BOLETÍN

DE LA

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA

AÑO I.

MADRID 10 DE SEPTIEMBRE 1892.

NÚM. 20.

SUMARIO

Secretaría (anuncio).—El alumbrado exterior de los buques.—Personal marítimo.—Pensiones y socorros.—Astillero de Matagorda: Movimiento en la dársena y dique.—Relación de pasajeros.—Sección oficial.—Servicios para el mes de Septiembre.—Situación de los buques de la Compañía.—Relación del movimiento de los buques de la Compañía.—Itinerarios para el mes de Septiembre.

SECRETARIA

ANUNCIO

Verificado en el día de hoy el sorteo trimestral de las obligaciones de esta Compañía del 4 por 100 interés, han salido de la urna las 8 bolas números 221, 513, 612, 675, 631, 1.406, 1.620, 1.644, 1.760, 1.845, 2.183, 2.549, 2.566, 2.815, 3.007, 3.122, 3.715, 3.790, 3.807, 3.981, 4.050, 4.379, 4.403, 4.482, 4.760, 5.167, 5.318, 5.333, quedando, por consiguiente, amortizadas las 280 obligaciones números 2.201 á 2.210, 5.121 á 5.130, 6.111 á 6.120, 6.741 á 6.750, 6.801 á 6.810, 14.051 á 14.060, 16.191 á 16.200, 16.431 á 16.440, 17.591 á 17.600, 18.441 á 18.450, 21.821 á 21.830, 25.481 á 25.490, 25.651 á 25.660, 28.141 á 28.150, 30.061 á 30.070, 31.211 á 31.220, 37.141 á 37.150, 37.891 á 37.900, 38.061 á 38.070, 39.811 á 39.820, 40.491 á 40.500, 43.781 á 43.790, 44.021 á 44.030, 44.811 á 44.820, 47.591 á 47.600, 51.661 á 51.670, 53.171 á 53.180, 53.821 á 53.830.

Desde el día 1.º de Octubre próximo se procederá al pago del capital de las citadas obligaciones amortizadas, ó sean pesetas 500 cada una y del cupon número 17, á razón de pesetas 5 de las obligaciones en circulación.

El pago tendrá lugar:

En Barcelona, oficinas del Banco Hispano Colonial.

En Madrid, oficinas del Banco de Castilla.

En los mismos establecimientos se facilitarán facturas.

Barcelona 1.º de Septiembre de 1892.—Compañía Trasatlántica.—El Administrador Gerente, P. P., S. Izaguirre.

EL ALUMBRADO EXTERIOR

DE LOS BUQUES

Con gusto hemos leído en el BOLETÍN DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA número 12, el interesante cuanto razonado artículo, que dedica al personal de capitanes y pilotos nuestro querido amigo el Sr. D. Eugenio Agacino, teniente de navío de la Armada, á quien siempre rendiré entusiasta homenaje de respeto y admiración por su probado amor al trabajo y constante afición á las ciencias, cualidades que unidas á su natural modestia le han conquistado la estimación de todos cuantos hemos tenido la ocasión de tratarle, y que por nuestra parte nos han hecho considerarnos honrados con su aprecio.

Nada debe ser para el hombre más satisfactorio que contribuir con sus fuerzas á disminuir en lo posible los mil y mil peligros de que su vida se halla amenazada á cada instante, tanto en el mar como en la tierra que le ha tocado por morada, así es que al marino corresponde, con preferencia, dedicar aquella parte de su tiempo, que la índole de su trabajo le

permita, al estudio de los muchos peligros que continuamente rodean al personal é intereses materiales á él confiados, así mismo como al de los medios oportunos para disminuirlos, ya que no pueda evitarlos por completo.

El gran número de vidas y cantidad de mercancías que se pierden á diario por abordajes en la mar, cantidad que aumenta á medida que se extiende la navegación y crecen las velocidades de los buques de vapor, es tan espantosa que creemos no debe repararse en gastos para conseguir dar á conocer la proximidad de dos barcos, sobre todo en tiempos de cerrazón producida por la lluvia, la niebla ó la nieve, pues todo escollo flotante, sabido es, que es enemigo más peligroso que el fijo en la costa, y nada puede evitarnos el choque con él, sino las señales por medio de luces ó sonidos que no solo nos adviertan su presencia á la mayor distancia posible, si que también, los movimientos que ejecuta, la mayor ó menor aproximación el rumbo que sigue, etc., etc. Así, pues, haciendo uso de la invitación que el digno amigo nos dirige, á estos puntos tan importantes dirigiremos nuestra atención en este mal hilvanado trabajo, animados del mejor deseo, y sin temor á la crítica, pues como dice bien el señor Agacino, ni la falta de práctica en escribir para el público, ni la carencia de corte literario es suficiente razón para dejar de exponer nuestras sencillas observaciones durante largos años de navegación, tanto más, cuanto estas pueden redundar en beneficio de la humanidad y de los valiosos intereses que se trasladan de un lado á otro por la vía marítima; dejando á quien corresponda tenerlas ó no en cuenta y quedando por nuestra parte satisfechos con acudir al llamamiento que se nos ha hecho, puesto que, ni mi azarosa vida, ni las múltiples atenciones que reclama mi cargo, me han dejado el tiempo suficiente para dedicarme al estudio con la asiduidad necesaria para exponer hoy una opinión con pretensiones de que fuese atendida como la más ventajosa; así, pues, valga lo que valiere exponeremos sencillamente nuestra opinión sobre los puntos siguientes: 1.º Luces de situación en los buques de vela; 2.º Luces de situación en los vapores; y 3.º Señales fónicas para tiempos de cerrazón.

I

Luces de situación en los buques de vela.—Está en la conciencia de todo navegante la insuficiencia de que viene adoleciendo el actual sistema de luces para dar á conocer la presencia de un buque de vela á los vapores que navegan á grandes velocidades, con el tiempo suficiente para que estos puedan oportunamente apartarse del camino que sigue aquel; por que ya que el buque de vapor sea el que tenga que apartarse de la derrota que sigue el de vela, bueno es que estos tengan la obligación de dar á conocer su situación con la anticipación necesaria para evitar el abordaje.

Las luces de color de sus costados y la blanca que, en algunas ocasiones enseñan á popa, sobre todo cuando se ven alcanzados de un vapor, no son suficientes y sería conveniente. Primero; obligarles, á aumentar la intensidad de las primeras, y segundo; á llevar en todo tiempo y lugar en que navegasen una luz blanca en farol ó bombillas, de mayor intensidad que las de los costados, colgada en el Coronamiento de

popa y en disposición de ser trasladada, accidentalmente, á una ú otra Amura, segun convenga, para dar á conocer su presencia, lo mas pronto posible, en previsión de que por cualquier causa, de las muchas que pueden ocurrir, no haya sido vista su luz de color por el buque que se le acerca. Claro es, que esta luz se haría visible á mayor distancia si se colocase elevada sobre las de los costados, ya fuese en uno de los estays de proa ó en el calzes del palo trinquete debajo de la cofa, quedando de este modo mas completo el alumbrado exterior de los barcos de vela: pero esta alteración traería aparejada una variación en el alumbrado de los buques de vapor, y se verían obligados á aumentar el número de sus luces para distinguirse de los veleros.

