

pañolas á opción de la Empresa, sirviendo de base el conocimiento, pero con facultad de rectificar el peso ó medida. La Empresa no se hace cargo de embarque ó desembarque de bultos cuyo peso exceda de mil libras, pero si llegare á verificarlo cobrará á quince pesos la tonelada.

Cuáles son los usos del puerto, las horas que se conceden á los buques durante el día para hacer sus operaciones de carga y descarga.—Las operaciones se verifican de salida á puesta del sol, siempre que el estado de mar lo permita, pues algunos días la reventazón es tan fuerte que se hace imposible toda comunicación; si los capitanes de los buques lo desean, se puede trabajar en domingos y días festivos; esto se hace para aprovechar los días buenos.

La costumbre del puerto respecto á estadías naturales y lo que se paga por sobre estadías cuando no constan en los conocimientos de embarque ó contrato de fletamento.—Las estadías se cobran veinticuatro horas después de fondeado el buque, sin interrupción, y excluyendo solamente domingos y días festivos; por sobre estadías se paga según los mayores ó menores gastos del buque; últimamente á una barca de doscientas toneladas con once hombres de tripulación se le pagaron cincuenta pesos diarios.

Pormenores de los gastos de puerto.—Sus gastos de puerto se reducen en la entrada al derecho de practica, más, derecho de patente de sanidad y permiso de salida; todo conforme al Reglamento vigente en todos los puertos de la República.

Una lista de las líneas regulares de vapores de altura y cabotaje que tocan en el puerto ó puntos de su jurisdicción, acompañando las tarifas de carga y pasajeros; así como los itinerarios que corresponden á cada línea.—No tocan en este puerto con regularidad más que dos vapores mensuales, procedente uno de Panamá y escalas en Centro-América que toca el 15, y otro procedente de San Francisco y escalas en los puertos nacionales, que toca el 30 de cada mes; no se acompañan las tarifas de carga y pasajeros porque la casa consignataria manifies-

ta que como dichos pagos se verifican al Contador, á bordo y no en tierra, no tienen exacto conocimiento de ellos, y por último, para cerrar los presentes datos, debo manifestar que por superior Decreto del Congreso del Estado, con esta fecha se ha erigido en pueblo la población de este puerto, por tener los requisitos de Ley. Esta población se comunica con Tonalá, cabecera del Departamento, por medio de una vía férrea ó sea un ramal del Ferrocarril Mexicano del Pacífico Limitado, que está en construcción y que comunica esta población con México y Guatemala, llevando un ramal á Frontera, de Tabasco. Existen tres consulados extranjeros, uno inglés, otro francés y otro español; las principales firmas comerciales son Goût & C^ª, Cuento y C^ª y M. Rabasa Sucesores, casas importadoras que giran sobre las principales casas de la República y del extranjero. Por este puerto se introducen todas las mercancías con que se surte la mayor parte del Estado, y sus exportaciones consisten en añil, maíz, pieles, cal y pescado salado; sobre este último punto hay que agregar que la pesca que se efectúa en los esteros es de bastante consideración y se exporta en grandes cantidades por tierra y mar para los Estados vecinos y República de Guatemala.—El Capitán del Puerto, *M. P. Abieu*.

Es copia. México, Abril 27 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

PUERTO DE LA PAZ.

La descripción del puerto es como sigue: se halla situado en el Golfo de California á los 24° 9' 30" latitud Norte y á los 110° 18' 15" longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

Corriendo de Norte á Sur, frente á él fondean todas las embarcaciones, en un canal que tiene dos décimos de milla de ancho próximamente, siendo su largo de cuatro millas, desde su principio que está indicado por dos bogas de fierro laminado pintadas de rojo y muy inmediatas á una punta de tierra sa-

liente denominada "Punta Prieta," hasta muy interior del puerto, hacia el S., no haciendo uso de él las embarcaciones de regular porte, pues éstas fondean frente á la población.

La profundidad de sus aguas en el canal, varía poco, siendo de veintiuno á veinticuatro pies frente á la población ó fondeadero de las embarcaciones. El fondo es de arena delgada, poco movable; el fondeadero es bueno para todo buque, y muy seguro porque agarran perfectamente las anclas.

