

DATOS

SOBRE

LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA

EN LOS LITORALES,

GOLFO DE MÉXICO Y OCEANO PACÍFICO.



**MEXICO.**

ANTIGUA IMPRENTA DE MURGUIA.

Avenida del 16 de Septiembre número 54.

—  
1909

DATOS

SOBRE

LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA

EN LOS LITORALES,

GOLFO DE MÉXICO Y OCÉANO PACÍFICO.



**MEXICO.**

ANTIGUA IMPRENTA DE MURGUIA.

Avenida del 16 de Septiembre número 54.

—  
1909

# DATOS

SOBRE

## LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA

EN LOS LITORALES.

GOLFO DE MÉXICO Y OCEANO PACÍFICO.

---

### PUERTO DE VERACRUZ.

Un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Veracruz,"—Número 94.—Tengo el honor de contestar la circular de vd. número 8, de fecha 17 de Febrero próximo pasado, en la que se sirve pedir los datos necesarios para la impresión de la obra "Datos Mercantiles" que por orden superior se va á editar, á fin de ser distribuída en la próxima Exposición de Chicago.

#### DESCRIPCIÓN DEL PUERTO.

Frente á la ciudad de Veracruz se extiende la Rada que no es más que el estrecho canal comprendido entre los arrecifes de la Gallega, Caleta, Lavandera y Hornos. Se halla situado á los  $19^{\circ} 12' 15''$  latitud N. y  $96^{\circ} 8' 30''$  longitud O. de Greenwich.

El canal que constituye propiamente el fondeadero de Veracruz, tiene una anchura de 900 metros con una profundidad máxima de 14 metros.

En el canal existen varios pequeños arrecifes: el del Burro situado entre la Gallega y la Lavandera con 550 metros de agua y las bajas de Afuera y de Adentro con 4 metros de agua.

En este canal fondean los vapores trasatlánticos que tienen un calado de 25 á 26 pies ingleses y que por su disposición reglamentaria deben estar arreferados de S. á N., con lo que

se consigue que quepan, en las circunstancias actuales, hasta 18 vapores de 1500 á 5000 toneladas.

Existe otro fondeadero en la punta del Pastelillo al resguardo de la Fortaleza de Ulua; pero solamente para los barcos de cabotaje, y puede contener hasta 30 embarcaciones.

El litoral en que se encuentra el puerto, considerado en una extensión de 30 kilómetros, presenta en la parte Norte la forma irregular de una herradura que tiene unos 5,600 metros de cuerda apoyándose en las puntas "Gorda y de la Caleta" que avanzan hacia el mar, formando dos cabos separados por la ensenada de Vergara, la que se halla limpia de escollos y su fondo es arena.

Al Sur de la Caleta, la costa sigue un alineamiento próximamente recto de 3 kilómetros de longitud, donde está construída la Ciudad; la punta de Hornos, en que termina este alineamiento, está defendido por el arrecife de su nombre, también muy próximo y paralelo á la playa en toda su longitud de un kilómetro. El fondo en el alineamiento es arenoso y sólo existen en él dos pequeños arrecifes en los costados del muelle fiscal. El fondo de la bahía es arena en lo general con variación en algunos lugares de fango y conchuela.

A dos kilómetros proximamente, y al N. del muelle fiscal, se ha construído sobre el arrecife de la Caleta el dique del N.O. de las Obras del Puerto que debe cerrar el fondeadero por este rumbo, el que está ya totalmente terminado en la parte que atraviesa el arrecife de la Caleta; como en la otra parte de este dique se han arrojado bloks de piedras, á fondo perdido, hasta la punta más saliente de la Gallega, ha quedado obstruído desde hace años el paso de toda embarcación por la parte del Norte.

En el puerto no existe remolcador alguno. La Empresa del Ferrocarril tiene uno muy pequeño para su uso particular.

La carga y descarga de buques se hace en este punto con chalanes, lanchas y botes, cobrándose á razón de un peso por tonelada de peso de mil kilos puesta en el muelle, y por introducción á la plazuela seis centavos por bulto que no exceda de 115 kilos, y siendo mayores, los calculan por dos ó más

bultos. De la plazuela para las bodegas ó estación del ferrocarril, ó viceversa, 75 centavos por carretada inclusive cargadores, considerándose la carretada por una tonelada; si la lancha, chalán ó bote conduce una pieza de maquinaria que por su volumen impida completar su cargamento, cobran por lanchada entera y en ese caso el precio es convencional según la capacidad de la embarcación.

Los jornaleros en bahía ganan dos pesos en buques de vela y si son vapores dos pesos cincuenta centavos trabajando de 6 A. M. á 6 P. M., y extraordinario á cincuenta centavos hora.

En este puerto pueden entrar buques hasta de 26 pies ingleses de calado.

La carga una vez despachada por la Aduana queda á disposición y responsabilidad de sus dueños, y cuando no la levantan el mismo día de su despacho, ponen un velador por su cuenta á quien le pagan 1 peso cincuenta centavos por noche.

Los buques, tanto de vapor como de vela, que no tienen boyas en la bahía, pueden usar las de otros, siempre que estén desocupadas, pagando 8 pesos diarios, según convenio estipulado entre los consignatarios de las varias líneas que las tienen.

Por cambio de fondeadero se cobran cuatro pesos haciéndose la operación con el práctico á bordo, siempre que la enmienda sea para mayor seguridad del buque y que así lo pida el Capitán; pero si está en mal lugar por culpa del práctico, entonces es obligación de éste hacer la faena sin extintendio alguno.

El trabajo de la cuadrilla de cargadores se comprende del modo siguiente:

1.º Arrumar la carga con separación de las marcas correspondientes á cada casa y maniobras dentro de los almacenes.

2.º Extraer la carga de los almacenes, arrumarla, abrir los bultos que designen los Vistas, empacarlos, y ejecutar las maniobras que se originen.

3.º Llevar la carga después de verificado el despacho á las bodegas de los comerciantes, arrumarla ó bien llevarla des-

de los almacenes de la Aduana á la Estación, pesarla y demás maniobras que se requieran.

4.º Cuando los reconocimientos de mercancías, que en virtud del artículo respectivo de la Ordenanza, verifican los comerciantes en los almacenes, son servidos por la cuadrilla sin extipendio de ninguna clase, cualesquiera que sean las maniobras que haya que ejecutar para extraer de sus arrumajes los bultos necesarios.

5.º Cuando por no haber concluído un despacho es necesario almacenar de nuevo la carga, una ó varias veces, todas estas diversas introducciones, extracciones, arrumaderas, etc., accidentales, se ejecutan sin extipendio de ninguna clase.

#### TARIFA.

Precios de introducción á los almacenes de la Aduana, desde los portales del muelle ó plazuela, de extracción de la carga de dichos almacenes, arrumarla, extenderla en los portales, abrir los bultos que se designen y llevarlos á la estación ó bodegas de los dueños.

#### TARIFA DE LOS CARGADORES DE LA ADUANA EN EL PUERTO DE VERACRUZ.

*PRECIOS de introducción á los almacenes de la Aduana desde los portales del muelle ó plazuela, de extracción de la carga de dichos almacenes, arrumarla, extenderla en los portales, abrir los bultos que se designen y llevarlos á la estación ó bodegas de los dueños.*

	Arrobas.	Libras.	Libs. ans ó inglesas.	KILOS.	Precios.			
Por un bulto hasta de	5	24	ó de	151	ó sea	68½	\$ 0 12½	
Por un bulto hasta	" 6	" 9	24	" 152	á 253	" 69	á 114½	0 25
Por un bulto hasta	" 10	" 14	24	" 254	" 379	" 115	" 17½	0 50
Por un bulto hasta	" 15	" 19	24	" 380	" 505½	" 172½	" 229½	1 00
Por un bulto hasta	" 20	" 29	24	" 506	" 759	" 230	" 344½	2 00
Por un bulto hasta	" 30	" 39	24	" 760	" 1012½	" 345	" 4½9½	3 00
Por un bulto hasta	" 40	" 49	24	" 1013½	" 1266	" 460	" 574½	4 00
Por un bulto hasta	" 50	" 59	24	" 1267	" 1519	" 575	" 689½	5 00
Por un bulto hasta	" 60	" 69	24	" 1520½	" 1773	" 690	" 804½	6 00
Por un bulto hasta	" 70	" 79	24	" 1774	" 2026	" 805	" 919½	7 00
Por un bulto hasta	" 80	" 89	24	" 2027	" 2280	" 920	" 1034½	8 00
Por un bulto hasta	" 90	" 100	" 2281	" 2534½	" 1035	" 1150		10 00

SERVICIO POR EL MUELLE DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL  
MEXICANO EN VERACRUZ.

*Tarifa.*

Por embarques cobra esta compañía: un peso por tonelada, desde el muelle hasta el costado del buque que reciba la carga que se exporte, ó vice-versa si es por descargue ó importación.

Cuando se hace uso de otras embarcaciones de alijo que no sean las de la empresa, entonces sólo se paga á la compañía 50 centavos por cada tonelada que se embarque ó se desembarque por su muelle, sirviéndose de las grúas, etc., que tiene.

Cuando las mercancías de importación no se despachan oportunamente por la Aduana Marítima y se tienen que depositar en las bodegas, en lugar de cargarse directamente en los furgones del ferrocarril, entonces se pagan 50 centavos más por tonelada al ser cargados en el furgón.

---

En cuanto á estadías naturales es costumbre en este puerto en buques de vapor cobrar 16 chelines 8 peniques por hora ó sean 20 libras esterlinas diarias, siempre que así esté estipulado en los conocimientos ó contratos de fletamento, pues cuando no consta esa cláusula no hay lugar á dicho cobro, y en buques de vela por estadía se pagan de 30 á 40 pesos estando obligados los primeros á dar 175 toneladas de carga diarias y 40 los segundos.

Las sobre estadías no figuran ya en los referidos contratos debido á que el servicio de carga y alijo de los buques que arriban al puerto ha mejorado notablemente, pues hay el número suficiente de embarcaciones menores dedicadas á esa faena, y la carga se recibe por el muelle metálico del Ferrocarril Mexicano y el Fiscal, y cuando llega á aglomerarse la

carga en este último, las cuadrillas de cargadores trabajan hasta en la noche á fin de dejarlo expedito para el siguiente día; esta circunstancia hace que sean muy remotos los casos en que el fletador tenga que pagar estadías.

Con referencia á las particularidades del puerto, debo mencionar las principales que deben ser conocidas por los Armadores, Fletadores ó Capitanes y son las siguientes:

Los buques que conducen materias explosivas, son llevados al Surgidero de Sacrificios en donde hacen su descarga con las precauciones debidas, á cuyo efecto la empresa del Ferrocarril Mexicano tiene señalados los días en que debe recibirse por su muelle metálico esta clase de mercancías, la cual es transportada en el acto en tren especial á la estación de Tejería y depositadas en almacenes especialmente contruidos con ese objeto; una vez descargado el buque entonces puede entrar al puerto.

También van á aquel Surgidero algunos buques cuando por su alto porte no hay lugar seguro en la bahía para ellos, y si pasan de uno, que rara vez sucede, por rigurosa escala van ocupando los lugares vacantes.

El puerto se abre al tráfico á las 5 horas 30 minutos A. M. en Invierno y á las 5 h. A. M. en Verano, cerrándose á las 8 h. P. M. en la primera estación y á las 9 h. P. M. en la segunda.

La carga de los buques puede hacerse á toda hora del día; pero no así la descarga, pues esta comienza en la mañana y termina al medio día, quedando á juicio del Administrador de la Aduana ó Comandantes del Resguardo mandarla suspender antes de la hora fijada ó prorrogarla por más tiempo.

Esta Capitanía tiene establecido un plan de señales que generalmente se usa en la estación del invierno para anunciar la proximidad del mal tiempo, el cual consiste en tres banderas cuadradas; una azul, otra colorada y la tercera blanca: la primera indica Norte en Tampico, la segunda cerrado el puerto á todo tráfico y la tercera que puede hacerse el barqueo en bahía; cuyas señales son repetidas por la Vigía de Ulúa, con el benéfico fin de evitar que las embarcaciones

de alijo sorprendidas por el mal tiempo sufran averías, así como la carga que conducen, y aun prevenir desgracias personales á causa de un siniestro marítimo.

Tengo el honor, mi Jefe, de hacer á vd. presente mi subordinación y respeto.

Libertad y Constitución. H. Veracruz, Marzo 10 de 1892.—Capitán de Corbeta, *Guillermo Rodríguez*.—Rúbrica.—Al Jefe del Departamento de Marina del Golfo de México.—Presente.

### PUERTO DE TUXPAN.

Al margen un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Tuxpan."—Tengo el honor de informar á la Jefatura de su merecido cargo, según me lo pide en su atenta circular número 8, de fecha 17 del mes próximo pasado, lo siguiente:

Este puerto pertenece al Estado de Veracruz y se halla situado á los 20° 58' 00" latitud Norte y á los 97° 18' 00" longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

Tiene de profundidad el fondeadero, de 7 á 10 brazas de agua, con fondo de arena gruesa; la Barra varía de 5 á 7 pies de profundidad á cada movimiento del tiempo, según los vientos que soplen; en los meses de Agosto, Septiembre y Octubre, cuando hay crecientes dentro del río por las muchas lluvias, la profundidad varía entre 8 y 10 pies, siendo el fondo del fango el que va aumentando progresivamente desde la embocadura del río hasta el muelle fiscal, ó sea desde 12 hasta 37 pies. En el mismo Río y boca de la Barra, en tiempo de lluvias, se forman y desaparecen bajos de tierra y fango, aumentando y disminuyendo.

El fondo del fondeadero de este puerto, para los buques de mayor calado, también es de fango y las anclas se agarran bien, no obstante que en el invierno es inseguro, á causa de que soplan vientos fuertes del Norte, con este motivo es conveniente hacerse á la vela para no irse á la playa.

En este puerto pueden entrar buques hasta de 6 pies cas-

tellanos de calado, y en las barras de Cazonés y Tecolutla de 5 á 6 pies.

En este río no hay gasto de muelle, amarras ó boyas. Los buques cambian de fondeadero cuando en el muelle fiscal han concluído sus descargas y cuando la Capitanía del puerto les da el permiso para desatracarse é irse á los lugares que les designen ó en los muelles particulares de sus consignatarios ó armadores.

La dirección de los vientos reinantes en los meses de verano son, del primer y segundo cuadrante, y en el invierno, cuarto y tercero; su fuerza es de 1 á 7. En el Equinoccio y Otoño reina una neblina cerrada que no alza sino hasta después de medio día; cuando soplan vientos del segundo cuadrante, el horizonte es claro, primero, tercero y cuarto brumados; cuando los buques se hallan fondeados en la rada que está á distancia de 3 millas fuera de barra y sopla algún viento Norte es necesario levar é ir á buscar el Bajo de Tangüijo que se encuentra á  $4\frac{1}{2}$  millas de distancia de este fondeadero; es el mejor abrigo en donde se puede estar con mucha seguridad, y resguardado de todo tiempo malo. Todos los buques que se avistan en este puerto durante el día, para coger el puerto con seguridad es necesario que se acerquen hacia el fondeadero, reconociendo la "Atalaya" de las aspas de señales, que es muy conocida, y está á veinticinco metros de altura; de noche es difícil encontrar el fondeadero por la falta de luces, pues no hay mas que un farol pequeño, que la Sección Marítima de la Barra manda encender; pero esta luz no se ve ni desde el fondeadero, ni cuando el tiempo está cerrado.

No hay ningún vapor remolcador para los buques y embarcaciones de alijo. La carga y descarga de los buques de mayor calado que llegan al fondeadero de la barra se hace generalmente con embarcaciones de alijo, que son lanchas de 15 toneladas de capacidad y chalanes de 60 toneladas; se cobra un peso por cada bulto; á los jornaleros se les paga de 2 á 3 pesos cada uno; los buques de poco calado que pueden pasar la barra hacen su descarga al lado del muelle fiscal dentro

del río, y como regla general, el costo de alijo es de dos pesos á dos pesos cincuenta centavos, tratándose de efectos como palo moral, frijol, maíz, etc.; para otros artículos, el costo es el expresado en la tarifa que va á continuación.