Esta reforma es la mas económica, pero no bastante, que creemos factible hacerse por hoy en los buques de vela, pues obligarles á que lleven más luces en los costados, que las prescritas en los vigentes reglamentos, en concepto de que sirvan de enfilación, como ha sido propuesto y discutido, mas no acordado, en la Conferencia Internacional marítima de Washington, sería un gravamen que afectaría á los intereses de los armadores, sobre todo, á los de buques pequeños, y en vista de las faltas que hoy se cometen en el cumplimiento de lo mandado, es presumible que resultarían aún más casos de no cumplir la ley.

Ademas, que con esta pequeña y realizable modificación en el alumbrado exterior del buque velero, podran hacerse estos visibles por un vapor de gran marcha que, como sabemos, sería posible le abordase sin haber visto sus luces de costado, lo que es facil siempre que la demora entre ambos forme con el rumbo que sigue el de vela un angulo mayor de diez cuartas, y que las velocidades que lleven sean respectivamente proporcionales á las distancias de cada uno del punto donde convergen sus rumbos. Es verdad que cuando se vé el buque de vela próximo á ser embestido por un vapor, suele sacar una luz blanca sobre la borda, pero esto sucede casi siempre demasiado tarde y no se puede evitar la colisión; ¿porqué?, por que cree que en el vapor se vé la luz del costado que le presenta, lo que teórica y prácticamente no puede ser en tal demora.

Es de creer, que una gran parte de los abordajes entre vapores y buques de vela, suceden por deficiencias en el alumbrado de estos, pero como no nos duelen prendas, tambien creemos, y así lo consignamos, que muchos de estos siniestros acontecen por negligencia de quienes los manejan, puesto que, particularmente en el Océano, la mayor parte de los buques de vela no encienden las luces de situación, sobre todo si ilumina la luna, y lo más que hacen es asomar por cualquier parte una bombilla ó farol cuando se ven encima un vapor, sin darle ya tiempo á este para apartarse.

II

Luces de situación en los vapores.—Los vapores de hoy por sus mayores velocidades reclaman luces visibles á más grandes distancias de las que en la actualidad se emplean y un aumento en el número de ellas, á fin de poder conocer con bastante aproximación el rumbo á que navegan; sobre todo, para aquellos parajes, en los cuales la afluencia de buques es extraordinaria.

Cuando estamos en marcha, al avistar de noche una luz blanca por la proa, que lo mismo puede ser la del tope de un vapor que viene á rumbo opuesto, que la que suelen poner á popa algunos barcos de vela cuando se les aproxima uno de aquellos; nos entra la impaciencia y no nos quitamos los gemelos de los ojos por el deseo de distinguir otra luz, que nos haga comprender, qué clase de buque se tiene á la vista y á que rumbo se dirige, y si despues de mucho hacer trabajar la vista se descubre una luz de color por la parte inferior de la blanca, claro en que se trata de un vapor que se acerca; pero esto no es bastante para quitarnos toda duda, pues para evitar todo peligro necesitamos averiguar si va más ó menos

abierto del rumbo que seguimos y esto no es posible siempre, porque pudiera muy bien suceder, que trajese apagado ó empañado el cristal del farol del costado opuesto al que enseña, y por tanto, viniese navegando en dirección exactamente opuesta á la nuestra, y aunque lo que hacemos en estos casos de incertidumbre es, por precaución, separarnos algo á una ú otra banda segun el color de la luz que muestra, hasta llegar á verle alguna de las luces de popa, sea de la cámara, sea de la bitácora, etc, etc; en cuyo caso ya podemos saber en qué disposición navega, sin embargo, no se nos negará, que esto nos hace perder un tiempo precioso que va en contra del interés de la rapidez de la navegación. Este caso práctico que acabamos de referir y otros muchos que seria prolijo enumerar, dan á conocer la necesidad de introducir en el alumbrado exterior de los buques de vapor, un sistema de luces que puedan servir de enfilación.

Entre las distintas proposiciones presentadas por el Comité de luces de situación á la Conferencia de Washington, para su examen y aprobación, mereció la preferencia la propuesta por el teniente G. Fletcher de la marina de los Estados Unidos que consiste en el aumento de una luz blanca á proa en los vapores, cuando van navegando, semejante á la que se lleva en el mismo lugar y color adas ambas en el plano longitudinal del buque, pero en tal disposición, que una de ellas quede, por lo menos, de cuatro á cinco metros más alta que la otra, y en que la más baja vaya retirada más á proa, procurando que la distancia vertical entre estas dos luces sea menor que su distancia horizontal.

Es fácil comprender, á nuestro modo de ver, la gran utilidad que presenta este sistema. Primero, porque al aparecer de noche en el horizonte estas dos luces, bien situadas en una línea vertical, ó bien formando la inferior con la superior un ángulo más ó menos abierto, ambos casos nos darían á comprender que lo que se avistaba era un vapor, que en la primera posición nos presentaba enfilados sus palos, y en la segunda parte de uno de sus lados y por consiguiente en uno y otro caso, el rumbo aproximado que sigue; y no se diga cabría entonces la incertidumbre de si sería un barco de vela, porque en ellos no cabe tal combinación de luces. Segundo, porque la posición relativa que la luz inferior fuese tomando con la superior, se podría ir traduciendo por los cambios de rumbo del buque avistado y desde luego se conseguiría llegar á adquirir el convencimiento exacto de las maniobras que efectuaba y nos daría á conocer las que nosotros debíamos hacer para separarnos.

Se nos podría objetar que, al avistarse dos luces tal como las hemos expuesto en posición vertical, se confundirían con las dos luces blancas que debe llevar en la proa un buque que remolca á otro, pero aun suponiendo que, á largas distancias ocurriesen estas equivocaciones, ¿qué peligro habría en ello?, A poco que se navegase ya se verían las del buque remolcado; además que, á una regular distancia no cabe tal equivocación; por que las distancias verticales de estas dos luces, en ambos casos, no son iguales, pues en los vapores es de 4 á 5 metros, y en los remolcadores de 1,83.

Con el aumento de la luz blanca á proa que acabamos de mencionar y el de otra fija, del mismo color, en el coronamiento de popa y dispuestas sus pantallas de modo que pueda verse sin interrupción en un arco de horizonte de doce cuartas ó rumbos, contadas seis á cada banda á partir del costado, queda completada la reforma del teniente Fletcher y mejorados á nuestro parecer por ahora, el sistema de luces de los buques de vapor, restando solo estudiar el medio de dar más alcance á las luces del que hoy tienen y que tanto reclaman las necesidades de la navegación moderna.

