

Línea de la Compañía de vapores del ferrocarril de Panamá, que hace sus viajes entre Panamá y San Francisco California, tocando en Cabo de San Lúcas, Mazatlan, San Blas, Manzanillo y Acapulco.

Línea del C. Antonio Hoffman y Urquía, que hace sus viajes entre Veracruz y la Habana, tocando en Campeche y Progreso.

La primera línea que hace sus viajes entre Veracruz y Nueva-York, representada por los Sres. Alexander é hijos, de Nueva-York, recibe \$ 2,200, por cada viaje de ida y vuelta que hace cada veintidós dias, segun la ley de 24 de Diciembre de 1867.

El plazo fijado por la ley de 30 de Mayo de 1870, se prorogó por dos años mas, segun el decreto de 20 de Diciembre de 1871, y por otro de 11 de Diciembre de 1873, se aumentó el plazo á cuatro años, con la obligacion de que en cada viaje de ida y vuelta hicieran escala los vapores en el puerto de Campeche, y se les pagaria por subvencion á los concesionarios la cantidad de dos mil quinientos pesos, en vez de \$ 2,200 que recibian.

Esta línea ha sido la mas cumplida en sus compromisos, pues siempre han llegado sus vapores á Progreso y Veracruz con toda puntualidad.

* * *

La línea de vapores que hace sus viajes entre Panamá y San Francisco, se subvencionó con la cantidad de \$ 2,000 mensuales, segun contrato de 28 de Febrero de 1872, ratificado por decreto de 31 de Marzo del mismo año, comprometiéndose la Compañía de vapores-correos del Pacífico, concesionaria de esta línea, á que tocaran sus vapores dos veces cada mes en cada uno de los puertos siguientes:

Acapulco.
Manzanillo.
Mazatlan y
Cabo de San Lúcas.

Respecto de la duracion de este contrato, se estipuló que seria de dos años contados desde el 1º de Marzo de 1872.

Con fecha 26 de Octubre de 1873, el agente de la Compañía en Mazatlan solicitó que se le pagase lo que se adeudaba por subvencion á dicha línea, y que por carecer de fondos las aduanas respectivas, no se habia pagado puntualmente. En vista de esto, se mandaron pagar algunas cantidades por cuenta de la deuda, mientras se hacia una liquidacion concienzuda y recibia la Secretaría de Hacienda noticias exactas de los puertos, á fin de cerciorarse si la Compañía por su parte habia cumplido. Al estarse practicando la liquidacion, avisó la Compañía que para arreglar mas fácilmente aquella, así como para hacer un nuevo contrato con el Gobierno, iba á mandar á esta capital un agente especial. En efecto, con fecha 4 de Febrero del presente año, comunicó por la vía telegráfica el agente de la Compañía en Acapulco, que el 15 salia de Nueva-York el agente especial con direccion á esta capital.

En los primeros dias del mes de Marzo del presente año, se presentó en esta Secretaría con dicho carácter el Sr. W. P. Tisdell, y manifestó que tenia poder de la Compañía para arreglar definitivamente lo relativo al cobro de la cantidad que adeudaba el Gobierno, así como para celebrar el nuevo contrato, por haber fenecido el anterior el dia 1º de ese mes.

Despues de varias conferencias tenidas con el agente, y habiendo salvado algunas dificultades respecto á la liquidacion formada, resultó que se le adeudaba á la Compañía la suma de \$ 33,000.

Con fecha 29 de Marzo del presente año, presentó á esta Secretaría el referido agente un proyecto de contrato para el establecimiento de la línea de vapores del ferrocarril de Panamá, en virtud de haber caducado en el 1º del mismo mes el contrato anterior; despues de haber examinado con escrupuloso cuidado sus artículos, se aprobó reformando varios de ellos, y en cuya reforma se obtuvieron ademas de otras ventajas, la de que los vapores de la Compañía toquen tambien en el puerto de San Blas.

Ademas, en este nuevo contrato se le exige una fianza por valor de \$ 8,000, para garantizar su cumplimiento en este negocio. El nuevo contrato deberá durar cinco años, contados desde el 1º de Marzo de 1874, expresando que dicho contrato quedaba, despues de autorizado por el Ejecutivo, sujeto á la aprobacion del Congreso de la Union, al que se le remitió con fecha 24 de Abril último con tal objeto.

El Sr. Tisdell, agente de la Compañía de los vapores-correos del Pacífico, vino tambien autorizado para liquidar el adeudo que se tenia con la línea de vapores de la Compañía del ferrocarril de Panamá.

