

didadas 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 $20^{\circ} 58' 00''$ latitud Norte y á los $97^{\circ} 18' 00''$ 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 castellanos de calado, y en las barras de Cazones 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 Tangüüjo 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 más 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.....	\$ 6¼ cs.
Chicle.....	Libra.....	½ "
Hule.....	Libra.....	½ "
Miel.....	Barril botella 50 galones.....	62½ "
Pieles.....	Libra.....	¼ "
Palo moral.....	Quintal.....	11¼ "
Plata acuñada.....	1/10 por ciento.....	1/10 "
Vainilla.....	Caja común.....	75 "
Varengas. 7x7=7 6x6=6	5½ "
Zarzaparrilla.....	Tercio hasta 300 libras.....	75 "
Alambre.....	Rollo hasta 100 libras.....	22 "
Agua florida.....	Caja de 12 botellas.....	6¼ "
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 vacíos 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 1 arroba.....	12½ "
Id.	Caja de ½ arroba.....	6¼ "
Id.	Caja de ¼ arroba.....	3½ "
Frazadas.....	Paca.....	50 "
Ferretería y maquinaria.....	Libra.....	½ "

Garrafrones vacíos.....	Uno.....	3 cs.
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 "
Máquinas de coser.....	Una.....	50 "
Muebles.....	Pie cúbico.....	8 "
Munición.....	Libra.....	¼ "
Madera de pino.....	Millar.....	Convencional.
Mantas y estampados del país.....	Tercio de 30 piezas.....	50 "
Petróleo.....	Caja de 10 galones.....	15 "
Pimienta y clavo (especia).....	Saco.....	37½ "
Papel ministro ó florete.....	Balón.....	50 "
Id. estraza.....	Balón.....	20 "
Pasas, velas esteéricas.....	Caja.....	6¼ "
Ropa extranjera.....	Pie cúbico.....	9 "
Sardinas.....	Cajas de 100.....	12½ "
Sacos de cáñamo.....	Tercio hasta 200 sacos.....	37½ "
Id. henequén.....	Tercio hasta 200 sacos.....	37½ "
Soda cáustica.....	Cascos de 837 libras.....	1. 00 "
Sal.....	Saco común.....	23 "
Vinos, aguardiente.....	Barrica.....	75 "
Id. licores.....	Barril.....	25 "
Id. id.	½ barril.....	12½ "
Id. id.	¼ barril.....	6¼ "
Id. id.	Garrafrones de 5 galones.....	12½ "

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 Cazones 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 de 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 ten-

gan fijado puesto que sí 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 Tumulco," 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 veintidos 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 doscientos 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 cien-

to 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, 26th November 1891.—It is this day mutually agreed between Carl Alm, Master of the good Ship or 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

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.

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, Port-charges, 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 Rafter, 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 cus-

tomary. 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 2½ p^o 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 Charterparty. 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.

Penalty for Non-Performance of this Agreement, estimated amount of Freight.—*Carl Alm.—Witness Jaslobo.—R. A. G. Behn*, as agent of Mess^{rs}. J. M. Morales & C^o, of Tuxpan.—The principals in this Charter-Party are J. M. Morales & C^o, of Tuxpan and the Master is to apply to them, at Tuxpan, as herein provided for.

PUERTO DE ALVARADO.

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

1^o Este puerto se halla en el Estado de Veracruz, á dos mi-