

# BOLETÍN

DE LA

## COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA

AÑO I.

MADRID 30 DE AGOSTO 1892.

NÚM. 19.

### SUMARIO

Empleo del aceite para calmar las olas.—Personal marítimo.—Pensiones y socorros.—Astillero de Matagorda: Movimiento en la dársena y dique.—Relación de pasajeros.—Servicios para el mes de Septiembre.—Relación del movimiento de buques de la Compañía.—Situación de los buques de la Compañía.—Noticias.—Itinerarios para el mes de Septiembre.

### EMPLEO DEL ACEITE PARA CALMAR LAS OLAS

#### Experiencias prácticas verificadas á bordo del vapor correo «Antonio Lopez».

El día 13 de Julio 1892, navegando para Buenos Aires en Latitud, 9°30' N. y Longitud 18°00' O. con viento del O. S. O. fresquito y marejada gruesa del O. y O. N. O. esto es, por el través de estribor, hice la primera experiencia, pues aunque no molestaba demasiado la mar quise ver el efecto que producía el aceite por si despues no se presentaba otra ocasión.

Tomé 6 sacos de lena de 0'65 largo por 0'15 diámetro, de los preparados para estos casos; los puse mitad con borra de algodón y rellenándolos con aceite se ataron perfectamente por sus bocas.

A un botolón de alas le coloqué 6 guardacabos, guardando la distancia de 0'60 metros entre ellos, por donde pasé las rábizas de los sacos y guarní el botolón como si fuera un tangón, sallándolos por la amura de estribor en la proximidad de la gatilla del ancla. tesos los vientos y amantillos, quedaban de sacados del costado, el primer saco á 55 metros y el más próximo á 2'0, se arrojaron al mar los 6 sacos quedando flotando sobre la superficie y sumerjidos algunas que otra vez; sin duda ninguna noté alguna tranquilidad en el oleaje pero á los 15 minutos pasó la tranquilidad relativa y en el momento hice suspender los sacos; estaban vacios y aun la borra casi limpia de grasa, esto es, se perdió todo el aceite que era de 3 á 3,5 kilos cada saco.

Por espesa que sea la tela que se emplea, no me estraña; pues los sacos sufren mucho con las cabezadas y marcha del buque, y cada golpe que reciben es tan fuerte que abre el tejido y hace salir el líquido, lo cual, no produce efecto, pues despues del gran consumo se necesitan reponer los sacos con mucha frecuencia y en el cambio pasa más tiempo fuera del mar que introducidos, lo cual no es práctico ni produce el efecto deseado.

Dejé los sacos llenos de aceite dentro de una tina para que la tela se haga impermeable y en otra ocasión probaré de que los sacos estén suspendidos para que toquen en el agua lo menos posible, pues con la experiencia que dejo anotada no quedo nada satisfecho.

En la mar á 13 de Julio 1892.

#### SEGUNDA PRUEBA

El 20 de Julio con rumbo al S. O. viento 4 del N. E. y mar gruesa del viento, ó sea través de estribor.

Como dije; han estado 7 días los sacos con aceite y con mucha frecuencia tenemos que reponer el líquido, pues la tela no se hace tan impermeable como desearia, aprovechando esta ocasión de mar de través bastante gruesa coloqué los

sacos en el botolón en la misma disposición y distancia anotadas, pero sin tocar en la mar sino de vez en cuando en la superficie, los sacos destilan bastante, pues sin tener que agujerear, les salen como 14 gotas de cada saco, pero tan continuadas que dentro de poco quedarán vacios. Ahora el efecto se nota deseguida, pues a mar abonanza de un modo que no cabe duda y al llegar la marejada sobre esa faja de bonanza que queda próximo al casco, se deshace dando en el costado muerta la ola, y por consiguiente, muy favorable en las ocasiones que la mar rompe con toda su fuerza sobre el costado y monta sobre él para hacer averías en la cubierta ú obra muerta; cinco cuartos de hora duraron los sacos con aceite que representa un consumo de 20 kilos entre los 6 sacos, ó sean 16 kilos aceite por hora, al final daré cuenta de una prueba hecha por medio de un tubo en vez de los sacos, estando los sacos sin agujerear, como lo hago ahora; el efecto es menos que mediano y duran 8 horas los sacos goteando sólo de 5 á 6 gotas cada saco y con bastante intervalo.

