

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%) de su valor.

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

ACLARACIONES A NUESTRA TARIFA DE ALIJOS

DE ENERO 1º 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 Fabregas*.

PUERTO DE TAMPICO.

Un sello que dice: Capitanía de Puerto de Tampico.—Nº 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 $22^{\circ} 16'$ 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 local, 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 tenedero 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 fondear frente á la población de Tampico en 25 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 concluido el embutido de piedra que le están colocando; por consiguiente, no se han puesto guías para tomar el canal, que todavía es algo

movible, 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. $8^{\circ} 0'$. 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 recalca 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 estadías 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 necesari-

rio para sus operaciones. Hay dos remolcadores: éstos 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 practicaje 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 cs. (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 2½ p ♂ (dos y medio por ciento) sobre el flete de las mercancías que conducen de importación, y el 5 p ♂ (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 carta partida, se cobra el 5 p ♂ (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 á 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 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 ordenadamente 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 kilogramos á razón de.....	1 75
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „	2 25
„ „ „ 3,000 kilogramos en adelante á razón de.....	2 75
Corchos y garrafrones 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 kilogramos á razón de.....	2 25
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „	2 75
„ „ „ 3,000 kilogramos en adelante á razón de.....	3 25
Corchos y garrafrones vacíos.....	3 25

Por 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 kilogramos á razón de.....	2 75
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „	3 25

Por bultos de 3,000 kilogramos en adelante á razón de.....	3 75
Corchos y garrafrones vacíos.....	4 25

Por las 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 kilogramos á razón de.....	3 25
„ „ „ 2,000 á 3,000 „ „ „	3 75
„ „ „ 3,000 kilogramos en adelante á razón de.....	4 25
Corchos y garrafrones vacíos.....	6 25

La presente tarifa comenzará á regir el 1º 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 25° 57' 10"; su longitud al Oeste es de 97° 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: 4½ y 5 pies, al Norte existe un cabezo y otro al Sur, en seguida de éste se halla un bajo movible, 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 Ve-

rano 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 $4\frac{1}{2}$ 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 encuentra 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.10cm. sobre el nivel del mar, y cuya luz es blanca y fija, de cuarta clase, sistema Fresnell, de 4º 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 PAÍS.

Mazatlán.

Entre el Sr. A., corredor de buques, y el Sr. B., armador del buque alemán C., † $\frac{3}{8}$ 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 Talmonk, 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 éste 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 corresponsales 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 p^o 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^o, 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° 32' 24" latitud Norte, y á los 105° 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;