

se lo permita; permitiendo á los comerciantes uno de sus botes, con tripulación, y uno de sus cabos para remolcar las diferentes embarcaciones al costado.

El capitán tiene la obligación de llevar canoas, libre de gastos, del primer puerto de carga á los demás, quedándose ellas en el puerto donde se termina la carga; pero se entiende que el capitán no incurre en ninguna responsabilidad por la pérdida de dichas canoas, ni por cualquier detrimento que sufran, ni si el capitán se ve obligado á abandonarlas para la seguridad de su buque.

Si los fletadores quieren mandar un estivador á bordo, tienen que pagarle; quedando éste en libertad de estarse á bordo durante la permanencia del buque en la costa de México, y teniendo que proveerse de alimentos. El capitán dará solamente agua y lumbre.

Para cargar el buque se permiten cuarenta días corridos, con excepción de los domingos, si no carga antes.

Por cada día de detención, además de los cuarenta, los fletadores se obligan á pagar £ 6, día por día, según venzan.

El fletador pagará todos los derechos y gastos sobre el cargamento, gastos de puerto, pilotaje, derechos de tonelada y de faro, y todos los demás gastos legítimos del buque, en la costa de México. La avería extraordinaria que pueda sufrir el buque en este viaje, se arreglará según las costumbres marítimas.

En todos los puertos el buque se dirigirá á los corresponsales de los fletadores, libre de comisión. El dinero que necesite el capitán para los gastos del buque, con excepción de casos de avería, se lo administrarán los agentes de los fletadores, libre de comisión é intereses, al cambio de 44 sh. por peso. Este dinero se puede asegurar. La descarga se hará en el tiempo acostumbrado. El capitán tiene el derecho de aserrar la madera, pero nada más 5 p^o del cargamento, y no más corto que tres pies ingleses.

Para el legal cumplimiento de este Contrato, las dos partidas obligan asimismo á sus tenedores, ejecutores y cesionarios,

cada uno especialmente: al capitán, por su buque, flete y pertenencias del mismo buque, y á los fletadores por las mercancías que embarquen.

A falta de cumplimiento de este Contrato, la multa será el flete estimado. El capitán tiene un derecho absoluto de retención sobre el cargo por flete, flete falso y estadía.

El corretaje sobre esta carta-partida es 5 p^o, devengando á X y Z, de Hamburgo, ó su orden, se pierda el buque ó no.

El capitán tiene que emplear á los corredores, luego que vuelva de Hamburgo, así como en caso de desgracia, sea que tenga que volver por causa de avería ó arribada, lo mismo que á sus agentes en el puerto de descarga, bajo multa de £ 20, y quienes, solamente en lo referente á esta última cláusula, subscriben de contratantes, por demás solamente de testigos.

En prueba de lo cual las partidas mencionadas, han firmado esta carta-partida, cuyo original queda en poder de X y Z, cuyos últimos tienen que dar copias exactas.

PUERTO DE SAN BLAS.

Este puerto está situado en el Territorio de Tepic, sobre la costa del Mar Pacífico, á los 21° 32' 24" latitud Norte, y á los 105° 15' 27" longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

El fondeadero está sobre la costa abierta; pero hacia el Oeste existe un estero llamado del Arsenal, que da hasta 12 pies de fondo en la barra, á baja marea, y de 16 á 17 en pleamar.

Los buques que entran al estero para resguardarse, deben arrejarse, por motivo de que el canal es angosto, y no pueden quedar á la gira sin tocar.

La carga y descarga de los buques se hace en este puerto por medio de lanchas alijadoras movidas á remo.

Por la carga de altura se paga \$ 1.50 la tonelada de 40 pies cúbicos, ó 2,000 libras de peso, según la clase de la mercancía;

por la de cabotaje, 18 cs. bulto regular, de 6 pies cúbicos ó 175 libras de peso, lo mismo que la nacional que se embarca para el Extranjero.

