

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Redacción y Admón. Peligros, 3 Teletn., 2931

Director: ALFONSO RUIZ DE GRIJALBA

Madrid 16 de Enero de 1924

Gerente: MANUEL MONTILLA Y GARCIA

AÑO LVI - Núm. - 10.377

EL DOMINIO DEL MEDITERRANEO

Sobre una pretendida alianza hispano-italiana

El reciente viaje a Roma de los Reyes de España, su éxito indiscutible, el espectáculo brillante de la escuadra del almirante Solari saludando y convoyando la escuadra regia, las ovaciones clamorosas de Roma y Florencia, Bolonia y Nápoles, la efusión y el cariño manifestados por su pueblo, autoridades, Corporaciones, entidades y Prensa de la nación hermana, despertan por lo visto recelos en algunos sectores, y no faltan periódicos de unos y otros países que al comentar el asunto echen a volar la fantasía y, recordando antiguas Convenciones, en desuso hoy, afirman rotundamente que se ha establecido una sólida alianza entre las dos naciones con vistas a ejercer el pleno dominio del Mediterráneo.

Nuestro estimado colega profesional la *Revista General de Marina* llama sobre este punto la atención de sus lectores cumpliendo la misión para que fue creada, de informarles de cuanto digno de atención ocurra en el mundo naval y declara al mismo tiempo que no comprende ni se explica la suspicacia que algunos periódicos franceses manifiestan.

Hace ya mucho tiempo—dice—que en su buen deseo innato y en su patriotismo ferviente confundieron nuestros vecinos las cosas y se obstinaron en alucinar con sonoros juegos de palabras.

«El dominio del Mediterráneo!... Con él sueña Francia desde hace siglos, y hasta hubo ocasiones, por ejemplo cuando Lord Fisher, primer Lord Naval del almirantazgo británico, retiró la Escuadra inglesa del mar latino y se la llevó al Norte (porque «ha de ser»—escribió—«teatro de futuras contiendas») en que casi respiró satisfecha la Gran Bretaña, no podía hacer grandes cosas en el Mediterráneo porque frente a sus islas, en su propio mar, crecía el enemigo de su reposo, el que constantemente le amenazaba; además, vino la «Entente cordiale» y evitó toda sombra de recelos franceses.

Concluyó la gran guerra, y la «unión sagrada», la buena armonía entre antiguos aliados, no parece muy sólida; instalas hay en que los pesimistas anuncian su próxima ruptura. Francia no sólo sigue pensando en su pesadilla eterna, dominar el Mediterráneo, sino que gana de convencernos a los demás, quizá para convencerse ella misma, nos asegura que con sus construcciones navales en progreso y su enorme expansión aérea lo ejerce ya, y que el Mediterráneo es un «mar francés», tal y como lo soñara Talleyrand en persona. Se acabó el temor a que se interrumpian las comunicaciones entre Argelia y su metrópoli...

Los rumores de alianza hispano-italiana han sacudido desgradablemente el sistema nervioso de nuestra constante vecina y antigua aliada, tanto sabe ella que en España no hay chauvinismo, ni se sueña con reivindicaciones y conquistas; sabe también que España sólo aspira a tener paz y a no meterse en aventuras; pero aunque no teme la unión de las fuerzas navales de las dos Penínsulas, porque las nuevas flotas tan cortas que la suma se reduce por hoy casi al sumando Italia, piensa con espanto en que nuestras Baleares se hallan sobre la derrota Marsella Argel, y Cerdeña sobre la derrota Tolón-Bizerta.

Una seria base aérea submarina en el archipiélago balear en Cerdeña amenazaría de modo extraordinario las comunicaciones francesas y su pretendido dominio del Mediterráneo quedaría convertido en pura ilusión patriótica.