Los vientos reinantes en las diversas estaciones son: del mes de Noviembre al de Abril, del N. al N. O., soplando en su mayor fuerza hasta seis millas, siendo, sin embargo á esta fuerza, seguro el fondeadero, precaviéndose únicamente los Capitanes de buque, en filar cadena. En los meses comprendidos de Mayo á Octubre son reinantes los vientos del S. al S. O., soplando en su mayor fuerza en los meses de Agosto y Septiembre, llegando hasta ocho millas de fuerza y peligrosos para las embarcaciones que se encuentran desprevenidas. Sin embargo, es seguro el puerto por su buen fondeadero, así como porque está abrigado por bajos, y no levanta grande marejada, quedando todas las embarcaciones que se encuentran fondeadas sin peligro, pero deben filar la suficiente cadena y tener buenas anclas.

Faros no hay ni ha habido en este puerto, siendo casi innecesario por la configuración de la costa y estar el puerto demasiado ensenado. Todo buque al arribar á puerto viene reconociendo la "Punta Prieta" antes indicada, que se encuentra al principio del canal y que es muy conocida. La seña particular que se conoce para entrar á puerto, es un farol rojo de muy pequeño tamaño, situado en la punta del muelle hacia el Norte y que es visto á la distancia de dos millas únicamente; existen otras luces blancas para el uso del muelle fiscal que se apagan á las once de la noche, quedando la roja siempre encendida.

En este puerto hay un vapor remolcador, del porte de cinco toneladas y de poca fuerza, el cual tiene otros usos, como es el de bujería; al ofrecerse un remolque aprovecha el auxilio de la corriente para embarcaciones de quinientas á ochocientas tone-

ladas. Por estas operaciones cobra de cuarenta á cincuenta pesos. La distancia á que sale es de cinco á seis millas, ó más si así convinieren.

La carga y descarga se hace como sigue:

Los buques de regulares dimensiones, hasta de trescientas toneladas, hacen su carga ó descarga atracados al muelle, no excediendo su calado de catorce pies. Estos pagan por tonelada de carga que embarcan ó descargan setenta y cinco centavos.

Los buques de mayor porte que no pueden atracar al muelle, hacen sus operaciones de carga en lanchas, las que cobran por tonelada sesenta y dos centavos. Estas lanchas son luego descargadas por una cuadrilla de cargadores en la playa, y cobran por tonelada setenta y cinco centavos.

Los usos del puerto para las operaciones de carga y descarga son excepcionales. A los buques nacionales que viajan por aguas de la República, no teniendo privilegio del Gobierno, se les concede hacer sus operaciones durante el día, desde la salida á la puesta del sol. A los que tienen privilegio, todo el tiempo que la ley les concede. A los buques nacionales ó extranjeros que viajan á puerto de altura no teniendo privilegio, se les concede de las 8 h. a. m. á las 3 h. p. m.

La costumbre del puerto respecto á estadías naturales es: Para buques del porte de trescientas toneladas, diez días hábiles para verificar la operación de carga ó descarga, y así sucesivamente según su tonelaje; y por sobre estadías diez pesos diarios, en proporción, por cien toneladas, según la capacidad total que mida el buque.

Los gastos de puerto varían como sigue:

Los buques extranjeros pagan tanto á su entrada como á su salida, de cualquier puerto de la República, un peso setenta y cinco centavos por pie de calado, tome ó no el práctico, más tres pesos al práctico por su bote por cada operación, cuando el buque ocupa á dicho práctico. Los buques nacionales que hacen viaje á puerto de altura tanto á su entrada como á su

salida pagan la misma cuota que los extranjeros. Los que viajan entre puertos de la República pagan cuando toman el práctico cuatro pesos por la entrada y tres pesos por el bote que conduce al práctico; la misma cantidad pagan los buques á su salida si ocupan á dicho práctico. Los buques de vela extranjeros que vienen directamente de puerto de altura, pagan á la Aduana Marítima por derecho de tonelaje total del buque un peso cincuenta centavos, excepto cuando traen carga de carbón de piedra, entonces se cobra la misma cantidad por tonelaje de espacio vacío. Los buques nacionales que vienen de puerto de altura tienen el descuento del dos por ciento sobre los derechos aduanales de importación que paga su cargamento.

Los vapores de línea regulares que hacen escala en este puerto son dos: un americano que saliendo de San Francisco California, Estados Unidos de América, el día 1º de cada mes hace las escalas expresadas en su contrato. Arribando á este puerto el día 9 ó 10 de cada mes, continuando al último puerto que es Guaymas, y vuelve á éste para volver al de su procedencia, á los dos días. De dicho buque no remito tarifas de carga ni pasajeros, por negarse á proporcionarlos el agente en este puerto, así como los itinerarios que aún no los ha publicado la Compañía de dicha empresa. El otro vapor de línea que hace escala en este puerto, es nacional, haciendo su navegación en la Costa de la República; hace su viaje redondo hacia el Sur en 10 ó 12 días y hacia el Norte 5 ó 6 días, de cuyo vapor acompaño la tarifa de carga y pasajeros, así como los itinerarios que corresponden al mismo buque.

Las particularidades del puerto conocidas por los armadores, Capitanes de buques y Corredores marítimos son como sigue: Las operaciones de lastre que hacen las embarcaciones en el mismo puerto, es de arena, tomándola en un lugar denominado "El Mogote;" es una especie de península distante cuatro décimos de milla de donde fondean las embarcaciones y frente al puerto. En este lugar toman el lastre las embarcaciones grandes. Las pequeñas, con sus mismos botes toman el lastre

en la playa del mismo puerto, ó si es lastre de piedra, lo toman á seis ó siete millas fuera del puerto, pudiendo ir al lugar completamente vacío por ser el puerto de una mar muy llana y sin peligro. El lastre de piedra, lo toman las embarcaciones regularmente á su salida para no tener que volver á puerto en vista de la distancia. Esta operación de lastre y deslastre verificada en el puerto, es vigilada por un marinero viejo, de buena conducta é imposibilitado para trabajos fuertes, y los interesados pagan al guarda-lastre el jornal ordinario que es de un peso cincuenta centavos á dos pesos. Los buques extranjeros que toman agua potable en este puerto lo hacen en el mismo muelle ó con embarcaciones chicas y pipería, si no están atracadas al muelle. Las otras embarcaciones toman el agua de casas particulares con las pipas y botes de los mismos buques. Las aguas en el canal, varían con mayor fuerza en los plenilunios y novilunios, llegando su mayor altura en la escala del muelle, lugar en que está situado el mareómetro á dos metros setenta centímetros, cuya diferencia es de un metro ochenta centímetros, y las corrientes en los novilunios y plenilunios son de tres millas y de dos décimas de milla en los cuartos de luna. El barómetro varía según la estación, bajando para indicar los vientos de tierra ó sean del Sur, y al contrario con los vientos de fuera ó sean del Norte al N.O. El termómetro al abrigo indica máximo en la mayor fuerza del verano, hasta treinta y cinco centígrados, y mínimo en la misma estación hasta veinticuatro. En la estación de invierno indica máximo treinta y mínimo trece.

No encontrando otros datos que puedan ser de utilidad para continuar este informe, lo termino hoy, día de la fecha.

La Paz. Marzo 26 de 1892.—El 2º Teniente, Jefe de la Capitania, *Juan de Dios Genesta*.—Rúbrica.

Es copia del original. México, Abril 21 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

PUERTO DE LA ENSENADA DE TODOS SANTOS.

Este puerto se halla situado en la costa occidental del Territorio de la Baja California, Océano Pacífico, á cincuenta y ocho millas marítimas al S. O. de donde principia la línea divisoria con los Estados Unidos de Norte-América, y á los 31° 51' 50'' latitud Norte y 116° 38' longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

El establecimiento del puerto es 9 h. 28 m. La profundidad de sus aguas en el fondeadero varía de dos brazas á doce, y el anclaje es de arena compacta que da las seguridades necesarias para afirmar las amarras de los buques surtos en el puerto, que es accesible para embarcaciones de gran porte y en escala numerosa.

Los vientos reinantes en el invierno, que es la época de las lluvias, son del S. y S. O., y en el verano del O. y N. O. En las noches y hasta las 6 ó 7 a. m., sopla un ligero viento de N. á E. que los naturales llaman *terral* porque llega de la parte de tierra, el cual facilita se hagan á la mar los buques de vela que quedan en franquía. Los vientos del S. O. que soplan en el invierno, son los que levantan marejada en el puerto y pueden poner en peligro de naufragio á los buques surtos en él, si no están dotados de amarras suficientes, impidiéndoles hacerse á la vela por la dirección que sigue la costa y ser el viento de travesía, á menos que se encuentren ya franqueados á tres ó cuatro cables de la orilla del mar. La corriente es suave y sigue su curso á lo largo de la costa con velocidad de dos ó tres millas por hora en su máximun, razón por lo cual los peligros de abordaje motivados por esta fuerza, son difíciles y sólo un descuido podría originarlos.

No hay señas particulares, faros ni luces que sirvan de guía para tomar el puerto, que al pretenderlo, bastará franquearse de la Isla de Todos Santos, y haciendo rumbo al E. seguir la dirección de la costa de "Punta Banda" hasta descubrir la po-

blación á donde se pondrá la proa para encontrar el fondeadero que el Capitán de la Nave eligirá por el calado del buque y circunstancias de su maniobra, interín el Capitán de Puerto le señala el lugar definitivo que debe ocupar.

No existen vapores remolcadores ni se necesitan para las faenas ordinarias de entrada y salida de buques. La carga y descarga se practica en lo general por el muelle de la Compañía Mexicana de Terrenos y Colonización, que tiene privilegio del Supremo Gobierno por 55 años. Las dimensiones del muelle son las siguientes: 558 metros de largo, 6 de ancho y 5½ de alto. En su extremidad tiene 12 metros de ancho á fin de facilitar mayor espacio á las operaciones para que fué construído. Pueden atracar buques de 19 pies ingleses de calado en marea baja. Las cuotas que pagan los buques por servirse del muelle, son las que constan en el anexo número 1; además de \$2.50 cs. la tonelada de 2,000 libras ó 40 pies cúbicos, medida inglesa, que pagan los consignatarios de mercancías hasta hacerse la separación y estiva en los almacenes de la Aduana Marítima. El traslado de las mercancías se verifica en plataformas sobre rieles de fierro, tiradas por fuerza animal, lo que facilita y abarata esta operación.

Los capataces de los trabajadores en el muelle ganan \$2.50 cs. diarios, y los jornaleros \$1.50 cs.; á bordo de los buques ganan estos últimos \$2. Cuando la descarga se verifica en la playa, los capitanes ganan \$3 y los jornaleros \$2.50 cs. diarios, y sus horas de trabajo se equiparan con las de los buques. Las horas extraordinarias se pagan separadamente, por lo regular á 25 cs. cada una.

La carga y descarga y demás operaciones de puerto se hacen durante el día de sol á sol, y los buques que tienen privilegio del Supremo Gobierno también lo verifican á horas extraordinarias, cuando así consta en el privilegio ú orden.

Siendo casi nula la navegación de cabotaje y poca la de altura, ésta se hace por lo general por vapores-correos, subvencionados por el Supremo Gobierno con tarifas de fletes recono-

cidas, y no se ha ofrecido hasta hoy ningún caso para el pago de *estadías* y *sobre estadías* cuando no constan en el contrato de fletamento.

Los gastos que originan las embarcaciones mercantes al tomar el puerto son los siguientes:

DERECHO DE PRACTICAJE.

Buques extranjeros.

Por cada pie del mayor calado.....	\$ 1 75
Por el bote que conduce al práctico.....	3 00
Cuando se pongan más de cuatro remos, por cada uno.....	1 00
Por enmendar del fondeadero una embarcación.....	4 00
Remolques (á precios convencionales).	

Buques nacionales.

Por cada embarcación de las dimensiones que sea y sólo que pida práctico.....	\$ 4 00
Por el bote que conduce al práctico.....	3 00
Cuando se pongan más de cuatro remos, por cada uno.....	1 00
Por enmendar del fondeadero una embarcación.....	4 00
Remolques (á precios convencionales).	

Los buques de guerra nacionales ó extranjeros, pagarán las mismas cuotas, pero sólo en el caso que pidan ó admitan el práctico.

La operación de cambiar de sitio en el fondeadero se hará con práctico á bordo y á expensas del interesado, según queda anotado; pero si la enmienda proviene de que el práctico fondeó mal el buque, en ese caso el cambio se hará gratis.

DERECHOS DE CAPITANÍA DE PUERTO.

De oficina.

A los buques mercantes extranjeros y á los nacionales patentados. ...	\$ 3 50
A los nacionales de más de 30 toneladas.....	3 50
A los mismos como pallebot, bongo, etc., de ménos de 30 toneladas..	1 00
A las lanchas, chalanes, etc., de más de 10 toneladas, en viajes de costa.	0 50
A las mismas embarcaciones de más de 10 toneladas, en los mismos viajes.....	0 25
Timbres. Para pedir al Capitán de Puerto el despacho de un buque.	0 50

No se cobrarán estos derechos á los buques de guerra nacionales ó extranjeros, ni á los botes pescadores que hagan viajes en las ensenadas del mismo puerto.

Patentes de sanidad.

A los buques extranjeros y á los nacionales que se dirijan á puerto extranjero.....	\$ 4 00
A los nacionales que se dirijan á puertos de la República.....	2 00
Y si se dirigen á un puerto del mismo Estado.....	1 00
Timbre. Para cada patente.....	0 25

DERECHO DE TONELAJE.

A los buques de vela extranjeros, que conduzcan mercancías de otros países, con excepción del carbón de piedra, pagarán por una sola vez en el puerto donde toquen, por cada tonelada de las que midan. \$ 1 50

Los buques de guerra extranjeros que vengán destinados á puertos de la República con mercancías y carbón de piedra, sólo gozarán de la exención del pago del derecho de tonelaje, por las que ocupe el carbón de piedra que conduzcan; y para que no se les vuelva á cobrar este derecho en otros puertos nacionales en el mismo viaje, tiene obligación el Administrador de la Aduana Marítima que haya recaudado el impuesto, de darles un certificado.

Quedan exceptuados del derecho de tonelaje:

I. Los buques que procedentes del extranjero arriben á los puertos de la República para dedicarse al buceo ó pesca en sus costas, ó vengán con el fin de conducir pasajeros y correspondencia, cargar ganado, madera ó cualquier otro producto.

II. Los buques extranjeros que arriben á los puertos de la República, para invernar, hacer aguada, refrescar víveres ó reparar averías.

III. Los buques de vapor.

IV. Los buques extranjeros que arriben á la República conduciendo sólo carbón de piedra.

V. Los buques nacionales.

VI. Los buques de guerra extranjeros.

DERECHOS DE FARO.

[Donde lo haya].

A los buques mercantes nacionales ó extranjeros de vapor, cuando conduzcan mercancías, á la entrada.....	\$ 100 00
A la salida, aun cuando ésta se haga en lastre.....	100 00
A los buques mercantes nacionales ó extranjeros, de vela, cuando conduzcan mercancías, á la entrada.....	25 00
A la salida, aun cuando ésta se haga en lastre.....	25 00
Los buques extranjeros que despachados en lastre vengan directamente á algún puerto de la República á cargar productos nacionales, pagarán los buques de vapor, á su salida.....	100 00
Los de vela.....	25 00

Los buques que vengan con mercancías destinados á dos ó más puertos de la República, pagarán por una sola vez el derecho de faro, y satisfecho en el primero donde lo haya, no se les exigirá en los demás puertos adonde vayan á descargar el resto de las mercancías que conduzcan; proveyéndose al efecto del certificado que acredite el pago.

IMPUESTO DEL TIMBRE.

Los documentos para efectuar las operaciones de carga, descarga y demás análogos, causan el impuesto del timbre como sigue:

Pedimento de carga y descarga para buques en el comercio, de altura.....	\$ 8 00
Pedimento de carga y descarga para el comercio de cabotaje: Cuando el porte del buque exceda de 50 toneladas.....	2 00
Quando no exceda de 50 toneladas.....	0 50
Para adiciones y rectificaciones al manifiesto que ampara al cargamento, en cada hoja del tamaño de 35 por 25 centímetros ó menos.....	0 25
Para hacer nombramiento del consignatario del buque.....	0 25
Para hacer trasbordo de mercancías, en cada hoja de las dimensiones ya dichas.....	1 00

GASTOS DE AGENCIA.

Los agentes y consignatarios de buques, cuando no hay convenio expreso, cobran por lo regular: á los buques de altura, de \$5 á \$10, y á los de cabotaje, de \$2.50 á \$5, según las labores que desempeñen.

En la actualidad dos son las líneas de vapores que hacen el tráfico con regularidad, ambas como vapores-correos subvencionadas por el Gobierno federal. Una de ellas, la Compañía de Vapores de la Costa del Pacífico tiene establecida su carrera en 22 días de San Francisco California, Estados Unidos de Norte-América, hasta Guaymas, Sonora, México; tocando los puertos intermedios, haciendo el servicio actualmente el vapor americano "Newbern," con capacidad de 677 toneladas y para alojar unos ochenta pasajeros de cámara y entrepuente. Este buque hace el tráfico en virtud del contrato celebrado con el Gobierno federal en 12 de Agosto de 1891, y las tarifas de carga y pasajeros están en los itinerarios de Vapores del Pacífico, al fin de este libro. La otra línea es la "Lower California Development Cos. Steamships" que hace su carrera de San Diego California, Estados Unidos de Norte-América, á San Quintín en este territorio, tocando en los puertos que se consignan en los itinerarios antedichos, cuyo itinerario se forma cada mes, perteneciendo el que se publica al presente mes. Tiene dos vapores, el "Carlos Pacheco" de 104 toneladas y capaz para alojar 50 pasajeros, y el "Manuel Dublán" de 339 toneladas, bastante cómodo para transportar 75 pasajeros. Los precios de flete y pasaje constan en los itinerarios mencionados. Estos vapores hacen su carrera en virtud del contrato celebrado con el Gobierno federal en 28 de Mayo 1887.

Esta población facilita comodidades para los buques que deseen hacer aguada, refrescar víveres, reparar averías sencillas, adquirir leña y comunicarse con todos los países por telégrafo y correo; no ofreciendo ninguna otra particularidad que interese conocer á los navieros, armadores y corredores marítimos.

Ensenada de Todos Santos, Abril 4 de 1892.—2º Teniente Jefe de la Capitanía, *Jaime Garriga*.—Rúbrica.

Es copia. México, Abril 29 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

TARIFA PARA EL MUELLE DE LA ENSENADA DE TODOS SANTOS.

1º Los tipos para el uso del muelle serán los siguientes:

I. Buques de capacidad de quinientas toneladas ó menos, según su registro.....	\$12 50
II. Buques de más de quinientas toneladas, hasta setecientos cincuenta.....	18 75
III. Buques de más de setecientos toneladas, hasta mil.....	25 00

2º El consignatario del buque será responsable por los perjuicios que al muelle ocasione la embarcación que le ha sido consignada.

3º Esta tarifa estará vigente hasta el 31 de Diciembre de 1893, pero antes de esa fecha podrá reformarse con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas.

Es copia de la original que remitió el Gerente general de la Compañía.—*Manuel Riveroll*, Agente.

PUERTO DE SANTA ROSALIA.

Al margen un sello que dice: Capitanía de Puerto.—Santa Rosalía. — Baja California. — Informe sobre datos mercantiles que rinde el Jefe de la Capitanía de Puerto de Santa Rosalía, Baja California, á la Secretaría de Fomento. — Santa Rosalía, puerto establecido en el lugar conocido por Providencia; su posición geográfica es de 27° 20' latitud N., y 112° 16' 20" longitud O. del meridiano de Greenwich.

Fondeaderos los tiene buenos y su entrada no es peligrosa;

buques de 1,500 y 2,000 toneladas quedan fondeados á 200 brazas de tierra ó playa.

Vientos, tenemos aquí en invierno N.O., cuya velocidad alcanza algunas veces á 4 millas por hora. En verano tenemos S. y S.E., dándose casos de presentarse aciclonados.

Vapores remolcadores sólo hay uno, que en casos de fuerza mayor presta este auxilio; se llama "Korrigan," pertenece á la Compañía "El Boleo" y cobra por remolque precios convencionales, según el caso y gastos.

La carga y descarga se hace en embarcaciones particulares á 12 centavos por bulto de una arroba, y estas operaciones son de sol á sol.

Estadías: buques de altura sólo vienen consignados á la Compañía "El Boleo," y por estadías cobran 4 peniques diarios por cada tonelada de registro.

Líneas de Vapores no tenemos aquí, pues el único que hace viajes entre este puerto, Guaymas, Mulegé y La Paz, sin fechas fijas, es el vapor "Korrigan;" también hay buques de vela que hacen el tráfico de costas.

Las particularidades del puerto son: que en la estación de invierno por los vientos N.O. hay que trabajar con mucha violencia á bordo cuando hay días de calma.

Santa Rosalía, Marzo 3 de 1892.—El Subteniente Jefe de la Capitanía, *F. A. Castillo*.—Rúbrica.

Es copia del original. México, Abril 12 de 1892. — *Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

PUERTO DE BAHIA MAGDALENA.

Un sello que dice: "Capitanía de Puerto de Bahía Magdalena."—Tengo el honor de participar á usted lo que en cumplimiento de lo ordenado por el Departamento de su digno cargo en oficio número 279 girado por la Sección 2ª, en que se me pide informe detallado de la situación geográfica de este