Los jornaleros de bahía ganan \$ 1.50 al día, ya trabajen en tierra ó á bordo de los buques.

Ningún embarque se efectúa bajo contrato de fletamento, con excepción de la madera de cedro, cuyos contratos son hechos en el Extranjero.

La barra de entrada á este puerto mide una profundidad media de 12 pies, desde el mes de Octubre á Abril, y en los demás meses de 9 á 10.

Para entrar al puerto, ó sea el punto llamado el "Pozo," necesitan por lo regular remolque los buques, y pagan \$ 5 por un bote con su tripulación.

La carga no paga gasto alguno en el muelle, porque no lo hay; no se hacen más gastos para ponerla en tierra, que 4 y 6 cs. por bulto regular de 175 á 200 libras, que cobran los cargadores para alijar las lanchas.

Ningún gasto especial hay que erogar en el tráfico por este puerto, relativo á boyas, amarras, cambio de fondeadero, etc., etc.

PUERTO DE MANZANILLO.

Al margen un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Manzanillo."

Informe que rinde el que suscribe á la Secretaría de Fomento, respecto á las condiciones del puerto y demás datos, según comunicación transcrita por la de Guerra y Marina en oficio número 26,987.

El puerto de Manzanillo está situado en la costa del Pacífico á 19° 3' 14''/8 latitud Norte y á los 104° 19' 49''/06 longitud Oeste de Greenwich.

Pueden entrar los buques de mayor calado, pues la profundidad de sus aguas es bastante para ello.

Los vientos reinantes son: en invierno del N.O. y en verano del S. y S.E., no teniendo en ningún tiempo peligro alguno las embarcaciones que se encuentran en el fondeadero.

No existe faro en el puerto.

No hay vapores remolcadores.

La carga y descarga se hace por medio de lanchas que la reciben en la playa y la depositan al costado de los buques ó vice versa. Por embarque de efectos de cabotaje cobran los comisionistas veinte centavos por cada bulto de 150 á 200 libras en los buques nacionales, y treinta centavos en extranjeros, estando sujetos á la misma tarifa los embarques en buques de altura. Por recibo, desembarque, despacho, etc., de efectos extranjeros, de ochenta centavos á un peso por cada bulto de igual peso que los anteriores, tratándose de mercancías que no sean drogas medicinales, y tratándose de éstas un peso sesenta y cinco centavos por bulto.

Los jornaleros ganan por lo general de un peso cincuenta centavos á dos pesos al día, según la clase de trabajo, excepto los cargadores, que por embarque de cada bulto de 150 á 200 libras cobran nueve centavos y por desembarque doce centavos.

La carga no paga ningunos gastos de muelle, pues el que existe en este puerto no sirve para el objeto.

Las horas en que los buques hacen sus operaciones son generalmente de 8 á 12 A. M. y de 3 á 6 P. M., á menos que tengan concesión especial, en cuyo caso las hacen á toda hora del día ó la noche.

Las líneas de vapores que tocan regularmente en este puerto son: "La Mala del Pacífico." Línea de vapores de Joaquín Redo, vapor "Mazatlán." Además tocan, pero sin itinerario fijo, el vapor "Guadalupe," el vapor "Porfirio Díaz" y algunos otros buques de vela.

No se remiten las tarifas de carga y pasajes, por no haberlas en las agencias de este puerto.

Manzanillo, Marzo 27 de 1892.—El Subteniente, Jefe de la Capitanía, *Mariano Nájera*.—Rúbrica.

Es copia del original. México, Abril 11 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

MODELO DE LAS CARTA-PARTIDAS QUE USAN LOS EXPORTADORES DE EFECTOS EN LOS PUERTOS DE MANZANILLO Y SAN BLAS.