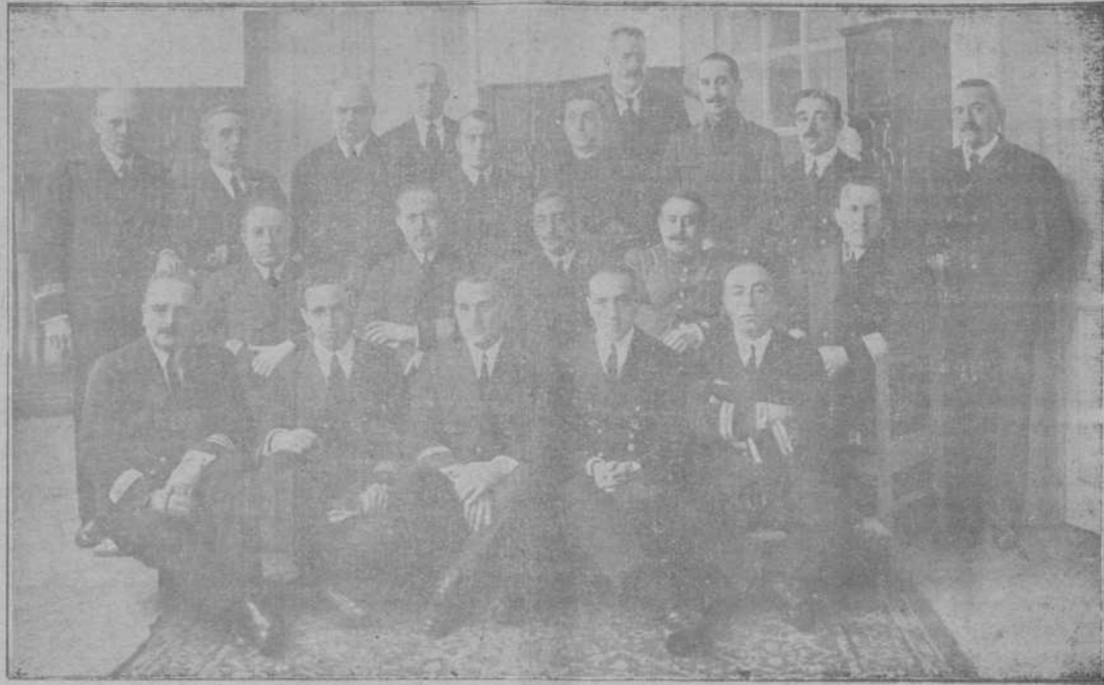
Después de todo, ¿por qué alarmarse?... Con alianza hispano-italiana o sin ella no es Francia quien domina el Mediterráneo, aunque otra cosa se obtiene en hacernos creer: la dueño del Mediterráneo es Albión, que posee Gibraltar, Malta y Egipto; Albión, que puede hacer paveses el tráfico marítimo francés, cuando le acomode; Albión, a quien en el curso de la guerra pedía buques Francia, buques que apoyaron a sus transportes, a pesar de que la enemiga común tenía su flota encerrada en puertos de donde apenas si salió más que para entregarse.

Véanse las consideraciones que el caso sugiere a Bywater, que dice lo siguiente en una revista profesional inglesa:

«A causa de la reciente visita de los Reyes de España a la Corte italiana se reunieron en alta mar los mejores buques de guerra de las dos naciones, circunstancia que utilizaron sus periódicos para fantasear caprichosamente sobre las posibilidades estratégicas del futuro.

En el diario de Madrid *El Sol* apareció hace ya algunos meses un artículo, firmado por el corresponsal del *The Times*, en el que hablaba de los programas navales de Italia y España—que ambos comprendían cruceros rápidos, torpederos, submarinos y aeroplanos—, y añadió: «Unido el poder naval de ambos países y utilizando las islas Baleares como base, formarían una línea inquebrantable a través del Mediterráneo occidental, o sea—lo que es mucho más importante—cortaban la línea principal de comunicaciones que Francia tiene con sus colonias de África».

Dada la gran ostentación que media entre las costas españolas e italianas no es fácil hacerse cargo de cómo podría establecerse esa «inquebrantable línea» con los recursos navales Unidos de ambas naciones. El flanco oriental se hallaría amenazado por flotillas y aeroplanos operando sobre Bizerta, mientras que en el occidental estaría expuesta la línea de bloqueo a los ataques de las fuerzas francesas procedentes de Tolón por el Norte y de los



Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada.—El director (x) y profesores

Las reglas del Presupuesto

Un desconocido y amable industrial, a quien no agradeceremos nunca bastante el loable interés que se ha tomado para evitarnos los disturbios y sinsabores de una bancarrota, nos envía—con gran frecuencia—una hoja impresa, en la cual nos expone las reglas más severas y minuciosas a que debemos sujetar nuestro presupuesto anual, a fin de que le liquidemos con un superavit, con un modesto pero positivo ahorro, sean los que quieran nuestros ingresos.

