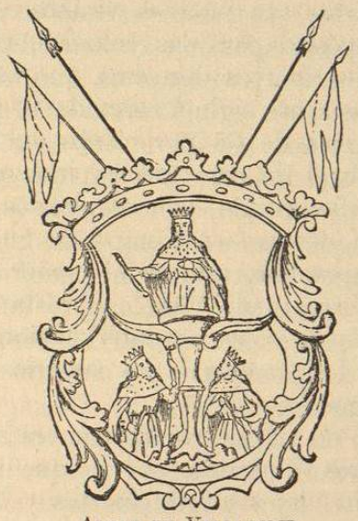
que el total de conchas exportadas desde 1854 hasta 1857 inclusive fué de 58,948 quintales valuados en $120,402. Desgraciadamente, este nuevo manantial de utilidades fué perjudicial para las pesquerías, pues no se hacia distincion ninguna en la eleccion de las ostras. Los bivalvos tiernos eran arrancados de sus lechos submarinos al igual de los ya formados, con lo que año por año se fueron empobreciendo notablemente los depósitos. La proporcion del valor de la concha con el de la perla sigue en contínuo aumento.

Muchos años ha que se hicieron experimentos para sacar las ostras de sus lechos por medio de aparatos y campanas para bucear; pero se encontró que el buzo del país, diez veces mas barato, podia recoger y traer á la superficie cuatro ó cinco docenas, en el mismo tiempo que un buzo americano con su embarazoso vestido podia solamente conseguir cinco ó seis ostras. En 1827 se formó en Lóndres una compañía intitulada "Asociacion General para la pesca de la Perla y Coral," y dos buques se enviaron á Guaymas bajo la direccion de un agente, acompañado de expertos buzos con sus vestiduras, pero la empresa fracasó á causa de la imposibilidad de recoger ostras en cantidad que valiera la pena. Esto fué debido á la manera de habitar que tienen los bivalvos que buscaban. Es un error el suponer que estos moluscos ocupan los llamados lechos, en colonias compactamente densas. Se hallan aisladamente esparcidos, en localidades favorables, cuevas tranquilas, y bahías abrigadas, cuyos fondos son ásperos, rocas desiguales con grietas y hondas cavidades. Estas grietas sirven de morada á las ostras de perla, y de ahí el experto buzo del país fácilmente las saca. Pero su científico competidor, con su ayuda artificial, no puede seguirle entre estas aberturas y grietas de las rocas, y todo lo que á él le es posible recoger son algunas ostras de inferior calidad que se encuentran en la parte exterior. En los últimos años se ha puesto mas cuidado en la conservacion de las depósitos á fin de salvarlos de que desaparezcan; pero mucho tiempo de comparativo reposo se necesitará para que estas pesquerías de perlas puedan volver á hallarse en un estado semejante al de su anterior riqueza.



Armas de Valladolid.

El recelo de los españoles en su sistema calonial, así como su exclusivismo, se demostraron palpablemente en el comercio. Toda la legislacion ultramarina tenia, mas ó menos, por mira el asegurarle á la madre patria todo el beneficio que pudiera sacarse de las Indias. No solo estaban prohibidos ó dificultados muchos de los productos y artefactos de las colonias, sino que no se toleraba ningun comercio con el extranjero. El mercado de España era el único á que se podia recurrir, y para asegurar esa limitacion, á los colonos no se les permitia hacer la conduccion, siendo contadas las localidades á que se concedió la ventaja de tener puertos habilitados para el comercio; y hasta el tráfico internacional estaba restringido. En la observancia de estas reglas la casa de contratacion mantenia la mayor vigilancia.

Además de esto, los favorecidos monopolistas tenian cuidado de limitar á lo muy preciso el abastecimiento

de las mercancías, á fin de mantener los precios á la altura que convenia á sus intereses. Últimamente cuando, á pesar de las ventajas que ofrecian los numerosos y exclusivos mercados, decayeron las manufacturas de España, sus puertos vinieron á ser meros puntos de depósito para las colonias, recabando así en ambos lados fuertes derechos, que ascendieron al comenzar el presente siglo á cerca de 40 por ciento en España y á mas de 65 por ciento en Méjico. El resultado natural de esto fué un inmenso tráfico de contrabando, favorecido por empleados indignos, y efectuado con descaro en tiempo de guerra, haciéndole una competencia ruinosa al comercio legal, que ya estaba sobrecargado con los préstamos forzosos, con la moneda de cobre, la intervencion eclesiástica, sin mencionar los ataques de los corsarios y buques de guerra enemigos.