TARIFA DE ALIJOS EN EL PUERTO DE TUXPAN.

Cueros secos.....	Uno.....	\$	6½ es.
Chicle.....	Libra.....		½ "
Hule.....	Libra.....		½ "
Miel.....	Barril botella 50 galones.....		62½ "
Pieles.....	Libra.....		¼ "
Palo Moral.....	Quintal.....		11½ "
Plata acuñada.....	$\frac{1}{10}$ por ciento.....		$\frac{1}{10}$ "
Vainilla.....	Caja común.....		75 "
Varengas $\frac{7 \times 7 = 7}{6 \times 6 = 6}$ .....			5½ "
Zarzaparrilla.....	Tercio hasta 300 libras.....		75 "
Alambre.....	Rollo hasta 100 libras.....		2½ "
Agua florida.....	Caja de 12 botellas.....		6½ "
Aceitunas, alcaparras.....	Cuñete.....		12½ "
Aceite.....	Caja de 10 galones.....		15 "
id.....	Caja de 12 botellas.....		12½ "
id.....	Caja de 14 latas de 1 arroba.....		37½ "
Barriles vacios para miel.....	Uno.....		25 "
Clavos.....	Cuñete de 100 libras.....		15 "
Cerveza.....	Barril de 10 docs. ½ botellas.....		50 "
Cacao.....	Saco.....		37½ "
Canela.....	Churla.....		37½ "
Carabinas.....	Caja.....		75 "
Cristalería.....	Bocoy.....	1.50	"
Cimento Romano.....	Barril.....		50 "
Ciruelas pasas.....	Caja.....		50 "
Cigarros del país.....	Caja de 1,000 cajetillas.....		25 "
Estearina en Marqueta.....	Caja.....		50 "
Fideos.....	Caja de una arroba.....		12½ "
Id.....	Caja de ½ arroba.....		6½ "
Id.....	Caja de ¼ arroba.....		3½ "
Frazadas.....	Paca.....		50 "
Ferretería y Maquinaria.....	Libra.....		½ "
Garrafones vacios.....	Uno.....		3 "
Hachas.....	Caja de 1 docena.....		12½ "
Harina.....	Barril.....		50 "
Id. del país.....	Tercio.....		37½ "
Hoja de lata.....	Caja.....		18 "
Lona.....	Rollo.....		37½ "
Loza.....	Cestón.....	1.00	"

Machetes.....	Caja de 4 docenas.....	15	cs.
Máquinas de coser.....	Una.....	50	,,
Muebles.....	Pie cúbico.....	8	,,
Munición.....	Libra.....	$\frac{1}{8}$	,,
Madera de pino.....	Millar.....		Convencional
Mantas y estampados del país.....	Tercio de 30 piezas.....	50	cs.
Petróleo.....	Caja de 10 galones.....	15	,,
Pimienta y clavo (especia).....	Saco.....	37 $\frac{1}{2}$	,,
Papel ministro ó florete.....	Balón.....	50	,,
Id. estraza.....	Balón.....	20	,,
Pasas, velas esteáricas.....	Caja.....	6 $\frac{1}{4}$	,,
Ropa extranjera.....	Pie cúbico.....	9	,,
Sardinas.....	Cajas de $\frac{100}{4}$ .....	12 $\frac{1}{2}$	,,
Sacos de cáñamo.....	Tercio hasta 200 sacos.....	37 $\frac{1}{2}$	,,
Id. henequén.....	Tercio hasta 200 sacos.....	37 $\frac{1}{2}$	,,
Soda cáustica.....	Cascos de 837 libras.....	1.00	,,
Sal.....	Saco común.....	23	,,
Vinos, aguardiente.....	Barrica.....	75	,,
Id. licores.....	Barril.....	25	,,
Id. id.....	$\frac{1}{2}$ barril.....	12 $\frac{1}{2}$	,,
Id. id.....	$\frac{1}{4}$ barril.....	6 $\frac{1}{4}$	,,
Id. id.....	Garrafrones de 5 galones.....	12 $\frac{1}{2}$	,,

NOTAS.—Los efectos no especificados cuyos envases ó pesos sean idénticos á algunos de los expresados se cobra por analogía.

Los efectos cuyos envases ó peso no tengan analogía con los especificados, se cobra por volumen á razón de nueve centavos el pie cúbico, por libra un cuarto de centavo.

Siempre que baja el río una embarcación y no puede salir de la barra, ya sea por mal tiempo ó porque no haya llegado el buque que va á alijar, se cobra 20 por ciento de lo que importaría el alijo.

Cuando sale de la barra la embarcación de alijo y por mal tiempo ó por otra causa cualquiera, ajena á la tripulación, no pudiese dejar todo ó parte de la carga que lleva, se cobra íntegro por lo que traslada y la mitad por lo que devuelva al puerto.

Los buques extranjeros que cargan madera labrada, de cedro ó caoba, las reciben en balsas, que forman dentro del río y que se remolcan hasta el costado del buque con botes á remos, ó con espías; el costo de remolcar y embalsar hasta el costado del buque es á razón de un peso la troza, la que aproximadamente pesa una tonelada. Los jornaleros del fondeadero ganan dos pesos al día y su manutención cuando trabajan á bordo de los barcos que cargan madera; el maestro estivador que dirige y manda los trabajos, gana

tres pesos cincuenta centavos diarios. En caso que por mal tiempo, el buque no pueda trabajar y los jornaleros se queden á bordo, sin poder saltar á tierra, reciben un peso por día; los jornaleros que trabajan á bordo de los vapores correos, como el trabajo es más violento, ganan dos pesos cincuenta centavos diarios y por fracción de día en la misma proporción, nunca bajando su sueldo de un peso setenta y cinco centavos; los jornaleros que trabajan en tierra ganan de un peso á uno veinticinco por día, según la clase de trabajos que hagan, siendo los que se hacen con maderas los que mejor se pagan.

Los barcos extranjeros cargan en las barras de Cazes y Tecolutla, que son también de esta jurisdicción; su cargamento generalmente es de madera de caoba, cedro y palo moral; en esos lugares las operaciones se hacen del mismo modo que en este puerto.

Los usos del puerto son: que cuando un buque se avista, en el acto se procede á la bajada á la barra para su visita y sin demora alguna; luego que se declaran á libre plática, pueden hacer sus operaciones de carga y descarga desde las 6 h. A. M. hasta las 6 h. P. M.; esto es respecto á los buques de mayor calado que se fondean en la Rada, pues los pequeños que entran por la Barra suben el río á distancia de 9 millas, que es donde se encuentra el muelle fiscal; allí atracan y descargan.

En cuanto á buques extranjeros, cuando llegan á este puerto en lastre y que vienen contratados para tomar aquí su cargamento, dicen los consignatarios que según el plazo que tengan fijado puesto que si corren las estadías de descarga sin haber terminado, entonces bajo un nuevo arreglo entre el capitán y el consignatario se convienen las nuevas estadías hasta concluir la descarga.

Las embarcaciones en este puerto no tienen ningún gasto extraordinario y no pagan más que los que constan en el Reglamento vigente.

Acompaño con el presente oficio, una lista de las líneas de vapores de altura y cabotaje que tocan cada mes en este

puerto, las tarifas de carga y pasajeros con los itinerarios que á cada una le corresponden.

Las particularidades de este puerto, que son conocidas por los Armadores y Capitanes de buques es la "Atalaya" de las aspas de señales y el "Cerro de Tumilco," únicas señas para coger el puerto.

Con lo expuesto creo haber cumplido con sus respetables órdenes, manifestándole que son todos los datos necesarios correspondientes á este puerto.

Tengo el honor de hacer á vd. presente mi subordinación y respeto.

Libertad y Constitución. Tuxpan, Marzo 17 de 1892.—  
El Capitán de puerto, *José M. Prieto*.—Rúbrica.—Al Jefe del Departamento de Marina del Golfo.—Veracruz.

Es copia, México, Abril 22 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

#### MODELO DE CONTRATO DE FLETAMENTO

##### PARA EXPORTAR PRODUCTOS POR EL PUERTO DE TUXPAN.

Este contrato de fletamento hecho y concluído en la ciudad de Veracruz el día veintidós de Marzo de mil ochocientos ochenta y ocho, entre Juan N., capitán del bergantín "Matilde," del puerto de Burdeos, de quinientas toneladas, de registro y actualmente fondeado en el puerto de Veracruz, y Hernández y Comp., comerciantes establecidos en Veracruz, especifican las siguientes condiciones:

El primero por sí y por los dueños del buque, da y concede todo el buque exceptuando la cámara y el lugar necesario para la tripulación, para un viaje de Tuxpan hasta New-York. El buque estará en buen estado, sin defectos, y provisto de todos los útiles necesarios para recibir la carga y hacer el mencionado viaje. No se recibirá á bordo otra carga que la que embarcan los segundos ó su agente.

Los segundos se obligan á dar al referido buque una carga completa de madera ú otras mercancías legales.

Los segundos pagarán al primero para el uso del buque en el referido viaje, el siguiente flete:

Para cedro ó caoba, cinco pesos setenta y cinco centavos por tonelada de cuarenta pies cúbicos, medida de flete.

Para palo moral, cuatro pesos tonelada de dos mil doscientas cuarenta libras inglesas.

El flete será pagadero en moneda de los Estados Unidos al efectuarse la descarga en New-York. Los fondos necesarios para los gastos del buque mientras está cargando, serán suplidos por los fletadores en Tuxpan por cuenta del buque.

El capitán concede treinta y cinco días para cargar el buque, contados desde el día que abre su registro en la Aduana de Tuxpan. Por cada día en exceso de este término que se ocupe en cargar el buque, se pagará al capitán cuarenta y cinco pesos.

El buque procederá de Veracruz, donde actualmente se halla, á Tuxpan, en cuyo puerto será consignado al Sr. Julio Sánchez, quien como agente y representante de los Sres. Hernández y Comp., entregará la carga.

Al llegar á New-York, el capitán consignará el buque á los Sres. Gregorio Gutiérrez y Comp., quienes procurarán descargarlo con toda la prontitud posible y le pagarán el flete debido.

Al Sr. Juan Cos se le pagará una comisión de cinco por ciento sobre el flete que resulte de esta carta-partida, por su corretaje como corredor de buques.

Y habiéndolo así convenido los interesados, firman este contrato, obligándose cada parte al fiel cumplimiento de lo estipulado, salvo caso de fuerza mayor.

#### CHARTER-PARTY. (1)

St. Thomas, 26<sup>th</sup> November 1891.—It is this day mutually agreed between Carl Alm, Master of the good Ship or

(1) Esta carta-partida ó contrato de fletamento se inserta en inglés para no desvirtuarse su contenido, y por ser de uso y costumbre en México que casi todos los documentos marítimos se redacten en inglés.

Vessel called the "Germania"—Barque German Flag, of the measurement of 352 Tons, or thereabouts, classed  $\frac{5}{8}$  A. 1. 1.—Veritas now at this port ready for sea and Mr. R. A. G. Behn as Agent for Principals to be declared by endorsement hereon, that the said Ship being tight, staunch, and strong, and every way fitted for the Voyage, with adequate tackle for Loading the Cargo hereinafter mentioned, shall, with all convenient speed, in Ballast, or with Cargo (for Owner's benefit) on her way out, sail and proceed to Tuxpan and report to Charterers Correspondents there for Custom-house despatch and permit, and orders, which are to be given within 48 hours after arrival, to load at one or two loading places between Tuxpan & Nautla both included and shall receive and take on board a Cargo of *Mahogany* or *Cedar*, the latter not to exceed 15 Tons, besides Logends, Crotches and Dyewoods for broken stowage, not exceeding what she can reasonably stow and carry, over and above her tackle, apparel, provisions and furniture. The Cargo to be taken from the bank of the River inside the Bar or River shore, afloat by the Ship's boats and crew, and put on board at ship's risk and expense. No timber to be cut without the consent of Charterers Correspondents which must be obtained in writing by the Captain and delivered by him to the Consigners of the Cargo. Being so loaded, the Vessel shall, after clearing proceed either direct or calling at Queenstown or Falmouth for orders, which are to be given within 48 hours after notification being given of Ship's arrival there, to a good and safe Port in the United Kingdom, or on the Continent, between Havre and Hamburg, both inclusive, or so near thereunto as she may safely get, (the Act of God, Restraints of Rulers and Princes, Fire and all and every Dangers and Accidents of the Seas, Rivers, and Navigation, of whatever nature and kind soever not herein before declared to be at the risk of the ship, are always excepted) and deliver the same, always afloat, on being paid Freight at the rate of 55 sh. say Fifty five Shillings Brit. Sterling, if loaded in two loading places.

52 sh. 6p. say Fifty two Shillings Six Pence Brit. Sterling, if loaded in one loading place; per ton of 20 Cwt. of the Queen's Beam for Mahogany or Cedar, in full of all pilotages, Portcharges, Dues, etc., and 25 sh. per Ton, of the like Weight for Logends, Crotches, or Dyewoods, for broken stowage only. Other Cargo, if shipped, to pay freight in full and fair proportion to Mahogany. Five Pounds Sterl. Gratuity to the Master. One Third of the Freight to be paid in Cash, on unloading and right delivery of the Cargo, and the residue by approved Bills at Three months from the same date, or in Cash, less three months, interest at Five per Cent, per annum, at Master's option.

Eight working days for each 100 Tons of Cargo, shall be allowed the said Freighters for delivering the Cargo in Mexico, and any days on demurrage at £ 7 per day to be paid day by day, as it becomes due by Charterers Agents at Port of Loading. Vessel to employ Charterers Agents Stevedores and Rafters, at the current rates, and to discharge at her port of destination as customary there, and in such place or dock as Charterers, or their Agents, may appoint. If the Vessel discharges at Liverpool, she has to discharge in the North Carriers Dock and the Cargo to be delivered on to Weighing Trucks, as customary. Time required for changing ports not to count as Laydays. Captain to report his vessel at the place of Loading, with permit from the Customhouse as ready to take in Cargo, before Laydays shall be counted.

Whatever Cash the Master may require, for Ship's ordinary disbursements abroad (Average Cases excepted), to be advanced by Charterers Agents, free of Commission, the amount to be insured by the Charterers at Owner's risk, and to be deducted from the first payment of freight, with the insurance and  $2\frac{1}{2}$  % Commission. The Captain's signature to the disbursements account to be deemed a sufficient proof of its correctness. The Vessel to be consigned to Charterers Correspondents, free of Commission, but

paying to Charterers Order, on the conclusion of the Voyage Two per Cent Commission on amount of freight, as per this Charter-Party. All Wood or other Cargo found on board at Port of Discharge to be considered the property of the Charterers.

Charterers to supply a Deck load, if required by the Master, at two-thirds Freight, Ship paying difference of Insurance, if any.

The brokerage of Five per Cent, is due by the Ship, Captain, or Owners, to J. Hughes on signing this Charter-Party, Ship lost or not lost.

Penaltd for Non-Performance of this Agreement, estimated amount of Freight.—*Carl Alm.*—*Witness Jaslobo.*—*R. A. G. Behn*, as agent of Mess<sup>rs</sup>. J. M. Morales & Co., of Tuxpan.—The principals in this Charter-Party are J. M. Morales & Co., of Tuxpan and the Master is to apply to them, at Tuxpan, as herein provided for.

#### PUERTO DE ALVARADO.

Informe que rinde el que subscribe á la Secretaría de Fomento, sobre varios puntos relativos al puerto de Alvarado.

1º. Este puerto se halla en el Estado de Veracruz, á dos millas de la embocadura del río Papaloápam, y á cuya margen izquierda se encuentra la población de Alvarado; su situación astronómica es de 18° 46' 30" latitud N. y 95° 41 00" longitud O. de Greenwich.

2º En el puerto, adentro de la Barra, hay agua suficiente para que puedan fondear buques de mayor calado, pero la Barra en su mayor marea alcanza de quince á diez y siete pies de calado, pudiendo entrar buques en doce pies ingleses de calado por los canales del S. E.

3º. En los meses de Octubre á Mayo, soplan los vientos del Norte con frecuencia y en los siguientes los vientos generales son del N. E. y S.

4º. El fondeadero de los buques en el puerto es bueno y seguro, fuera de la Barra es malo y peligroso; en la estación de Nortes los buques no deben fondearse fuera, y únicamente en el verano que los vientos son del N. E y S. pueden permanecer en aquella parte.

5º El faro luz del puerto, está instalado sobre el médano de "La Vigía," á una milla al O. N. O. de la Barra del río Papaloápam.

El fanal está colocado á setenta y cinco metros de altura sobre el nivel del mar y descansa sobre una pequeña armadura de madera de seis metros de alto, pintada de negro. La luz es blanca y fija, visible á 12 millas, con una posición geográfica aproximada de 18° 49' 00'' latitud N. y 95° 46' 30'' longitud O. de Greenwich; para tomar el puerto con seguridad siempre se recalca á seis millas á barlovento.

6º. Aquí no hay vapores que se dediquen á remolcar buques, y cuando se ha necesitado lo han verificado vapores que entran de Veracruz, cobrando de este puerto á Tlaco-tálpam de cincuenta á ochenta pesos, según la carga, y para fuera de la Barra, dejándolos á una milla de distancia de ésta, cien pesos.

7º. La carga y descarga se hace por medio de embarcaciones pequeñas sin quilla y construidas para la navegación de río. Es costumbre entre la gente marinera ó guadañeros, repartir en partes iguales la cantidad que se les paga por su trabajo, tocando igual cantidad á la embarcación de que se sirven para efectuar la descarga. Este pago que se hace, nunca pasa de un peso cincuenta centavos diarios por persona, trabajando en puerto y á bordo de la embarcación.

8º. Las horas de costumbre para hacer operaciones en el puerto son de seis de la mañana á seis de la tarde.

9º. Después de vencido el plazo que establece el contrato de fletamento para la carga, se pagan los primeros diez días la mitad de las estadias, y pasado este tiempo, se principia á pagar de cuarenta á cincuenta pesos diarios, hasta que el Capitán de la Nave hace nuevo contrato ó emprende viaje pagándosele todo el flete como si fuera cargado.

10°. En este puerto no tienen más gastos las embarcaciones que los estipulados en el Reglamento, y son los siguientes:

Derechos de oficina ó rol en embarcaciones de más de 30 toneladas.....	\$ 3 50
De 20 á 30 toneladas.....	1 00
„ 10 á 20 „ .....	50
Que no pasen de 10 toneladas.....	25

Quedan exceptuados de este pago los buques de cincuenta toneladas que conduzcan productos agrícolas de un puerto á otro de la República y no lleven pasajeros.

#### PRACTICAJE.

Por practicar un barco en la Barra siendo nacional, paga cuando lo pide cuatro pesos; siendo buque extranjero es costumbre pagar, según contrata del práctico con el Capitán, dos pesos cincuenta centavos por pie de calado, en cualquiera de los dos casos pagan por el bote que conduce al práctico dos pesos y un peso á cada boga. Cuando un buque nacional entra á este Puerto sin pedir práctico y se fondea en lugar inseguro y expuesto para él y las demás embarcaciones, dispone entonces el Capitán de Puerto que vaya á bordo el práctico á enmendarlo convenientemente y paga lo mismo que si hubiera tomado el práctico fuera de la Barra. En el río se paga por practicaje hasta Tlacotalpam: los buques nacionales seis pesos, y extranjeros doce pesos. Por patentes de sanidad á los buques extranjeros y nacionales que se dirijan al extranjero se les cobra cuatro pesos, á los nacionales que se dirijan á los puertos de la República dos pesos, y si se dirigen á un puerto del mismo Estado un peso.

11°. No hay vapores con itinerario fijo, tocando Veracruz, el Vapor Tlacotalpam y otros de cabotaje que cobran por flete según la clase de mercancía; pero no pasa de cinco pesos tonelada; por pasajes de 1ª. clase de Veracruz á Alvarado tres pesos; en 2ª. dos pesos. Los buques de vela cobran de flete por bulto de ocho arrobas cincuenta centavos de Veracruz á Tlacotalpam ó Alvarado, y pasajeros á dos pesos.

12º. La navegación interior se desarrolla cada vez más, estando establecidas actualmente dos líneas de vapores que hacen el tráfico regular.

La Empresa de Vives Hermanos, de este puerto despacha un vapor para Tlacotalpam, Amatlán, Cosamaloapan y Chacaltianguis, que sale todos los martes, cobrando por flete: al primer punto, por bulto, veinticinco centavos, al segundo treinta y siete centavos, y al tercero y cuarto cincuenta centavos; por pasajeros, al primer punto, un peso cincuenta centavos, al segundo tres pesos cincuenta centavos, al tercero cuatro pesos, y al cuarto cuatro pesos cincuenta centavos. La misma Empresa despacha otro vapor todos los viernes hasta Alonso Lázaro, cobrando por flete cincuenta centavos por bulto, y por pasajes cinco pesos en 1ª. clase y tres pesos en 2ª. Se entienden los bultos de ocho arrobas de peso.

La otra Empresa es de los Sres. José L. Pérez y Cía., del comercio de Tlacotalpam, que tienen la concesión del Supremo Gobierno para que sus vapores lleven la correspondencia de este Puerto á Tlacotalpam, haciendo viaje diario, cobrando por pasaje un peso cincuenta centavos.

13º. Las mercancías que vienen por mar dedicadas al consumo, pagan siete y medio centavos por bulto de ocho arrobas por la introducción; y quince centavos para la instrucción secundaria.

14º Como en este puerto no hay establecida Aduana de altura se dificulta que el comercio, tanto de esta capital como el de Tlacotalpam encuentren buques que lleven sus cargamentos de maderas preciosas al extranjero, por los gastos crecidos de puerto en Veracruz, donde tienen que tocar primero, por lo tanto, y mientras que no se establezca en este puerto el comercio con el extranjero, se aconseja á los armadores de buques pidan dispensa al Supremo Gobierno, para que sus naves puedan venir directamente y en mucha más razón cuando son despachados éstos en lastre.

Alvarado, Marzo 5 de 1892.—El Subteniente, Jefe de la Capitanía, *Eduardo L. Olivier*.—Rúbrica.

Es copia del original. México, Marzo 14 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

MODELO DE CONTRATO  
DE FLETAMENTO PARA ALVARADO Ó TLACOTALPAM.

Sres. B. F. Metcalf y Comp., corredores de buques y comerciantes comisionistas.—N. 120. Front. st. Nueva York.— Conste por este contrato de fletamento, que los que subscribimos, el primero dueño de la goleta "Martínica," representado por los agentes Sres. R. P. Buck y Comp., cuyo buque pertenece á este puerto, del porte de 137 toneladas próximamente, según su medida de registro, actualmente en el mar, y los segundos, H. Marquardt y Comp., comerciantes de esta ciudad de Nueva York, han convenido en observar y cumplir las cláusulas siguientes:

1<sup>a</sup> Los Sres. Marquardt y Comp., convienen con el dueño del buque en fletarlo y contratarlo (con excepción de la cámara y los camarotes necesarios para la tripulación, provisiones, velas, y cables) por su cuenta y riesgo, para un viaje que hará desde este puerto á Veracruz, de entrada y salida, y desde allí se dirigirá á Tlacotalpam, en el mismo Estado, para recibir su cargamento, de donde saldrá de retorno para este puerto de Nueva York.

2<sup>a</sup> El referido buque se hallará bien acondicionado al emprender su viaje, á fin de que pueda recibir su cargamento, para lo cual los fletadores se comprometen á proporcionarle un cargamento de ida de cien toneladas de carbón, y otro completo de retorno consistente en piezas de cedro y de caoba.

3<sup>a</sup> Los fletadores tienen opción á descargar el cargamento de carbón en Veracruz, siendo de su cuenta los gastos que dicho desembarco origine.

4<sup>a</sup> Dichos fletadores podrán firmar los conocimientos de embarque, sin perjuicio de este contrato, pagando á los dueños por el cargamento de retorno, á razón de \$7 por tone-

lada de 40 pies cúbicos, medida de flete, pagadera dicha suma en moneda corriente de los Estados Unidos de América, á la conclusión de la descarga en Nueva York, rebajando de la referida cantidad el desembolso de gastos que tenga que hacer el Capitán en México, y que se le entregarán allí por consecuencia de este contrato por gastos de puertos.

5ª Queda convenido que no se aserrará ninguna madera del cargamento, sin el consentimiento estricto de los fletadores ó de sus agentes.

6ª Si se empleasen estivadores en la carga en Tlacotalpam, los fletadores tienen el derecho de nombrarlos.

7ª Queda igualmente convenido que los días de estadías para la carga y descarga del referido buque en México, será de 20 días, debiendo advertir que el tiempo que se emplee en aquel país en el cambio de puertos, no se comprenderán en los días de estadía.

8ª Por cada día de detención que sufra el buque, fuera del tiempo señalado, pagarán los fletadores la cantidad de \$20, día por día, á los dueños del buque, debiendo advertir que la carga que ha de recibir la embarcación, así como su entrega, será al costado de ella ó al alcance de sus portalones ó aparejos.

9ª El buque será despachado en Nueva York, es decir, por su Aduana, en nombre de los fletadores; advirtiéndole que el referido buque está destinado en la actualidad del puerto de Bangos al de Nueva York, y después que efectúe su descarga, tendrá inmediato efecto este Contrato.

10ª Quedan exceptuados en este Contrato los riesgos y peligros del mar, de cualquiera clase, para ambas partes.

En testimonio de lo cual ambas partes firman dos documentos de un tenor, para que tengan cumplimiento en un solo efecto.

Nueva York, Noviembre 16 de 1891.—Firmado, *R. P. Buck y Comp.*—*H. Marquardt y Comp.*

## PUERTO DE COATZACOALCOS.

Este Puerto se halla situado en el Estado de Veracruz, cerca de la embocadura del río del propio nombre, y cuya barra se encuentra á los  $18^{\circ} 07' 54''$  latitud Norte y á los  $94^{\circ} 27' 07''$  longitud Oeste de Greenwich.

No hay ningún muelle en esta Barra, por lo que las embarcaciones se fondean á medio río, atracando á su costado los botes y conduciéndose la carga á tierra y viceversa. En el puerto de Minatitlán se carece también de muelles, por lo que atracan al barranco los buques, y así efectúan la carga y descarga por medio de planchas.

En este puerto no hay chalanes, y las embarcaciones menores que se dedican al tráfico de cargar y descargar, cobran á razón de cinco á diez centavos por bulto, según su peso y tamaño, cuya carga se transporta al interior de la población por medio de carros, á razón de treinta y siete centavos viaje, ó con las cuadrillas de jornaleros á precio convencional. En Minatitlán se recibe la carga en el barranco del río y sólo ocupan jornaleros y carros con las mismas condiciones.

Los jornaleros de bahía ganan \$ 1 diario en tierra, y á bordo desde \$ 1 50 hasta \$ 3.

El mayor número de piés de calado con que puede entrar por la barra un buque, es el de trece piés ingleses.

Para tomar la barra y entrar al río no es indispensable tomar remolque; pero si se toma, siempre es á precio convencional; no siendo así con el de salida, que es obligatorio por estipularlo en sus cláusulas casi todas las carta-partidas, pagándose á razón de cincuenta centavos por tonelada de registro.

No hay ningún gasto de muelle.

Cuando los buques cruzan la barra, se despachan por la Capitanía de puerto, para Minatitlán, que es el puerto en donde se embarcan las maderas; pero para esto necesitan tomar práctico de río que lo suban, y cuyo precio es convencio-

nal. Los Municipios de ambos puertos cobran por derecho de "fondeo" ó "arrimo al barranco" \$ 5 á los buques nacionales, y \$ 7 50 á los buques extranjeros. Por el cambio de fondeadero se cobran \$ 4 haciéndose con práctico á bordo.

### PUERTO DE FRONTERA DE TABASCO.

Este puerto se halla situado en el Estado de Tabasco á los 18° 33' latitud Norte, y 92° 37' longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La población está ubicada sobre el barranco Este del río Grijalva, como á seis millas de la embocadura del río.

El tráfico de este puerto, en lo general, es el de cabotaje, que se hace por vapores nacionales y canoas campechanas, y hacen su carga y descarga en el muelle de este puerto por medio de una cuadrilla establecida, que cobra por dicha operación conforme á la tarifa que va á continuación. Las goletas campechanas cargan y descargan con su misma tripulación, teniendo que pagar tan sólo el derecho municipal de muelle que asciende hasta \$ 10, según el tonelaje que mida la embarcación y el derecho de Estado sobre las mercancías, que es un 11½ por ciento del derecho y gastos que hayan tenido en el punto de su procedencia. Cada mes tocan los vapores americanos que son alijados por un vapor de la casa consignataria, la que cobra por el despacho de las mercancías conforme á la tarifa que se expresa en seguida.

Los buques que cargan madera preciosa, fuera de la barra de este puerto, pagan por estiva y sacar la balsa fuera del río á razón de \$ 2.50 cs. por tonelada, y cuando la balsa es remolcada, á razón de \$ 1 por tonelada. El eslingador, tanto aquí como en las otras barras gana, trabajando fuera de barra, á razón de \$ 5 diarios, y si trabaja dentro del río... \$2.50 cs.

En este puerto hay cuadrillas de jornaleros que cobran conforme á la tarifa que va á continuación, siendo por lo

general los jornales, según convenio y según la clase de trabajo que se haga, siendo el máximum \$ 3 diarios y el mínimum \$ 1, ya sea en tierra ó á bordo, dentro ó fuera de la barra, que es cuando se paga el mayor jornal.

Las dos carta-partidas siguientes para cargar maderas de exportación, se refieren una á este puerto y para cargar dentro de la barra, y la segunda para cargar en la barra de Santa Ana, que está inmediata á este puerto.

La barra de este puerto ha llegado á tener en su mayor profundidad hasta 11 piés castellanos y con marea baja hasta 5 piés, pero regularmente su estado normal es de 9½ piés con marea llena y 7 piés con marea baja.

Los buques, en lo general, á su entrada y salida no toman remolque; pero los que lo toman es por un precio convencional desde \$ 60 hasta \$ 100, siendo el pago de la mayor cantidad cuando el buque entra ó sale con carga.

A excepción del derecho de arrimo al barranco ó muelle que pagan las embarcaciones cuando atracan á hacer sus operaciones, el cual ya se ha determinado en otro lugar, no paga otro, si no es á la cuadrilla de cargadores por su carga y descarga, según tarifa.

Los buques extranjeros cuando están en puerto y necesitan cambiar de lugar para hacer sus operaciones, pagan \$ 4 de practicaje, según el Reglamento respectivo. Igual cantidad pagan también cuando toman el práctico de la boca de la barra hasta el puerto y viceversa, que hay una distancia como de seis millas. Las embarcaciones nacionales que suben hasta San Juan Bautista, remolcadas por vapor, pagan á éste \$ 1 por cada tonelada que mida.

TARIFA DE DESCARGA, EMBARQUE Y ACABREO DE MERCANCÍAS  
EN EL PUERTO DE FRONTERA DE TABASCO.