El alumbrado exterior eléctrico en los buques viene proviencialmente á llenar el vacío que continuamente se nota en los antiguos faroles de situación, cuyo reemplazo se ha hecho siempre muy difícil (no obstante haber llegado al refinamiento en la construcción de los mismos, por sus buenos cristales

escalonados, sus honduladas y pulimentados reflectores y colosales dimensiones) pues nunca se consiguió tuviesen sus luces la potencia suficiente para que, en determinadas circunstancias, alcanzasen á las dos millas que se les asignan.

El aumento de velocidad en los buques de vapor, hemos dicho, lleva consigo la necesidad de dar más alcance á sus luces de situación, pero esto no puede conseguirse sino reformando por completo la construcción de los faroles, y haciéndolos, por ejemplo, de mayores dimensiones, quizás inmanejables, pues si deseamos que llegue la potencia de su luz á tres millas, en vez de las dos que hoy les exigen los reglamentos, claro es que sería preciso hacer más potente su intensidad lumínica, en proporción al cuadrado de su alcance, y esta proporción, sin aumentar de un modo extraordinario las dimensiones de los faroles, el diámetro de sus reflectores y el número de mechas, sólo puede obtenerse por la luz eléctrica.

Respecto al modo de establecer á bordo de los buques este sistema de alumbrado, á fin de que resulte lo más perfecta posible su instalación, funcionamiento y baratura en el coste, nada he de añadir á lo ya expuesto con tanto conocimiento de la materia por nuestro ilustrado compañero señor Agacino en los números de los días 20 y 30 de Marzo último, en la REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO, quien ha descrito satisfactoriamente las inmensas ventajas que reportaría este sistema de alumbrado, que ya está en práctica en los buques modernos de la Armada nacional y de otras naciones; y únicamente me permitiré en este punto manifestar mi predilección por la instalación del doble sistema ideado por la casa inglesa Paterson H. Cooper.

Los buques de vapor dotados de manantiales de electricidad, son los primeros y los que con más facilidad, á la vez que menor coste, pueden adoptar el alumbrado referido y completarlo con la adquisición del proyector eléctrico Magin ó de otro sistema cualquiera, cuya utilidad á bordo es incontestable, no solo para el paso de noche por el Canal de Suez, si que tambien para otros muchos casos, entre los cuales tenemos, por ejemplo, la entrada y salida de noche en los puertos y sobre todo en donde los veriles del Canal de entrada están avalizados por boyas; la busca de un hombre que haya caído al mar, en el que se dirigiría el haz de luz hacia los alrededores del bote explorador, á fin de que pudiera verlo; para el reconocimiento de noche de un objeto que se haya visto en el mar, ya sea un buque abandonado ú otra cosa que pueda ofrecer peligro; para facilitar las operaciones que hayan ido á efectuarse en tierra uno ó más botes, como desembarco de gente ó efectos en las playas ó muelles, y aun en el costado de otro buque; con otros muchos usos cuya larga enumeración se haría hasta pesada; más bastante es lo referido para que se pueda comprender lo útil que puede ser llevar á bordo un proyector eléctrico, faltándome consignarla probable ventaja que podría sacarse de dicho aparato en una noche oscura, cerrada en niebla ó lluvia; pues aun cuando es bien conocida la impotencia de la luz eléctrica para atravesar las capas muy densas de niebla ó lluvia; sin embargo es indudable que no siendo excesiva la cerrazón podría ser notada su luz á distancia, siempre mayor que las que alcanzan en tales circunstancias las actuales luces de situación.

III

Señales fónicas para tiempos de cerrazón.—En las tantas veces mencionada Conferencia, se discutió y acordó ampliar el cuadro de señales fónicas, que deben hacer los buques, tanto de vela como de vapor, cuando naveguen en tiempos de nieblas, nieves y chubascos cerrados, habiéndose tenido presente los casos de estar un vapor con su máquina parada ó sin gobierno, de estar remolcando á otro buque, hablar le recogiendo ó teniendo un cable telegráfico; y sin embargo es de lamentar que desechasen las diferentes proposiciones que se presentaron sobre el modo de indicar, aun cuando no

fuera mas que con aproximación, el rumbo en que navega un buque de vapor en tiempos cerrados, á semejanza de lo que se hace en los barcos de vela para dar á conocer la vuelta en que navegan, ciñendo el viento ó llevándole largo. La Conferencia manifestó, no procedía aceptar señales fónicas que indicasen el rumbo á que navegasen los vapores en tales tiempos de cerrazón, por que esto daría lugar á confusiones que podrían ser causa de peligrosas confianzas y que aumentaría los siniestros lejos de disminuirlos. No creemos tenga en esto razon la Conferencia, y dicho sea sin pretensiones de enmendar la plana á tan importante como respetable asamblea; pero séanos permitido dar nuestra humilde opinión en este asunto, por si la larga experiencia de nuestros años en el mar puede servir de alguna utilidad.

A nuestro juicio, y dicho sea con el respeto debido á la opinión de los que así no piensen, debería aceptarse señales hechas con el silvato ó sirena, para que un vapor que navega en medio de una cerrazón manifestase el cuadrante á donde lleva dirigida la proa, pues por ejemplo; se podría acordar, dar tantas pitadas cortas, entre dos largas, como indicara le número ordinal del cuadrante en que marcha; esto es, de modo que una pitada larga, seguida de una corta y otra larga diese á entender que el buque de donde habían salido estos sonidos, navegaba á un rumbo del primer cuadrante, y así sucesivamente según el número de pitadas cortas, indicase el cuadrante en que se hallaba dirigida su proa. Estas señales claras y repetidas á intervalos no mayor de dos minutos, ¿puede haber alguna duda el beneficio que reportaría? De suerte que en tal caso, si un buque que se encuentra navegando á un rumbo del segundo cuadrante oye por estribor, y desde el traves para proa, una pitada larga seguida de tres cortas y una larga, debe suponer que las ha dado un vapor navegando en rumbos del tercer cuadrante, y por consiguiente, puede seguir sin temor alguno su rumbo con la seguridad de no encontrar al otro en su recta. Muchos razonamientos como éste podrían citarse en favor de mi opinión y que nos conducirían al convencimiento de la necesidad imperiosa de que dos buques, que no se ven, se pongan por medio del sonido en inteligencia del rumbo que aproximadamente siguen cada uno y la maniobra que ejecutan para no llegar á encontrarse.

No concluiremos, estos mal ordenados renglones, sin hacer aquí público testimonio de nuestra gratitud al dignísimo Presidente por haber contribuido por todos sus medios, en todo tiempo y ocasión, á la mayor ilustración del personal que tripula los barcos de la Compañía Trasatlántica, así como por haber fundado últimamente, con tan patrióticos fines, el *BOLETIN DE LA COMPAÑIA*, á los cuales modestamente llevaríamos nuestro grano de arena sí, como ahora tememos suceda, no cansáramos á los lectores con la exposicion, monotona y harto desordenada, de nuestras ideas.