Estuviera ó no en guerra, España era siempre presa de los corsarios ó piratas, por lo que fué necesario emplear, en los viajes largos, fuertes y bien armados galeones, ó hacer navegar á los buques en convoy, haciéndose esto por lo general en el Atlántico. De 1706 á 1776 los buques eran del porte de 1,200 á 1,500 toneladas, y conducian de retorno cargamentos por valor de $10,000,000 á $27,000,000. Con la habilitacion de nuevos puertos en España se aumentó la entrada de buques, contándose 1,142 entre 1784 y 1795, á la vez que la exportacion del metal precioso montó á $204,000,000 entre 1779 y 1791.

Apénas habia trascurrido una década de la conquista de la Nueva España cuando el comercio español principió á ser presa de los corsarios y filibusteros. Las nuevas de que continuamente se estaba trasportando una inmensa riqueza á los cofres de la madre patria, despertó la avaricia de los aventureros sin ley procedentes de muchas nacionalidades, sobresaliendo entre ellos los ingleses, franceses, y holandeses. Durante el largo período comprendido desde mediados del siglo diez y seis hasta principios del presente, los

tesoros de España fueron el blanco, y sus colonias las víctimas de los latrocinios de los piratas. Organizáronse inmensas compañías de filibusteros, en las que se hallaban afiliados millares de criminales arrojados, y las grandes vias oceánicas, tanto del Atlántico como del Pacífico, se vieron infestadas de piratas. Á principios de 1568 se apoderó Hawkins de la isla de Sacrificios. frente al castillo de San Juan de Ulúa, y aunque fué atacado y deshecho por una escuadra de trece buques españoles que á la sazon llegaron, logró escaparse con dos de sus barcos, la capitana Minion, y la fragata Judith que mandaba Francis Drake de cuestionable fama. Algunos años despues, Drake se hizo temer en el sur del Atlántico y en el Pacífico. En 1578 saqueó á Huatulco en Oajaca, y de ahí partió en busca de un paso en el norte del Atlántico. Durante esta época y en el siglo siguiente la costa de Yucatan sufrió con las repetidas invasiones de los piratas, que fueron primeramente franceses, y despues ingleses, quienes se establecieron en Belize. En 1587 se presentó Thomas Cavendish en las costas occidentales de la Nueva España é hizo algunas incursiones piráticas en el interior del país; y despues, el dia 5 de Noviembre, apresó el galeon español Santa Ana que traia á su bordo 122,000 pesos y un valioso cargamento de sedas y otros géneros del Asia.

En el siguiente siglo las pérdidas que causaron á España y á sus colonias esos bandoleros del océano, ascendieron á centenares de millones de pesos en metales preciosos, mercancías y propiedades destruidas. Millares de *bucaniers*, *filibustiers* franceses y *zeerovers* holandeses fundaron colonias y establecimientos formales en las Indias Occidentales, y desde ellos salieron á infestar los mares. Solo en la parte setentrional de Santo Domingo habia cerca de 10,000 filibusteros franceses. Las ciudades eran saqueadas y destruidas, los establecimientes reducidos á cenizas, y los galeones que conducian los tesoros y los buques mercantes tenian que ser convoyados en su travesía por escuadras

numerosas y bien armadas. Por tierra y por mar estaban los españoles constantemente acosados; sus cruceros eran burlados, y las guarniciones en las ciudades de la costa eran miradas con desprecio. En 1682, y otra vez en 1684, Tampico fué saqueado; y en 1683 los piratas Van Horn y Laurent, mas generalmente conocido por el nombre de Lorencillo, se apoderaron de Veracruz, saqueando la ciudad y haciendo sufrir á los habitantes toda clase de ultrajes; mas de 300 personas perecieron víctimas de las crueldades de los piratas. Estos se escaparon llevándose consigo un inmenso botin.