Un sello que dice: "Knohr & Bruchard.—Schiffmakler.—27 Julio 87.—Hamburg."—Nos comprometemos con los Señores *Riensch & Held*, de Hamburgo, para embarcar por el barco danés "Ingmar" † $\frac{3}{8}$ A 1.1, Capitán *A. H. Jorgensen*, sobre 100 toneladas de madera de tampicirán, que ha de ser cargada en Tabo, cerca del Cabo Corrientes, al Sur de San Blas.

El barco salió de Hamburgo el 17 de Junio (a. c.) para Corinto, á descargar allí y en Tonalá ó Salina Cruz.

Después de descargar el buque, tiene que dirigirse por la vía de Manzanillo para despacharse á Tabo, para cargar la cantidad de madera de tampicirán, nombrada arriba, y entonces seguir su viaje; estando el Capitán en libertad de tocar á otro puerto mexicano entre Manzanillo y San Blas, ambos incluídos, para completar la carga de su buque con madera de Brasil: el buque entonces tiene que dirigirse á Falmouth, por órdenes para descargar en algún punto del Reino Unido ó en el Continente, entre el Havre y Hamburgo, ambos incluídos; pero los dueños de la carga de Brasil han de designar el puerto de descarga, donde también el tampicirán tiene que ser recibido.

Después de buena y verdadera entrega de la carga en el puerto de desembarque, el siguiente flete estipulado tiene que ser pagado al Capitán, sin falta:

40 chelines (British Sterling) por cada tonelada de 2,240 libras (peso inglés) de tampicirán, y una gratificación de £ 10,

pagadera al contado ó cambio á la vista, sobre Londres, sin descuento.

Para cargar el tampicirán están convenidos sobre ocho días de estadías, excepto los domingos; pero los cargadores no están obligados á principiar el embarque antes del 1º de Diciembre (a. c.); y la carga será desembarcada en Europa dentro del tiempo acostumbrado.

La carga ha de ser traída y tomada al costado del barco, á riesgo y expensas de los comerciantes.

Todo cargo legal del buque en Manzanillo y Tabo, como derechos, pilotaje, tonelaje, bahía, fano, dique, anclaje y despachos, serán expensados y pagados por los fletadores.

Para el efecto de la mejor estiva, le está permitido al Capitán aserrar la madera; pero no excediendo del cinco por ciento del total de la carga á menos de 3 pies ingleses.

Hamburgo, este día 9 de Julio de 1887.—(Firmado): *pprs. Knohr & Bruchard.—Jacob Meyer.*

Convenido. (Firmado): *Riensch & Held.*—(Firmado): *N. L. Engers*, por los propietarios.

CONTRATO DE FLETAMENTO DE LOS QUE USA EL COMERCIO DE ACAPULCO PARA EXPORTAR PRODUCTOS PARA AQUEL PUERTO.

*Charter-party.*¹

It has been agreed upon between *H. Staleen*, captain of the coppered German Bark "Fürst Bismarck" of 338 Reg. tons now lying in the port of Acapulco of the one part and the *Río Grande Dolores Mining Co.* of the "Mineral de Guadalupe" of the other part.

1. That the said master for the consideration hereafter mentioned will proceed after concluding to discharge his cargo in

¹ Este contrato de fletamento se inserta en inglés, por no desvirtuarse sus condiciones, y por el uso y costumbre que existe entre el comercio, de que todo documento para la exportación vaya en ese idioma.

Acapulco to the port of Zihuatanejo receiving there not less than 60 tons Silver-ore.

2. Freight to be paid at the rate of 30 shillings in full p. ton of 20 cwt weight delivered but in case there be less tons than 60 shipped the minimum freight to be paid by charterers to be £ 90.

3. The ore to be discharged at the same port in Europe as the rest of the cargo.

4. Freight to be paid on conclusion of homeward voyage in cash without discount or of the homeward cargo not be discharged in Great Britain at the quoted short sight exchange on London. The extraordinary average which may happen on this intended voyage, to be regulated and paid according to the maritime customs.