ANTONIO GARDÓN.

Vapor correo *Alfonso XII* á 20 de Agosto de 1892.

PERSONAL MARITIMO

Incidencias ocurridas en el mismo desde el 20 al 30 de Agosto de 1892.

José María Tomasi.—*Tercer oficial.*—En 22 de Agosto trasbordó en Cádiz de segundo interino al vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del vapor «Reina Mercedes».

Juan Berrocal.—*Capel'an.*—En 23 de Agosto desembarcó en Cádiz del vapor «Veracruz», cesando voluntariamente en la Compañía.

Miguel Clutich.—*Tercer oficial.*—En 23 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del vapor «Antonio López».

Eduardo Sanchez.—*Agregado.*—En 23 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del vapor «Antonio López».

Jaime Fornaris.—*Primer oficial interino.*—En 23 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de licencia y pasa como excedente al vapor «Reina Mercedes».

Victor Padrós.—*Segundo maquinista.*—En 23 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de licencia y embarcó de segundo en el vapor «Ciudad de Cádiz».

Joaquín Bruquetas.—*Electricista.*—En 23 de Agosto se presentó en Cádiz procedente de licencia y embarcó en el vapor «Ciudad de Cádiz».

José Blanco.—*Cuarto maquinista interino.*—En 24 de Agosto embarcó en Cádiz en el vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del Taller.

Francisco Calisalvo.—*Sobrecargo interino.*—En 24 de Agosto embarcó en Cádiz en el vapor «Ciudad de Cádiz», procedente de estas oficinas.

Tomás Fernández.—*Médico.*—En 24 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del «San Francisco».

José Marginet.—*Capellan.*—En 24 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Ciudad de Cádiz», procedente del «San Francisco».

Francisco Rey.—*Tercer maquinista.*—En 20 de Agosto llegó a Cádiz de transporte en el «Veracruz», y se le concedió licencia.

Enrique Gastardi.—*Segundo maquinista interino.*—En 26 de Agosto desembarcó en Cádiz del vapor «Veracruz», con licencia por enfermo.

Pedro Robustiano Martínez.—*Segundo maquinista.*—En 26 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Veracruz».

José Gafarello.—*Cuarto maquinista interino.*—En 26 de Agosto desembarcó en Cádiz del vapor «Antonio López», y pasó al Taller.

Luis A. Fernández.—*Capellan.*—En 27 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Veracruz», procedente del «Larache».

Agapito Roldós.—*Sgundo oficial.*—En 27 de Agosto desembarcó en Cádiz del vapor «San Agustín», con licencia.

Mr. Jeorge Roberstoa.—*Electricista.*—En 28 de Agosto desembarcó en Cádiz del vapor «Reina María Cristina», cesando voluntariamente en la Compañía.

Fernando Dick.—*Electricista.*—En 28 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Reina María Cristina», procedente del vapor «Antonio López».

Eliseo Vilaplana.—*Quinto maquinista.*—En 18 de Agosto falleció a bordo del vapor «Larache», en viaje de Dakar á Rio de Oro.

Manuel V. Aguirre.—*Primer oficial.*—En 29 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «San Agustín», de cuyo buque se hizo cargo.

Emilio Tomasi.—*Primer oficial.*—En 29 de Agosto trasbordó en Cádiz al vapor «Reina Mercedes», como excedente procedente del vapor «San Agustín» de cuyo buque se hallaba encargado.

José Rivera.—*Tercer maquinista interino.*—En 26 de Agosto trasbordó en Habana al vapor «Alfonso XII» procedente del vapor «Ciudad de Santander».

Andrés Valdés.—*Médico.*—En 9 de Agosto desembarcó en Habana del vapor «Habana».

Pablo José Ruiz.—*Cuarto maquinista.*—En 5 de Agosto trasbordó en Habana al vapor «Habana», procedente del «Ciudad de Santander».

Victor Larraondo.—*Sobrecargo interino.*—En 9 de Agosto trasbordó en Habana en el vapor «Habana», procedente del «Ciudad Condal».

Pablo Boig.—*Segundo oficial interino.*—Idem.

Antonio Iglesias.—*Tercer oficial interino.*—Idem.

Vicente Mendizabal.—*Médico.*—Idem.

Jaime Carrete.—*Tercer maquinista interino.*—Idem.

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 16 á 31 de Agosto de 1892.

PENSIONES

	Pesetas mensuales.
A María de los Dolores González Santana, de Cádiz; viuda de Juan Eugo ó Irigoyen, modista que fué del taller de maquinaria, con 28 años de servicios, por fallecido de enfermedad. (Número de orden 313).....	60
A Matilde Tirgan, de Cádiz; viuda de Rafael Clavel, fogonero que fué del vapor <i>Isla de Luzón</i> , con 3 años de servicios por fallecido de enfermedad. (Número de orden 314).....	30

Pesetas mensuales.

A Josefa Ferrer Marqués, de Cádiz, madre política de Manuel Sanchez, segundo mayordomo que fué del vapor *México*, con 15 años de servicios, por fallecido de enfermedad. Esta pensión es á favor del huérfano del causante José Sánchez González, al cuidado de su abuela. 1.ª transmisión, Número de orden 314)

35

SOCORROS

Pesetas.

A José M. Blanch, de Barcelona, ayudante sobrecargo, sueldo de 30 Julio á 18 Agosto 1892.	95
A Eduardo Minguez, de Cádiz, grumete, sueldo por lastimado.....	60
A Anselmo Monpell, de Cádiz, cabo de agua, medio sueldo, por enfermo.....	31'25
A Francisco Rios, de Cádiz, sereno, medio sueldo, por enfermo.....	40 »
A Benjamín Russum, de Cádiz, sub inspector, sueldo por enfermo.....	712'50
A Agustín Cuevas, de Cádiz, carpintero, medios jornales, por lastimado.....	34'37
A Miguel Rivas, de Cádiz, peón, jornales por lastimado.....	33
A Manuel Saució, de Cádiz, carpintero, jornales, por las imado.....	68'75
A Joaquin Fernández, de Cádiz, carpintero, medios jornales, por enfermo.....	34'37
A Leoncio Ribero, de Santander, segundo oficial, socorro mensual.....	125 »
A Eduardo Fano, de Cádiz, segundo oficial, sueldo de dos meses y seis días, por enfermo..	418 »
A Benito García, de Cádiz, marinero, sueldo de 6 á 21 Agosto de 1892, por lastimado.	45'13
A José Gomez Vaca, de Cádiz, herrero, jornal de 13 días, por lastimado.....	65 »
A Claudio Perales, de Cádiz, capitán, sueldo de reserva, por enfermo.. . . .	450 »
A Juan Bautista Mataró, de Barcelona, primer oficial, medio sueldo, por enfermo.....	118'75
A Miguel Such, de Barcelona, bodeguero, sueldo por lastimado.....	80 »
A Eduardo Closas, de Barcelona, primer maquinista, sueldo de reserva, por enfermo... . .	427'50
A José Llobet, de Barcelona, segundo maquinista, medio sueldo, por enfermo	212'50
A Facundo González, de Barcelona, engrasador, medio sueldo, por enfermo.. . . .	50 »
A María Zaragoza, de Barcelona, viuda de Antonio Climent, socorro.....	36 66
A Francisco Cordovés, de Barcelona, sereno, gastos de médico y farmacia.....	26'75
A Francisco Cordovés, de Barcelona, sereno, sueldo por enfermo.....	80 »