El contrato de esta línea se verificó en 22 de Enero de 1872, su duracion debia ser de cinco años contados desde esa fecha, por consiguiente aun no ha fenecido. La subvencion que se concedió fué de \$ 2,500 por cada viaje redondo que hagan los vapores de la Compañía tocando á su regreso en cada uno de los puertos siguientes:

Soconusco.....	} Chiapas.
Tonalá.....	
Salina Cruz....	} Oaxaca.
Puerto Angel.	
Acapulco.....	Guerrero.

y en los puertos de la América Central hasta Panamá.

Al practicarse la liquidacion respectiva resultó que se le debia á la Compañía concesionaria la suma de.....	\$ 23,750 00
La liquidacion de la línea de vapores de Panamá á San Francisco arroja....	33,000 00

Total.....	\$ 56,750 00
------------	--------------

En virtud de que los vapores dejaron de tocar algunas veces en los puertos, aunque fué por causa de fuerza mayor, obtuvo el Ejecutivo un rebajo de \$ 5,000 y ademas el cambio de situacion, por \$ 10,000 que se entregaron por la Tesorería general, y que ascendió á 526 pesos, 31 centavos.

* * *

Las cantidades que arrojaron las liquidaciones de las líneas de vapores de que se trata, desde su establecimiento, la manera de cubrirlas ántes y despues de presentado el agente especial, se hizo del modo siguiente:

Venció la compañía de vapores-correos desde el 1º de Marzo de 1872 hasta el 1º de Marzo del presente año en que feneció el contrato.....	\$ 48,000 00
Se pagó á la compañía ántes de presentarse el agente especial, en varias partidas, desde el 1º de Marzo de 1872 á 1º de Marzo del presente año.	15,000 00
Se adeudaba á la compañía en 1º de Marzo último.....	\$ 33,000 00

Venció la compañía del ferrocarril de Panamá desde el 1º de Julio de 1872 á 1º de Marzo del presente año.....	\$ 47,500 00
Se pagó á la compañía en varias partidas y en plazos corridos desde el 1º de Julio de 1872, al 1º de Marzo último, ántes de presentarse el agente especial.....	\$ 23,750 00
Se adeudaba á la compañía en 1º de Marzo último.....	\$ 23,750 00

RESUMEN.

Se debía á la compañía de vapores-correos del Pacífico en 1º de Marzo del presente año.....	\$ 33,000 00
Idem idem á la compañía de vapores del ferrocarril de Panamá en idem idem.....	23,750 00
Total.....	\$ 56,750 00
Recibió en la Tesorería general de la Nacion el Sr. W. P. Tisdell, agente especial de la compañía, segun orden de 8 de Abril último.....	\$ 10,000 00
Cambio y situacion de la suma anterior.....	526 31
Descuento que hace la compañía á favor del Erario.....	5,000 00
Total.....	\$ 15,526 31
Saldo á favor de la campaña hasta 1º de Marzo último.....	\$ 41,223 69

Este saldo fué mandado pagar con fecha 21 de Abril por la Tesorería general, la cual distribuyó el pago librando órdenes á favor del agente en la forma siguiente:

Contra la aduana de Mazatlan.....	\$ 20,000 00
Idem idem de Manzanillo.....	10,000 00
Idem idem de Acapulco.....	11,223 69
Suma.....	\$ 41,223 69

* * *

En la línea del ferrocarril de Panamá, deseando el Ejecutivo reformar algunos de sus artículos en favor del Erario, trató con el agente sobre este punto, á cuyo fin dejó en esta Secretaría un proyecto que contiene las reformas indicadas, á fin de iniciarlas al Congreso de la Union. Es de advertirse que respecto de ambas líneas, se convino que mientras se aprobaban los nuevos contratos, seguian los vapores tocando en los puertos respectivos, de la misma manera que lo han hecho.

* * *

Los itinerarios de la línea del Pacífico, son los que expresa el siguiente aviso publicado por el agente de la compañía en San Francisco:

“Compañía de vapores-correos del Pacífico.—En lo sucesivo tendrá la compañía de vapores-correos del Pacífico establecida una línea de vapores que irán á Panamá, zarpando del muelle de la esquina de las calles Primera y de Brannam, el juéves 25 de Junio á las doce

del dia, y despues cada segundo juéves alternativamente, tocando en los puertos siguientes, de California, México y la América Central: San Diego, Cabo de San Lúcas, Mazatlan, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel, Salina Cruz, Tonalá, San Benito, Champerico, San José de Guatemala, Acajutla, Sesecapa, Tecajete, la Libertad, la Union, Amapola, Corinto, San Juan del Sur y Punta Arenas.”

PESCA DE LA CONCHA PERLA.

La distancia que separa de la Capital al Territorio de la Baja-California, en cuyo litoral existe uno de los criaderos mas ricos del mundo de la ostra perlífera, así como el constante estado de revolucion que por tantos años guardó la República, han hecho que la pesca de la perla fuera casi completamente desatendida por el Supremo Gobierno, y nacionales y extranjeros á la sombra de esta indiferencia abusaban de tal modo, que llegó á temerse seriamente el agotamiento de este ramo de la riqueza nacional, produciendo de pronto el grave mal de la disminucion en el tamaño de las perlas extraidas en los últimos años.

Sabido es que la perla necesita algunos años para su perfecto desarrollo, ó al ménos para alcanzar un tamaño que le dé algun precio, y para esto es indispensable dejar á la ostra en un perfecto quietismo; pues bien, los especuladores de este ramo guiados por la codicia, año por año asolaban los placeres de tal modo, que en poco tiempo quedarian agotados; pues como la concha aun cuando no tenga perla tiene un valor relativamente elevado en los mercados europeos y americanos, sin mas costo que el flete de mar, supuesto de que la pesca es libre, asombra verdaderamente el número de toneladas de concha que se exporta, sin provecho alguno para el Erario, y sí con detrimento del desarrollo de la perla.

Tal desórden llamó la atencion del Ejecutivo, y desde el 9 de Agosto de 1871 esta Secretaría pidió los informes necesarios á las autoridades de la Baja-California, para basar en ellos un reglamento de la pesca; pero tal vez á consecuencia de los trastornos políticos que por esos dias sufrió la República, tales informes se recibieron incompletos y por lo mismo fueron ineficaces.

Hasta el año siguiente se logró obtener algo sólido, y con fecha 16 de Marzo se expidió un reglamento de pesquería que la experiencia demostró ser insuficiente para atajar el mal, y por fin el Congreso de la Union expidió el decreto de 21 de Abril último, ordenando que se dividiera la zona perlífera de la Baja-California en cuatro secciones, en las que alternativamente podrá hacerse la pesca cada dos años, y prohibiendo absolutamente la extraccion de la concha cria, dejando á cargo del Ejecutivo la demarcacion de las secciones y la reforma del reglamento de pesquería, conforme á las prescripciones del decreto.

Esta Secretaría despues de estudios prolijos y previa consulta de personas competentes, por el conocimiento práctico del negocio, formó y publicó con fecha 24 de Junio último, el siguiente

REGLAMENTO para el buceo de la concha perla, conforme al decreto de 21 de Abril de 1874.

I.

BUCEO.

1º El buceo de la concha perla es libre en la costa de la República Mexicana, tanto para los hábitantes de ella, como para los extranjeros, siempre que se sujeten á las leyes del país y á las disposiciones de este reglamento.

2º Desde el momento que una persona quiera establecer una armada, pedirá permiso al administrador de la aduana mas inmediata, el cual no podrá negarlo.

3º El buceo durará desde el 15 de Mayo hasta el 15 de Noviembre de cada año, no pudiéndose ampliar este plazo por ningun motivo.

4º Ningun armador puede impedir á persona alguna que vaya á visitar los lugares en que se bucea, y aun á comprar perlas, siempre que sean de la propiedad del que las venda, quedando en caso contrario, tanto el comprador como el vendedor, sujetos á lo que previenen las leyes sobre efectos robados.

II.

ZONAS.

5º Se divide el litoral perlífero de la Baja-California en cuatro zonas, segun lo previene el supremo decreto de 21 de Abril del corriente año.

6º Estas zonas se compondrán de los siguientes placeres:

I. Desde el cabo Pulmo hasta el canal de San Lorenzo, abrazando la isla de Cerralvo, y componiéndose de los placeres siguientes: cabo Pulmo, Punta Arena, El Médano, Piedras Gordas, El Guirotal, La Carrera de los Viejos, Los Paredones Blancos, El Mostrador, El Limeño, La Boca de la Salina, Los Tepetates, La Ventana, El Pozo, El Zotole, El Rosarito, El Coyote, Las Galeras, El Pedregal de Enmedio, El Pedregal de Carrillo y canal de San Lorenzo.

II. Bahía de la Paz é Islas del Espíritu Santo y San José, componiéndose de los placeres siguientes: El Abanical, El Merito, Pichilingue, La Enfermería, Punta Prieta, La Bonanza, Los Laponas, San Gabriel, El Gallo, La Gallina, La Ballena, El Candelero, Isla Partida, El Cardonal, La Ensenada Grande, Los Islotes, El Isote Pardo, La Cocina, El Callo, La Boca del Estero y el Calabozo.

III. Desde la punta del Mechudo, en la parte Norte de la bahía de la Paz, hasta la Isla de Coronado, componiéndose de los siguientes placeres: Montalvan, Tambebiche, Isla de Coronado, Isla del Cármen, los comprendidos desde Loreto hasta Puerto Escondido; Puerto Escondido, Isla de Danzantes, Isla de Monserrate é Isla de Santa Cruz.

IV. Desde la Isla de San Márcos hasta la ensenada de San Bruno, componiéndose de los siguientes placeres: Isla de San Márcos, Isla de Santa Inés, Bahía de Mulegé, con sus diversos placeres conocidos con los siguientes nombres: Santo Domingo, la Cocina, las Hornillas, Santa Rosalía, Los Manglitos, Los Patitos, Guadalupe, El Coyote y San Pedro; las de la ensenada de San Sebastian, los del puerto de San Basilio y los de la ensenada de San Bruno.

7º Estas zonas se explotarán conforme lo previene el art. 2º del supremo decreto de 21 de Abril pasado.

III.

AVIOS.

8º Los buzos se aviarán con el armador que quieran, debiendo hacer sus contratos como lo previene el Código civil.

9º Los armadores presentarán estos contratos á los administradores de las aduanas.

10º Las aduanas llevarán un registro, á fin de evitar que un buzo se avie al mismo tiempo con varios armadores.

11º Cuando un buzo se avie con varios armadores á la vez solo podrá obligarlo á trabajar el que haya hecho registrar su contrato en la aduana, quedando los otros armadores con su derecho á salvo para hacerse pagar, usando de los recursos legales.

12º Si concluida la temporada algun buzo queda debiendo algo á los armadores, está en la obligacion de pagarles como se arreglen en lo particular ó en lo judicial; pero esta deuda no lo obliga á trabajar precisamente con el mismo armador en la temporada siguiente, sino que es libre para aviarse con quien quiera.

IV.

BUQUES EXTRANJEROS.

13º Todo buque mercante extranjero puede venir á las costas de la República á la pesca de la concha perla, siempre que cumpla con las leyes vigentes y con las prescripciones que siguen:

I. Pedir el permiso previo.

II. Pagar el derecho de toneladas establecido ó que se establezca y el de faro donde lo haya.

III. Hacer registrar el nombre del buque, el del capitán y los de su tripulacion.

IV. Que no exceda de veinticinco el número de tripulantes extranjeros.

V. Traer su lista de rancho con todos los requisitos que previene el arancel de aduanas.

VI. Pagar los derechos establecidos ó que se establezcan sobre los víveres que traigan de exceso.

V.

VISITAS.

14º Los administradores de las aduanas dispondrán que se visiten las armadas por lo ménos seis veces durante la temporada.

15º Las visitas tendrán por objeto investigar si se cumple con la prevenido en el supremo decreto ántes mencionado, y en este reglamento.

16º El empleado á quien encomiende estas visitas el administrador, rendirá un informe circunstanciado de todo lo que ocurra y sea conveniente tener en conocimiento.

VI.

INSPECTORES DE ARMADA.

17º La aduana nombrará uno ó dos inspectores para cada armada.

18º Estos inspectores disfrutará un sueldo de \$ 20 mensuales, el cual, lo mismo que su manutencion, serán costeados por los armadores.

19º Son atribuciones de los inspectores, como auxiliares de la justicia y de la policía:

I. Practicar por de pronto las diligencias conducentes por los delitos ó infracciones que puedan cometerse en las armadas, remitiendo á los infractores bien asegurados á la autoridad competente.

II. Impedir el contrabando.

III. Impedir que se bucee fuera de la zona permitida.

IV. Impedir la pesca de cria.

V. Impedir que los armadores maltraten á los buzos ó abusen de su trabajo.

VI. Avisar violentamente á la aduana de cualquier caso grave que ocurra, para lo cual tendrán la facultad de ocupar una embarcacion pequeña y el número de tripulantes necesario, todo de la misma armada.