El, naturalmente, aprovecha toda ocasión de insistir con sus reglas en el generoso y desinteresado deseo de que no seamos pródigos, para anunciar y propagar sus productos. Podría hacer esto, sin ninguna necesidad de imponernos en las normas de una sencilla contabilidad que, de no llevarla, nos conduciría a la ruina, a la trampa adelante, a que muchos se ven expuestos por no dedicar la debida atención a los sanos consejos del industrial altruista.

«Quien, sino un espíritu selecto como el que revela el nunca bastante ponderado consejo económico, habriase pasado las noches de claro en claro estudiando todos los infinitos aspectos de la vida doméstica, barajando cifras y enfrascándose en mil cálculos minuciosos de lo que cada cual puede gastar, con arreglo a sus rentas, salario, jornal o ingresos de que dispenga, sin incurrir en el más mínimo excedente que desvirtúe el presupuesto?»

Para nada, absolutamente para nada entra en sus cuentas y cálculos el pequeño gasto que supone la compra de los productos que, al propio tiempo, nos anuncia y recomienda. Todo lo más que puede presumirse, equilibrando mucho las cosas, es que dicho gasto le haya incluido en la pequeña suma que él destina, el día, al mes y al año, a *Varios* en los cuales debemos incluir, sin dudar, los gastos imprevisos y los eventuales.

«¿Quien puede dudar de su gran deseo de ser útil a la humanidad, solamente con leer las líneas con que comienza a influirnos para que sigamos su desinteresado y sano consejo?»

«El primer cuidado de un Estado consiste en tener un presupuesto bien equilibrado.» Así se expresa el filósofo industrial, que suponemos no habrá olvidado enviar al Director, ahora que parece va a ocuparse del tan interesante asunto que a todos nos afecta, una de sus instructivas hojas.

Y sigue diciendo así: «Y no es cada casa un Estado en pequeño, donde todo ha de estar metódicamente organizado para evitar la necesidad de contraer deudas?»

«¿Puede ser más razonable en su aserción? Pero, sigámosle: «Arreglar sus gastos en conformidad con los recursos propios es importantísimo en el día, ya que el encarecimiento de todo lo necesario para la vida se acentúa sin compensación proporcional por el aumento de salarios o de rentas.»

A continuación se pregunta: «¿Cuánto ganamos al año?» Y con una lógica abrumadora, se contesta:

«La respuesta a esta pregunta resuelve de plano el problema de nuestro presupuesto, dado que los gastos deben ser proporcionados a los ingresos. Pero no basta decir: «Gano 6.000 pesetas al año, puedo, pues, gastar 500 pesetas mensuales.» Si nuestros gastos no son limitados y ordenados, se extenderán irruinadamente, dando lugar a decepciones y desastres.»

«¿Hay nada más razonable? «El cálculo siguiente—dice—indica cómo ha de procederse. Se verá que la alimentación entra por la mitad de los gastos de un pequeño presupuesto, el alquiler de la habitación por una quinta parte, la conservación y los gastos diversos por otra quinta parte, y las economías por un 10 por 100 del ingreso anual.»

Mucho tememos que en tales cálculos haya cometido nuestro amable consejero-economista un pequeño y lamentable error, dado el precio a que se cotizan hoy los comestibles y la sub-

de excesiva de los alquileres. Pero fácil nos será subsanar el error, ajustando nuestra conducta a los siguientes aplastantes preceptos:

«La supresión de los pequeños gastos hace los grandes ahorros. Cien céntimos hacen una peseta. Ahorrad, cada día, una peseta; el cabo de un año tendréis 365 pesetas y 3.650 al cabo de diez años.»

«¿Podrá nadie rebatir—ni el mismo Einstein—lo contundente de tales cifras? Acaso algún espíritu sutil y cominero eche de menos en ellas, las pesetas de los años bisiestos que se comprenden en el plazo de los diez años fijados. Pero ello sería tanto como querer afeitar los pelos a una rana.»