*Descarga.*

1	Petróleo, quintal.....	\$ 0 15
2	Ropa de todas clases, mercería y drogas, ídem.....	0 12½
3	Cristal, vidrio, quincallería y ferretería, incluso máquinas para coser y sus semejantes, y para las artes y las ciencias, quintal....	0 07½

4	Abarrotes y comestibles, excepto papas, cebollas y frutas frescas nacionales, quintal .....	0 07½
5	Peletería, talabartería, calzado, sombreros y baúles, ídem.....	0 07½
6	Efectos de tlapalería y fósforos nacionales ó extranjeros, ídem...	0 07½
7	Dinero y alhajas de oro ó de plata, sobre conocimientos ó guía, por cada \$1,000 .....	0 25
8	Carruajes y muebles finos ú ordinarios, armados ó desarmados, quintal.....	0 06½
9	Maquinarias y aparatos y sus piezas sueltas de metal ó madera para la agricultura y para buques, quintal.....	0 05
10	Fierro y otros metales ordinarios en barras, lingotes, planchas, quintal.....	0 05
11	Carga blanca de Yucatán (henequén en greña ó artefactos), ídem.	0 05
12	Almidón, harina, papas, cebollas y frutas frescas nacionales, ídem.	0 05
13	Añil, cacao, cal, sal, cereales nacionales y cueros al pelo, ídem...	0 05
14	Tejas y ladrillos de todas clases y palo de tinte, ídem.....	0 02½
15	Carbón de piedra, tonelada.....	0 50
16	Maderas de todas clases aserradas para construcción, pie superficial, 1,000.....	1 00

### *Embarque.*

Para esta operación regirá la misma tarifa, excepto para carbón de piedra, que se cobrará por tonelada .....	0 62½
Leña para vapores, cuerda.....	0 31½
Pero cuando para el embarque se empleen embarcaciones de transporte, el alquiler de ellas será por cuenta de los interesados y se cobrará además por carbón de piedra, tonelada.....	0 12½
Leña para vapores, cuerda.....	0 06½

### *Acarreos.*

Se hará por la misma tarifa, excepto para la madera de construcción que se cobrará por millares de piés superficiales.....	2 00
--	------

TARIFA PARA EL COBRO DE COMISIONES  
POR LA CUAL SE RIGE EL COMERCIO DEL PUERTO DE FRONTERA.

### *Despacho de efectos.*

Art. 1º. Lienzos de todas clases y efectos de mercería importados directamente, el 1 por ciento sobre el derecho de importación.

Art. 2º. Drogas medicinales, 25 centavos quintal bruto.

Art. 3º. Bultos que contengan materias inflamables, tales como cartuchos cargados, fulminantes, fósforos y materias alcohólicas, 45 centavos quintal bruto.

Art. 4º. Abarrotes de todas clases y ferretería, 16 centavos quintal bruto.

Art. 5º. Harina, maíz y carga blanca de Yucatán, 10 centavos quintal bruto.

Art. 6º. Maderas de pino, 1000 pies superficiales, 40 centavos.

Art. 7º. Maderas de caoba y cedro, embarque 40 centavos tonelada.

Art. 8º. Dinero sobre conocimientos ó guías, bulto cerrado  $\frac{1}{8}$  por ciento.

Art. 9º. Palo de tinte, recibo y entrega, 3 centavos quintal.

Art. 10º. Cobros de letras ó cuentas sobre este puerto hasta \$ 5000 el 1 por ciento; cuando pase de \$ 5000 el  $\frac{1}{2}$  por ciento.

Art. 11º. Máquinas y aparatos para la agricultura, fierros y otros metales ordinarios en barras, lingotes; etc., 10 centavos quintal.

Art. 12º. Tejas, ladrillos y artículos análogos, 3 centavos quintal.

Art. 13º. Carbón de piedra, despacho, recibo y entrega. 20 centavos tonelada.

Art. 14º. (Cabotaje), mercería y ropa, 20 centavos quintal bruto.

Art. 15º. Leña para los vapores, 6 centavos cuerda.

#### *Despacho de embarcaciones.*

Vapores, entrada y salida.....	\$ 25
Buques de altura, ídem ídem.....	25
Ídem de cabotaje, ídem ídem.....	15
Canoas, ídem ídem.....	6

Los vapores ó buques nacionales que se despachen en lastre sólo pagarán media comisión.

Los útiles para las maderas de caoba y cedro, tales como perros, cadenas, cabos, etc., serán por cuenta de los interesados.

Los riesgos imprevistos serán por cuenta de los interesa-

dos, así como el cuidado y tapa de la carga que la Aduana no permita entrar en los almacenes.

Se cobrará por almacenaje el 1 por ciento sobre el valor de los efectos no pasando de dos meses, por el tiempo excedente  $\frac{1}{4}$  por ciento.

No causará almacenaje cualquier efecto que se nos consigne con orden de venta, y verificada en ésta cobraremos el 3 por ciento de comisión.

No respondemos por ninguna clase de tropiezos que puedan sobrevenir á la carga cuando ésta no venga despachada con arreglo al Arancel de Aduanas vigente.

MODELO DE LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO QUE SE USAN PARA EXPORTAR PRODUCTOS, POR EL LITORAL DEL ESTADO DE TABASCO, PARA EUROPA.

*Charter-Party.* (1)

Barbados, 28th. March 1888.—It is this day mutually agreed between Chr. Kieff, Master and agent for owner of the good Ship or Vessel called the "Louise Lübecke" of Wismar of the measurement of 317 Tons, or thereabouts, bearing the German Flag, classed  $\frac{3}{8}$  A 1. 1 in Veritas and to be so continued throughout this voyage, and now lying here ballasting and *Hünschell & Co.*, of Barbados, as Agents of Messrs. Romano & Co., San Juan Bautista, that the said Ship being tight, staunch, strong, in every way fitted for the voyage, and with adequate tackle for loading the cargo hereinafter mentioned, shall on or before the 1st. April 1888 sail for Frontera de Tabasco for orders to be given within 7 days after notice of ship's arrival to load between Laguna de Términos and the river Coatzacoalcos, both inclusive, at three points only and shall received and take on board a Cargo of Mahogany, and|or Cedar, the latter

(1) Se inserta en inglés esta carta-partida por no desvirtuarse su contenido, y por la costumbre que existe entre el comercio, de que estos documentos vayan siempre en inglés.

not to exceed ten tons, besides Log Ends for broken stowage, not exceeding what she can reasonably stow and carry, over and above her tackle, apparel, provisions, and furniture. The cargo to be taken from the bank of the river inside the bar or river shore afloat, by the ship's boat and crew at ship's risk and expense. No timber to be cut without the consent of the Charterers, which must be obtained in writing by the Captain, and delivered by him to the Consignees of the Cargo. The Ship being so loaded, shall, after clearing, proceed to Queenstown, Crookhaven, or Falmouth for orders (to be sent within three days after receipt of Captain's letter on arrival) to discharge in a safe port in the United Kingdom, or on the Continent between Havre and Hamburg, both inclusive, or so near thereunto as she may safely get (the Act of God, the Queen's Enemies, Restraints of Princes and Rulers, Fire, and all and every Dangers and Accidents of the Seas, Rivers, and Navigation of whatever kind or nature soever, during the said Voyage, always excepted), and deliver said cargo to Charterer's Agents on being paid Freight at the rate of £ 3. 2. 6 if the vessel is loaded at three points, £ 3 if loaded at two points, and £ 2. 17. 6 if loaded at one point, per ton of 20 cwt. of the Queen's beam for Mahogany or Cedar, and £ 1. 10. 0 per Ton of like weight for logend pieces under six feet in length (as broken stowage only, in full of all Pilotages, Port Charges, Dues, Primages, Dover and Ramsgate Dues, &c.) Other cargo if shipped to pay freight in the full and fair proportion to Mahogany. One third of the freight to be paid in Cash, on unloading and right delivery of de Cargo, and the residue by approved bills at three months from the same date, or in cash less three month's interest at five per cent. per annum at Master's option. Thirty (30) working days are to be allowed the Charterers (if the Ship be not sooner despatched) for delivering the Cargo, the said lay day to comence on the day that Vessel is actually ready to receive it in her place of loading and fifteen working days on demurrage, over and above the said lay day, at £ 5. 5. 0

per day, to be paid or adjusted by the Charterers at the place of loading. Time required for changing ports not to count as lay days. Vessel to discharge at her port of destination as customary there, and in such Docks as the Charterer's or theirs Agents may appoint.

If Ship ordered to Liverpool, the cargo to be discharged on to Weighing Trucks, as customary. Charterers do not engage to provide cargo earlier than 15th. April 1888 nor later than 30th. June 1888 nor if the vessel arrive later than 30th. April 1888.

Sufficient money to be advanced to the Master by the Charterers for the ship's ordinary disbursements at the loading ports, average cases excepted, the amount to be insured by their Agents at Owner's risk and to be deducted from the Freight, with the insurance and  $2\frac{1}{2}$  per cent commission. The Captain's Signature to the disbursements account to be deemed sufficient proof of its correctness. All Wood or other cargo found on board on arrival at Port of discharge to be considered the property of Charterers. The vessel to be consigned to Charterers free of commission, but paying to charterers order on the conclusion of the voyage,  $2\frac{1}{2}$  per cent. commission on amount of Freight as per this Charter-Party. £ 7 gratuity to the Masters.

If required by Captain, a Deck load to be supplied at two thirds freight, ship paying any extra Insurance thereon.

5 per cent. Commission is due to *Hänschell & Co.* Barbados, on signing this Charter.

The Ship and her Freight are bound to this Venture. Penalty for non-performance of this Agreement, estimated amount of Freight.

Witness to the Signature of both parties, *G. V. Sisuel.*—*A. Lovell.*—*Chr. Kieff.*—*Hänschell & Co.*, as agents.

MODELO DE LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO QUE SE USAN PARA  
EXPORTAR PRODUCTOS POR EL LITORAL DEL ESTADO DE TABAS-  
CO PARA LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

*B. F. Metcalf & Co , ship brokers and commission merchants.  
120 Front Street, New York.*

This Charter Party, made and concluded upon in the City of New York, the 12th day of March 1888. Between C. Brooks, Master and Agent for owners of the Schooner Emma M. Fox of Sag Harbor, of the burthen of 186 Tons or thereabouts, register measurement, now lying in the harbor of New York of the first part, and Theo. Herrmann Esq. merchant of New York of the second part, *Vitnesseth*, that the said party of the first part agrees in the freight- ing and chartering of the whole of the said vessel (with the exception of the cabin and necessary room for the crew and storage of provisions, sails and cables) unto said party of the second part, for the voyage from New York to Frontera, Mexico, and back to New York on the terms following: The said vessel shall be tight, staunch, strong, and every way fitted for such a voyage, and receive on board during the aforesaid voyage the merchandise hereinafter mentioned. The said party of the second part doth engage to provide and furnish to the said vessel a cargo under deck Outward of 200 tons coal, and Homeward a full complete cargo, under and upon deck of Mahogany and/or Cedar with Logwood or logends for stowage if required by Master, the bills of lading to be signed without prejudice to this charter, and to pay to said party of the first part, or agent, for the use of said vessel during the voyage aforesaid, Outward on Coal (\$2.25) Two dollars and twenty five cents per ton of 2240 lbs. Payable in mexican silver on proper discharge of cargo, at Frontera. Homeward on Mahogany and/or Cedar (\$ 8) eight dollars per ton of 40 cubic feet actual contents, and on Logwood or logends for stowage

(§ 5) Five dollars per ton of 2240 lbs., payable in U. S. current funds upon correct discharge of cargo, at New York, on all cargo delivered, all free of discount or commissions. In case of disaster on the coast of Mexico, between the bars of Coatzacoalcos and San Pedro inclusive should vessel be wrecked or condemned the cargo shall not be sold but delivered to Underwriters agent, who is to take possession of same and land it with all practicable dispatch. Should vessel be repaired and cargo reshipped all bills applicable to cargo must be certified by same agent. Funds for vessels ordinary disbursements in Mexico to be advanced Master if required by him, in Mexican silver free of all charges except insurance and to be returned in U. S. currency on settlement of charter.

It is agreed that the lay days for loading and discharging shall be as follows (if not sooner dispatched), commencing from the time the vessel is ready to receive or discharge cargo. For loading at New York and discharging at Frontera, customary dispatch. For loading at Frontera (25) twenty five running lay days (Sundays excepted) and for discharging at New York customary dispatch.

And that for each and every day's detention by default of the said party of the second part; or agent Twenty dollars per day, day by day, shall be paid by said party of the second part, or agent, to the said party of the first part, or agent. The cargo or cargoes to be received and delivered alongside, inside the bar at Frontera, within reach of the vessel's tackles. The dangers of the Seas and Navigation of every nature and kind always mutually excepted.

*A commission of five per cent. upon the gross amount of this Charter and demurrage, payable by the Vessel, due B. F. Metcalf & Co., upon the signing hereof.*

To the true and faithful performance or all and every of the foregoing agreement, we, the said parties, do hereby bind ourselves, our heirs, executors, administrators and assigns, and also the said vessel's freight tackle and appurtenances, and the merchandise to be laden on board, each to

the other, in the penal sum of the estimated amount of this Charter. In Witness Whereof, we hereunto set our hand the day and year first above written.

(Wittness to Signatures).

(Signed), *C. Brooks.*

(Signed).....

(Signed), *Theo. Herrmann.*

This is a true copy of the original Charter Party in our possession B. F. Metcalf.

*TARIFA de descarga, embarque y acarreo de mercancías, á que se sujetará la antigua Sociedad de "CARGADORES" de este puerto, desde el día 23 del presente mes.*

DESCARGA.

	Pesos.	Ctvos.	Mlos.
1 Ropa de todas clases, hilo ó hilaza, quintal bruto.....	,,	12	50
2 Abarrotes, papel, costales de yute ó cáñamo y comestibles, excepto toda clase de cereales y frutas secas nacionales, ídem ídem.....	,,	07	50
3 Cristal, vidrio, quincallería y ferretería, máquinas de coser y sus semejantes para las artes, ídem ídem.....	,,	10	
4 Máquinas y aparatos para las ciencias, ídem ídem.....	,,	12	50
5 Peletería, talabartería y sombrerería, ídem ídem.....	,,	07	50
6 Tlapalería y fósforos nacionales ó extranjeros, ídem ídem.....	,,	07	50
7 Drogas medicinales de todas clases y efectos para farmacia, mercería y perfumería, ídem ídem.....	,,	15	
8 Cera, pólvora y canela, ídem ídem.....	,,	10	
9 Dinero y alhajas de oro ó plata, sobre conocimiento ó guía por cada \$ 1,000, ídem ídem.....	,,	25	
10 Maquinaria, aparatos y sus piezas sueltas de metal ó madera para la agricultura y para buques, ídem ídem.....	,,	05	
11 Carruajes y muebles de todas clases incluso camas y baúles, ídem ídem.....	,,	07	50
12 Fierro y otros metales ordinarios en lingotes, planchas y barras, ídem ídem.....	,,	05	
13 Henequén en greña, ó artefactado y cajones para puros, ídem ídem.....	,,	05	
14 Almidón, harina, tabaco en rama, papas, cebollas, petates, tenates, añil, cacao, cueros de res al pelo, toda clase de cereales y frutas frescas nacionales, ídem ídem.....	,,	05	

	Pesos.	Ctvos.	Mlos.
15 Materiales para telégrafo y alambre de todas clases para cercas, ídem ídem.....	,,	07	50
16 Tejas y ladrillos de todas clases, ídem ídem.....	,,	02	50
17 Maderas de todas clases, aserradas, para construcción, por cada 1,000 pies superficiales, ídem ídem.....	1		
18 Palo de tinte; sin pesar, ídem ídem.....	,,	02	
19 " " " llevándolo al peso, ídem ídem.....	,,	02	50
20 Barriles y pipas vacías, ídem ídem.....	,,	05	
21 Sosa cáustica y grasa para jabonerías, ídem ídem.....	,,	07	50
22 Carbón de piedra, Tonelada, ídem ídem.....	,,	50	
23 Equipajes, quintal ídem.....	,,	25	
24 Cemento romano, ídem ídem.....	,,	07	50
25 Petróleo, ídem ídem.....	,,	05	
26 Zinc en láminas, ídem ídem.....	,,	07	50
27 Loza de todas clases, ídem ídem.....	,,	07	50
28 Efectos no especificados, ídem ídem.....	,,	07	50

### *Embarque.*

Para esta operación regirá la misma tarifa de descarga, excepto el carbón de piedra que se cobrará en los términos siguientes:

Si la Sociedad descargó el buque que trajo el carbón, por cada tonelada sin cayuco, quintal bruto.....	,,	50	
Si la Sociedad descargó con cayuco, siendo por cuenta de los interesados el alquiler de éste, ídem ídem.....	,,	75	
Leña para vapor, cuerda, ídem ídem.....	,,	31	25
Cuando para el embarque de leña se empleen cayucos, el alquiler será por cuenta de los interesados, y se cobrará por cuerda, ídem ídem.....	,,	37	50

### *Acarreo.*

Se hará por la misma tarifa de embarque, excepto la madera de construcción que se cobrará por millar de pies superficiales, quintal bruto.....