Á fines del siglo diez y siete, merced á las medidas tomadas por el Virey Galve, los piratas tuvieron que abandonar el mar del sur, pero todos sus esfuerzos para echarlos del golfo de Méjico fueron infructuosos. En 1704, Guillermo Dampier intentó apresar el galeon del tesoro que anualmente salia de Acapulco para Filipinas, pero se lo impidió el nutrido fuego que le hicieron los cañones del galeon; y cinco años despues, una compañía de comerciantes de Bristol armó una espedicion que se hizo á la mar con patente de corso, expedida por el lord gran almirante de Inglaterra, para hostilizar al comercio español. Dos buques se pusieron al mando del Capitan Woodes Rogers, y aunque tambien fué derrotado en el ataque que dió al galeon de Acapulco, volvió á su país con el botin que tomó durante el viaje, el cual rindió la ganancia de 750 por ciento sobre el capital invertido.

La piratería en alta mar estuvo muy activa en el siglo diez y ocho; pero los desembarcos y asaltos tierra adentro viniéron haciéndose mas raros y ménos productivos, efectuándose únicamente en algunos pequeños é indefensos establecimientos, de donde se llevaban á los habitantes para venderlos por esclavos. Los puertos y las grandes poblaciones de la costa estaban ya con mejores medios de defensa; los establecimientos piráticos de las Antillas dejaron de ser objetos de tolerancia por parte de los gobernantes europeos, y á la entrada de este siglo estas extraordinarias asociaciones habian cesado de existir. La política de Europa en cierto modo contribuyó á este resultado, pero la causa principal debe hallarse en los principios y comunes intereses que unia á los piratas entre sí, esto es, el cebo de la ganancia y el odio á los españoles. Estos elementos por su misma naturaleza no podian existir permanentemente. Las barbaridades que practicaban contra los súbditos españoles pusieron á los piratas fuera de los límites de la civilizacion, al mismo tiempo que la grande escala en que hacian las expediciones predatoras por tierra, despertó á las potencias de Europa hostiles á España del sueño de su mal encubierta tolerancia. La costumbre de destruir que observaban los piratas era en realidad contraria á sus propios intereses, y cuando al fin las pugnas de nacionalidad empezaron á producir efecto, trayendo la desunion entre ellos á la terminacion del siglo diez y siete, pronto llegó á su fin la última época de su historia. No estando ya auxiliadas por los enemigos de España, estas terribles bandas pasaron de la decadencia á la extincion. Pero en los mares pululaban todavía los piratas sueltos, y los capitanes de nombradía reunian bajo su sanguinaria bandera tripulaciones compuestas de hombres desalmados que no respetaban los colores de ninguna nacion. El último individuo que hizo célebre su nombre, y sinónimo de terror para la marina española mercante, fué Jean Lafitte, á quien se le conocia con el nombre del pirata del golfo. Despues que el gobierno de los Estados Unidos en 1814 hizo desbaratar la reunion de contrabandistas que se habian establecido en la isla de Barataria, al oeste del delta del rio Misisipí, este pirata, cuyo poder sobre los baratarios habia sido absoluto, se trasladó en 1817 á la isla de Galveston, situada frente á la costa de Tejas, en donde llegó á ser un verdadero rey de piratas. Construyó un fuerte, organizó un gobierno, y estableció una colonia, la cual, como era asilo de los

prófugos de la justicia y de los malhechores de todas las naciones, pronto acrecentó el número de sus súbditos á cerca de 1,000 hombres. Lafitte afectaba que no le hacia la guerra mas que á las propiedades españolas, pero sus compañeros no eran muy escrupulosos en cuanto á la nacionalidad de los bajeles que detenian. Duraron algunos años esas piraterías, y el comercio de España estuvo á punto de desaparecer del golfo, ante la activa persecucion de las numerosas y veleras embarcaciones de sus implacables enemigos. Los recelos que Méjico abrigó por mucho tiempo contra los Estados Unidos, le libraron de ser molestado; pero con motivo de los robos y otros crímenes que se cometieron contra el comercio americano, el gobierno de Washington resolvió poner fin á ellos. En 1821 fué despachada la *Enterprise* á destruir la guarida del pirata. Conociendo Lafitte que la resistencia era inútil, obedeció las órdenes que se le dieron; destruyó las fortificaciones, desbandó su gente, y se hizo á la mar en su embarcacion favorita, la *Pride*. Continuó el crucero algunos años mas en las costas españolas, y murió en Cilam, Yucatan, en 1826. Con la dispersion de los piratas de la isla de Galveston, quedó destruida la última asociacion organizada en las aguas españolas.