Después nos ofrece un modelo de lo que podemos emplear al día, al mes y al año en los diversos gastos, y las cantidades que podremos ahorrar en dicho tiempo, según que ganemos 5.000, 5.500, etc., hasta 10.000 pesetas.

Continúa dándonos reglas de cómo se establece un presupuesto y, deseando sernos completamente útiles nos presenta, detallado, el ejemplo de un presupuesto que tenga, como base, 5.000 pesetas al año, el cual puede multiplicarse o dividirse hasta el infinito.

Por cuya razón, no vacilamos en recomendarle al Gobierno, seguros como estamos, que de seguir éste las reglas establecidas en tal presupuesto, ahorrarán para el Erario, al cabo de un año, una respetable suma de millones de pesetas, fácilmente calculables, multiplicando conforme a los ingresos calculados, las 307,80 pesetas de ahorro anual que supone el modelo de las 5.000 pesetas de ingresos.

Sentimos, verdaderamente, no disponer de espacio para seguir copiando los interesantes y desinteresados, cuanto razonables consejos económicos del amable industrial, que merece toda clase de elogios por el trabajo impropio que se ha tomado en favor nuestro, desvirtuándose por nuestros intereses y por el más seguro y tranquilo porvenir de nuestras familias. Dios se lo pague.

AMUSANT

LOS TRANVIAS DE MADRID

Si la dirección de la Empresa de los tranvías de Madrid estuviere confiada a persona tan celosa e inteligente, y tan afanosa de complacer al público como, por ejemplo, las de la red importantísima de Barcelona, no habría las constantes quejas a que da lugar el pésimo servicio de los tranvías de la villa y corte.

La inferioridad en que ésta se encuentra respecto de la de Barcelona, ya se vio en el expediente formado cuando se ocupó el Senado de este asunto y que no llegó a ser aprobado en el Congreso, precisamente porque la Empresa de los tranvías de Madrid ofrecía la blanco para los impugnadores de aquel proyecto.

Ni la gestión de las autoridades, ni la queja, más constante aún del público, hace que el servicio mejore, que las paradas sean menos frecuentes y los viajes interminables, a pesar del aumento de precio que por una injustificada benignidad consiguió la empresa que se autorizase.

Las mejoras de servicio no se consiguen por lo cual la responsabilidad, debería ser exigida, insistentemente, a fin de que nadie pueda atribuirse el arte de ofrecer y no cumplir, cual si fuese esa su única misión y su único acierto.

Nosotros, hemos de tratar con detenimiento este asunto de los tranvías, de Madrid, que no deja de ser complicado por las diferentes concesiones que constituyen el negocio y el público apreciará si hubo tolerancias, y si les hay aún.

Comunistas a tiros

Paris.—Durante la reunión celebrada anoche por el partido comunista se registraron serios disturbios.

El diputado del partido, Marcel Cachin, que asistía a la reunión, se vio obligado a abandonar el local ante las ruidosas protestas de los comunistas avanzados contra la actuación de los elementos directores del partido.

La actuación terminó a tiro limpio, resultando quince heridos.

CRONICA

En París se ha celebrado ayer la primera reunión del Comité de peritos encargado de estudiar los medios de dar estabilidad a la moneda alemana y de equilibrar el presupuesto del antiguo imperio. Como se ve por su simple enunciación, el problema es árido; pero ya no parece tan irrealizable como se le consideraba hace unos cuantos meses. Los discursos pronunciados en esa sesión por los más caracterizados miembros del Comité han puesto de manifiesto los buenos propósitos de que están animados. El presidente de la Comisión internacional de Reparaciones se dirigió al Comité, diciéndole que dentro del Tratado de Versalles debían desarrollarse gestiones, y que, como con arreglo al referido Convenio, Alemania tiene el derecho de hacerse oír en estos asuntos, los individuos del Comité la oírán en la forma que les parezca más útil, teniendo en cuenta que el Comité contará con la seguridad de realizar sus trabajos con plena independencia y completa imparcialidad.

Como es sabido, el presidente de la Comisión de Reparaciones que en esos términos se ha expresado, es un francés, M. Barthou y eso da a sus palabras una gran significación que justifica la creencia que ya tenemos hace tiempo, de que al fin se ha entrado en un período de transigencia por parte de todos, que hará posible una solución satisfactoria.