2

### *Adiciones.*

La carga que venga de San Juan Bautista para trasbordar, y sea descargada, se cobrará por descarga y desembarque, quintal bruto.....	,,	07	
Ídem ídem ídem en horas extraordinarias, ídem ídem.....	,,	10	

Cuando el carbón de piedra que se embarque no haya sido descargado por la Sociedad, se cobrará dos reales más por tonelada de las cuotas señaladas.

Para los trabajos no especificados en la presente Tarifa se cobrará convencionalmente.

Frontera, Septiembre 23 de 1890.—El Capataz 1º, *Perfecto de la Cruz*.—El Capataz 2º, *Rufino de la Cruz*.—El Secretario, *Emilio Cañals*.

Es copia.—2º Teniente, Jefe de la Capitanía, *Estanislao Magliocca*.

TARIFA DE LAS COMISIONES QUE COBRARÁN LOS QUE SUBSCRIBEN POR DESPACHO Y EMBARQUE DE MERCANCÍAS EN ESTE PUERTO.

Lienzos de todas clases, hilo é hilaza, etc., quintal bruto.....	20 cents.
Abarrotes de todas clases, ídem ídem.....	16 „
Mercería, quincallería, talabartería, ídem ídem.....	20 „
Ferretería y cristalería, ídem ídem.....	15 „
Drogas medicinales, ídem ídem.....	25 „
Harina y toda clase de cereales, ídem ídem.....	06 „
Máquinas y aparatos para la agricultura, fierros y otros metales ordinarios en barras, lingotes, planchas, etc., quintal bruto.....	10 „
Carga blanca de Yucatán, ídem ídem.....	10 „
Bultos que contengan materias inflamables ó corrosivas, ídem ídem.....	25 „
Muebles de todas clases, ídem ídem.....	12 „
Tejas, ladrillo y todo material análogo, ídem ídem.....	03 „
Carbón de piedra, recibo y entrega, tonelada.....	15 „
Madera de pino, por cada 1,000 pies.....	40 „
Maderas preciosas, recibo, medida, embarque, no respondiendo por pérdidas en caso fortuito, tonelada.....	40 „
Palo de tinte, recibo y entrega, siendo por cuenta de los interesados el bodegaje de éste, quintal bruto.....	03 „
Efectos de exportación, como cueros, cacao, café, azúcar, etc., etc., quintal bruto.....	05 „

Cobros de giros sobre esta plaza, según cantidad, de 1 al 2 por ciento.

Dinero sobre conocimientos ó guías, en bulto cerrado de \$ 1 á \$ 5,000,  $\frac{1}{4}$  por ciento.

Dinero sobre conocimientos ó guías, en bulto cerrado de \$ 6,000 en adelante,  $\frac{1}{8}$  por ciento.

Los efectos que se nos consignen para su venta causarán el 3 por ciento.

Documentos aduanales, consulares, timbres, mensajes, acarreos, porte de correspondencia, etc., por cuenta de los interesados.

Todos los útiles para el aseguramiento de las maderas, las mermas de los artículos y demás riesgos imprevistos ocasionados por fuerza mayor, y vigilancia de las maderas serán por cuenta de los interesados.

*Despacho de embarcaciones.*

Buques de altura cuando entren con carga.....	\$ 25
Cuando salgan cargados ó á cargar al litoral.....	25
Vapores de cabotaje, entrada y salida, con carga ó sin ella..	20
Canoas, viaje redondo.....	6
Despacho de vapores nacionales que hagan viajes á los ríos.	6

Frontera, Enero 1º. de 1887.—*Herrero, Cañals y Compañía.*

PUERTO DE LA ISLA DEL CARMEN

Ó LAGUNA DE TÉRMINOS.

Este puerto se halla situado en el Estado de Campeche, sobre la Costa del Golfo de México á los 18° 38' 24'' latitud Norte y á los 91° 50' 42'' longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La descarga de las embarcaciones se hace atracadas á los muelles fiscal y particulares de este puerto, y la carga la hacen algunas veces en bahía, trasbordando el palo de tinte (que es el principal artículo de exportación de este lugar) de las canoas que lo conducen de los ríos, y las maderas de cedro y caoba en balsas hasta el costado de los buques; pero regularmente cargan en los muelles frente á la bodega en que el cargador tiene depositado el palo.

Por el palo de tinte que conducen las canoas de los ríos y de los ranchos de esa jurisdicción, pagan el flete según la distancia, el cual es de 12 hasta 31 centavos quintal.

La conducción de las balsas de madera de "Boca Chica" á este puerto, distante tres millas, regularmente es por cuenta de los mismos dueños, pero cuando las traen á flete los vapores que las remolcan, cobran \$ 1.50 por troza, y las canoas cobran 50 centavos por cada pieza.

Los jornaleros que trabajan en el embarque de palos en los buques atracados á los muelles, se les paga á razón de \$ 2 por cada 100 quintales, y los que se emplean en deslastrarlos ganan \$ 1 diario.

Los jornaleros que se emplean en la estiva de los buques, ganan \$ 2 diarios por jornal y \$ 2.50 el jefe de la estiva.

La barra principal de este puerto, tiene de calado en baja marea, doce piés castellanos, y en alta trece piés; teniendo la bara de "Puerto Real" seis piés en baja marea y siete en alta. Las embarcaciones entran y salen al puerto á la vela, tomando remolque muy rara vez, el cual se paga según convenio, desde \$ 70 á \$ 100.

La carga que se desembarca en los muelles, tanto por los buques nacionales como extranjeros, no tiene más gasto que el de \$ 30 que cobra el Municipio por contribución de Hospital y \$ 7.50 por contribución federal.

Los buques extranjeros, cada vez que hacen algún movimiento en el puerto para cambiar de fondeadero y el cual es dirigido por un práctico, pagan \$ 4.

Los nacionales pueden hacer esta operación sin práctico; pero cuando lo solicitan pagan la misma cantidad.

MODELO DE CONTRATOS DE FLETAMENTO  
QUE SE USAN EN EL PUERTO DE LAGUNA DE TÉRMINOS PARA  
EXPLOTAR PRODUCTOS DEL ESTADO DE CAMPECHE.

*Charter-Party.* (1)

London, 30th Decr. 1887.—It is this day mutually agreed between Capt. Sjolander for self and Owners of the good Ship or Vessel called the "Elisabeth" classed  $\frac{3}{4}$  A. 1. 1. of the measurement of 320 Tons or thereabouts, whereof is Master, now at Barbados, and Ove G. Oriot, of Havre Merchant.

That the said Ship being tight, staunch strong, and every way fitted for the Voyage, shall, with all convenient speed proceed in ballast to Laguna de Términos or so near thereunto as she may safely get, and there load, always afloat,

(1) Este contrato de fletamento se inserta en inglés por ser el uso entre el comercio, que todo documento de embarque para el extranjero vaya en ese idioma.

in the usual and customary manner, from the Factors of the said Affreighters, in such berth as ordered by them, a full and complete cargo of Mahogany and | or Cedar and or Logwood and | or fustic, (Cedar, if shipped, not to exceed 30 tons) or other lawful Merchandise; which the said Merchants bind themselves to Ship. If Mahogany is shipped Shippers are to supply Dyewood and | or Log-ends and | or Crotches (at their option) for broken stowage as required by Master, but quantity not to be less than 10 per cent. of the Mahogany and | or Cedar shipped. No wood to be cut without the consent of Charterer or his Agents, which must be obtained in writing by the Master and delivered by him to Consignees at Port of Discharge, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and being so loaded shall therewith proceed to Queenstown, Falmouth, or adjacent Port, for orders (which are to be given by Consignees within 48 hours after their receipt of Master's notice of arrival to discharge at a safe Port in the United Kingdom, or on the Continent between Havre and Hamburg, both included, or so near thereunto as she may safely get, always afloat and deliver the same in such Dock or berth as ordered, according to the custom of the Mahogany and or Logwood trade at Port of Discharge, on being paid Freight as follows:

Forty one shillings & three pence 41s. 3p. For	} Per ton of 2240 lb. British weight delivered.
Mahogany or Cedar.....	
Thirty one shillings & three pence 31s. 3p. For	
Logwood or Fustic.....	
Twenty five shillings 25s. Dyewood, and   or	
Longends and   or Crotches for Broken Stowage.....	

£ 5, gratuity. Other goods is shipped, to pay in full and fair proportion.

The Master is to sign Bills of Lading at such Rates of Freight as may be required by the Agents of the Charterers without prejudice to this Agreement; having an absolute lien on the Cargo for all Freight, Dead Freight, Demurrage, &c., due to the ship under this Charter-Party. Vessel to be

consigned to Charterers or their Agents at Ports of Loading free of Commission, who will advance the necessary Cash for the ordinary disbursements of the Vessel to the extent of £ 150 if required, at the exchange of four shillings and three pence per hard Dollar, subject to insurance. The Crew to render all practicable assistance intaking Cargo on board and to weigh upon deck all Logwood or Fustic sent alongside. The Freight (less such advances, &c.) to be paid on unloading and right delivery of the Cargo, one-third in Cash and remainder by good and aproved Bills on London, at three months' date, or in Cash less three months' Interest at Bank rate but not below Five per cent. per annum, at Owner's option.

Cargo to be brought alongside, inside the Bar, free of expense to the ship, but Lighterage for such part of the Cargo that the Ship may be unable to load inside the Bar, to be at Ship's expense, but Charterers' risk. 35 working days are to be allowed the said Merchants (if the Ship is not sooner dispatched) for delivering the Cargo required by the Ship, to commence 24 hours after the Master has given notice in writing to Charterers' Agent that the Vessel is in berth as ordered, being in free Practique and actually ready to load, with the necessary Permit from the Custom House as ready to take in cargo, before lay days shall be counted; and to discharge with all despatch as customary at Port of Discharge, and any days on Demurrage, over and above the said laying days, at Four pence per register ton per day.

If required by Master Charterers are to supply a Deck cargo to be taken by the Ship at two-thirds freight, Ship paying extra Insurance thereon if any, and any penalty incurred. If Mahogany is shipped Captain is to employ Charterer's Stevedore at current rate to stow the Cargo. Should a Stevedore be required by Master.

All wood or other Cargo found on board on arrival at Port of Discharge to be considered the property of Charterers.

(The Act of Good, the Queen's Enemies, restraint of Princes and Rulers, Fire, and all and every other Danger and Ac-

cidents of the Seas, Rivers, and Navigation, of what nature and kind soever, during the said Voyage always excepted). Master to apply for orders at Queenstown to Messrs. N. G. SEYMOUR & Co., Lloyd's Agents, and at Falmouth to Messrs. W.M. BROAD & SONS, Lloyd's Agents.

Penalty for Non-performance of this Agreement, estimated Amount of Freight.

Witness to the Signature of Hosking Sandall & Co. (sgd.) *J. Wears.*—By Cable authority for Captain & Owners. (sgd) *Hosking Sandall & Co.*, as agents.—By telegraph authority of Ove. G. Oriot (sgd.) *Hosking Sandall & Co.*, as agents.

Captain to apply to Messrs. B. Auizall & Co. at Laguna for cargo & Co.

A Commission of 5 per cent. on Freight, Demurrage, &c., under this Charter is due on signment to HOSKING, SANDALL & Co., Ship lost or not lost, and on the Ship's return to London to be adressed to them, or to their Agents if to any other Port of Discharge, or pay them £ 10 as liquidated damages.

## PUERTO DE CAMPECHE.

Este puerto está situado en el Estado del mismo nombre, sobre la costa del Golfo de México, á los 19° 50' 10" latitud Norte y á los 90° 33' longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La carga y descarga se hace con embarcaciones de vela llamadas canoas, del porte de 18 á 25 toneladas, que cargan de 400 á 600 quintales.

Se cobra según el tamaño de la embarcación y la distancia, ya sea en el puerto ó fuera de él; en el puerto, el precio de flete es de 6 á 8 pesos, según el tamaño de la canoa, fuera de él de 10 á 12 pesos, y en el fondeadero á los paquetes-correos americanos que vienen á este puerto periódicamente, es de 20 á 25 pesos; el flete del palo de tinte es de 4 á 5 centavos quin-

tal, atendiendo á la distancia de su procedencia y al lugar donde se halle fondeado el buque.

Los jornaleros ganan en puerto un peso diario, mantenidos á bordo; y según la distancia á que se halle fondeado el buque, va aumentando de 10 á 12 reales más su ración; en tierra varía: ganan de 75 centavos á un peso y se mantienen solos.

Las embarcaciones sólo pueden entrar en este puerto con 9 piés de calado en toda seguridad, se entiende con práctico, ó sin él si el Capitán es práctico del puerto.

Las embarcaciones que entran al puerto no necesitan remolque.

La carga no tiene ningún gasto de muelle, sólo las embarcaciones de alijo pagan su atraque, como sigue:

*Por derechos de hospital.*

Las embarcaciones nacionales pagan:

De cinco á veinte toneladas.....	\$ 0 75
De veintiuna á cincuenta.....	1 50
De cincuenta y una á ciento.....	2 50
De ciento una á ciento cincuenta.....	4 00
De ciento cincuenta y una á doscientas.....	5 00
De doscientas una á quinientas.....	8 00
De quinientas en adelante.....	10 00

Los buques extranjeros pagan el doble de lo que pagan los nacionales.

Las embarcaciones extranjeras pagan por derecho de patente de sanidad 4 pesos.

*Por derecho de muelle.*

Las embarcaciones que se ocupan en la carga ó descarga de los buques, pagan:

Las llamadas <i>destroncadas</i> pagan, aunque no hagan operación, por día.....	\$ 0 12½
Las llamadas <i>guadañeras</i> , por día.....	0 6½
Las de menos de 30 toneladas, aun cuando no hagan operación, por día.....	0 25
Las de 30 toneladas en adelante, por día.....	0 50

MODELO DE LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO  
 QUE USA EL COMERCIO PARA EXPORTAR PRODUCTOS POR EL  
 LITORAL DEL ESTADO DE CAMPECHE.

*B. F. Metcalf & Co., Ship brokers and commission merchants  
 120 Front Street, New York.*

This Charter-Party, made and concluded upon in the City of New York, the 17th, day of May 1888. Between John S. Emery & Co., Agents for owners of the Brig Hattie of Boston of the burthen of 326 Tons or thereabouts, register measurement, now lying in the harbor of St. Thomas W. S. of the first part, and Messrs. L. Brandeis & Co., merchants of New York of the second part, WITNESSETH, that the said party of the first part agrees in the freighting and chartering of the whole of the said vessel (with the exception of the cabin and necessary room for the crew and storage of provisions, sails and cables) unto said party of the second part, for the voyage from Campeche for Champoton, Mexico to Boston, Mass., on the terms following: The said vessel shall be tight, staunch, strong, and every way fitted for such a voyage, and receive on board during the aforesaid voyage the merchandise hereinafter mentioned. The said party of the second part doth engage to provide and furnish to the said vessel a full and complete cargo under and upon deck of Logwood and | or other ordinary lawful merchandise. The bills of lading to be signed without prejudice to this charter, and to pay to said party of the first part, or agent, for the use of said vessel during the voyage, aforesaid (\$1,900). Nineteen hundred dollars in full for the voyage, payable in U. S. current, funds upon correct discharge of cargo at Boston free of discount or commission. Necessary funds for vessels ordinary disbursements in Mexico to be advanced master in mexican silver free of all charges except insurance & to be returned in U. S. currency on settlement of charter. Vessel to pay her own port charges. It is

agreed that the lay days for loading and discharging shall be as follows (if not sooner dispatched), commencing from the time the vessel is ready to receive or discharge cargo. For loading in Mexico (16) sixteen running lay days (sundays excepted) time used in changing ports not to counts as lay days and customary dispatch discharging at Boston. And that for each and every day's detention by default of the said party of the second part, of agent Thirty silver dollars per day, day by day, shall be paid by said party of the second part, or agent, to the said party of the first part, or agent. The cargo or cargoes to be received and delivered alongside, within reach of the vessel's tackles. Understood vessel is to proceed in ballast from St. Thomas to Campeche with all possible dispatch to commence under this charter. The dangers of the Seas Navigation of every nature and kind always mutually excepted.

*A Commission of five per cent. upon the gross amount of this Charter and demurrage, payable by the Vessel, due B. F. Metcalf & Co., upon the signing hereof.*

To the true and faithful performance of all and every of the foregoing agreement, we, the said parties, do hereby bind ourselves, our heirs, executors, administrators and assigns, and also the said vessel's freight, tackle and appurtenances, and the merchandise to be laden on board, each to the other, in the penal sum of the estimated amount of this Charter. In Witness Whereof, we hereunto set our hand the day and year first above written.

(Witness to Signatures).

(Signed)—*John S. Emery & Co.*, by Miller & Houghton,  
Agts.

(Signed)

(Signed).—*L. Brandeis & Co.*, A. L. Wickert Atty.

This is a true copy of the original Charter-Party in our possession B. J. Metcalf & Co.—Brokers.

## PUERTO DE PROGRESO.

Un sello que dice:—Capitanía de Puerto.—“Progreso”.—Número 70.—Tengo el honor de manifestar á vd. que cumpliendo con el tenor de su circular número 8 y fecha 17 del presente digo á vd. lo siguiente:

Situación: El puerto de Progreso está situado en latitud  $21^{\circ} 17'$  Norte y longitud  $89^{\circ} 40'$  Oeste, Meridiano de Greenwich.

Es una rada; cualquier buque de alto bordo y calado puede anclar sin dificultad ni riesgo, pues su fondo desde el muelle fiscal que se encuentra á marea llena de doce ó trece pies, yendo para afuera, va aumentando insensiblemente hasta encontrar las cuatro ó cinco brazas de agua, lugar en que generalmente fondean los buques, ó sea una distancia de cuatro ó cinco millas de tierra. Como se ve, teniendo cuidado con la sonda, pueden fondearse dichos buques donde lo deseen.

En el fondeadero de toda esta costa, desde Celestum hasta Cabo Catoche, hay seguridad teniendo buenas anclas y cadenas, pues el fondo es de piedra y arena; los vientos generales son del  $1^{\circ}$  y  $2^{\circ}$  cuadrante. En invierno con los vientos N. O. que soplan algunas veces con bastante fuerza no puede fondearse, pues levanta mar gruesa y picada, pero inmediatamente que calma el viento se calma el mar.

Condiciones del fondeadero en el puerto.

El fondó es de piedra y en algunos lugares se encuentra una capa de arena, lo que hace que las anclas garreen con tiempo duro. En invierno los buques de vela se exponen á irse á la playa con los vientos del N.O. cuando soplan con bastante fuerza; pues no tienen vuelta para salir. Así es que muchas veces antes de refrescar dan la vela, ya para enmendarse hasta las cinco brazas, ó para aguantarse hasta que pase el tiempo.

Faros. El de Sisal, que es de luz fija, se encuentra sobre un fuerte, y se ve á una distancia de 8 á 10 millas.

El de este Puerto, es de luz fija, se encuentra situado sobre el edificio de la Aduana Marítima y se ve á una distancia de 6 á 8 millas.

Hoy se está construyendo una torre para el faro que debe colocarse y los trabajos van muy adelantados.

Este puerto, para tomarlo los buques de vela, no tiene más inconveniente que las fuertes corrientes que se experimentan para el Oeste, por los vientos generales del 1º y 2º cuadrante; por las remontadas ó navegación para el Este; pero hay la circunstancia de que en las noches se llama el viento á la tierra hasta el medio día en que viene el viento de fuera que llaman la brisa; y ésta algunas veces suele rolar al Este; dura algunos días y hace las remontadas de los buques de vela muy pesada; esto acontece generalmente en invierno.

Remolcadores. Hay uno que está especialmente dedicado al servicio de la línea Ward; pero que no es en general de ninguna utilidad para el puerto, porque navegando bajo bandera extranjera las leyes del país no le permiten remolcar otras embarcaciones (fuera de caso de fuerza mayor.)

Carga y descarga. Los vapores de un calado menor de 12 pies ingleses atracan al muelle fiscal y entregan ó reciben su carga en el tecele del vapor.

Los buques de vela comunmente no pueden atracar si calan más de  $10\frac{1}{2}$  á 11 pies ingleses; de suerte que cuando su calado pase de estos límites, hay que alijarlos para ponerlos en un calado que permita la operación de atracar al muelle.

Los buques de mayor porte y calado se descargan completamente por alijos que se hacen en canoas de dos palos con velamen de pailebot. Hay en puerto un número suficiente de esas embarcaciones que pueden alijar de mil doscientas á mil quinientas toneladas de carga diarias. El porte de estas canoas varía de 15 á 50 toneladas y su calado mayor es de 4 á 5 pies.

Cuánto se cobra. El cobro está sujeto á una tarifa que está publicada por dos casas que se ocupan de este negocio, siendo la más importante la Agencia Comercial que tiene á

su disposición 28 embarcaciones con que puede alijar mil toneladas diarias.

Por mercancías en general. El tipo es de dos pesos por tonelada, de dos mil libras ó cuarenta pies cúbicos, mas para cierta clase de materiales y productos varía, según se verá en la tarifa adjunta, vigente para la importación y exportación.

Carga y descarga. Las horas que se conceden para la carga y descarga de los buques, son de la salida á la puesta del sol. Esta concesión se hace generalmente por los empleados de esta Aduana, en vista de las dificultades del puerto, y principalmente en tiempo de invierno se hace necesario, porque de otro modo los buques tendrían que permanecer en puerto tanto tiempo, que sus dueños no podrían ponerlos en este tráfico sino á un tipo mucho más elevado, que redundaría naturalmente en perjuicio de nuestro comercio.

Embarque de pasajeros. Se hace en botes y generalmente se paga á razón de un peso por persona cuando van varias. Un solo pasajero con sus equipajes paga de tres á cinco pesos según el estado del mar.

Gastos del puerto. Son los siguientes: Vapores extranjeros entrando en lastre y saliendo con carga: Derechos de faro \$100, (cien pesos.)

Practicaje, para atracar al muelle cuando se pide, (generalmente lo hace algún patrón titulado) \$16, (diez y seis pesos.)

Patente de Sanidad, \$4, (cuatro pesos.)

Despacho de Capitanía, \$3.50 cs. (tres pesos cincuenta centavos.)

Jornales á bordo, se pagan á razón de dos pesos; estampillas, ocho pesos.

Entrando con carga y saliendo con carga.

Los gastos son los mismos, fuera del derecho de faro que es doble.

Buques de vela extranjeros, entrando en lastre, pagan \$25, (veinticinco pesos) de derechos de faro, libre de tonelaje.

Los mismos buques entrando con carga pagan \$1.50 cs., (un peso cincuenta centavos) por cada tonelada de registro, y \$50, (cincuenta pesos) de derechos de faro.

Saliendo con carga y entrando con carga, las estampillas son \$16, (diez y seis pesos), siendo \$8, (ocho pesos,) para descarga y ocho pesos abrir registro de carga.

Si estos buques piden un práctico para atracar al muelle, pagan ocho pesos.

El tráfico de este puerto: Haciéndose generalmente por vapores, las estadías comunmente son pocas, variando entre cuatro y ocho días, esto para los vapores que no pertenecen á líneas regulares; los que pertenecen á líneas se despachan en uno ó dos días, según la cantidad de carga que tienen que descargar ó cargar.

Para los buques de vela las estadías varían de 25 á 35 días hábiles según su porte y estación.

Los buques que arriban á este puerto por órdenes, para cargar productos del país en la costa, comprendida entre el Cabo Catoche é Isla del Carmen, generalmente traen de 30 á 35 días. Si el importe de lo que se debe pagar por sobre estadías no está estipulado, en conocimiento ó carta-partida, lo que es sumamente raro, esto es convencional y en el arreglo sobre el particular se toman en consideración los gastos diarios que tenga el buque.

Líneas Regulares. New York & Cuba S. S. Co. "James Ward" Itinerario: New York, Habana, Progreso, Campeche, Laguna, Frontera, Veracruz, Tuxpan y Tampico.

El servicio de Campeche, Laguna y Frontera, se hace por vapores auxiliares. Tipos de flete: treinta ó cuarenta centavos oro por cien libras y quince centavos por pie cúbico para mercancías en general de New York.

Granos del país se cargan generalmente á cuatro pesos por tonelada de mil kilos.

Línea Española: Los mismos tipos como los anteriores llegan á este puerto de New York y Habana el 18 y 28 de cada mes.

Línea Alemana: Servicio mensual entre Hamburgo, Pro-

greso, Veracruz, Tampico y New Orleans, tocando en varios puertos de las Antillas. Flete de Hamburgo: 22 chelines, 6 peniques por tonelada de mil kilos ó metro cúbico.

Líneas Inglesas: West-Indian Pacific Steam Ships Co., y Línea Harrisson: Servicio mensual entre Liverpool, Progreso, Veracruz y Tampico. Fletes: 22 chelines por tonelada de 40 pies cúbicos ó 2240 libras.

Por las líneas Alemanas ó Inglesas los fletes se entienden de Hamburgo y Liverpool á Progreso. Los efectos que vienen de otros puntos de Europa, con trasbordos en aquellos puertos, pagan un flete adicional, en proporción á la distancia de esos puertos al de embarque.

	Primera.	Segunda.	Tercera.
Progreso á New York.....	\$65	\$40	\$25
„ „ Habana.....	25	15	8
„ „ Campeche.....	12	8	
„ „ Frontera.....	16	10	
„ „ Veracruz.....	20	12	8
„ „ Tampico.....	25	15	
„ „ Tuxpan.....	30	20	

Pasaje para New Orleans por los vapores alemanes ó ingleses \$25 á \$35 según la estación.

En los vapores españoles y americanos se dan pasajes de ida y vuelta á precios reducidos.

Además de las líneas que acabo de citar puede considerarse como línea regular, la línea del Sr. P. González, de Mérida, que con vapores fletados para el efecto hace viajes alternativos entre este puerto, New Orleans y New York. Como los vapores de las líneas regulares no son suficientes para el tráfico del país, con mucha frecuencia y casi con regularidad, nuestro puerto está visitado por un gran número de vapores del porte de seiscientas á mil doscientas toneladas, que viniendo en lastre transportan el henequén que forma el ramo principal de nuestro comercio de exportación.

No hay más que una línea nacional que hace el tráfico en este puerto y los demás del Golfo. Esta línea se compone de los vapores "México" y "José Romano" que tocan dos veces

cada mes. Su itinerario es Progreso, Campeche, Laguna, Frontera, Minatitlán, Veracruz, Tuxpan y Tampico.

Los fletes son á doce pesos tonelada para los puertos, con un aumento para San Juan Bautista, Minatitlán y Tampico.

Cobran por pasajes de:

	Primera.	Segunda.
Progreso á Campeche.....	\$ 8	\$ 6
„ „ Laguna.....	12	8
„ „ Frontera.....	14	10
„ „ Minatitlán.....	20	15
„ „ Veracruz.....	20	15
„ „ Tuxpan.....	35	28
„ „ Tampico.....	35	28

Existen los vapores nacionales “Veracruz,” “Tabasqueño” é “Ibero;” pero no tienen itinerario fijo y cobran el flete y pasaje lo mismo que los anteriores.

Tengo el honor de hacer á vd. presente mi subordinación y respeto.

Libertad y Constitución. Progreso, Marzo 17 de 1892.—El Capitán de Puerto, *José D. Guerrero*.—Rúbrica.—Al Jefe del Departamento de Marina del Golfo.—Veracruz.

Es copia del original.

México, Marzo 29 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

## TARIFA DE ALIJOS.

### ARTÍCULOS DE IMPORTACIÓN.

Mercancías en general, por tonelada de 2,000 libras ó cuarenta pies cúbicos.....	\$ 2 00
El cobro se hará tomando por base el peso ó medida que marque el conocimiento, para el pago de fletes de mar.	
Cuando hubiere sospecha en el peso ó medida de las mercancías malintendidas en los conocimientos, se mandaràn pesar ó medir, cobrándose un <i>veinticinco por ciento</i> más en el alijo, por estos gastos.	
Rieles de Ferro-carril: por cada uno.....	\$ 0 40
Idem portátiles, en secciones, por cada sección.....	0 30

Por cada atado de dos secciones.....	0 40
Idem sueltos ó desarmados, por tonelada de 2,000 libras.....	2 00
Madera en general: por millar de pies descargados en el muelle.....	3 50
Idem ídem en la playa.....	6 00
Tejas y ladrillos: sueltos, por millar descargados en el muelle.....	5 00
Idem ídem en la playa.....	8 00
Los ladrillos en <i>cajas</i> , se cobrarán como mercancías.....	2 00
Maíz y frijol: en sacos, por cada cien libras.....	0 06
Ganado vacuno y mular: cuando desembarquen <i>sueltos</i> , cada cabeza...	2 00
Idem ídem en <i>jaulas</i> , cada jaula.....	10 00
Ganado lanar y de cerda: cuando desembarquen <i>sueltos</i> , cada cabeza..	1 00
Idem ídem en <i>jaulas</i> que no contengan más de dos cabezas cada jaula..	2 50
Por cada cabeza de más en cada jaula, se cobrará un peso adicional.	
Cereales cuyo flete marítimo se cobre por bushels ú otra medida de capacidad, pagarán por quintal.....	0 06
Los que paguen el flete según conocimiento, por peso ó medida cúbica, pagarán el alijo como <i>mercancías en general</i> , á razón de \$2 tonelada de 2,000 libras ó 40 pies cúbicos.	
Heno en tercios de más de 150 libras, cada tercio.....	0 25
Idem ídem de más de 150 libras, hasta 250.....	0 35
Maquinaria y otros bultos que pesen de 2,000 hasta 4,000 libras, tonelada de 2,000 libras.....	2 50
Idem ídem de cuatro á ocho mil libras, ídem.....	3 12
Idem ídem de ocho á doce mil libras, ídem.....	3 75
Idem ídem de doce mil libras, ídem.....	5 00
De doce mil libras en adelante, el alijo será doble.	

## ARTÍCULOS DE EXPORTACIÓN.

Henequén, paca que pese menos de 20 arrobas.....	0 40
Idem ídem de 20 arrobas en adelante, hasta 25 arrobas.....	0 50
Cueros de res, tercio.....	0 30
Idem sueltos, secos, cada uno.....	0 08
Idem salados en paquetes de uno ó dos cueros, cada paquete.....	0 10
Sogas, hilo, costales y otros artefactos de henequén, tercio ó paca.....	0 40
Zuela, tercio.....	0 30
Cerda y pieles de venado, tercio.....	0 40
Otras mercancías no previstas, precio convencional.	

Canoas que salgan fuera del puerto para la costa, pagarán \$1.50, (un peso cincuenta centavos) diarios por tonelada, conforme á lo que mide la canoa, contando el día de la salida y el de la llegada, cada uno por un día, cualquiera que sea la hora en que principien ó acaben las operaciones de carga y descarga; entendiéndose ésto por viajes en que no tengan que hacer más que una operación, carga y descarga, limi-

tándose estos viajes hasta Campeche por un lado y por otro al Cuyo de Ancona, en la costa.

Canoas para barquear en la costa pagarán \$1.50, (un peso cincuenta centavos) por tonelada diarios, desde el día de su salida de este puerto hasta el día en que empiecen sus operaciones de barqueo, y otro tanto desde el día en que acaben el barqueo hasta el día de su llegada al puerto de salida, cobrándose el alijo según tarifa.