ASTILLERO DE MATA GORDA

MOVIMIENTO EN LA DARSENA Y DIQUE DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DEL 20 AL 30 DE AGOSTO DE 1892

VAPORES	ENTRADOS	SALIDOS	OBSERVACIONES
Mirror.	»	Día 21, dique.	Limpio fondos.
Mogador	Día 21, dique.	Día 21, dique.	Limpio fondos.
Angola	Día 22, dique.	»	»
Veracruz	Día 23, dársena	»	»
Thomas Haynes	Día 24, dársena	»	Descargó carbón.
Thomas Haynes	»	Día 28, dársena	Descargó carbón.
Veracruz.	»	Día 28, dársena	Tomo carbón

OBRAS VERIFICADAS DEL 20 AL 30 DE AGOSTO 1892.

Vapor núm 4.—Quedan colocados los baos y ángulo de la cubierta alta. Se prepara maderas para la cubierta alta, y las

obras del buque que larán en breve paralizadas en espera de la llegada de la máquina y calderas.

Vapor *Ganguil* en construcción.—Se continúa remachando el forro de la cántara, la cubierta y el cintón. Se colocaron angulares de la cubierta y del cintón.

Vapor *Alfonso XIII*.—Se continúa con la recorrida general de su máquina, aparatos hidráulicos, refrigeradores y demás máquinas auxiliares. Su casco, cubierta y cámaras también son recorridas.

Vapor *Veracruz*.—Pequeñas reparaciones en calderas y máquinas. Recibir pedidos de cubierta. Hacer carbón y pintar el costado.

Vapor portugués *Angola*.—Quitando planchas y colocando nuevas para reparar la avería sufrida en la banda de babor. Componiendo machos y hembras del timón. Se le cambia una pala de la hélice. Reparando pistones, barras, y movimientos de distribución.

Vapor *San Francisco*.—Pequeñas reparaciones en máquinas y calderas.

RELACIÓN DE PASAJEROS

EXPORTACIÓN

LÍNEA DE CUBA Y MÉJICO

Vapor **BUENOS AIRES**

Capitán: **D. GERARDO CEBADA**

Salió de Cádiz el 30 Julio.

Llegó á Habana el 14 de Agosto de 1892.

Lista de pasaje.

OFICIAL

De Cádiz

Cámara. Federico Estrau, capitán fragata.—Emilio Acesa, señora y cuatro hijos, teniente de navío de 1.^a—Ernesto Gavinet, señora y dos hijos jefe de negociado del gobierno de Pinar del Río. Luis Severino Hortas y señora, oficial cuarto vista aduana de Cárdenas.—Manuel Escalanche oficial 1.^o administración. Saturnino Montojo, teniente navío.—Elisa Mendez, gracia especial.—Juan M. Martín, contador navío 1.^a—Lucas Masot, señora y un hijo, primer teniente artillería.—Luis Lambarl, primer teniente artillería.—Pedro Ledesma y señora, primerteniente Guardia civil.—Audres Berges, primer teniente Guardia civil.

Tercera clase.—Un soldado por cuenta Gracia y Justicia,

PARTICULAR

De Cádiz.

Cámara.—María Asunción Usera.—José Cabruja Mentgany Gadd, señora y un hijo.—Luis Menacho, señora y un hijo.—José Ochoa.—Eusebia Quiros.—José R. Menéndez

Tercera clase—9 pasajeros.

De Málaga.

Cámara.—José Berrocal.—Avissey Sanchez y un hijo

Tercera clase.—11 pasajeros.

De Barcelona.

Cámara.—Modesto Paulí.—Epifania Paulí.—Leopoldo Paulí.—Ramon Paulí.—Domingo Paulí.—Leocadia Plumór y dos hijos.—José Folch.—Fernando Berenguer.—Joaquín Creixell.—José Florit.—Manuel María Samà, señora y dos hijas.—José Castro.—Juan Rocafort.—Ramon Frontera Rullan.—Ramon Frontera Pons.—Mariano Vidal.—José Felipe.—Juan Farré.—Felipe Sancho.—Francisco Clarós Ríos.—Alberto Perets.—Enrique Rignal.—Juan Mirabent.—Vicente Viraldell.—Valentín Portilla.

Tercera clase.—16 pasajeros.

LÍNEA DE FILIPINAS

Vapor **SANTO DOMINGO**

Capitán: **D. RAFAEL RESALT**

Salió de Barcelona el 19 de Agosto para Manila 1892.

PASAJE OFICIAL

De Barcelona

Cámara.—Fray Agustín Muñoz Ader, Agustino calzado.—Id. Cleto Palacios Fernández, id.—Id. Castro Rosso Riera, id.—Id. Santiago Perez Gómez, id.—Id. Pablo García Rebillas, id.—Id. Marcelino Torres Gil, id.—Id. Patricio Bernabé Cubillo id.—Id. Fabián García Pérez, id.—Id. Mauricio Gar-

cia Soto, id.—Id. Silverio Urigostia, id.—Id. Pedro Martínez Vélez, id.—Id. Juan del Olmo García, id.—Id. Domingo Carrero, id.—Id. Basilio Delgado, id.—Id. Cecilio Jiménez, id.—Id. Angel Alonso Vigil, id.—María Luisa Escudero Villalva y cinco hijos.—Familia del Comandante Guardia Civil D. Carlos Villalva.—Ósacar de Guillerma, Ingeniero jefe de primera clase de Montes.—Fray Adolfo Muro. Agustinos Recoletos.—Id. Lorenzo Cordón, id.—Id. Angel Sánchez, idem.—Id. Julian Jiménez, id.—Id. Vicente Pinilla, id.—Id. Teodoro Castillo, id.—Id. Santos Segura, id.—Id. Gregorio Alfaro, id.—Id. Melchor Ardañar, id.—Id. Baldomero Abadía, id.—Id. Jacinto Marticorena, id.—Id. Manuel Jiménez, id.—Idem Manuel Pérez, id.—Id. Gregorio Camillas, id.—Id. Juan Briones, id.—Id. Pedro Pascual, id.—José Suárez Montero, primer teniente de caballería.—Luis Constante Blanc, oficial primero de Administración Militar.—Laurentino Salazar, oficial primero de Sanidad Militar.—José Alonso Lobo, primer Teniente infantería.—Victor González de Echevarría, Promotor fiscal.—Arturo Piera Lozano é hijo, jefe de Administración, cuarta clase, Hacienda.—José Barreiro de la Iglesia, médico primero de Sanidad Militar.—Fray Hilario Sánchez y Fabriciano González, Reverendos Padres Dominicos de Ultramar.—Fernando Adonar, señora y dos hijos, oficial segundo de Administración Militar.—Manuel Abela, juez de primera instancia. Antonio Rol del Río, primer Teniente de artillería.—Ricardo Garibaldi señora y dos hijos, Comisario de Guerra.—Germán Garibaldi, oficial primero de Administración. lotería central.—Segundo Isaac de la Pocos, Abogado fiscal de la Audiencia de Manila.—Enrique Gómez Bonilla y María Gómez, primer teniente de caballería.—Juan de Castro Orgáz, oficial segundo de Administración de Hacienda.—Francisco Avilla, señora y cinco hijos, primer teniente de infantería.—Rafael Farías Velasco y señora, juez de primera instancia.