Hoy podemos recoger otro detalle que refuerza esa esperanza: con motivo del aniversario de la ocupación de Ruhr, por las tropas francobelgas, los periódicos alemanes escriben artículos excitando a la concordia y a la moderación a las poblaciones del territorio ocupado y aconsejándolas una conducta distinta a la de resistencia pasiva que observaban, con la aprobación del Gobierno alemán presidida por el canciller Stressemann y que a tantas y tan graves complicaciones había dado lugar.

El asesinato de Heintz, jefe del movimiento separatista en el Palatinado, del cual dimos oportunamente cuenta en estas crónicas, ha tenido un epílogo inesperado y desagradable. El Gobierno del Palatinado había ordenado la celebración de solemnes funerales por el alma del presidente asesinado. El obispo de Spire había prohibido al clero católico que asistiese a la ceremonia, por ese hecho, se convirtió en una función laica y el Gobierno separatista del Palatinado, ha telegrafiado al Papa protestando energicamente contra la conducta del obispo de Spire. Se espera con verdadero interés la respuesta del Sumo Pontífice. Y mientras tanto Francia e Inglaterra ponen en práctica el acuerdo que recientemente adoptaron, enviando al Palatinado al cónsul británico en Munich, acompañado por un oficial del ejército francés, quienes abrirán una información acerca del separatismo en aquellas regiones, información que ha de ser la base de las medidas que adopten los Gabinetes de París y Londres, para contrarrestar las consecuencias del movimiento, una de cuyas derivaciones ha sido la muerte violenta de Heintz.

El príncipe de Gales, heredero del trono de Inglaterra, ha regresado a Londres después de haber vivido unos cuantos días en la capital de Francia. La excursión no ha tenido carácter político alguno. Ha sido simplemente uno de aquellos viajes de placer, que su abuelo, Eduardo VII, siendo príncipe de Gales, realizaba con frecuencia, y que llegaron a ser famosos en aquellos tiempos en que las noticias de la amistad del príncipe heredero de la Emperatriz Victoria, con la célebre Schneider, bellísima cantante de ópera que por aquella época era la reina de la hermosura y la elegancia en Europa.

Los príncipes ingleses son, por lo visto, entusiastas partidarios de la tradición a pesar de su amor y su respeto a las libérrimas instituciones envidiables de su país.

Toda la correspondencia debe dirigirse a Apartado núm. 320

DOBLE ASESINATO

Mérida.—Circula el rumor de que en el cortijo de Casillas, situado en la dehesa de Tuñidas, se ha cometido un robo y han sido asesinados una mujer y su hijo.

El Juzgado de instrucción, que salió para aquel lugar, no ha podido llegar por estar interceptado el camino.

Aunque se desconocen los detalles, se sabe que han sido detenidos como presuntos autores los hermanos Joaquín y Armando González, sábitos portugueses, de veintinueve y veintitrés años de edad, respectivamente.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres: 22, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc.; ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construcción and Armaments Co. Ltd. at Arrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras montajes y proyectiles, de Piacencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Quipusson-España, fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham, fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Guelbols (Suecia); laboratorio de cartuchería de guerra,

fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de di-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el Gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo «Scout», clase de 2.200 toneladas y 10.000 caballos, para el Gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el Gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase de 10.950 toneladas y 16.000 caballos, para el Gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 16.200 toneladas y 15.000 caballos, para el Gobierno japonés; «Libertad», buque de primera clase de 11.807 toneladas y 12.500 caballos, para el Gobierno chileno (comprado por el Gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el Gobierno inglés: «Ni-

tal», crucero de primera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Benfinel» y «Skinuscher», crucero tipo «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Donion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase de 12.950 toneladas y 13.000 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwer ful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construido 70 buques de distintas clases.

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

Compañía de navegación a vapor con los siguientes servicios:

LINEA REGULAR MENSUAL ENTRE LOS PUERTOS DE LA PENINSULA A NEW-YORK Y REGRESO

Salida de Sevilla directamente a New-York los días 8 de cada mes.

Salida de New-York para España los días 18 de cada mes.

LINEA REGULAR RAPIDA SEMANAL DESDE

BILBAO A BARCELONA Y REGRESO

LINEA REGULAR ORDINARIA SEMANAL DESDE PASAJES CON

ESCALAS INTERMEDIAS HASTA MARSELLA Y REGRESO

LINEA REGULAR RAPIDA DESDE PASAJES A BARCELONA Y REGRESO

Para informes en Sevilla: oficinas de la dirección San José, 5, y en los puertos, respectivos consignatarios

CORREOS PREPARACION COMPLETA

Por D. Ciriaco Rojas, D. Eladio Zamora y D. Martín de León

JEFES DEL CUERPO

COLEGIO DE SAN ESTANISLAO

ÁTOCHA, 18, MADRID

(TODA LA CASA)

Internado modelo dirigido por D. ANDRES CHICLANA

PREBIBTERO Y LICENCIADO EN FILOSOFIA Y LETRAS



Oposiciones a policía

Academia SIDRO-Piamonte, 19

Anunciada convocatoria (Gaceta día 28). Exámenes en Mayo. Adquiere informes de esta antigua Academia de los funcionarios del Cuerpo. Matricula, de cuatro a nueve nocha.

Contestaciones al programa

Dadas las modificaciones del nuevo programa, esta Academia ha empezado a publicar rápidamente la octava edición de la acreditada obra de «Contestaciones», de que es autor D. CARLOS SIDRO, abogado, rigurosamente ajustada a aquél. Se puede obtener a medida de su publicación en librerías y en la Academia. Precio, 30 pesetas. A provincias, 35 pesetas. Facilitamos programas gratis, previo envío sello.

SOCIEDAD ANONIMA Etablissements LEFLAIVE La Chaléassière, SAINT-ÉTIENNE

TALLERES: a La Chaléassière, SAINT-ÉTIENNE; a La Bleuse-Borne, pres d'ANZIN; a Bease-Yutz, pres de THIONVILLE



GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES MECANICAS

Compresores de aire fijos y móviles Calderas multibulares

MAQUINAS DE VAPOR MOTORES DE GAS

TURBINAS HIDRAULICAS—Typo Vevey-Chaléassière

INSTALACIONES COMPLETAS DE MINAS, LAVADO Y AGLOMERADO DE CARBONES

Aparatos de elevación y transporte

Molendas-Hornos (para Cemento y para Yeso)

Armaduras—Instalaciones completas de Fundiciones y Altos Hornos

TRABAJOS HIDRAULICOS—Laminadores—MAQUINAS HERRAMIENTAS

F. Durand, Ingeniero.—Apartado 176.—SEVILLA Dirección Telegráfica: Chaléassière - Sevilla

ACADEMIA SERRATE

Especial de preparación para el CUERPO DE CORREOS

Preparación para oposiciones a Registros, Judicatura, Abogados del Estado, Cuerpos Jurídicos, Notarías, Secretarías Judiciales, Hacienda, Interventores del Estado, en Ferrocarriles, Maestros Nacionales, Correos, Telégrafos, Comercio, Policía, Estadística, etc.

Estudios de la carrera de Abogado y los del Bachillerato. Magnífico internado —: Consultas y correspondencia al Director, D. TOMAS SERRATE, Abogado y Jefe de Correos.

San Bernardo número 1 pral.—MADRID

ORIA Y GALINDEZ COMPRAY VENTA

De ahajas.—Relojes.—Máquinas de escribir.—Fotográficas. Planos.—Pianolas.—Gramófonos.—Bicicletas y objetos de arte y fantasía

Pagamos mucho por papeletas del Monte de Piedad CLAVEL, 8-MADRID-TELEFONO, 19-31-M.

VAPOR CORREOS TRANSATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C., 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.

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 Lopez, 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 QUINGENAL

En 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 correa

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

The International Paint & Compositions Co., Ltd

(Antes HOLZAPFELS 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 antimolusca que existe.—Está usada por once Gobiernos y más de seiscientos Empresas marítimas y Casas navieras.

Fabricantes de los esmaltes y coposidas pinturas preparadas «Lagolla»

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

Case principal en LONDRES, 5, Broad Street Place, E. C. 2

Vendedores en Cádiz, Algeciras, Cádiz, Málaga, Sevilla, Huelva, Jerez, Cádiz, O

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay buques