El barqueo de sal se pagará á razón de 20, veinte centavos, por fanega de veintiseis almudes.

El barqueo de palo de tinte ó moral se pagará á razón de 12½, doce y medio centavos, por quintal.

Por barca de mercancías se cobrará á \$2, dos pesos, tonelada con arreglo á lo que mide la canoa.

NOTA:—Los bultos que pesen de 2,000 libras en adelante, deberán sacarlos de las canoas los receptores de los mismos; y si pasada una hora de atracada la canoa al muelle no se presentase el receptor á sacarlos, serán sacados por el alijador de cuenta de quien corresponda, á razón de \$10 diez pesos por tonelada de 2,000 libras, con más, el alijo según tarifa.

No se responde por roturas, mermas ni deterioros de las mercancías frágiles.

Las embarcaciones de alijo están especialmente destinadas al servicio de estos almacenes; y por consiguiente no estamos obligados á hacer ningún alijo extraño sin previo convenio con los interesados, en cada caso.

Todos los alijos deben ser pagados en Progreso al recibo de la mercancía; y en caso de no verificarse á su debido tiempo el pago en este puerto, y de tener que ocurrir á Mérida para cobrar las cuentas, éstas se recargarán con un diez por ciento (10 p<sup>o</sup>) de su valor.

Progreso, Enero 1º. de 1891.—Agencia Comercial, *Juan Fábregas*.

ACLARACIONES A NUESTRA TARIFA DE ALIJOS  
DE ENERO 1.º DEL CORRIENTE.

Rieles de ferrocarril portátil. Por cada atado de dos secciones...	\$ 0 40 es.
Por atados de más de dos secciones:	
Por cada sección de más.....	0 20
Tejas y ladrillos sueltos de todas clases, no pasando de 5 libras cada uno, por millar descargado en el muelle.....	5 00
Idem ídem descargados en la playa.....	8 00
Idem ídem pasando de 5 libras cada uno, descargados en el muelle, tonelada de 2,000 libras.....	2 00
Idem ídem descargados en la playa, ídem.....	3 20
Maquinaria y otros bultos que pesen más de 2,000 libras y cuyo peso no llegue á 4,000 libras, según peso ó volumen que sirve de base para el cobro del flete en el conocimiento, tonelada de 2,000 libras ó 40 pies cúbicos.....	2 50
Idem ídem de 4,000 libras y no llegando á 8,000 libras, ídem.....	3 12
Idem ídem de 8,000 y no llegando á 12,000 ídem.....	3 75
Idem ídem de 12,000 libras adelante, ídem.....	5 00
Ninguna cuenta de alijo se formará por menos de un peso.	

Progreso, Enero 20 de 1892.—“Agencia Comercial.”—*Juan Fábregas.*

PUERTO DE TAMPICO.

Un sello que dice: Capitanía de Puerto de Tampico.—N.º 110.—Al margen: Rindiendo el informe que se sirvió ordenarme esa Jefatura en atenta circular núm. 8, de 17 de Febrero último, sobre la posición geográfica de este puerto, profundidad de sus aguas, fondeaderos y demás datos que pide la Secretaría de Fomento.

Tengo el honor de rendir á esa Jefatura el informe que se sirvió pedirme en su atenta circular núm. 8, de fecha 17 de Febrero último, en el cual se describe según lo manifestado por la Secretaría de Fomento, la posición geográfica de este puerto, profundidad de sus aguas, fondeaderos y demás datos de referencia correspondientes á su demarcación, como sigue:

La situación de la barra es de 22º 16' de latitud N. de la

equinoccial, y su longitud de  $97^{\circ} 49'$  O. del meridiano de Greenwich. El faro es de segundo orden; se encuentra situado como á  $0^{\circ} 00' 8''$  al N. de la boca del río; de elevación el plano focal, tiene 47 metros y sobre el nivel del mar 48; el foco fuerte de uno á otro es de  $30''$ , de intervalo 15 relipses en  $150''$ , que es lo que tiene de rotación; su alcance máximo en tiempo claro es de 21 millas.

El mejor fondeadero para los buques que no pueden entrar á la barra por su mucho calado es situar el faro S.  $88^{\circ} 0$ , rumbo corregido, fondeando en 8 brazas de agua ó sean 48 pies ingleses; de esta manera quedan bien para sus operaciones y en fondo de lodo tenero inmejorable, colocados algo al N. y como una milla larga delante de la boca de escolleras.

Los buques hasta de 16 pies de calado, habiendo bonanza, pueden entrar á la barra siguiendo el río hasta fondéar frente á la población de Tampico, en veinticinco pies de profundidad. Este río, después de pasada la boca de la barra, su menor anchura es de 225 metros hasta algunas leguas arriba de la población de Tampico, donde pueden navegar buques de 22 pies de calado sin temor de vararse y abrigados completamente para toda clase de mal tiempo. En el trayecto de la boca de la barra á esta población hay un estero que le llaman el Chijol, el cual se está dragando para hacerlo navegable á embarcaciones de regular tamaño entre este Puerto y el de Tuxpan.

Las escolleras que se están construyendo para canalizar la barra hoy tienen 7,000 pies ingleses de longitud en su arranque de la boca del río, pero aún no se ha concluído el embutido de piedra que le están colocando; por consiguiente, no se han puesto guías para tomar el canal, que todavía es algo movable, y de ello están pendientes los prácticos; estas escolleras corren de E. N. E. algo inclinadas al E.

La costa, que viene corriendo de Cabo Rojo para la barra de Tampico, su dirección es de N.  $39^{\circ} 0$ , siendo tan completamente limpia que se puede arrimar un buque hasta dos millas de distancia sin peligro de vararse. De la barra de Tampico corre la costa al N.  $18^{\circ} 0$  hasta 19 millas; es limpia

como la anterior, pero desde este lugar se empiezan á encontrar piedras saltonas, algunas á dos millas fuera hasta la barra de la Marina. Desde las citadas 19 millas para la Marina corre la costa al N. 8° O. En todo este trayecto no debe arrimarse un buque de gran calado más de tres millas de la costa para evitar coger alguna de estas piedras. Toda esta costa expresada es de arena y en la orilla de la playa se ven médanos de la misma, aunque en la costa N. hay varias barras que están dentro de la jurisdicción de esta Capitanía, no tienen ninguna clase de comercio y todas son de poca profundidad, quedándose á uno ó dos pies de agua en tiempo de secas, menos la de la Marina que suele tener hasta 5 pies, y algunas veces llegan pequeñas embarcaciones de Matamoros.

Las corrientes en esta Costa son generalmente para el N., á consecuencia de los vientos del S. E., pero en la estación de nortes cambian cuando estos soplan, poniendo fuerza hasta de 4 millas por hora. En los meses de Marzo, Abril y Mayo hasta Agosto los vientos reinantes son del S. E. y E. S.; pero desde Abril á Julio suelen cargar algunas veces al E. franco por espacio de algunos días, con fuerza lo menos de 7°, que imposibilitan toda clase de operaciones á los buques que se encuentran al ancla fuera de barra, y por consiguiente la mucha mar que recala hace que sufran y corran algún peligro.

Desde Mayo empiezan las lluvias, y de Junio hasta Agosto pegan turbonadas por la noche, que en su mayor parte son del E. al S. E., descargando con fuertes vientos, agua y electricidad; pero de Agosto, Septiembre, Octubre y Noviembre éstas generalmente son del N. E., y cuando esto sucede es seguro que al día siguiente los vientos son del N. O. al N., y es cuando arrecian las lluvias que se prolongan por algunos días y producen las anegaciones en los ríos, sobre todo en los tres últimos meses, y es cuando se ha notado más movimiento en el barómetro, pues algunas veces baja hasta diez décimos de pulgada sobre el nivel ordinario.

En Diciembre empiezan las secas que terminan en Mayo, salvo algunos nortes que traen algo de lluvia, pero nunca es

torrencial como en los meses anteriores ya expresados. Desde Noviembre se establece la estación de nortes hasta Abril, pues se nota que en los cuatro meses primeros son más duraderos, y terminan con la misma fuerza que empiezan, durando hasta tres días, y alguna lluvia; en Marzo y Abril entran con mucha fuerza, pero son de pocas horas y casi siempre secos. En esta estación se ha observado que dos ó tres días antes de soplar el norte hay vientos del S. al S. E., y baja el barómetro hasta 7 décimos de pulgada; mucha humedad, la niebla cerrada ó suelta baja despedida del S. con velocidad; pero la mejor predicción la da el barómetro que momentos antes del norte empieza á subir y es seguro que está encima.

En esta costa siempre hay terrales que empiezan á soplar á media noche, y rolan á la brisa ya del N. O. S. E. á las diez de la mañana, menos cuando son interrumpidos por los E. ó N. que se prolongan por algunos días según las estaciones ya expresadas.

Según informes recogidos al comercio, los buques de vela que se quedan fuera de barra regularmente traen en su contrata para carga ó descarga de 20 á 30 días, y los que entran de 12 á 15.

Los buques de vapor vienen muy variados, pero los que más tiempo traen no pasan de 10 días para carga y descarga. En lo que toca al pago sobre estadias no se puede precisar, porque traen distintos convenios de pagos y cantidades. La mayor importancia del tráfico de este puerto es de líneas establecidas, y estos buques vienen sin contratos, tomando el tiempo necesario para sus operaciones. Hay dos remolcadores: estos toman á los buques á dos millas fuera de la barra, pero si están en calma suelen tomarlos hasta cinco millas dejándolos fondeados frente al muelle fiscal en la población de Tampico, pudiéndose apreciar una distancia de once millas desde donde los toman hasta el fondeadero. El precio que cobran por este remolque es de 25 á 40 centavos tonelada, según el calado y porte del buque; cuando el remolcador da calabrote cobra por éste \$10, (diez pesos).

La descarga de los buques se hace en chalanes de fierro y madera remolcados por vapores. Por la descarga fuera de barra cobran \$3.00 (tres pesos) tonelada de peso ó medida; hasta el muelle fiscal; desde la boca de la barra á la parte de dentro \$2 (dos pesos) y al ancla frente al muelle \$1.50 cs. poniendo la carga el alijador sobre el muelle.

Los gastos que tienen en este puerto los buques extranjeros son: el practicaaje de entrada \$2.50 cs., y lo mismo de salida, por pie de calado; \$12.00 (doce pesos) de bote de práctico si sólo lleva cuatro remos, y \$1 (un peso) por cada uno que exceda; si después que están en el puerto necesitan enmendarse ó atracar en algún muelle, cada vez que se verifique, abonará para el práctico \$4.00 (cuatro pesos); por derecho de Capitanía al despacharse \$3.50 (tres pesos cincuenta centavos); para pedimento de descarga, estampillas por valor de \$8.00 (ocho pesos) si lleva carga; abrir registro \$8.00 (ocho pesos) cuando tienen permiso de la Secretaría de Hacienda para transportar efectos nacionales á cualquier puerto de la República sólo les cuesta el pedimento de carga \$2.00 (dos pesos), y de descarga \$2.00 (dos pesos) como á los buques mexicanos. Los buques de vapor que no tienen concesión del Gobierno pagan por derecho de faro en el primer puerto de la República que toquen \$100.00 (cien pesos) de entrada y \$100.00 (cien pesos) de salida; los buques de vela \$25.00 (veinticinco pesos) de entrada y . . . \$25.00 (veinticinco pesos) de salida, pero aún no está resuelto si estos buques pagarán el derecho de faro de entrada cuando vienen en lastre; por derecho de tonelada pagan los buques de vela, cuando traen mercancías \$1.50 (un peso cincuenta centavos) la tonelada.

Cobran los comisionistas por despachar á los buques de vapor el  $2\frac{1}{2}\%$  (dos y medio por ciento) sobre el flete de las mercancías que conducen de importación, y el  $5\%$  (cinco por ciento) de exportación; á los buques de vela chicos \$25.00 (veinticinco pesos), y á los de cien toneladas para arriba \$50.00 (cincuenta pesos). Es costumbre de este puerto que la persona que consigue carga para embarcar y se firma car-

ta partida, se cobra el 5% (cinco por ciento) sobre el flete arreglado; los jornaleros que trabajan á bordo de los buques de vela ó de vapor hoy ganan \$2.00 y la comida, de salida á puesta del sol, y de noche 25 cs. (veinticinco centavos) por hora.

En este puerto, con arreglo á disposiciones superiores, las operaciones de carga y descarga se hacen de sol á sol, salvo que se encuentre en peligro alguna embarcación, y cuando se encuentran los muelles muy llenos de mercancías se suspende la descarga á las dos ó cuatro de la tarde.

Los prácticos de este puerto toman los buques para meterlos á la barra á dos millas fuera; pero si el tiempo es bueno suelen tomarlos hasta cuatro, dejándolos fondeados frente al muelle fiscal en la población de Tampico.

Las líneas de vapores establecidas que corren entre este puerto, los de Europa, Estados Unidos y México, son como constan en la lista que va al fin de este libro.

Con la presente dejo cumplimentada en lo que me es posible la superior disposición de la Secretaría de Fomento á que antes me he referido.

Tengo el honor de hacer á vd. presente mi subordinación y respeto,

Libertad y Constitución. Tampico, Abril 10 de 1892.—El Capitán de Puerto, *Pedro Aguirre*.—Rúbrica— Al Jefe del Departamento de Marina del Golfo.—Veracruz.

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

#### CÁMARA DE COMERCIO DE TAMPICO.

En la Junta general celebrada el día 6 de Diciembre de 1891, la Cámara de Comercio aprobó la siguiente *Tarifa de Acarreos*, que comprende la remuneración que el comercio importador de Tampico deberá pagar á los cargadores por recibir de los buques ó de las embarcaciones alijadoras, á su descarga, sobre el muelle fiscal, las mercancías importadas, conducir los bultos al lugar de despacho, colocándolos orde-

nadamente por partidas, con separación de marcas y números diversos, practicar las maniobras propias del despacho aduanal, abriendo y reempacando los bultos que se reconozcan, y conducir la carga á los almacenes del importador ó estación del ferrocarril que se halle situada en el recinto de la población.

CUOTAS PARA 1,000 KILÓGRAMOS DE PESO.

*Por mercancías que se despachen en el muelle fiscal ó isletas contiguas y se conduzcan á estación del ferrocarril ó se reembarquen.*

Por bultos cuyo peso parcial no exceda de 1,000 kilógs. á razón de..	\$ 1 25
Por bultos de 1,000 á 2,000 kilógramos á razón de.....	1 75
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „.....	2 25
„ „ „ 3,000 kilógramos en adelante á razón de.....	2 75
Corchos y garraiones vacíos.....	2 75

*Por mercancías que se despachen en los muelles ó isletas contiguas y se conduzcan á los almacenes de los importadores.*

Por bultos cuyo peso parcial no exceda de 1,000 kilógs. á razón de..	\$ 1 75
„ „ de 1,000 á 2,000 kilógramos á razón de.....	2 25
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „.....	2 75
„ „ „ 3,000 kilógramos en adelante á razón de.....	3 25
Corchos y garraiones vacíos.....	3 25

*Por las mercancías que se despachen en el cobertizo del Comercio, en el Resguardo ó plazuelas adyacentes.*

Por bultos cuyo peso parcial no exceda de 1,000 kilógs. á razón de...	\$ 2 25
„ „ de 1,000 á 2,000 kilógramos á razón de.....	2 75
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „.....	3 25
Por bultos de 3,000 kilógramos en adelante á razón de.....	3 75
Corchos y garraiones vacíos.....	4 25

*Por mercancías que se despachen en los Almacenes de la Aduana.*

Por bultos cuyo peso parcial no exceda de 1,000 kilógs. á razón de..	\$ 2 75
„ „ de 1,000 á 2,000 kilógramos á razón de.....	3 25
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „.....	3 75
„ „ „ 3,000 kilógramos en adelante á razón de.....	4 25
Corchos y garraiones vacíos.....	6 25

La presente tarifa comenzará á regir el 1.º de Enero de 1892.

Tampico, Diciembre 9 de 1891.—El Presidente, José M. Raz.—El Secretario, Arcadio I. Domínguez.