5. Cargo at Zihuatanejo to be brought to and taken from alongside the vessel at merchants risk and expense the captain offering to render assistance with his boat for loading the ore as far as circumstances and the safety of the ship will permit it.

6. Cargo to be brought alongside in three clear working days such days to be computed from the day after the captain has given charterers or agents written notice that he is ready to load.

7. And the said freighters agree to paid to said master for each and every days detention over and above the stipulated laying days demurrage at and after the rate of seven pounds British sterling per day so detained to be paid day by day as it becomes due.

8. All portcharges pilotage, tonnage, dues light, dues, etc., at Zihuatanejo are for account and to be paid by charterers.

The brokerage on this Charter-party is 3 p^s on gross freight due to Rod. Gericke & Co. on this charter being signed and to be paid by Oetling Gebrüder of Hamburg to the order of the said Rod. Gericke & Co.

Done at Acapulco this 7th day of April 1888.

PUERTO DE GUAYMAS.

Al margen un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Guaymas."

Informe sobre el puerto de Guaymas:

El puerto de Guaymas es el único de altura que tiene el Estado de Sonora, su población es de 6,200 habitantes y está situado á 27° 54' 35" latitud Norte y 110° 54' 12' longitud Oeste de Greenwich; sus condiciones dan seguridad á toda clase de embarcaciones y por sus dimensiones pueden tener cabida en él un sinnúmero de embarcaciones, su boca está abierta al E. S. E. comprendida entre punta "Baja" y el "Morrito," estando defendida por isla "Pájaros" que está tendida frente la boca N. N. E. á S. S. O. y como de una milla y cuarto de largo, lo que hace que se puede tomar el puerto por dos canales, el uno al Norte de isla "Pájaros" y para buques de 12 á 14 pies de calado, y el otro al Sur para buques de gran calado, siendo siempre preferible tomar este último en todos casos; en el interior del puerto se encuentran las islas de los "Almagres" y "Ardilla," esta última comunicada por un puente con "Punta de Arena," en cuyo lugar atracan los buques para hacer sus operaciones de carga y descarga cuando no exceden de 12 pies de calado y lo permite la Aduana Marítima.

Su profundidad varía entre 40 pies que se encuentran entre "Morrito" y "Punta Baja", y va disminuyendo gradualmente hasta 9 pies que se encuentran en la punta del muelle fiscal; los fondos son de fango, agarrando mucho las anclas, lo que hace que el fondeadero sea muy bueno. Todas sus islas y playas están libres de arrecifes, pudiendo atracar las embarcaciones según el calado del buque, hasta muy cerca de ella. En la parte Oeste del "Almagre Chico," hay una piedra á distancia de un cable de la isla que tiene 2 pies de agua. Con marea baja, es lugar que no ofrece peligro porque no hay tráfico por aquella parte del puerto.

Ninguna clase de viento mortifica á las embarcaciones que

están fondeadas á la parte de dentro de "Punta Baja," siendo los vientos reinantes desde Octubre hasta Abril del cuarto cuadrante en general frescachones, desde el medio día hasta la madrugada, en cuya hora rola al primer cuadrante flojo; durante la estación del verano soplan del segundo y tercer cuadrante calmosos. En los meses de Agosto y Septiembre suelen dar fuertes turbonadas del Sur, con mucho viento y agua.

En la extremidad Sur de la península en que está situado el puerto de Guaymas, y una distancia como de tres millas y media de "Punta Baja" se encuentra el cabo de "Haro," que es un pontón muy acuatilado y alto, y de un color un poco rojizo; en la meseta que hay en la parte superior hay colocado un faro de segundo orden que se ve á distancia de 25 millas. La luz es fija con destellos cada 30 segundos. La torre del faro es de fierro, cilíndrica y pintada de un color café.

