

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.

Tampoco hay vapores remolcadores, porque con excepción de los meses de Mayo ó Junio los vientos son constantes en todo el año, en consecuencia pueden entrar las embarcaciones sin el auxilio de remolque.

La carga y descarga de los buques se efectúa á su costado por medio de canoas ó pangos, los cuales cobran, ya sea por embarque ó desembarque, á razón de \$ 0.37½ cs. por carga de 138 ks. si el buque es de vapor, y si es de vela sólo \$ 0.25 cs.

No obstante la distancia (cerca de tres kilómetros) que media entre la playa y el pueblo, que es donde están las oficinas de Aduana y Capitanía de Puerto, las visitas á las embarcaciones que llegan á él se hacen inmediatamente que fondean, una vez puesto á libre plática; desde luego queda el buque expedido para su descarga, la que permitida por la Aduana, no se interrumpe sino hasta las ocho ó nueve de la noche, según la estación, que se cierra todo tráfico, á excepción de lo que sea por razón de socorro ú otra causa urgente. Cuando los buques fondean en la noche, al día siguiente al salir el sol se les hacen las visitas correspondientes, á no ser que sea buque contratado con el Gobierno, en cuyo caso se obra con arreglo al contrato. En todo caso, los pasajeros pueden desembarcar inmediatamente después de puesto el buque á libre plática.

El poco tráfico de este puerto ha hecho que no se conozca costumbre respecto á estadías y sobre estadías.

Los gastos de puerto para buques extranjeros, son: derechos de practicaje á razón de \$ 1.75 cs. por pie de calado, tanto á la entrada como á la salida, y además \$ 3.00 por el bote si pide práctico; \$ 4.00 por Patente de Sanidad, y \$ 3.50 por el despacho de la Capitanía. Los nacionales en viaje de altura pagan lo mismo que los extranjeros; pero si es viaje de cabotaje sólo cuando pida práctico pagará \$ 4.00 por derecho de practicaje, y \$ 3.00 por el bote, y siempre pagará por Patente de Sanidad si se dirige á puerto de otro Estado \$ 2.00, y si á puerto del mismo \$ 1.00; por rol se les cobra, si son hasta de diez toneladas de porte, \$ 0.25, hasta 20 toneladas \$ 0.50, hasta 30 \$ 1.00,

y de 30 en adelante \$ 3.50. Tanto los buques extranjeros como los nacionales pagarán por enmienda de fondeaderos \$ 4.00 siempre que lo soliciten ó sea necesario para la común seguridad; pero si hubiere sido mal fondeado por el práctico se les enmendará sin estipendio alguno.

En este lugar no hay elementos de ningún género para proveer á los buques de ninguno de los pertrechos que por desgracia pudieran faltarles, por lo que deberán venir provistos de lo necesario previendo un accidente.

Como se ha dicho antes, la distancia del pueblo al atracadero es de cerca de tres kilómetros, y la carga se conduce á lomo de mula, cobrándose por transporte \$ 0.25 por carga de 138 kilogramos.

San José del Cabo, Marzo 20 de 1892.—El Capitán de Puerto, *Manuel M. Zurita*.—Rúbrica.

Flete de San Francisco á este puerto \$ 14.00, moneda mexicana.

Flete de aquí á San Francisco, condicional, según la clase de carga.

San José del Cabo, Marzo 20 de 1892.—El Capitán de Puerto, *Manuel M. Zurita*.—Rúbrica.

Itinerario del vapor americano "Newbern," perteneciente á la línea de vapores de la Costa del Pacífico.

	Días de cada mes.		Días de cada mes.
Sale de San Francisco.....	1º	Sale de Guaymas.....	12
Ensenada.....	3	La Paz.....	13
B. Magdalena.....	6	Mazatlán.....	14
San José del Cabo.....	7	San José del Cabo.....	15
Mazatlán.....	8	B. Magdalena.....	16
La Paz.....	10	Ensenada.....	18
Llega á Guaymas.....	11	Llega á San Francisco.....	20

San José del Cabo, Marzo 20 de 1892.—El Capitán de Puerto, *Manuel M. Zurita*.—Rúbrica.

Lista de las líneas regulares de vapores de altura y cabotaje que tocan en este puerto.

De la Compañía de vapores de la Costa del Pacífico, el vapor americano "Newbern."

San José del Cabo, Marzo 20 de 1892.—El Capitán de Puerto, *Manuel M. Zurita*.—Rúbrica.

Son copias. México, Abril 11 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

PUERTO DE ACAPULCO.

Un sello que dice: Capitanía de Puerto.—Acapulco.

Informe que rinde el que suscribe, de los datos geográficos y mercantiles del puerto de Acapulco.

El puerto está situado en la costa O. de México en el Estado de Guerrero á los 16° 50' 50" de latitud N. y á los 99° 55' 48" longitud O. La mayor profundidad en la entrada es de 77 brazas, y la menor en el centro del pozo es de 19 brazas; el fondeadero es de arena y fango.

El establecimiento del puerto es de 3° 66."

La variación magnética 8° 30' E. Las corrientes son del N. y del E. y su fuerza es de 3 millas.

Los vientos reinantes son, en el verano el S. y en el invierno el O.; con los vientos del S. los barcos están seguros fondeándolos con dos anclas, y con los del O. con una.

El faro está situado en la isla de la Roqueta; su altura es de 350 pies, su luz de color blanco y fija, y alcanza de 15 á 20 millas; dicho faro es propiedad particular de la "Compañía de Vapores de la Mala del Pacífico." y ésta sólo lo manda encender cuando espera sus vapores. Los bajos que hay á la entrada son dos, con proa al N. del "Compás;" demora un bajo al N. E. enfilando la punta del Diamante, y el otro bajo se encuentra en la falda de la isla de la Roqueta que ve al E.

Las señas particulares para tomar el puerto con seguridad son: viniendo del N. enfilear dos cerros que es lo primero que se ve á larga distancia, cuya figura es parecida á la de unas tetas, y se llaman las Tetas de Coyucan; y viniendo del S. lo primero que se ve á larga distancia son dos cerros de figura redonda, y se llaman de la Providencia y de Brea; una vez en la boca del puerto, para entrar con seguridad en él, se pone para el N. del "Compás" enfilando el islote que se llama Frarellón.

Para el servicio público no hay remolcadores; pero la Compañía de la Mala del Pacífico tiene uno del que sólo se sirve para sus vapores.

Las horas de tráfico para la carga y descarga son: en verano de 4 A. M. á las 6 P. M., y en invierno de 6 A. M. á 5½ P. M.

Las horas para recibir y despachar los buques son: de la salida á la puesta del sol.

Las faenas de carga y descarga que hacen los barcos que carecen de maquinaria son hechas al alcance de su aparejo, y reciben y entregan su carga al costado; dichas faenas son desempeñadas por la misma tripulación, pero cuando no es suficiente se ocupan jornaleros, los que son pagados por el buque á razón de \$ 1.50 diarios por jornalero; cuando por un permiso especial los buques trabajan después de las horas de tráfico, entonces el jornalero gana \$ 0.25 por hora, é igual cuota si el trabajo tiene lugar en día feriado. La carga se conduce á bordo y á tierra en pangos, los cuales están tripulados por seis marineros y un patrón, y cobran por conducción de carga á razón de \$ 1.25 por tonelada; la descarga de dichos pangos la hacen en la playa, conduciendo en hombros la carga hasta los almacenes de la Aduana, para más tarde llevarlos á los de sus respectivos dueños; por este trabajo se paga \$ 0.25 por bulto de 150 á 200 libras, cuando los bultos de que se trata son extranjeros, y \$ 0.18 por bulto de igual peso, si éstos son de mercancías nacionales; en caso de que el bulto exceda de 275 libras, paga \$ 0.75 por acarreo, el que sólo lo hacen los cargadores de cuadrilla.

Derechos de fano no se les cobra á los buques, y por tonelaje á razón de \$ 1.00 por tonelada, y están exentos de dicho pago los buques que conducen carbón mineral.

Los gastos de Capitanía son los siguientes: Practicaje \$ 1.75 por pie mexicano de calado, tanto de entrada como de salida. Bote de práctico \$ 6.00 de entrada y salida; remos extras, á razón de \$ 1.00 cuando está picada la mar ó los piden los Capitanes; por rol \$ 3.50; enmiendas á \$ 4.00; Guarda-lastre \$ 1.50 diarios; por amarrar los buques á tierra cuando lo solicitan los Capitanes \$ 15.00; estos gastos los hacen los buques extranjeros, y los nacionales pagan \$ 4.00 de practicaje, sólo en el caso de que lo pidan; por derechos de rol los patentados \$ 3.50, y los que midan de 40 toneladas en adelante, pero los que midan menos \$ 1.00; Lanchas, Chalanes de más de 10 toneladas en viaje de costa \$ 0.50, pero si las embarcaciones miden menos de 10 toneladas pagan \$ 0.25.

Derechos de Sanidad para los buques nacionales y extranjeros que hacen viaje de altura \$ 4.00; cuando lo hacen á otro Estado de la República \$ 2.00, y cuando lo hacen al mismo Estado \$ 1.00.

Las mareas dentro del puerto son: las mayores de 2½ pies de elevación, y las menores de 1½; pero debido á la profundidad que tiene la bahía no impiden el tráfico ni las maniobras de entrada y salida de los buques.

Los buques pagan por estadías ó sobre estadías, cuando no constan en los conocimientos de embarque ó fletamento á razón de 25 á 35 pesos diarios, según su porte, y los contratados según convenio; y por sobre estadías, de 25 á 35 pesos diarios.

Las líneas regulares que tocan en este puerto sólo es la Compañía de Vapores de la Mala del Pacífico.

Acapulco, Marzo 21 de 1892.—2º Teniente, Jefe de la Capitanía, *Cirilo M. de Castro*.—Rúbrica.

Es copia del original. México, Marzo 30 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

PUERTO DE SOCONUSCO.

Este puerto está situado hacia la parte Sur del Estado de Chiapas, sobre la costa del Mar Pacífico, á los 14° 49' latitud Norte, y á los 92° 22' 45" longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La carga y descarga de los buques en este puerto se hace en lanchas, pagándose 75 cs. por quintal, ó sean cada 100 libras.

Los encargados de lanchas, ó sean sus patrones, ganan 75 cs. por lanchada, y los bogas 50 cs.; haciendo, con buena mar, de 14 á 15 viajes en 12 horas. Los playeros ganan 12½ cs. por hora, ó sean \$ 1.50 diarios.

Las lanchas están tripuladas por un patrón, 8 bogas, un *achicador* y de 25 á 30 playeros. Este puerto está en playa abierta; manejándose las lanchas por andariveles, los cuales están asegurados de unas boyas de fierro, á la distancia de 500 varas de la playa.

En ese lugar hay 45 pies de profundidad, notándose pequeñas diferencias por el flujo y reflujo del mar. Los vapores anclan de 100 á 200 varas de distancia de las boyas; no habiendo regla fija en esto, por tener que sujetarse al estado del mar.

Las embarcaciones no necesitan remolcarse.

La carga no eroga gastos de muelle, porque no lo hay.

TARIFA.

Embarques.

Café en oro.....	\$ 0 50 quintal.
Idem en pergamino.....	
Hule.....	
Pieles de venado.....	0 75 "
Algodón en pacas.....	
Mercaderías diversas.....	
Cueros de res.....	0 37½ cada uno.
Efectivo en plata ú oro.....	¼ por ciento.
Pasajeros, con 100 libras de equipaje.....	1 00

Desembarques.

Mercaderías diversas.....	\$ 0 75 quintal.
Maderas de construcción, 100 pies lineales.....	10 00
Efectivo en plata ú oro.....	¼ por ciento.
Pasajeros, con 100 libras de equipaje.....	1 00

Nota.—Se calcula el pie cúbico por 50 libras, según conocimiento de embarque.

PUERTO DE SALINA CRUZ.

Este puerto se halla situado en el Estado de Oaxaca sobre la costa del Océano Pacífico á 16° 12' latitud Norte y á los 95° 4' al Oeste del meridiano de Greenwich.

La carga y descarga de buques se hace por medio de lanchas de fuerte construcción, aptas para resistir y salir avantes de los golpes de mar y cuya capacidad es por término medio de seis toneladas. Estas lanchas se colocan debajo de un andarivel hecho firme á una boya que está fondeada á 375 metros fuera de las rompientes, las que libres de éstas, como á 20 metros de distancia de la boya, y habiendo avanzado 355 metros sobre el andarivel, abandonan éste y continúan su marcha al remo hasta atracar á los buques, que generalmente anclan á distancia de una milla.

El pago de embarque y desembarque de toda clase de carga, ya sea para lanchas, chalanes, botes, balsas, etc., es generalmente de \$6.00 por tonelada para bultos que no exceden de 500 libras, siendo siempre convencional el de los bultos que pasan de esta medida. Los jornaleros de bahía trabajando desde las 6 h. a. m. hasta las 4.30 h. p. m., ya sea á bordo ó en tierra, ganan \$0.50 cs. diarios; los vigilantes ó capataces ganan \$1.50; los marineros \$1.00, y los patronos de lanchas \$2.00 cs.

El fondeadero de esta bahía tiene de cinco hasta once brazas inglesas, pudiendo en consecuencia entrar en el mismo, con

toda seguridad, buques del mayor calado conocido hasta hoy. Este puerto es abierto y no tiene barra ni río alguno, á que pudiese hacerse referencia en este informe.

Los buques que entran en bahía no toman remolque alguno, tanto porque no hay embarcaciones que se dediquen á este trabajo, cuanto porque no lo necesitan, en virtud de que la entrada de este puerto es sumamente extensa.

En este puerto no existe ningún muelle.

Los buques que entran á este puerto no erogan gastos especiales por boyas y amarras, en virtud de mantenerse constantemente al ancla. Aunque en esta bahía hay algunas boyas, éstas son de la propiedad de particulares, quienes se sirven de ellas para tender sus andariveles, siendo notorio que jamás las alquilan á persona alguna.

MODELO DE CARTA—PARTIDAS DE LAS QUE USA EL COMERCIO DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, PARA EXPORTAR PRODUCTOS DEL PAÍS.
This Charter-party of Affreightment

concluded and agreed upon this day through the interposition of August Bolten, Wm. Miller's Successor, shipbroker of this city, between Mr. C. M. Matzen, Hamburg, owner of the German iron Barque called "Elsa" $\frac{3}{4}$ L. I. I. Pfeiffer Mr. of 474 Register tons or thereabouts, now on her voyage from Marseilles to Panama, she left Marseilles on the 6th. September and passed Gibraltar on the 15th. September 1887 of the one part, and Messrs, Rapp. Sommer, Co. merchants of Hamburg of the other part witnesseth:

That the said Master for the consideration hereafter mentioned, does hereby covenant, promise and agree to and with the said freighters, that the said vessel being tight, staunch, well and sufficiently manned, tackled, apparelled, fitted and provided with every thing necessary for the intended voyage, that he, the said Master, shall and will deliver his said vessel to the sole

use and free disposal of the freighters (the cabin and the proper place for stowin the sails, cables and provisions, as also the necessary room for the crew excepted, and the Captain not being permitted to load any goods for whomsoever, without the consent of the freighters) for the voyage from Salina Cruz for Orders to load there and | or at two other places in the Gulf of Tehuantepec a full and complete cargo of Fustic and | or Brasil-wood not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her tackle, apparel, provisions and furniture, and being so loaded after being dispatched, the ship shall and will with due diligence and dispatch, wind and weather permitting it, depart from the last loading port and sail and proceed therewith direct or calling at Falmouth for orders to a port in Great Britain or on the Continent between Havre and Hamburg both included or so near thereto as with safety she can get (the acts of God, the dangers of the seas and navigation of whatever nature or kind soever always excepted), and then and there make a righth and true delivery of the said cargo, according to Bills of Lading to be signed for the same. In consideration of which the said freighters, agent or assign shall and will not only ship on board the said vessel cargo as aforesaid, but also that the said freighters agent or assign shall and will pay or cause to be paid unto said Master or his order, after a true and right delivery of said cargo on the port of destination according to Bills of Lading, for freight 36 sh. say: Thirty-six Shillings for Fustic, 56 sh. say: Fifty-six Shillings for Brasil-wood, all British Sterling in full and per Ton delivered of 1,016 kilos.

Gratuity to the Master: Ten Pounds British Sterling.

The Captain is at liberty to saw the wood, if necessary, for proper stowage, but not under three feet English.

All wood found on board at port of discharge to be considered the property of Charterers.

Freight to be paid on conclusion of the homeward voyage in cash without discount or, if the homeward cargo be not 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.

If Charterers deem proper to send a stevedore on board, the same to be paid by Charterers but to be at liberty to remain on board during the vessel's stay on the Westcoasts, he having to provide his own food with exception of water and fuel, which is to be furnished by the Master.

For loading the vessel in port or ports of loading in the Gulf of Tehuantepec: Forty-five running days, sundays excepted.

(Time required for changing ports not to count as laydays) are allowed the said freighters, such days to be computed from the day after the Captain has given Charterer or Agents written notice that he is ready to load.

The homeward cargo to be discharged with all dispatch according to be custom of the port.

In Falmouth orders to be given the Captain within 48 hours after receipt of Master's telegraphic notice of arrival. And the said freighter agree to pay to said master for each and every days detention over and above the stipulated layingdays a demurrage at and after the rate of 4 pence British Sterling pr. Registerton per day so detained, to be paid day by day as it becomes due.

The cargo to be brought to and taken from alongside the vessel at merchant's risk and expense provided the vessel be moored at proper places, so as the depth of the water permits it. The Freighters paying all dues and duties on the cargo and the Ship all other portcharges.

The Captain has to sign Bills of Lading at any freight therein mentioned, without prejudice to this Charter-party, but not under chartered rate.

Cash for ship's ordinary disbursements in port or ports of loading abroad (average cases excepted) to be advanced the Master, if required, on behalf of the charterer at the exchange of 48 pence Brits. Stlg. pr. Dollar and to be deducted from the

freight on final settlement thereof, together with usual premium of insurance only.

The vessel to be consigned to Charterer's Correspondents in the respective ports, free of whatever Commission.

The Captain is bound to take Canoes free of charges from Salina Cruz and | or first port of loading to the other, to be left where the cargo is completed, but it is understood, that the Captain is not to take any responsibility for the loss of such Canoes nor for any damage occurring to them.

Captain rendering assistance on the Westcoast as far as the safety of the vessel permits, allowing to charterers one of his boats and crew and one of his towropes for towing the different floats alongside.

After finishing her present voyage from Marseilles to Panama the vessel to proceed in ballast direct to Salina Cruz for Orders.

For the true and faithful performance of the above agreement both parties thereto bind themselves, their heirs, executors and assigns, severally to each other: especially the said Master his said vessel, her freight and appurtenances, and the said freighter the Goods to be laden on board, firmly by these presents.

In witness whereof both parties have signed this present Charter-party, which original is to remain in the depository of the shipbroker August Bolten, Wm. Miller's Successor, for him to issue true and faithful copies thereof. And in consideration of this Charter-party it is further agreed that the vessel is to be consigned to August Bolten, Wm. Miller's Successor, as shipbroker provided she be ordered to the Elbe, or to his Correspondents, in case she be ordered to another port. The brokerage on this Charter-party is at $2\frac{1}{2}$ per Cent and is due by the ship to August Bolten, Wm. Miller's Successor, on this Charter being signed.

Done at Hamburg, this 11th. day of January 1888.—(Signed) ppa. *Rapp Sommer Co.*—*Lorenzo Grube*, as agents for Solanat Hermanos, Tehuantepec.—(Signed) *C. M. Matzen*.—For the true copy! August Bolten, Wm. Miller's Nachfolger.

PUERTO ANGEL.

Este puerto se halla situado en el Estado de Oaxaca, sobre la costa del Océano Pacífico, á los $15^{\circ} 48' 30''$ latitud Norte, y á los $101^{\circ} 51' 30''$ longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La carga y descarga de los buques en este puerto se hace por medio de lanchas, para lo cual hay una empresa con un número de embarcaciones suficiente para el tráfico; ésta se encarga de tomar la carga al costado del buque y la desembarca en la playa, pues se carece de muelle. La misma empresa efectúa el almacenaje de las mercancías en bodegas de su propiedad. Como la carga que se desembarque en este puerto está destinada generalmente para introducirse á la capital de este Estado y dirritos centrales, la misma empresa cuenta con suficientes partidas de arrieros para hacer el transporte, única manera de efectuarlo; porque lo muy accidentado del terreno en el paso por la Sierra Madre del Sur, impide hacerlo de otro modo. Consignada cualquiera clase de carga desde algún puerto nacional, de Norte-América ó Europa para el Estado de Oaxaca, y que se quiera introducir por este puerto, bastará dirigirse á la citada empresa, única en su clase, y cuya dirección es "Sres. Quijano y Comp., Puerto Angel, Estado de Oaxaca."

El embarque ó desembarque de carga de peso, como café, etc., cuesta $\frac{1}{2}$ c., libra, y la carga de volúmen paga 25 cs. pie cúbico.

Los jornaleros de bahía ganan, trabajando á bordo de los buques, desde la salida á la puesta del sol, \$1, con manutención; pero si se contratan para efectuar operaciones en las lanchas, los patrones de ellas ganan \$1 por viaje, estando el buque en la boca del puerto, y los marineros 50 cs. A los jornaleros de playa para embarque ó desembarque en las lanchas, se les paga generalmente de 6 á 8 cs. por bulto de 6 arrobas.

No se hacen contratas para fletamentos en este puerto, pues su movimiento consiste generalmente en exportaciones del café que se produce en este Distrito, para los puertos de Europa