

Carbón de piedra, recibo y entrega, tonelada.....	15 cents.
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 éste 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 pies castellanos, y en alta trece pies; teniendo la barra de "Puerto Real" seis pies 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 bu-

ques 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.

Las 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.*<sup>1</sup>

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, 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

<sup>1</sup> 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.

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	}
Logends and   or Crotches for Broken Stowage.....	

£ 5, gratuity. Other goods if 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 approved 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 Practice 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 God, the Queen's Enemies, restraint of Princes and Rulers, Fire, and all and every other Danger and Accidents 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. WM. 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 addressed 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 quintal, 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

pies 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>destroncadás</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 count 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. le siguiente:

Situación: El puerto de Progreso está situado en latitud 21° 17' Norte y longitud 89° 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° y 2° cuadrante. En invierno con los vientos N.O. que soplan algunas veces con bastante fuerza no pueden fondearse, pues levanta mar gruesa y picada, pero inmediatamente que calma el viento se calma el mar.

Condiciones del fondeadero en el puerto.

El fondo 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.