

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 subscribe 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-

llas de la embocadura del río Papaloápam, y á cuya margen izquierda se encuentra la población de Alvarado; su situación astronómica es de $18^{\circ} 46' 30''$ latitud N. y $95^{\circ} 41' 00''$ 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 doce millas, con una posición geográfica aproximada de $18^{\circ} 49' 00''$ latitud N. y $95^{\circ} 46' 30''$ 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 Tlacotalpam 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 estadías, 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.

10º 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 practicaaje 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.

11º 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 despachan 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 Cª, 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 consu-

mo, 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 con 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 "Martinica," representado por los agentes Sres. R. P. Buck y Comp., cuyo buque pertenece á este puerto, del porte de 187 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;

1ª 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.

2ª 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.

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

4ª 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 tonelada 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 escrito 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 la 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; advirtiendo 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° 07' 54" latitud Norte y á los 94° 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 vice versa. 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 pies de calado con que puede entrar por la barra un buque, es el de trece pies 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 convencional. 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 pies castellanos y con marea baja hasta 5 pies, pero regularmente su estado normal es de 9½ pies con marea llena y 7 pies 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.