

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.

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 teele del vapor.

Los buques de vela comunmente no pueden atracar si calan más de 10½ 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 hace 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 disposi-

ción 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 fero.

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, Progre-

so, 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 pasaje 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 trasportan 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 manifestadas en los conocimientos, se mandarán pesar ó medir, cobrándose un veinticinco por ciento 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 cajas, se cobrarán como mercancías.....	2 00
Maíz y frijol: en sacos, por cada cien libras.....	0 06
Ganado vacuno y mular: cuando desembarquen sueltos, cada cabeza....	2 00
Idem ídem en jaulas, cada jaula.....	10 00
Ganado lanar y de cerda: cuando desembarquen sueltos, cada cabeza....	1 00
Idem ídem en jaulas 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 mercancías en general, 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, limitándose 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 barcada 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 de gastos, 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 co-

brar las cuentas, éstas se recargarán con un diez por ciento (10 p^oo) de su valor.

Progreso, Enero 1^o 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 cs.
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 piés 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