## PUERTO DE MATAMOROS.

Al margen un sello que dice:—"Capitanía de Puerto, Matamoros."—Número 33.—Tengo el honor de rendir á vd. el informe que en su superior circular número 8, fecha 17 del próximo pasado Febrero, se sirve pedirme y que de conformidad con los puntos que expresa es como sigue: la posición geográfica de este Puerto es latitud Norte  $26^{\circ}57'10''$ ; su longitud al Oeste es de  $97^{\circ}7'17''$  de Greenwich; el fondeadero en lo general, fuera de la barra, es fango, y su menor calado, marea baja 25 pies, siendo su mayor fondo al Norte; el canal de la barra varía á medida que cambia el viento, pero en lo general se establece al N. E.; su menor agua á media marea y en la actualidad por no existir ningún tráfico son:  $4\frac{1}{2}$  y 5 pies; al Norte existe un cabezo y otro al Sur, en seguida de éste se halla un bajo movable, variando también su calado; con marea baja tiene 2 á 3 pies, su fondo contiene arcilla. En épocas de tráfico continuo las embarcaciones franquean la barra con 8 pies de calado y hacen su descarga á la orilla del río, con seguridad, por medio de planchas.

Los vientos reinantes en Invierno son N., N.E., y E.; en Verano S. E. y S.; el viento Norte perjudica en extremo á las embarcaciones ancladas en el fondeadero y aun es peligroso.

No existe ningún faro, y las señas particulares para tomar el puerto son la farola de Brazos Santiago EE. UU. y el médano llamado "Washington," que existe á nueve millas al Sur de la barra.

No hay remolcadores, la carga y descarga se ha hecho en épocas de tráfico por medio de alijadores que llegan hasta la orilla del río. Las horas que se concedían para la carga y descarga y demás operaciones, eran de la salida á la puesta del sol. El estado sanitario en general es bueno. Esta Capitanía deseosa de rendir el presente informe lo más circunstanciado posible, extraoficialmente procedió á inquirir informes respecto á los citados y demás puntos que menciona la Circular

citada, llevados á cabo según costumbre en épocas de tráfico, y las que le han parecido dignas de aprecio, las pone en superior conocimiento, no pudiendo darlas de actualidad por el ningún movimiento que existe en el puerto, respecto á altura y cabotaje.

Tengo el honor de hacer á vd. presente mi subordinación y respeto.

Libertad y Constitución. Bagdad, Abril 17 de 1892.—El Jefe de la Capitanía, *A. M. Morales*.—Rúbrica.—Al Jefe del Departamento del Golfo.—H. Veracruz.

Es copia. México, Mayo 17 de 1892.—*Gilberto Crespo y Martínez*, Oficial Mayor.

## PUERTO DE MAZATLÁN.

Este puerto se halla situado en el Estado de Sinaloa, sobre la costa del Océano Pacífico, á los 23° 10' 37" latitud Norte, y á los 106° 24' 35" longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

La carga y descarga se hace en pangos, unas veces remolcados á vapor y otras á remo. El costo es de \$1 por tonelada de carga ó descarga, exceptuándose el carbón de piedra, que cuesta \$1.50, y las materias explosivas \$2.50. La carga no tiene otro gasto de muelle más que el de embarque y desembarque de los pangos á tierra, que es de \$2.50 por tonelada.

En la bahía hay de 4½ á 10 brazas de fondo, aumentando progresivamente sobre la costa abierta.

Hay en el interior del puerto una barra que da paso al "Puerto del Astillero," en donde generalmente se carenan los buques de cabotaje, y tiene, por término medio, 9 pies, pero á veces llega hasta 13; una vez dentro, se encuentran hasta 3 brazas de agua. Para los buques de altura no se necesita tomar remolque, sólo para los que pasan al astillero; y esto cuesta unos \$10, si son buques chicos, y \$20 si son de mayor porte.

El acceso al puerto es fácil y sin riesgo, pues aunque hay una roca que no vela, está aboyada. Existe una farola sobre el crestón de una roca, que tiene 157m. 10 cm. sobre el nivel del mar, y cuya luz es blanca y fija, de cuarta clase, sistema Fresnell, de 4.º orden; siendo visible á unas 28 millas con tiempo despejado, ó sean 51 kilómetros, 852 metros.

Por los meses de Junio á Octubre soplan fuertes vientos del tercer cuadrante; mas como el Observatorio Meteorológico del puerto los anuncia con bastante precisión, tienen tiempo los buques para hacerse á la alta mar á correr el tiempo.

MODELO DE CARTA-PARTIDA DE LAS QUE USAN EN ESTE PUERTO  
PARA EXPORTAR PRODUCTOS DEL PAIS.

*Mazatlán.*

Entre el Sr. A., corredor de buques, y el Sr. B., armador del buque alemán C.,  $\dagger \frac{3}{4}$  L. 1. 1, de tantas toneladas de registro, se hace el siguiente Contrato:

El citado buque C., siendo sano, de quilla y costados, estanco y provisto de todas las cosas necesarias, procederá, después de descargar en Guayaquil el cargamento para aquel puerto, á Mazatlán, á orden, que se le darán cuarenta y ocho horas después de su llegada, para cargar en dos ó tres puertos entre Mazatlán y Altata, los dos puertos inclusos ó tan cerca á ellos, como pueda ir sin peligro y siempre flotante sobre el agua, un cargamento de palo brasil y hasta 150 toneladas de metales de plata, de los agentes comisionados del Sr. A.

La carga no debe ser en exceso, de lo que puede razonablemente estivar y conducir, además de su aparejo, provisiones y obrajes; y habiendo tomado su cargamento, y siendo despachado debe hacerse á la vela, directamente ó por vía de Talmontk, á órdenes que se deben dar dentro de cuarenta y ocho horas después de su llegada á un puerto de Inglaterra ó del Continente, entre el Havre y Hamburgo, los dos inclusos, ó tan cerca de ellos, como pueda ir sin peligro y

siempre flotante, y descargar allá. El flete será 45 sh. por lado, por cada tonelada de 29 qq. palo brasil que descargue.

25 sh. metales de plata.

Si no se cargan al menos 150 toneladas de metales, el flete del palo brasil será 50 sh. Al capitán se pagarán £10 de gratificación.

El flete se paga al contado sin descuento, ó al cambio corriente de letras, de corta vista, sobre Londres, sin descuento.

Gastos de puerto y pilotaje, como de costumbre. Hechos de Dios, enemigos, refinamiento de príncipes y gobernadores, fuego, y todos y cada otro peligro y accidente del mar, de ríos y navegación, de cualquiera manera, durante este viaje, siempre enteramente exceptuados.

El capitán puede firmar conocimientos á cualquier tipo de flete, sin perjuicio á esta carta-partida, pero no más bajo que el tipo estipulado.

La carga se recibe y se entrega al costado del buque, siendo el riesgo y gastos por cuenta del comerciante, con tal que el buque esté fondeado en un lugar adecuado, que permita la hondura del agua.

El capitán dará asistencia en cuanto la seguridad del buque 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 este 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 correspondientes 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% 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 8, 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  $21^{\circ} 32' 24''$  latitud Norte, y á los  $105^{\circ} 15' 27''$  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 subscribe 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  $19^{\circ}3'14''.8$  latitud Norte y á los  $104^{\circ}19'49''.06$  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 viceversa. 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 mercan-

cías 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 Diaz" 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 Capitania, *Mariano Núñez*.—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" †  $\frac{3}{4}$  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 Blás, ambos incluidos, 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 incluidos; 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 estadias, excepto los domingos; pero los cargadores no están obligados á principiar el embarque antes del 1.º 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, faro, 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 Rio 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 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 cap-

(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.

tain 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<sup>s</sup> 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 encuen-

tran las islas de los "Almagres" y "Ardilla," ésta 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 excedan 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 ellas. 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 estén 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 á una distancia como de tres millas y media de "Punta Baja" se encuentra el cabo de "Haro," que es un pontón muy acantilado 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 la sierra del Yaqui al Este de Guaymas, tendida de N.O. á S.E., en cuya parte N.O. se encuentra el monte del "Bacatete" 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 diez y doce 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.  $\frac{1}{4}$  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 ca-

lado atracando en el muelle fiscal, previo turno riguroso, cuando hay varios buques, que tiene establecida la Capitania; 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 estibarlo 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 cobran 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 algún 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 estadía y sobre estadías á los buques es como sigue: los buques de cabotaje descargan inmediatamente que lleguen al 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. A 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 bote 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 faro*, para los buques de vapor que vengan con mercancías, \$ 100 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 \$ 25 si son de vela. Ese derecho sólo 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*, á 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 acostumbra 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<sup>o</sup>, 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, tocan-

do 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," hacer el tráfico entre este puerto y el de Manzanillo, tocando el primero en la Paz, Altata, Mazatlán, San Blas y Manzanillo; y el segundo en Topolobampo, Altata, Mazatlán, S. 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," "Altata," "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 Mártir" 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 S. 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 en 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.—2° Teniente, Jefe de la Capitania, *José Urgell y Vila*.

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

## PUERTO DE SAN JOSE DEL CABO.

*Informe rendido por el Capitán de Puerto de San José del Cabo á la Secretaria de Fomento el día 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 razon 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 expedito 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 estadias y sobre estadias.

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 pidan práctico pagarán \$4.00 por derecho de practicaje, y \$3.00 por el bote, y siempre pagarán por Patente de Sanidad si se dirigen 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 puebio 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 subscribe, 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  $16^{\circ} 50' 50''$  de latitud N. y á los  $99^{\circ} 55' 48''$  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  $3^h 66^m$ .

La variación magnética  $8^{\circ} 30'$  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. enfilando 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 faro 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 practica; 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  $2\frac{1}{4}$  pies de elevación, y las menores de  $1\frac{1}{4}$ ; 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.

La línea regular que toca 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  $14^{\circ} 49'$  latitud Norte, y á los  $92^{\circ} 22' 45''$  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  $12\frac{1}{2}$  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 .....	} 0 75 ,,
Hule .....	
Pieles de venado .....	
Algodón en pacas .....	
Mercaderías diversas .....	
Cueros de res .....	0 37½ cada uno.
Efectivo en plata ú oro .....	½ 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 .....	½ 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 patrones de lanchas \$2.00.

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"  $\frac{3}{3}$  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 everything 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 stowing 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 so 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 right 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 Westcoats, 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 lay-days) 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 the 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. Register ton 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 distritos 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 volumen 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 Tecuanapa, 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 se compensarían 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 Capitania, 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 Guatemala, 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 abrigado 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 Capitania, 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 Capitania, 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,  $24^{\circ} 37'$ , y longitud Oeste de Greenwich,  $107^{\circ} 56'$ ; 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  $4\frac{1}{2}$  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 viraciones 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 peligro 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 exentos de riesgo.

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 embarca-

ciones 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 pagan tres pesos por el bote que conduce al práctico y un peso setenta y cinco centavos por cada pie de calado, tanto á su entrada como á su salida; derechos de capitania 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 dieciocho 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 dieciocho 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 "Guada-

lupe" 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 mantención.

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

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

## PUERTO DE TONALÁ.

### OCEANO PACIFICO.

Al margen un sello que dice: Capitania 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, corre de N.O. á S.O., siendo su posición geográfica 15° 48' 30" latitud N. y 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 existe 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 reven-tazón 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 levantadas 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 por 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  $\frac{1}{8}$  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 españolas 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 200 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 practicaje, 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, procedentes 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 manifiesta 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 & Ca., Cueto y Ca, y M. Rabasa Sucesores, casas importadoras que giran sobre las principales casas de la República y del ex-

tranjero. 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  $24^{\circ} 9' 30''$  latitud Norte y á los  $110^{\circ} 18' 15''$  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 boyas de fierro laminado pintadas de rojo y muy inmediatas á una punta de tierra saliente 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 del 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 señal 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 toneladas. 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 y 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 estadias 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 estadias diez pesos diarios, en proporción, por cien toneladas, según la capacidad total que mida el buque.

Los gastos del 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 1.º 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 bu-

ques. 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 2.º Teniente, Jefe de la Capitanía, *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  $31^{\circ} 51' 50''$  latitud Norte y  $116^{\circ} 38'$  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 máximum, razón por la 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 población á donde se pondrá la proa para encontrar el fondeadero que el Capitán de la Nave elegirá 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  $5\frac{1}{2}$  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 reconocidas, 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 pailebot, bongo, etc., de menos 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 dirijen 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 vengan 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 vengan 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, aún 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
Cuando no exceda de 50 toneladas.....	0 50
Para adiciones y rectificaciones al manifiesto que ampara el 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 Co. Steamships" que hace su carrera de San Diego California, Estados Uni-

dos 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 trasportar 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 esta 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 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 2<sup>a</sup>, en que se me pide informe detallado de la situación geográfica de este puerto, y de sus demás condiciones como puerto comercial y marítimo.

El puerto de Bahía de Magdalena se encuentra situado en la península de la Baja California, sobre la costa del Océano Pacífico, á los 24° 32' 18" latitud Norte y á los 112° 3' longitud Oeste del meridiano de Greenwich; su puerto es uno de los mejores del mundo, pues tiene la parte que se ha tomado por fondeadero un fondo magnífico; regularmente se fondean los buques de mucho calado en ocho ó diez horas y no necesitan más amarre que una sola ancla, pues está el fondeadero completamente resguardado por el S.O., N.O. y N.; la única parte que no está cubierta es el N.E.E. y S.E. pero rarísima vez llegan estos vientos; el que reina la otra parte del año N.O. y O., y como digo antes, no es peligroso.

Faro no hay en este puerto; el modo de dar luz á las embarcaciones es por medio de un farol que se pone en una asta, que es visible tan pronto como se haya andado 5 millas, después de entrar á la bocana.

Esta bocana tiene 3 millas de anchura y pueden pasar por ella todos los buques aunque sean del mayor calado conocido.

Vapores remolcadores no son aquí necesarios, pues no tiene ningún inconveniente la entrada de este puerto, tanto para las naves de vapor como para las de vela.

La carga y descarga se hace por medio de lanchas ó pangos que se atracan al muelle sin ninguna dificultad y sin ningún peligro para la carga; los fletes del extranjero son regularmente de diez pesos por tonelada, y el lanchaje aquí cuesta tres pesos; el flete de cabotaje cuesta diez y nueve pesos por tonelada.

Las horas de tráfico para la carga y descarga son regularmente desde 6 a. m. hasta 6 p. m.

Respecto á estadias de las embarcaciones en el puerto, siempre vienen ya entendidos por el tiempo de estadias con el dueño de la carga; regularmente son de 15 á 25 días, pagándose por los fletadores cien pesos diarios por el tiempo que se pasen después del convenido para estar cargando, esto para los buques de altura; los de cabotaje no tienen ningún tiempo fijo para su carga y descarga.

Los gastos que hacen los buques aquí no son sino los de practicaje, que como es sabido, pagan los buques extranjeros á \$ 1.75 cs. por pie de calado, la patente de sanidad \$ 4 y el permiso de salida \$ 3.50; en conjunto \$ 7.50.

Respecto de particularidades de este puerto, sólo diré á vd. que se encuentra por ahora muy atrasado el comercio, á causa de la baja que ha tenido el parásito conocido con el nombre de "Orchilla," pues esto era lo que se exportaba; pero á tal grado ha bajado el precio, que se ha paralizado casi por completo la exportación, y en la actualidad se ocupa muy poca gente en dicho trabajo.

Lo que tengo el honor de informar á vd. en cumplimiento de sus órdenes citadas.

Libertad y Constitución. Bahía Magdalena, Marzo 22 de 1892. — El Subteniente habilitado Jefe de la Capitanía, *Francisco Montes*.—Rúbrica.—A la Jefatura Departamental de Marina del Pacífico.—Mazatlán.

Es copia que certifico sacada del original que obra en el archivo de esta oficina.

Mazatlán, Abril 9 de 1892.—El Secretario 1<sup>er</sup> Teniente, *Onofre Moreno*.—Rúbrica.

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