo enterándose del funcionamiento de toda la maquinaria.

A quince metros de profundidad realizó el sumergible diversas evoluciones, tomando como punto de mira un barco de vela que se destacaba en el horizonte.

Emergió el «Monturiol» cuando se hallaba junto a la gasolinera real, y en la torrecilla apareció el soberano, que fué aclamadísimo.

Dió el rey la orden por el aparato de señales, y salieron a la superficie los otros tres submarinos.

El rey se mostró muy complacido. La tripulación del «Monturiol» se propone regalar al monarca el pendón de Castilla que ondeaba esta tarde en la torrecilla durante las maniobras.

### GRAVE CONFLICTO

## La huelga del personal de la Marina mercante

**Han desembarcado las tripulaciones.— Absoluto acuerdo entre todo el personal.—Se respetará el correo y el transporte de subsistencias.**

BARCELONA, 22.—El gobernador civil marchará a Madrid el próximo domingo para informar al Gobierno del estado en que se hallan los problemas planteados en ésta.

El desembarco de los marinos, por ruptura con los navieros, es completo. Hoy debía haber salido el vapor «Manuel Pla», y no lo ha podido efectuar.

Tanto el personal de cubierta como el de máquinas está a las incondicionales órdenes de las respectivas Asociaciones.

Un delegado de Abastecimientos ha visitado al presidente de la Asociación de capitanes para rogarle no se pusieran obstáculos a la descarga de barcos que conduzcan trigo y otras sustancias alimenticias.

El Sr. Boet, presidente de la Asociación, le contestó que no entraba en los cálculos de los marineros poner dificultades al país, y que la descarga de los barcos no era de la incumbencia de la Asociación del personal navegante.

Desde luego, no desembarcarán las tripulaciones de los buques que conduzcan productos alimenticios.

Las operaciones de descarga se hacen con toda regularidad.

El entusiasmo de los marinos es grande.

El Sr. Amado ha dicho a los periodistas que la detención del secretario de La Naval la ha motivado el ser un peligroso agitador.

**Intervención del capitán general.—Una nota de la Asociación de navieros**

BARCELONA, 22.—A medio día estuvieron los huelguistas en la Comandancia de Marina, llamados por el primer comandante para hablar del conflicto.

Por la tarde se han reunido los marinos para tratar del curso de las negociaciones.

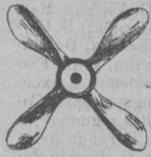
Los navieros, insistiendo en la imposibilidad de aumentar los salarios con que hoy se retribuye al personal de cubierta y máquinas, no se niegan a considerar aumento razonable de carácter eventual los beneficios que anualmente se obtengan, único medio, a su juicio, de poder sostener formalmente los compromisos que ahora se contraigan.





# The International Paint & Compositions C.º, Ltd

(Antes HOLZAPPELS LTD)



**Pinturas submarinas para fondos de buques**  
**Pinturas para las obras muertas y para uso general**

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

**PATENTE INTERNACIONAL**

Es la composición más antimoluscosa que existe — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientas Empresas marítimas y casas navieras.

FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

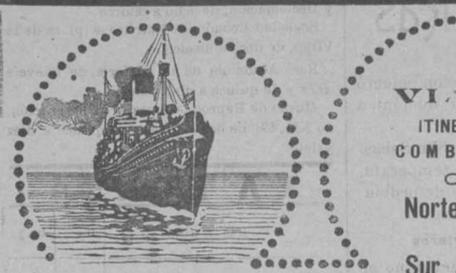
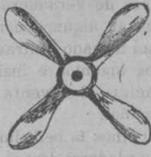
PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

DE BUQUES DE MADERA, PATENTE "NATIONAL", PATENTE "DAMBOLINE", (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival LIMPIA METALES "ALADDIN"

Casa principal en LONDRES, 6, Broad Street Place, E. C. 2.

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Odessa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique



**VIAJES**  
ITINERARIOS  
COMBINADOS  
CON  
Norte, Centro  
Y  
Sur América

## Navigazione Generale Italiana

(SOCIETA RIUNITE FLORIO, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)

"LA VELOCE"

Barcelona: Sres. Parés y C.º, Rambla de Santa Mónica, 18.  
Madrid: Don Pedro Ramognino, Calle de Alcalá, núm. 47.

## LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 ptas.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

D. Alberto Marsden

Esta Sociedad establece CUENTAS EN PARTICIPACION con todas las personas o entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece, entre otras muchas ventajas, las siguientes:

**A LOS ASEGURADOS**

FACILIDAD PARA CONTRATAR los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.

SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

**LOS SUSCRIPTORES**

PARTICIPACION DIRECTA en cada negocio aceptado por la Sociedad y EN LA PROPORCION QUE FIEJE EL INTERESADO.—LIQUIDACION MENSUAL DE LOS BENEFICIOS que correspondan a cada participante por los negocios realizados.

Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.

Todo SIN DESEMOLSO DE CAPITAL ALGUNO, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones. Pidense solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

### VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

## Pinillos, Izquierdo y C.º, de Cádiz

#### SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA

por los nuevos y rápidos vapores

INFANTA ISABEL..... de 10.000 toneladas (dos hélices).  
BARCELONA..... de 7.500 id.  
CADIZ..... de 7.500 id.  
VALBANERA..... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Tetuán, 14

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga Sra. Viuda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín.

#### SERVICIO QUINCENAL

fijo a las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston

Este servicio lo practican los vapores correos

MIGUEL M. PINILLOS..... de 4.500 toneladas.  
CONDE WIFREDO..... de 5.000 id.  
MARTIN SAENZ..... de 5.500 id.  
PIO IX..... de 6.000 id.  
CATALINA..... de 8.000 id.  
BALMES..... de 6.500 id.

## IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

### VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 908; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salida de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

### MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA



Escopetas finas de caza y tiro pichón

**Victor Sarasqueta**

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Eibar (Guipúzcoa)

(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)

### LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

**YOST**

No tiene cinta



Comparad la escritura de la máquina

**YOST**

con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4.—Madrid

## ZABALA Y ARANA MALAGA

Depósito de carbones para consumo de buques; Carbones, Consignaciones, etc

Dirección telegráfica: **ARABALA**

## Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima

CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.—Astilleros en SPEZIA (Muggiano)

Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCION DE

Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión

como los que surte a las Armadas

BRASILEÑA, BRITANICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes

Alistamiento y reparación de Buques

Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

**ASTILLEROS**

Correspondencia: Spezia (Italia)  
Telegramas: Anstosca-Pertusola  
Teléfono: 228-275-Spezia

**TALLERES MECANICOS Y FUNDICION**

Telegramas: Mecanurgos-Torino  
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

Códigos: A B D (5th. Edic.) Liebers-Vestern Union.



## MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

TELÉFONO 8-1.676 e e e e e  
APARTADO 855 e e e e e

Plaza de la Independencia, 9. - Madrid

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROSTEROL

## Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS.-VIGO

Constructores de buques. - Proveedores de la Marina de Guerra de España, de los Ministerios de Guerra, de Hacienda, de Fomento y de Estado.-Especialidad en vapores y lanchas para la pesca.

Más de 400 vapores procedentes de esta casa construidos para España, Portugal, Francia y África

Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina  
Fábrica de fundición, calderería, talleres de reparaciones de buques.

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITANTE