

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

y Norte-América; y que, dicho sea de paso, es reputado de la mejor clase. Dicho artículo se embarca por la línea de vapores de la Mala del Pacífico, en conexión con el Ferrocarril de Panamá y líneas marítimas del Atlántico. La importación extranjera se hace por la misma vía, y su pago por fletes es según tarifa de la Compañía; pudiendo embarcarse carga ó venir por esta línea con conocimientos directos. También se exportan por este puerto, mantas, artefactos de pieles, cerillos, cigarros y jabón, todo de fábricas del Estado y consignados á otros puertos nacionales de este mar. Con destino á la América del Norte se hacen remesas de pieles al pelo.

El cabotaje, además del indicado, se reduce á importación de algodón en rama, procedente de la Barra de Tecoaapa, Estado de Guerrero, y cuyo flete á este puerto es de \$1.50 paca de 6 arrobas, recibida y entregada al costado del buque. Esta clase de cabotaje se hace generalmente por pailebots y goletas de 50 á 150 toneladas; porque los crecidos gastos diarios de un vapor no compensaría con el flete, por la demora en la carga, á causa de la falta de la profundidad en la barra citada, que es muy escasa hasta para las embarcaciones menores. Impórtase igualmente sal en grano, procedente de la Isla del Carmen, en el Golfo de California: el bajo precio de este artículo en el punto de su salida, hace importarlo desde allí, á pesar de la distancia, y con preferencia á las sales del Distrito de Tehuantepec, colindante del de Pochutla, en que se halla esta Capitanía, y que podrían ser embarcados por el Puerto de Salina Cruz, tan inmediato á éste.

El flete para introducir en este puerto la sal procedente de las Salinas, es de \$12 tonelada de 20 quintales, puesta al costado del buque, fondeado en esta bahía. Como de primera necesidad, este efecto tiene mucho consumo, por la constante introducción á los distritos centrales.

Tocan también este puerto los vapores de la Compañía Internacional Mexicana del Pacífico y Golfo de California, que partiendo de San Diego California arriban al de San José de Gua-

temala, tocando todos los puertos nacionales de este mar, á la ida y vuelta.

El puerto, en su entrada, tiene 48 pies ingleses de profundidad; y el centro de su bahía es abrigada de todo viento: su fondo es de 24 pies. No tiene bajo ni banco alguno; sin más riesgos que los que están á la vista, y que no son más que las rocas que forman el perímetro del puerto, pudiendo aproximarse á ellos cualquier buque, sin temor alguno por lo acantilado de las rocas. La dificultad para entrar á este puerto no consiste en la sonda, que es muy suficiente para buques de mayor porte, sino en su estrechez: la boca mira al S., y sólo con viento del S. E. al S. O. puede entrarse con seguridad en buques que no pasen de 300 toneladas de arqueo, pues con mayor porte es expuesto.

Los ríos del litoral de esta Capitanía, además de que no son vías de comercio, no tienen las condiciones necesarias para navegación de ninguna especie, sólo para pesca en embarcaciones de menos de 20 pies de eslora y construcción plana en fondos.

Aunque á las embarcaciones que entran en el puerto les sería muy útil un vapor pequeño, con potencia para remolcar, se carece de él; y en casos precisos, como calma, vientos flojos y corrientes contrarias, se emplean botes con 6 ú 8 remos: el precio de este remolque es de 1 á 2 pesos diarios por remo, según los casos; al dueño de la embarcación se le paga \$1.

La carga no paga gasto alguno de muelle.

No hay boyas ni amarras en el litoral de esta Capitanía, y en la bahía puede sostenerse cualquiera embarcación con sus amarras correspondientes, en cualquier tiempo fuerte: sólo las lanchas de la empresa tienen sus muertos donde se amarran; pero éstos no pueden servir más que para su objeto y no para buques grandes. En caso de necesidad, la empresa cuenta con calabotes de grueso conveniente, cadenas, anclas y demás útiles necesarios que pueda proporcionar, con la retribución correspondiente.

PUERTO DE ALTATA.

Puerto de altura en el Estado de Sinaloa, Golfo de Cortés. Situación geográfica: latitud Norte, 24° 37', y longitud Oeste de Greenwich, 107° 56'; fondeadero afuera de la barra por ocho brazas de agua.

Descripción del puerto.—Este puerto es formado por un estero que tiene 30 millas de largo por 5 cables de ancho, desembocando en él el río de Culiacán y Humaya, á 18 millas del puerto. Su población consta de 800 habitantes y es el puerto por donde hace sus transacciones el comercio de Culiacán y puntos del interior.

Hay una Aduana marítima, Capitanía de puerto, Oficina telegráfica y de correos, unidas con las demás oficinas federales.

Barra.—La de este puerto está á 4 millas de distancia, teniendo 16 pies ingleses con marea arrastrada, y su elevación en Sizigias es de 4½ pies. El fondeadero afuera de la barra con vientos fuertes, levanta mucha mar, por lo que con vientos del S.E. se hacen á la vela los buques, no ofreciendo ningún peligro esta maniobra por seguir los vientos la dirección de la costa y no haber ninguna ensenada. Adentro del estero es bastante seguro para cualquier temporal, teniendo el canal desde que se pasa la barra una profundidad de cinco á ocho brazas de agua.

Vientos.—Los vientos reinantes son de Noviembre á principios de Abril, del N.O., soplando á veces con fuerza por varios días seguidos; con cielo claro, de Abril á Junio, es la estación de las calmas, entablándose en Julio las virazones del S.O., cuyas brisas empiezan á la salida del sol y van rondando al Oeste á medida que el sol va declinando; y casi son constantes hasta principios de Octubre. Durante este tiempo, que aquí se conoce por la estación de aguas, suele haber de media noche al día, turbonadas fuertes acompañadas de viento y agua; su duración es á lo más de una hora, no ofreciendo ningún peli-

gro para los buques en el fondeadero por ser los chubascos de tierra y no levantar mar. En los meses de Septiembre y Octubre suele haber temporales fuertes del 1º y 2º cuadrantes, siendo éstos conocidos en la costa por notarse un día ó dos antes calma, tiempo sofocante, cielo nublado, barómetro bajo hasta 745 milímetros. Ordinariamente los temporales empiezan al N.E. concluyendo al Sur, sin que se noten relámpagos ni truenos, como acontece con los chubascos de corta duración.

Faros.—No existen en este puerto, y sólo se enciende un farol grande de la Compañía del Ferrocarril cuando esperan alguno de los Vapores de dicha Compañía.

Marcaciones para el puerto.—Las marcaciones para el fondeadero de afuera son el cerro de Culiacán, que los marinos denominan "El Dorado," por tener la figura muy parecida á este pescado, enfilando la cabeza de éste con los picachos cónicos de un cerro que hay al interior, llamado San Cayetano, demorando entonces al N.E. del compás y al N. del puerto un cerro que está compuesto de tres cerros ó pisos, llamado "Cerro del Tule ó del Aguapepito," demorando al N.¼-N.E. del compás.

Las marcaciones para entrar á la barra y dirigirse al puerto son los médanos de arena que hay en tierra, los que no pueden determinarse por ser movedizos, y solamente los prácticos los pueden conocer. Ningún buque puede pasar la barra para venir al puerto sin el práctico, aconteciendo que á veces hasta los prácticos de costa se ven obligados á pedir práctico para su entrada.

Remolcadores.—La Compañía del Ferrocarril de Sinaloa y Durango tiene dos vapores correo, "El Mazatlán" y "Altata;" el primero, de 242 toneladas de desplazamiento, y el segundo, de 62 toneladas, hacen el servicio de remolcadores cuando se ofrece, cobrando por esto de \$ 50.00 á \$ 60.00, según el porte del buque.

Los buques extranjeros, como ordinariamente vienen en lastre, entran á la vela, y al salir, como van cargados, toman remolcador.

Para salir los buques á la vela, la Capitanía permite un calado de 12 á 13 pies, y con remolcador hasta 14½ pies, sacándolos afuera de la barra hasta dejarlos zafo de riegos.

Los buques que llegan á este calado y no concluyen su cargamento, salen afuera á completar su carga, la que se hace por medio de barcos de la costa fletados para este objeto.

Carga y descarga.—Esta se efectúa por medio de embarcaciones planas, llamadas aquí pangos, y su costo es de un peso tonelada, pudiendo cargar cien toneladas diarias; pero en lo general los buques no cargan más que cincuenta toneladas.

Usos del puerto.—Los buques extranjeros cuando están descargando, se les permite hacerlo de sol á sol, y cuando cargan no tienen tiempo determinado.

Estadías.—Los buques que arriban á este puerto traen su contrata de fletamento y es muy rara la vez que se ha llegado á pagar estadías, y cuando esto ha sucedido ha sido á razón de 50 pesos.

Gastos del puerto.—Los gastos del puerto son \$1.50 por tonelada que pagan los buques que vienen del extranjero directamente á este puerto; exceptuándose de este pago el espacio que ocupan con carbón; lo mismo que los buques de guerra, los de vapor, los que vienen en lastre, los que arriban con objeto de invernar, hacer aguada, refrescar víveres ó reparar averías, y los que conduzcan solamente carbón. Para abrir registro se hace uso de un timbre de ocho pesos, por practica se paga tres pesos por el bote que conduce el práctico y un peso setenta y cinco centavos por cada pie de calado, tanto á su entrada como á su salida; derechos de capitanía tres pesos cincuenta centavos, y cuatro pesos la patente de sanidad.

Líneas de Vapores.—El vapor correo nacional "Alejandro," subvencionado por el Supremo Gobierno, es de 586 toneladas, haciendo sus viajes entre Manzanillo y Guaymas, tocando á la ida y vuelta en este puerto y los intermedios, y haciendo su viaje redondo en diez y ocho días.

La Compañía del Ferrocarril de Sinaloa y Durango tiene dos

vapores subvencionados por el Supremo Gobierno para transportar la correspondencia; éstos son el vapor "Mazatlán," que hace la carrera desde Manzanillo á Guaymas, tocando en este puerto y los intermedios; hace sus viajes cada diez y ocho días; y el vapor "Altata," que hace su carrera de Mazatlán, con escala en este puerto, á Agiabampo, haciendo sus viajes cada siete días.

Hay, además de estos vapores correos, el vapor "Guadalupe" y el "Porfirio Díaz," que sin itinerario fijo tocan á este puerto cuando tienen flete.

Tarifas de fletes y pasajes.—Con la concurrencia de vapores en la actualidad, no hay un precio fijo para ambas cosas, porque depende de las circunstancias.

Viveres.—Hay en abundancia los de primera necesidad, como son carne, verduras, gallinas, manteca y menestras, pescado y marisco á bajos precios; teniendo la ventaja que cualquier cosa que escasea puede encargarse á Culiacán por el tren que hace sus viajes cada dos días, ó bien por los vapores que van á Mazatlán.

Aguada.—El tren de Culiacán surte á los buques y la población con agua del río que trae en un gran tanque, y su costo es de un centavo el galón.

Jornales.—El jornal de un hombre á bordo es de un peso cincuenta centavos diarios, y el de un maestro estivador, dos pesos cincuenta centavos, trabajando de sol á sol, siendo por su cuenta la manutención.

Altata, Marzo 25 de 1892.—El 2º Teniente Jefe de la Capitanía, *Jacinto P. Soto*.

Es copia. México, Abril 20 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

PUERTO DE TONALÁ.

OCÉANO PACÍFICO.

Al margen un sello que dice: Capitanía de Puerto.—Tonalá.—República Mexicana.—Puerto de Tonalá.—Estado de Chiapas.—Descripción del puerto comprendiendo su posición geográfica: Este puerto se encuentra situado sobre una playa abierta, sin abrigo de ninguna especie, que corre de N.O. á S.O., siendo su posición geográfica 15° 48' 30" latitud N. y á los 93° 44' 30" longitud O. del meridiano de Greenwich.

Profundidad de sus aguas y condiciones de fondeadero.—El fondo es bastante acantilado, su calidad fango, pero flojo y no existiendo más riesgo que la proximidad á la playa donde rompe la mar con bastante fuerza, puede cualquier buque largar el ancla á 500 metros de la orilla teniendo una profundidad de 30 brazas de agua.

Viento reinante en las diversas estaciones y su influencia en la seguridad del fondeadero.—De Marzo á Septiembre los vientos reinantes de 8 p. m. á 10 a. m. son terrales flojos del primer cuadrante; el resto del día, brisas del segundo cuadrante. De Septiembre á Marzo reinan vientos duros del cuarto cuadrante, sostenidos por espacio de cuatro ó cinco días en la misma dirección; en esta estación las brisas son muy raras, de poca duración y escasa fuerza, soplando generalmente del tercer cuadrante y muy rara vez del segundo. Como los únicos vientos duros son del N.N.O., N. y N.N.E. que salen de tierra no levantan mar en el fondeadero, las operaciones se hacen con toda seguridad y la reventazón de la playa disminuye. Las brisas nunca soplan con fuerza tal que pudieran romper las amarras de un buque; solamente durante el verano recalán gruesas mareas del S. y S.E., probablemente levantados por vientos afuera, puesto que en la costa no se han sentido más que vientos flojos.

Condiciones de sus faros, luces y señales particulares para

tomar el puerto con seguridad.—No existe ningún faro en este puerto, únicamente cuando á puesta de sol se presenta á la vista alguna vela, se le pone en la playa en lugar alto una lumbrada de leños que le indique el puerto; para tomar el fondeadero, solamente hay que tener en cuenta la corriente constante para el O. con velocidad media de cuatro millas por hora.

Si hay ó no vapores remolcadores en el puerto, y de haberlos, que digan lo que cobran por remolque y hasta qué distancia salen para dar sus cabas.—Este puerto cuenta con un vapor remolcador y puede remolcar buques hasta la distancia de seis millas de la costa, cobrando á los de 500 á 600 toneladas de arqueo, cien pesos; á buques menores, creo que les prestaría el mismo servicio por 50 ó 60 pesos.

Que informe cómo se hace la carga y descarga de los buques, así como lo que por ellos se cobra.—En la actualidad la carga y descarga se hace por medio de lanchas con capacidad de 7 y 8 toneladas, propiedad de la empresa Goût, única en su clase y que cuenta con embarcaciones y toda clase de útiles necesarios; dichas lanchas salen por un andarivel tendido de la playa á las boyas de unos muertos situados fuera de la reventazón. Solamente de esta manera se pueden hacer las operaciones. La Empresa citada cobra diez pesos por tonelada, esta misma cantidad cobra por lastre; sin embargo, creo que viniendo algún buque con regular cantidad de carga se podría hacer algún convenio con la Empresa, más ventajoso.

Las condiciones de la misma son las siguientes: productos agrícolas, industriales, mercancías y maquinaria de todas clases, 10 pesos tonelada.

Plata bruta ó acuñada, oro y otros efectos cuño, flete marítimo, paga sobre valor; hasta la cantidad de diez mil pesos, cobra $\frac{1}{4}$ por ciento; cantidades mayores de diez mil pesos, cobra $\frac{1}{5}$ por ciento.

Pasajeros, embarque ó desembarque con cien libras equipaje, un peso; equipaje extra, cincuenta centavos quintal; reputa por tonelada cuarenta pies cúbicos ingleses ó dos mil libras es-

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*, *Cueto 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-