En la mar 20 de Julio 1892

#### TERCERA PRUEBA

Proa, al S. O. mar gruesa del S. E. y S. O. esto es, por el través de estribor y por la proa.

Los sacos van en las rábizas largas y pronto se han hecho un cordón, pues con la gran salida del buque no se pueden conservar separados.

El efecto del aceite es satisfactorio; abonanzó la mar deseguida y de un modo más notable que las otras veces pero á los 5 minutos desapareció el efecto, mandé suspender los sacos y teníamos 4 rotos y los otros dos vacios.

En esta ocasión el consumo fué mucho más, pues se perdieron los sacos y el aceite.

En la mar 21 de Julio de 1892

No me cabe la menor duda que el aceite produce buenos y satisfactorios resultados, pues aunque las experiencias mías no han sido con tiempos duros pero sin duda que como aplaca, la mar gruesa tambien creo que lo hará, con la arbolada y tendida, además la marcha de mi buque es grande, y no me estraña la demasiada celeridad con que sale el líquido ni que se rompan los sacos; mejores ensayos se pueden hacer cuando el buque navega á máquina moderada y capeando, pues en estos casos no hay duda que la aplicación del aceite tiene que ser de un resultado del todo satisfactorio.

Sabemos que un buque en marcha por mucha mar que haga siempre hay una bonanza muy notable en la estela, pues el vacio que deja el buque es ocupado en el momento por los mares que se separaban y al unirse la mar de una banda que es tranquila neutraliza el efecto de la agitada, quedando en reposo por un momento, asi que un buque capeando con muy poca máquina y hasta me atrevo á decir con ella apagada y solo las velas, capea bastante bien aunque abatiendo de 6 á 8 cuartas, de modo que puede decirse que de su costado de sotavento hace proa y el de barlovento pora, por poca que sea la marcha del buque se puede considerar por lo menos de 2 millas; en ese caso queda la estela por la banda de barlovento y se produce la tranquilidad que dije antes, si á estas circunstancias favorables en que la mar llega al costado muy muer-

ta se le agrega el poderoso auxiliar del aceite, es seguro que ni una sola ola romperá sobre el buque.

No sé bien si con mar de proa el efecto será del todo satisfactorio, pero con mar de través y larga lo és, y también será buena para la de popa empleando otro sistema que los sacos pues se enredarían con el hélice y duraría muy poco tiempo.

Por mi quedo convencido que el aceite es bueno para aplacar las olas pero insuficiente y costoso el uso de los sacos.

Como quiera que veo bastante inconveniente para el uso de los sacos, he probado echar el aceite de varios modos pareciéndome el más sencillo y más práctico el siguiente que puede llamarse *lanza aceite* y consiste en un tubo de cobre ó bronce de 5 centímetros de diámetro por 5 metros de largo con roscas en sus extremos donde se adapta una tapa enroscada con su agujero de un milímetro la que va al extremo del mar y como 5 centímetros la del otro extremo, como á 15 centímetros del extremo bajo un zuncho con tres guarda-cabos para poner los dos vientos y un amantillo, se llena el tubo de aceite y se coloca en el sitio más conveniente, quedando por su longitud bien desatracado del costado y amantillado, para que quede fuera del mar y próximo á la superficie. Se pueden tener 4 tubos para usarlos, bien dos á proa y dos hacia el centro; ó dos por las amarras, ó dos por la popa sin que se tenga miedo de enredarlo con el hélice ni corredera, ó los 4 por la misma banda del centro para proa.

El objeto de las dos tapas son la una para quitarla cuando se vaya á llenar de aceite y la otra con el agujero pequeño, para quitarla cuando convenga limpiar el tubo.

El objeto de darle 5 metros de largo es para que contenga mayor cantidad de aceite y para tenerlo bien desatracado del casco.

Si se quiere que saiga el aceite con más presión se quita la tapa alta.

Y como dejo dicho, por medio de los vientos y amantillos se puede darle la dirección que se quiera.

Si á mi vuelta para Europa tengo ocasión, volveré con gusto á hacer experiencias.

Buenos Aires 25 Julio 1892.

FRANCISCO MORET.

En los dos pasos por Montevideo encontré la mar llana, menos una hora antes de salir que se levantó un poco de marejada, pudiendo echar los sacos al agua, por la banda de estribor en momento que atracaba un vapor con algún pasaje y el despacho: también el efecto del aceite se notó mucho y siento no haber tenido más tiempo y mar para dar más completos los detalles, subió el pasaje bastante bien y al desembarcar los de la casa y algunos acompañantes, bajaron bien.

Con respecto al viaje de retorno los tiempos han sido tan bonancibles que no puedo ampliar nada más de lo dicho anteriormente.

Por las experiencias efectuadas durante mi viaje de ida, soy partidario del empleo del aceite, sobre todo, cuando la mar sea de través ó larga, y estando al ancla para las operaciones de carga ó descarga, sin dudar que sea bueno en caso de arriar un bote en alta mar, paso de barra, etc.

En la mar á 21 de Agosto de 1892.

FRANCISCO MORET.

## PERSONAL MARITIMO

### *Incidencias ocurridas en el mismo desde el 10 al 20 de Agosto de 1892.*

**José Grau.**—*Capitán interino.*—En 7 de Agosto cesa en Habana en el mando del vapor «Panamá», y toma el del vapor «Habana».

**Jaime Brew.**—*Segundo maquinista.*—En 10 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de Antillas y pasó á los talleres de Matagorda.

**Ramón de Fano.**—*Segundo oficial.*—En 10 de Agosto tras-

bordó en Cádiz al vapor «Reina María Cristina», procedente del vapor «Joaquín del Piélagos».

**Pedro González López.**—*Agregado.*—En 10 de Agosto desembarcó con licencia en Santander del vapor «Isla de Mindanao».

**Alfredo Barat.**—*Ayudante de Sobrecargo.*—En 16 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de licencia y volvió á embarcar en el vapor «Reina María Cristina».

**José María Gorordo.**—*Capitán.*—En 17 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de licencia y volvió á tomar el mando del vapor «Reina María Cristina».

**Martin Tenllado.**—*Capellán.*—En 17 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de licencia y volvió á embarcar en el vapor «Reina María Cristina».

**Manuel Deschamps.**—*Capitán interino.*—En 17 de Agosto se encargó en Cádiz provisionalmente del mando del vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del vapor «Baldomero Iglesias».

**Juan Bonet.**—*Tercer oficial.*—En 17 de Agosto se encargó en Cádiz provisionalmente del vapor «Baldomero Iglesias», procedente del vapor «San Francisco», donde ocupaba plaza de segundo oficial interino.

**Francisco Ortega Matalobos.**—*Cuarto maquinista.*—En 20 de Agosto trasbordó en Cádiz de segundo interino al vapor «Joaquín del Piélagos», procedente del vapor «Alfonso XIII», donde ocupaba plaza de tercero interino.

**Rufino Mazas.**—*Cuarto maquinista.*—En 20 de Agosto de embarcó en Cádiz del vapor «Joaquín del Piélagos», donde ocupaba plaza de segundo interino y pasó á los talleres de Matagorda.

**Eduardo Fano.**—*Tercer oficial.*—En 20 de Agosto se presenta en Cádiz procedente de licencia por enfermo y embarcó como excedente en el vapor «Reina Mercedes».

### *Adición al mes de Julio de 1892*

**Eduardo Mondina.**—*Cuarto maquinista.*—En 30 de Julio trasbordó en Habana al vapor «Veracruz» procedente del vapor «Alfonso XII».

**Francisco Rey.**—*Tercer maquinista.*—En 30 de Julio desembarcó en Habana del vapor «Veracruz», por haber sufrido quemaduras.

## PENSIONES Y SOCORROS

*Lista de las Pensiones concedidas y Socorros pasados á empleados, obreros de talleres ó tripulantes de los buques de la Compañía durante la quincena de 1 á 15 de Agosto de 1892.*

### PENSIONES

	Pesetas mensuales.
▲ María Saya Crespo, de Coruña, viuda de Plácido Medin fogonero que fué del vapor <i>Guipúzcoa</i> , con 3 años de servicios, por fallecido de accidente en servicio. (Número de orden 312.)	30

### SOCORROS

	Pesetas.
A Carolina G. Campa, de Madrid, socorro mensual.....	33'75
A Antonio Climent, de Barcelona, tercer contra-maestre, dos meses, medio sueldo, por enfermo	110
A Vicente Deveza Deveza, de Benidorm, grumete, sueldo por lastimado.....	60
A Ginés Linares Vaello, de Benidorm, contra-maestre, socorro por enfermo.....	45
A José Pérez Llorca, de Benidorm, marinero, socorro por enfermo.....	30
A José María Gorordo, de Cádiz capitán, medio sueldo de 18 Noviembre de 1891 á 4 de Enero de 1892, por enfermo.....	470
A Antonio Rancel, de Cádiz, 2.º oficial, sueldo de se s días, por enfermo.....	47'50
A José Hernandez, de Cádiz, carpintero, medio jornal de 25 días, por enfermo.....	78'25
A Agustín Cuevas, de Cádiz, carpintero, medio jornal de dos semanas, por lastimado.....	37'50
A Manuel Saucí, de Cádiz, carpintero, jornal de dos semanas, por lastimado.....	75
A Miguel Rivas, de Cádiz, peón, jornal de dos semanas, por lastimado.....	36
A Jaime Fornaris, de Barcelona, primer oficial interino, medio sueldo de 15 días, por enfermo.	62'50
A James Corner, de Cádiz, primer maquinista, medio sueldo, por enfermo.....	312'50

	Pesetas
A José Roig Catalá, de Cádiz, 2º despensero, medio sueldo, por enfermo .....	30
A José Tazani, de Cádiz, panadero, medio sueldo, por enfermo.....	47'50
A Benito Conde, de Cádiz, fogonero, medio jornal de 12 días, por enfermo.....	21

**ASTILLERO DE MATAGORDA**

OBRAS VERIFICADAS DEL 10 AL 20 DE JULIO 1892.

Vapor *Afonso XIII*.—Recorrida general de máquina. Su tripulación se ocupa en la limpieza general en su interior, y parte de la del establecimiento y peones en el rascador y pintado de minio de herrajes de cubierta y planchas del costado

Vapor *Ciudad de Cádiz*.—Recorriendo herrajes de cámaras y camarotes. Haciendo un pescante para pañol de municiones. Plateando y bruñendo pasamanos y otros elementos de cámara. Los pintores y carpinteros ocupanse en la recorrida general que ha sufrido todo el buque y más especialmente las cámaras del mismo.

Vapor *San Francisco*.—Pequeñas reparaciones en máquinas y cámaras. Sigue su tripulación atendiendo á su limpieza y conservación.

Vapor *San Agustín*.—Concluyendo de pintar. Se ajustan los bronceos á las barras de conexión de los rinches.

Vapor *Baldomero Iglesias*.—Se continúan picando las calderas.

Vapor núm.º 4.—Quedaron colocados los candeleros de la cubierta alta y los entremichis de la obra muerta.

*Ganguil en construcción*.—Marcando punzando y colocando planchas del torro de la cántara y de la cubierta. Remachando torro.

**MOVIMIENTO EN LA DARSENA Y DIQUE**

DE LA COMPAÑIA TRASATLÁNTICA  
DEL 10 AL 20 DE AGOSTO DE 1892

VAPORES	ENTRADOS	SALIDOS	OBSERVACIONES
Alfonso XIII..	Día 13, dársena	»	»
Ciudad de Cádiz.....	Día 16, dique.	»	»
Benigton.....	Día 17, dársena	»	»
Benigton.....	Día 17, dique.	»	»
Ciudad de Cádiz.....	»	Día 17, dique.	Limpió fondos.
Anira.....	»	Día 19, dársena	Descargó carbón.
Joaquín del Piélagos.....	Día 19, dársena	»	Tomó carbón
Benigton.....	»	Día 19, dique.	Limpió fondos.
Mirror.....	Día 20, dársena	»	»
Joaquín del Piélagos.....	»	Día 20, dársena	»
Ciudad de Cádiz.....	»	Día 20, dársena	Tomó carbón

**RELACIÓN DE PASAJEROS**

**EXPORTACIÓN**

LÍNEA DE CUBA Y MÉJICO

Vapor CIUDAD DE SANTANDER

Capitán: D. ANTONIO GARCIA

Salió de Santander el 20 de Julio de 1892.

Llegó á Habana el 4 de Agosto de 1892.

Lista de pasaje.

OFICIAL

De Coruña.

Cámara.— Miguel Castellano Naranja y señora, primer te-

niente infantería.—Clementina Ramos Toledo y tres hijos, viuda del capitán infantería. D. José García —Julia Hidalgo, su hija y hermano político, esposa del capitán infantería, don José Sanchez.—Jesús Cobian Roffignac, oficial quinto del gobierno de Santa Clara.—Serafin González Fernandez, oficial quinto de Hacienda de Cárdenas Emiliano Enriquez, señora y tres hijos, teniente de Navío.—José Calbet Beltran, primer teniente de infantería.—José González Anaya, primer teniente de infantería.

Tercera clase.—1 individuo tropa.

**De Santander.**

Cámara.—Antonio Reig, primer teniente infantería.—Carlos Díaz Moreno y señora, general de Brigada.—Juan Monge, señora y un hijo primer teniente infantería.—José Bonet López, señora y 7 hijos, teniente coronel infantería —Bonifacio Gutierrez, teniente caballería retirado.—Julia Moreno Hernandez, y cinco hijos, viuda de un capitán de la Guardia civil.—Isanso Villamil, oficial cuarto de Administración civil. Desiderio Aldasoro, religioso de la compañía de Jesús.—Pedro Arbi te, religioso de la compañía de Jesús.—José María Bereciartua, religioso de la compañía de Jesús

Tercera clase.—1 escribiente, primera clase asimilado á sargento

**PARTICULAR**

**De Coruña.**

Cámara.—Luis Muceira.—Vicente Sobrino.—Angel Cabo Rodriguez.—José Larrondo Larrondo—Antonia González López. Manuel Martinez y esposa.—Santiago Suarez.—Tomás Bahamonde, esposa y dos sobrinos.—Ramón Fernández Gonzalez.—Baldomero Fernández Río.—José Rodriguez Correa.

Tercera clase.—68 pasajeros.

**Santander.**

Cámara.—Rodrigo Godoy Moya.—Antonio Sanaba.—Isabel Sanaba—Bernarda Rodriguez—Concepción Suarez, y tres hijos.—Bartolomé Merodia.—Antonio Ahumada.—Joaquín Peña —Segundo Díaz Alfonso Castañar.—Rufino Cano.—Alberto y Arturo Araoz. Fernando Blanco.—Purificación Moreno.—Petro Galvez —Enrique Suarez —Antonio Peña.—Manuel Gómez Pardo —David Gutierrez.—Félix Solana.—Angel Machin.—Ine Vaya.— Santiago Ruiz Setín.—Eustaquio Vea, señora y dos hijos.—David Gutierrez.

Tercera clase.—48 pasajeros.

**De Gijón.**

Cámara.—Eugenio Alvarez Rivera —Prudencia Lillo —Francisco Legorbudo y López.

Tercera clase.—22 pasajeros.

**IMPORTACIÓN**

LÍNEA DE CUBA Y MÉJICO

Vapor VERACRUZ

Capitán: D. SEBASTIAN CARDONA

Salió de la Habana el día 30 de Julio de 1892.

Llegó á Coruña el 11 de Agosto de 1892.

Lista de pasaje.

OFICIAL

**De Habana.**

Cámara.—Manuel Béjar, cadete —Antonio López, ídem.—Marcelino Moya, ídem.—Segundo Quintia, ídem.—Obsvaldo Gómez, ídem.—Antonio García, ídem.—Carlos Seret, ídem.—Juan Sotomayor, ídem.—Ramón Canus, ídem.—Eduardo Larza, ídem.—Joaquín Corto, señora y 6 hijos, capitán caballería.—Nazario Alvarez cadete.—Francisco Daus, empleado.—Alejandro Sanchez, señora y 3 hijos, teniente navío.—Manuel Vazquez, cadete.—Federico San Martín, empleado.—Manuel Sánchez, maqui ista.—Toxifonta Gallego, empleado.—Ramón Domínguez, señora y 2 hijos, contramaestre

Tercera clase. 44 individuos ejército.—12 Guardias civiles y un confinado.

PARTICULAR

**De Veracruz.**

Cámara.—Eladio Gamero.  
Tercera clase.—3 pasajeros

**De Habana.**

Cámara.—Joaquín Macho.—Joaquín Escudero.—Antonio

Arias.—Rosario Pérez.—Eduardo Iglesias.—Eduardo Franco.—Benito Fernandez.—Ramón Crespo.—Agustín Preira.—Juan I. Casas.—Angel Crespo y señora.—Joaquín Ablanado.—Miguel González.—Francisco María Pérez.—Andrés Abascal é hijo.—Dolores González.—Victor González.—Francisco Salaverría.—Rafael Rodríguez.—Gerardo Echenique.—Eustasio Otermin.—Antonio González Rojo. Juan Cardona.—Juan Serra.—Pedro Garmendia.—José Muñiz.—Manuel Abascal.—Miguel Vidal.—Manuel Valencia.—Inés Bargallo.—Ambrosio Arconado.—José Margolles.

Tercera clase.—100 y  $\frac{3}{4}$  pasajes.

## SITUACIÓN DE BUQUES

el día 25 de Agosto.

Vapores.	SITUACIÓN
<i>Alfonso XII</i> . . . . .	Salió de Puerto Rico el 15 de Agosto para Santander.
<i>Alfonso XIII</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>Antonio López</i> . . . . .	Llegó á Cádiz el 23.
<i>Baldomero Iglesias</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>Buenos Aires</i> . . . . .	Salió de Veracruz el 24 para Habana.
<i>Cataluña</i> . . . . .	Salió de Coruña el 21 para Antillas.
<i>Ciudad Condal</i> . . . . .	En Habana.
<i>Ciudad de Cádiz</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>Ciudad de Santander</i> . . . . .	Salió de Habana el 20 para Coruña y Santander.
<i>España</i> . . . . .	Llegó á Barcelona el 25 de Marsella.
<i>Guipúzcoa</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>Habana</i> . . . . .	Salió de New-York el 20 para Habana.
<i>Isla de Luzón</i> . . . . .	Llegó á Manila el 20 de Agosto.
<i>Isla de Mindanao</i> . . . . .	Llegó á Liverpool el 15.
<i>Isla de Panay</i> . . . . .	Salió de Manila el 23 para Barcelona y escalas.
<i>Joaquín del Piélago</i> . . . . .	Salió de Cádiz el 23 para Tánger en viaje de ensayo
<i>Larache</i> . . . . .	Salió de las Palmas el 22 para Cádiz.
<i>Méjico</i> . . . . .	Llegó á New-York el 24 de Habana.
<i>Mogador</i> . . . . .	En la línea de Tánger.
<i>Montevideo</i> . . . . .	Llegó á Habana el 24.
<i>M. T. Villaverde</i> . . . . .	Llegó á Habana el 23.
<i>Méndez Núñez</i> . . . . .	En Liverpool.
<i>Panamá</i> . . . . .	Salió de Colón el 21 para Santiago de Cuba.
<i>Rabat</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>Reina María Cristina</i> . . . . .	Salió de Barcelona el 25 para Málaga.
<i>Reina Mercedes</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>San Agustín</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>Santo Domingo</i> . . . . .	Salió de Barcelona el 15 para Manila y escalas.
<i>San Francisco</i> . . . . .	En Cádiz.
<i>San Ignacio de Loyola</i> . . . . .	Salió de Port-Said el 24 para Barcelona.
<i>Veracruz</i> . . . . .	Llegó á Cádiz el 20 de Santander.

## RELACION DEL MOVIMIENTO DE BUQUES DE LA COMPAÑIA TRASATLÁNTICA

Habido en el puerto de Cádiz desde el 13 de Agosto, al 24 del mismo ambos inclusive.

### ENTRADAS

Fecha.	Buques.	Procedencia.
Agosto 13	Mogador . . . . .	Tanger.
Idem 16	Idem . . . . .	Idem.
Idem 18	Idem . . . . .	Idem.
Idem 20	Idem . . . . .	Idem.
Idem 21	Joaquín del Piélago . . . . .	Idem.
Idem 23	Mogador . . . . .	Idem.
Idem 23	Antonio López . . . . .	Buenos Aires.
Idem 23	Rabat . . . . .	Ceuta.

## SALIDAS

Fecha.	Buques.	Destino.
Agosto 15	Mogador . . . . .	Tánger.
Idem 17	Idem . . . . .	Idem.
Idem 19	Idem . . . . .	Idem.
Idem 20	Joaquín del Piélago . . . . .	Idem.
Idem 22	Mogador . . . . .	Idem.
Idem 24	Rabat . . . . .	Idem.
Idem 23	Joaquín del Piélago . . . . .	Idem.

## NOTICIAS

**Correo de Buenos Aires.**—En nuestro colega *El Correo Español* de dicha ciudad leemos las dos noticias siguientes:

*D. Braulio Crespo.*—A la llegada del *Antonio López*, hemos conocido una desgracia que indudablemente afectará, tanto como á nosotros, á un escogido y numeroso contingente de habitantes de Buenos Aires.

A las doce horas de haber salido de Cádiz aquél hermoso vapor de la Trasatlántica, de Barcelona, falleció su primer comisario don Braulio Crespo, víctima de un acceso de asma.

El Sr. Crespo, perteneciente á una de las más distinguidas familias de la provincia de Santander, era un funcionario de la vasta empresa presidida por el marqués de Comillas, de difícil reemplazo, por lo bondadoso de su carácter, por su notoria fidelidad y por su reconocida cultura; y nosotros, que más de una vez nos hemos ocupado del difunto en las columnas de *El Correo Español*, enviamos á sus parientes y amigos la expresión de nuestro más sentido pésame.

«*El Antonio López.*—Hoy saldrá para Cádiz este vapor de la Compañía Trasatlántica de Barcelona, con un buen contingente de viajeros de todas clases y con sus bodegas repletas de valiosa carga.

La oficialidad y la tripulación que todavía no han olvidado la irreparable pérdida del primer comisario D. Braulio Crespo, llevan de este país el sentimiento natural, por la de un bravo grumete. José Rodríguez, soltero, de 21 años, natural de Cádiz, que hallándose el 25 de Julio limpiando uno de los costados del buque, cayó al agua, pereciendo instantáneamente ahogado.

Cuando los compañeros de este desdichado joven se disponían á hacerle un entierro digno de las simpatías que gozaba á bordo, se presentó su primo D. Francisco Escalante quien dispuso uno suntuoso,

Acompañaron al cadáver hasta la última morada gran número de amigos de Escalante, camareros, fogoneros y maquinistas francos de servicio, presidiendo el duelo el capellán del *Antonio López* y un oficial en representación del comandante Don Francisco Moret.

Este cumplido caballero, secundado por la oficialidad, maquinistas y toda la gente de mar del *Antonio López*, determinó hacer una colecta para, con su producto rendir un tributo especial y perenne á la memoria del difunto Rodríguez, colocando una preciosa cruz en su sepultura que es un nicho de primera clase.

El Sr. D. Manuel Márcos, canciller del consulado español, ha cooperado en todos sentidos á tan laudables fines.

MADRID

TIPOGRAFIA DE LUCAS POLO  
Calle de Alcalá, 8c.