Para poder tomar el puerto con seguridad después que se haya reconocido desde fuera, que es muy fácil por las muchas tierras altas que le rodean y de fácil reconocimiento, como son "Tetas de Cabra" que son dos cerros que se levantan en la Costa, al Norte del cabo de "Haro," y que vistas desde la mar afectan perfectamente la forma de las tetas de una cabra y que con tiempos claros se ven á una gran distancia; hay las sierras del Yaqui al Este de Guaymas, tendida de N. O. á S. E., en cuya parte N. O. se encuentra el monte del "Bacateté" que termina con una meseta en la cual se levanta un pico que tiene la forma de cono inclinado; ya situado el buque por el reconocimiento de las tierras altas que acabo de indicar, se gobernará sobre el cabo de "Haro" hasta tanto esté descubierto el "Morrito," que se distingue de los demás por ser un cerro de forma cónica levantado en una playa y que se confunde perfectamente con una isla, en cuyo momento se gobernará proa á él (Norte del Compás), pasándose de este modo en medio del canal formado por isla "Pájaros" al Este y la Costa al Oeste, ya rebasada "Punta Baja" y descubierto el freu que forman la isla "Almagre Grande" al Sur, y la de la "Ardilla" al Norte; se gobernará proa al

muelle, que hay en la punta Sur de esta última isla, hasta tanto se descubra la población, gobernando entonces sobre "Punta Lastre," dejándola un poco abierta por la mura de estribor hasta fondear al Sur de dicha punta en 16 y 18 pies de agua; muy arrimado á la punta hay una posa que en marea crecida tiene hasta 20 pies de agua. Los buques costeros fondean al Este del muelle fiscal y por dentro de "Punta Lastre" en 10 y 12 pies de agua. Los buques de más de 25 pies de calado, pueden fondear en la parte de dentro de "Punta Baja" y al Norte de una playa llamada la "Herrería" en $5\frac{1}{2}$ y $6\frac{1}{2}$ brazas de agua. Los de menos de ese calado fondean al O. $\frac{1}{2}$ S. O. del "Morrito," á una y media milla de distancia en 4 brazas de agua.

La carga y descarga de los buques se hace de sol á sol, á excepción de los buques que tienen contrato con el gobierno y en ellos esté estipulado que se descarga de noche y en días feriados; en este caso la Aduana Marítima y Capitanía de puerto les permite trabajar en estas horas extraordinarias. La carga y descarga se hace en los buques de poco calado atracando en el muelle fiscal, previo turno riguroso cuando hay varios buques, que tiene establecida la Capitanía; la de los buques que no pueden atracar al muelle se hace con embarcaciones de alijo, de las cuales hay muchas para poder hacer las operaciones con rapidez. Cuando un buque atraca al muelle se cobra á razón de doce centavos por bulto de 150 libras desde el costado del buque hasta estivarlo en el almacén del consignatario de la carga, lo mismo para carga que para descarga. Cuando se trata de un buque que descarga con embarcaciones de alijo, se cobra veinticinco centavos por bulto de 150 libras y bajo las mismas condiciones anteriores. Para las harinas y maíz se cobra la mitad de estos precios. En las descargas de carbón, fierro, ladrillos y otras cargas de esa naturaleza, se cobra un peso cincuenta centavos por tonelada de 2,000 libras desde el costado del buque hasta dejarlo estibado en los almacenes. En maderas de toda clase se cobra á razón de dos pesos cincuenta centavos por cada millar de pies.

En el puerto hay un vapor remolcador que es el que se dedica á remolcar las embarcaciones de alijo desde los buques al muelle, tiene muy poca fuerza; lo ocupan los buques á veces para enmendarse en el puerto y cobra \$ 6 por enmienda. Cuando lo toma algun buque para meterlo ó sacarlo del puerto, ha cobrado \$ 25 por remolque y da sus cabos hasta bien franqueado de la Isla de "San Vicente."

La costumbre establecida en el puerto respecto á estadías y sobre estadías á los buques es como sigue; á los buques de cabotaje descargan inmediatamente que lleguen en el puerto recibiendo toda la carga que puedan entregar en las horas hábiles. Los vapores también descargan inmediatamente de su llegada, debiéndoseles recibir toda la carga que pueden entregar. Los buques de vela que vienen del Extranjero se les recibe la carga que en el día puede ser confrontada por la Aduana Marítima; no se ha dado ningún caso de tenerse que pagar sobre estadías á un buque que en el contrato no estipule el número de días que se deben tomar en sus operaciones de carga y descarga. En caso que en el contrato ó conocimiento no se estipulare, se tomaría por base para el pago de sobre estadías lo que en otros contratos de fletamento se hubiera estipulado para buques de sus dimensiones que es entre \$ 20 y \$ 60 diarios según su tonelaje.

Los gastos del puerto son los siguientes para buques extranjeros: *practicaje*, \$ 1.75 por pie de calado, entrada y salida, y \$ 6 de botes que conduce al práctico. *Derechos de capitania*, \$ 1 cuando el buque es de menos de 30 toneladas; y \$ 3.50 cuando es de más de ese tonelaje.

Sanidad, \$ 4 por la expedición de la patente; cuando los buques vienen con patente sucia ó de puerto, que la junta cree que deba imponerse cuarentena, los sanitarios son de cuenta del buque. *Derechos de fero*, para los buques de vapor que vengan con mercancías, \$ 1 á la entrada y otro tanto á la salida, aunque la hagan en lastre. Los buques de vela, \$ 25 á la entrada y otro tanto á la salida; con las mismas condiciones que los de

vapor. Los buques que en lastre vengan á cargar á este puerto, pagan solamente á su salida \$ 100 si son de vapor, y \$ 2.50 si son de vela. Ese derecho solo se paga por una vez, pudiéndose tocar á los demás puertos de la República; pero si se vuelve al extranjero, se le vuelve á cobrar. *Derechos de tonelaje*, los buques que vengan con mercancías procedentes de puerto extranjero, se les cobra á razón de \$ 1.50 por tonelada de registro, á excepción cuando vienen con carbón que no se les cobra nada. Cuando vengan con carbón y otras mercancías, se les descuenta el lugar que el carbón ocupa. Los buques de vapor están exentos del derecho de tonelaje. Los agentes acostumbran cobrar á buques extranjeros para despacho del buque, de \$ 25 á \$ 50 según su tonelaje. A los nacionales de cabotaje, de \$ 3 á \$ 6 según su tonelaje. Los corredores marítimos cobran 5 p^o, sobre la carga que ellos consignen para los buques.

La única línea de vapores de altura que toca en este puerto, es el vapor americano "Newbern," y hace el tráfico entre este puerto y el de San Francisco de California, tocando en La Paz, Mazatlán, San José del Cabo, Bahía Magdalena, Ensenada de Todos Santos y San Francisco de California, llega á este puerto el día 11 de cada mes y sale en el mismo día. Los vapores nacionales "Alejandro" y "Mazatlán," hacen el tráfico entre este puerto y el de Manzanillo, tocando el primero en la Paz, Alta, Mazatlán, San Blas y Manzanillo; y el segundo en Topolobampo, Alta, Mazatlán, San Blas y Manzanillo. El itinerario de esos vapores no es regular, generalmente hacen un viaje cada 20 días entre éste y el de Manzanillo, ida y regreso. El vapor "Río Yaqui" hace el tráfico entre este puerto y Los Algodones (Río Yaqui), con itinerario fijo cumpliendo con exactitud su compromiso; este vapor en los meses que el río Yaqui está crecido que son los de verano, va hasta el Médano, población situada en el mismo río. Además de los vapores dichos frecuentan este puerto los nacionales siguientes: "Guadalupe," "Alta," "Porfirio Díaz," "Carmen," "Romero Rubio" y "Korrigan,"

los tres primeros dedicados al tráfico de cabotaje de la costa del Pacífico, el "Carmen" al tráfico de sal entre este puerto y la isla de su nombre, el "Romero Rubio" se dedica á la conducción de víveres á los trabajadores de las islas guaneras de "San Pedro Martir" y "Rasa," y el "Korrigan" al tráfico entre este puerto y el de Santa Rosalía para la conducción de materiales y efectos en general para la compañía del "Boleo," que es un gran mineral establecido en aquel puerto.

Los recursos que los buques pueden encontrar en este puerto son abundantes, en lo que se refiere á víveres, pues se pueden surtir de toda clase de ellos; la aguada vale á razón de \$ 2.50 los cincuenta galones, y en algunas épocas del año (entrada del verano) es algo escasa, y entonces se compra más cara y mala. Para carenas de buques no hay recursos de ninguna especie, todo el personal de carpinteros de ribera son unos cuatro, y cuando se les ocupa cobran á razón de \$ 5 diarios. Las únicas construcciones navales que se hacen son botes y pequeños buques de cabotaje, viniendo para estos últimos el velamen, jarcias y cadenas de San Francisco California.

Esta localidad es muy sana, aun en los meses de verano, no conociéndose enfermedades endémicas de ninguna clase. En tiempo de verano sube mucho la temperatura, llegando en algunos días en la intemperie y en la sombra el termómetro hasta 40° C.; en cambio, el invierno es muy agradable, la temperatura es rara la vez que se ve el termómetro á 5° sobre cero.

El ferrocarril que une este puerto con Nogales lo comunica con todas las partes del mundo diariamente, lo que es una gran ventaja para los buques que visiten el puerto. Además hay dos líneas telegráficas, la del Gobierno Federal y la del Ferrocarril, las cuales ponen en comunicación á Guaymas con toda la República y con los demás países del mundo.

Las importaciones son en su mayor parte de maquinarias, abarrotes, carbón, maderas de construcción y efectos de ferretería y lencería; y las exportaciones de harinas, cueros salados, naranjas y minerales de plata, oro y plomizos. En el año de

1890 se exportó una gran cantidad de trigo para Europa; cuando hay un año de lluvias es mucha la cantidad de ese grano que produce el Estado.

Guaymas, Mayo 25 de 1892.—2º Teniente, Jefe de la Capitania, *José Urgell y Vila.*

Es copia.—Mayo 25 de de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez,* Oficial Mayor.

PUERTO DE SAN JOSÉ DEL CABO.

Informe rendido por el Capitán de Puerto de San José del Cabo á la Secretaría de Fomento el dia 20 de Marzo de 1892.

En el mar de Cortés, hacia la extremidad Sur de la Baja California, está este puerto, situado entre los 23° 3' 35" latitud Norte, y los 109° 41' 11" longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La profundidad de sus aguas es suficiente para que fondee un buque, aun cuando sea del mayor calado, y el fondeadero es inseguro por ser ésta una playa abierta enteramente.

Los vientos reinantes son: en el verano el S., y en el invierno el N. O. Los vientos frescos del S. S. E. y E. influyen notablemente en la picazón de la mar, haciendo que esta rompa desde muy afuera, poniendo en peligro á las embarcaciones fondeadas y á las del tráfico, teniendo muchas veces las primeras, en la estación de aguas, que levantarse y salir mar afuera, para precaver el inminente peligro en que se encontrarían si fuese el principio de un temporal. Los vientos de tierra favorecen el atracadero, pues aquietan las olas.

No hay faros, ni luces, ni señales particulares para tomar puerto, y casi ni son necesarias supuesto que no hay á su entrada ningunos obstáculos, como bajos, canales, bancos ó barra. Hay, sin embargo, al S. E. del atracadero y como á 1,400 metros de la playa, un pozo cuya profundidad es de poco más de 80 metros, está marcado en todos los planos y es bien conocido de los patrones que frecuentan este puerto.