De Cádiz.

Cámara.—Alejandro María de Bry, capitán navío.—Manuel Lucio Villegas, capitán fragata.

Tercera clase.—Un cabo primero de Sanidad Militar, y cuatro marineros.

De Coruña.

Tercera clase. 8 artilleros de mar.

De Cartagena.

Cámara.—Manuel Sierra y Castaños, contador de fragata.—Mariano Naveros, y Pérez Navarro, capellán 2.^o de la armada.

Tercera clase.—5 artilleros de mar.

PARTICULAR

De Barcelona.

Cámara a.—Ricardo P. Fray.—Manuel García.—Ramon Eguaras señora y 2 hijos.—Manuel Codina.—Juan Garcia Sanchez.—Rafael Venero Fernandez.—Manuel Galtés.—José A. Argüelles, señora é hijo.—Sor María de la Concepción.—Sor Jesusa de la Virgen de los Dolores.—Rafael Gutierrez.—Aurora Pelleiro Teller.

Tercera clase.—4 pasajeros

De Cádiz.

Tercera clase.—3 pasajeros.

De Valencia.

Cámara.—José Gonzalez Arlegui.

IMPORTACIÓN

LÍNEA DE CUBA Y MÉJICO

Vapor **ALFOSO XII.**

Capitán: **D. ANTONIO GARDON**

Salió de la Habana el 10 de Agosto de 1892.

Llegó á Santander el día 26 de Julio de 1892.

PASAJE OFICIAL

De Habana.

Cámara.—Carlos Betancourt, marino.—Ricardo Oyarzabal, capitán infantería.—Rafael Casellas, señora y 2 hijos, capitán infantería.—Mariano Viedma, veterinario.—Miguel Romero, veterinario.—Luis Fontan y señora, capitán infantería.—Vicente Roco y señora, empleado.—Antonio Barrios, oficial Administración Militar.—Anastasio Díaz y Bernardo Gonzalez, empleados.—Arturo Longoni, señora 2 hijos, oficial Administración Militar.—Miguel Campeny é hijo capitán infantería.—Gerardo Aleman, cadete.—José Ruiz cadete.—Francisco Galban, cadete.—Francisco González, señora y 4 hijos, capitán caballería.—Manuel Gonzalez, contraa-

tre.—Alberto Caso, señora y 4 hijos, teniente infantería.—Francisco de Arcos, empleado.—Juan Coll, empleado.—Francisco Coll, empleado.—Francisco Rodríguez Roy, señora y criada Gobernador Regional de Puerto Príncipe.—Santiago Jimenez, empleado.—Tomás García, empleado.—José María Agüero, empleado.

Tercera clase.—7 marineros, 1 Escribiente Militar.—2 confinados.—2 presos.—5 Guardias civiles, y 27 soldados ejército.

De Puerto Rico.

Cámara.—Sor Pura Ricandi, Sierva de Maria.—Sor Anguela Cuadra, Sor Antonia Nusas, Sor Nieves Morales, Hermanas de la Caridad.—L. Cerveró Hernandez, jefe de estación de Telégrafos.—Teresa Mira de ALEN, y 4 hijos.—Viuda del ayudante 2.º de obras públicas.—Julio Fernandez, alférez de navío.—Manuel Fernandez Coria, y señora capitán de navío.—Antonio Agradas, capellán de distrito.—Manuel Nuñez y Pérez, y 4 hijos, capitán de la guardia civil.—Eugenio de Auca, capitán de ejército.—Emilio Gómez Duran, teniente ejército.—José Bassol, teniente ejército.

Tercera clase.—2 confinados.—1 marinero.—3 sargentos.—16 soldados ejército, y una esposa y 1 hijo de un guardia civil.

PARTICULAR

De Veracruz.

Cámara.—Ramon Fabian.—Mauricio Lamadrid.—Francisco del Paso y Fróncoso.—Francisco Río de la Loza.—Jesus Villa Galíndez.—Braulio Izquierdo.

Tercera clase.—3 pasajes.

De Habana.

Cámara.—Ramon Irazogui.—Nicolas Solis.—Diego Ruiz.—Manuel Mayo.—José Menéndez.—Miguel Septien.—Felipe Parámo.—Ricardo Temes y señora.—Venancio Zorrilla.—Manuel F. Pintado.—Marcos Alonso.—Adela Planas.—Luis Garino.—Andrés Gómez.—José Fernandez.—Manuel Corral y José María Gisberte.

Tercera clase.—62 pasajes.

De Santiago de Cuba.

Cámara.—Juana María Dolores Maldonado.—Rita García Sanz.

Tercera clase.—10 pasajes y medio.

De Ponce.

Tercera clase.—2 pasajes.

De Mayagüez.

Cámara.—Felipe Casanova.—Felipe Bareño.

De Puerto Rico.

Cámara.—Francisco Arrabal.—Francisco Barceló.—Segundo Setty.—José Lezcano.—Vicente Alvares.—Salvador Masjuan.—Nicolas Quiñones y señora.—Francisco Zuazaga.—Antonio Roses, su señora y 2 hijos.—Luis Jordan.—Felix Santoni.—Baldomero Artan.—Juan Cervantes.—Ricardo Lacosta.—Julio López.—Antonio Sanchez.—Salvador Cánovas.—Manuel de Leon.—Rafael Tirado.—Josefa Cabezudo y 4 hijos.—Mariana Gonzalez y 3 hijos.—Evaristo Escribano.

Tercera clase.—11 pasajes.

LÍNEA DE FILIPINAS

Vapor **SAN IGNACIO LOYOLA**

Capitán: **D. JOSE RIQUEZ**

Salid de Manila el 26 Julio.

Llegó á Barcelona el 30 Agosto.

PASAJE OFICIAL

De Manila.

Cámara.—Juan Piqueras, presidente electo audiencia de Puerto Rico.—Alejo Corso Solikonski, y señora, coronel teniente coronel de E. M.—Estanislao de Antonio Garanto, magistrado electo Puerto Rico.—Luis Sagüez y Peralta, jefe de administración de segunda clase.—Trinidad Calvo, esposa del secretario gobierno audiencia Cebú.—Manuela Mateo, esposa oficial primero administración militar.—Juan de la Cruz Cisneros, ex-presidente audiencia Cebú.—Blanca de Rota y dos hijos.—Esposa é hijos del oficial segundo administración militar, Ricardo Fernández.—Francisco Androris Zamora, teniente auditor Guerra.—Francisco Bascon Gómez, señora é hijo, oficial quinto guarda-almacen.—Rafael de Cueto y Avi-

la, oficial quinto inspección beneficencia.—Ventura Fernández López, oficial cuarto cajero guarda almacén.—Juan García y Díaz, primer maquinista.—Antonio García y Díaz, primer maquinista.—Félix Iquino y Caballero, médico de la armada.—Pablo Nozaleda y Nozaleda, señora é hija, primer teniente infantería.—Rosa Chiclana, viuda del primer teniente infantería.—Antonio Menjibar, contra maestre de segunda.—José Monte de Oca, capitán de fragata.—Francisco Manuel Varola, primer contra maestre.—Federico Valera Calvet, señora y cinco hijos, comandante capitán infantería.—Ramon Velasco, notario público.

Tercera clase.—109 individuos ejército—66 individuos de mar.—tres guardias civiles.

PARTICULAR

De Manila.

Cámara.—Juan Bautista Opinaga.—Celestino Rodriguez.—Rssario Ortiz.—José Lelesma é llergerio.—Leon Coscolla.—Augusto L. Irastorza.—Joaquín Alvarez Robles.—Julio Vidal y Montanes.

Tercera clase.—8 pasajeros

SECCION OFICIAL

MINISTERIO DE ULTRAMAR

RE EL ORDEN

Suprimiendo accidentalmente las escalas de Hamburgo, Havre y Amberes.

Ilmo. Sr.: Declaradas sucias las procedencias de los puertos extranjeros Hamburgo, Havre y Amberes, con arreglo á lo que dispone la vigente ley de Sanidad, según aparece en las Reales órdenes expedidas por el Ministerio de la Gobernación con fechas 23, 26 y 27 del corriente mes, publicadas respectivamente en las GACETAS de 24, 27 y 28 del mismo; y teniendo en cuenta que los vapores correos de la Compañía Trasatlántica, tocan, conforme á sus itinerarios, en los expresados puertos, circunstancia que puede comprometer la salud pública á su arribo á la Península para efectuar sus viajes á las Antillas ó Filipinas, y que como medida de previsión desde luego debe evitarse.

El Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido por conveniente resolver que se deje en suspenso la obligación de verificar la escala en los referidos puertos por los vapores correos de dicha Compañía; haciendo extensiva esta suspensión al puerto de Marsella, y á todos los que en lo sucesivo se declaren por el Ministerio de la Gobernación de procedencia sucia.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. San Sebastián 30 de Agosto de 1892.—Romero.

Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Servicios para el mes de Septiembre.

Línea de Antillas.

El día 10 de Cádiz el vapor *Veracruz*, capitán D. S. Cardona.

El 20 saldrá de Santander *Ciudad de Santander*, capitán D. Antonio García.

El 30 saldrá de Cádiz el vapor *Alfonso XII*, capitán don Francisco Jaureguizar.

Línea de Filipinas.

El día 16 saldrá de Barcelona el vapor *Isla de Mindanao*, capitán D. J. Galiana

Línea de Buenos Aires.

El día 2 de Barcelona y el 7 de Cádiz saldrá el vapor *Antonio López*, capitán D. Francisco Moret.

Línea de Fernando Poó.

El día 30 saldrá de Cádiz el vapor *Larache*, capitán don José Marquez.

Línea de Marruecos.

El día 18 saldrá de Barcelona el vapor *Rabat*, capitán D. F. Manzano.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: lunes, miércoles y viernes.

Id. de Tánger: martes, jueves y sábados.

SITUACIÓN DE BUQUES

el día 5 de Septiembre.

Vapores.	SITUACIÓN
Alfonso XII.....	Llegó á Cádiz el 2 Septiembre.
Alfonso XIII.....	En Cádiz.
Antonio López.....	En Cádiz.
Baldomero Iglesias...	En Cádiz.
Buenos Aires.....	Salió de Habana el 30 Agosto para Santander.
Cataluña.....	Llegó á Habana el 4 Septiembre.
Ciudad Condal.....	En Habana.
Ciudad de Cádiz...	Salió de Málaga el 4 para Cádiz y Buenos Aires.
Ciudad de Santander..	Llegó á Santander el 3
España.....	Salió de Cádiz el 2 para las Antillas.
Guipúzcoa.....	En Cádiz.
Habana.....	Salió de Veracruz el 4 para Habana.
Isla de Luzón.....	En Manila.
Isla de Mindanao.....	Salió de Vigo el 4 para Barcelona y escalas.
Isla de Panay.....	Salió de Singapoore el 28 Agosto para Barcelona y escalas.
Joaquín del Piélago..	En Cádiz.
Larache.....	En Cádiz.
Méjico.....	Llegó á Habana el 4 Septiembre de New York.
Mogador.....	Salió de Cádiz el 5 para Tánger.
Montevideo.....	En Habana.
M. L. Villaverde.....	Salió de Habana el 31 Agosto para Santiago de Cuba.
Méndez Núñez.....	En Liverpool.
Panamá.....	Llegó á New-York el 3 Septiembre de Habana.
Rabat.....	Salió de Cádiz el 24 Agosto para Mogador.
Reina María Cristina.	Salió de las Palmas el 1 Septiembre para Antillas.
Reina Mercedes.....	En Cádiz.
San Agustín.....	En Cádiz.
Santo Domingo.....	Salió de Aden el 31 Agosto para Manila y escalas.

Vapores.	SITUACIÓN
San Francisco.....	En Cádiz.
San Ignacio de Loyola.	Salió de Cartagena el 2 Septiembre para Liverpool y escalas.
Veracruz.....	Salió de Barcelona el 5 para Cádiz y Antillas.

RELACION DEL MOVIMIENTO DE BUQUES DE LA COMPAÑIA TRASATLÁNTICA

ENTRADAS		
Fecha.	Buques.	Procedencia.
Agosto 23	Mogador.....	Tánger.
"	Antonio López.....	Buenos Aires.
Idem 25	Mogador.....	Tánger.
Idem 27	"	"
"	Larache.....	Fernando Poó.
Idem 28	Joaquín del Piélago...	Tánger.
"	Reina María Cristina...	Barcelona.

SALIDAS		
Fecha.	Buques.	Destino.
Agosto 22	Mogador.....	Tánger.
Idem 24	Idem.....	Idem.
Idem 26	Idem.....	Idem.
Idem 28	Ciudad de Cádiz.....	Barcelona.
Idem 27	Joaquín del Piélago....	Tánger.
Idem 29	Mogador.....	Idem.
Idem 30	Reina María Cristina...	Habana.
Idem 31	Mogador.....	Tánger.

MADRID
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LUCAS POLO
ALCALÁ 80

ITINERARIOS

SERVICIO PRINCIPAL DE FILIPINAS

ITINERARIO para la expedición del mes de Septiembre (aprobado por Real orden de 18 Diciembre 1891).

Distancia en millas.	IDA			REGRESO		
	PUERTOS	Llegada.	Salida.	PUERTOS	Llegadas.	Salidas
694	Liverpool.....		1.º Septbre.	Manila.....		20 Septbre.
120	Coruña.....	4 Septbre.	4 »	Singapore.....	25 Septbre.	26 »
239	Vigo.....	5 »	5 »	Colombo.....	2 »	3 Octubre.
240	Lisboa.....	6 »	7 »	Aden.....	11 »	
311	Cádiz.....	8 »	9 »	Suez.....	17 »	12 »
155	Cartagena.....	10 »	11 »	Portsaid.....		19 »
162	Valencia.....	12 »	12 »	Barcelona.....	25 »	27 »
1.630	Barcelona.....	13 »	16 »	Valencia.....	28 »	28 »
87	Portsaid.....	22 »		Cartagena.....	29 »	29 »
1.308	Suez.....		25 »	Cádiz.....	30 »	1.º Novbre.
2.094	Aden.....	30 Septbre.	1.º Octubre.	Lisboa*.....	2 «	3 »
1.571	Colombo*.....	10 »	11 »	Vigo.....	4 »	4 »
1.343	Singapore.....	18 »	19 »	Coruña.....	5 »	5 »
	Manila.....	25 »		Santander.....	6 »	7 »
				Liverpool.....	10 »	

Las fechas fijas son las de salida de Barcelona y Manila, las demás son las presumibles segun la velocidad de 11,15 millas por hora, pero están sujetas al adelanto que logren los buques en sus marchas, adelanto que debe aprovechar la correspondencia. La escala de Lisboa es facultativa. La de Colombo lo es tambien durante la monzón S. O. Este itinerario está calculado con tres días más de duración del viaje, que se concede por la navegación contra Monzones del N. O. á la ida y del S. O. al regreso.

En la travesía de ida podrá hacer la Compañía la escala de Penang, sin aumentar la duración del viaje. En el de regreso podrán llegar dos días más tarde que los señalados, cuando se acredite debidamente la suiedad de fondos.

SERVICIO PRINCIPAL DE LAS ANTILLAS

ITINERARIO para las expediciones del mes de Septiembre (aprobado por Real orden de 22 Junio 1892.)

IDA				REGRESO		
PUERTO	Llegada.	Salida.	Distancia en millas.	PUERTO	Llegada.	Salida.
Cádiz.....	»	10 Septiembre.	»	Habana.....	»	10 Septiembre
Puerto Rico....	22 Septiembre.	22 »	3.345	Puerto Rico...	14 Septiembre.	15 »
Habana.....	26 »	»	975	Coruña.....	26 »	27 »
Santander.....	»	20 »	»	Santander....	27 »	»
Coruña.....	21 Septiembre.	21 »	225	Habana.....	»	20 Septiembre.
Puerto Rico....	3 Octubre.	3 Octubre.	3.308	Santander.....	4 Octubre.	»
Habana.....	6 »	»	975	Habana.....	»	30 Septiembre
Cádiz.....	»	30 Septiembre.	»	Coruña.....	11 Octubre.	14 Octubre.
Las Palmas.....	2 »	3 Octubre.	685	Santander.....	15 »	»
Puerto Rico....	13 »	13 »	2.849			
Habana.....	16 »	»	975			

NOTAS. La distancia en los viajes de regreso de Habana á Coruña y de Habana á Cádiz, son respectivamente 3.868 y 4.056 millas.
Las fechas de salida son sólo fijas para Cádiz, Santander y Habana; las demás son las presumibles, según la velocidad de 12 millas por hora, pero están sujetas al adelanto que logren los vapores en la navegación, adelanto que debe aprovechar la correspondencia.

ITINERARIO para las extensiones de Habana á New-York, correspondientes al mes de Septiembre. (Aprobado por Real orden de 22 de Junio 1892.)

HABANA	NEW YORK		HABANA
Salida.	Llegada.	Salida.	Llegada.
10 Septiembre	15 Septiembre	10 Septiembre	15 Septiembre
20 »	25 »	20 »	25 »
30 »	5 Octubre.	30 »	5 Octubre.

NOTA. Distancia en millas, 1.200

ITINERARIO para la extensión de Habana á Colon, correspondiente al mes de Septiembre. (Aprobado por Real orden de 22 Junio 1892.)

PUERTOS	Llegada.	Salida.	Distancia en millas
Habana.....		6 Setbre.	
Santiago de Cuba.	9 Setbre.	9 »	630
La Guayra.....	12 »	13 »	772
Puerto Cabello....	13 »	14 »	65
Santa Marta.....	16 »	16 »	445
Sabanilla.....	16 »	17 »	55
Cartagena.....	17 »	18 »	76
Colon.....	19 »	21 »	275
Puerto Limon (fa cultativa).....	»	22 »	190
Santiago de Cuba.	25 »	25 »	
Habana.....	28 »	»	

NOTA. Debiendo las extensiones atender en primer término al fomento del tráfico podrán adelantar ó retrasar su salida los vapores, cuando las necesidades de mismo lo exijan.

ITINERARIO para las extensiones de Habana á Veracruz, correspondientes al mes de Septiembre (aprobado por Real orden de 22 Junio 1892.)

HABANA	PROGRESO		VERACRUZ		PROGRESO		HABANA
Salida.	Llegada.	Salida.	Llegada.	Salida.	Llegada.	Salida.	Llegada.
8 Septiembre	»	»	11 Septiembre	4 Septiembre	6 Septiembre	6 Septiembre	18 Septiembre
16 »	18 Septiembre	19 Septiembre	20 »	15 »	26 »	26 »	8 »
26 »	28 »	28 »	30 »	24 »	6 Octubre.	6 Octubre	8 Octubre.

	Distancia en millas.
Habana á Progreso.....	417
Progreso á Veracruz.....	410
Habana á Veracruz.....	824

NOTA. La escala de Progreso en la expedición que sale de la Habana el 8 de cada mes, que corresponde á la salida de Santander de los días 20 anteriores, será facultativa tanto á la ida como al retorno. La escala de Campeche y Frontera serán facultativas en los segundos viajes de cada mes, así como las escalas de Turepan y Tampico en terceros viajes del mes. Entendiéndose que este mayor recorrido no ha de retrasar la llegada del vapor.