Con la adquisicion de la independencia pudieron varios puertos competir con el de Veracruz en el comercio extranjero, y sin embargo ese puerto sufrió poco, merced al incremento del comercio en general. La expansion de este ha hecho necesario aumentar los puertos, y consiguientemente las aduanas. Estas dependencias fueron de tres clases, á saber, marítimas, fronterizas, é internas, con mas, receptorías sujetas á inspectores, y con guardas y guardacostas. Dióse un gran paso en 1882 con la abolicion de las aduanas internas, herencia opresora de los dias de la colonia, que tenia conexion con todos los lugares de importancia, cuyo número era de 1,200.

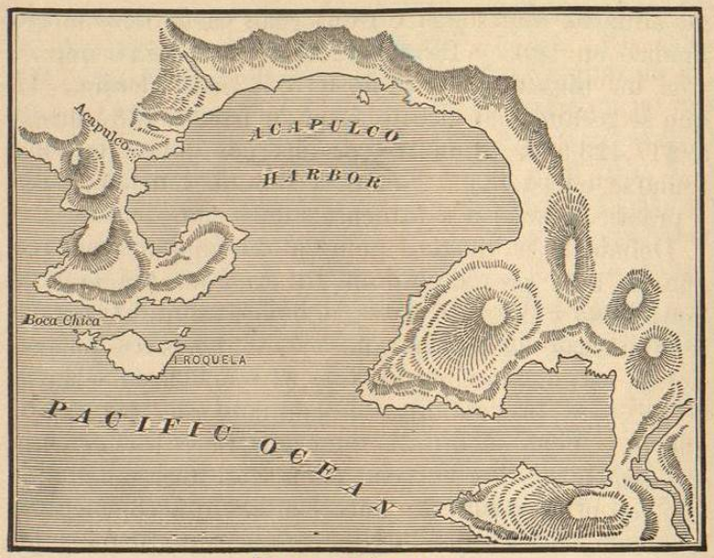
Las exorbitantes tarifas anteriores las continuaron

los gobiernos republicanos, en parte para proteger la industria del país, y principalmente para llenar los vacíos que dejó una administracion improvida. Desde 1821 el ingreso aumentó rápidamente hasta que llegó á $6,600,000 por término medio, ménos tres y medio por ciento por gastos de recaudacion. Ya en la octava década del siglo las entradas habian llegado á $9,500,000, y bajo la administracion de Diaz han crecido todavía mas, mediante la mas estricta observancia de las leyes aduanales y la abolicion del sistema prohibitivo. El impuesto de 55 por ciento de derechos sobre el valor de los artículos no enumerados en el arancel indicó su forma protectora. Las entradas de las aduanas marítimas y fronterizas en la década que finalizó en 1833 y 1834 fueron $134,328,554, que arroja un término medio de $13,432,855 al año. Lo que se recaudó en el año fiscal de 1883 á 1884 montó á $17,423,529. Las rentas internas deben tambien tomarse en cuenta. Los derechos de tonelaje, faros, y prácticos montan tambien á sumas considerables.

Debido á la vasta extension de frontera sin resguardo, á la proximidad de las Antillas, y á la poca estabilidad y falta de energía de las administraciones republicanas, el contrabando tomó mayores proporciones, estimándose en mas de $4,000,000 en tiempos de paz, y á cosa de mas de la mitad en tiempos de guerra. Y no cabe duda que muchos de los pronunciamientos que frecuentemente se han hecho, han sido solo con el propósito de hacerlos servir para encubrir la introduccion de ricos cargamentos, repartiéndose los derechos, digamos un 60 por ciento, entre el capitan, el comerciante, y el rebelado. Fácil era cohechar á los corrompidos empleados, por el mal ejemplo que les daban los ministros, y el que no queria prestarse corria el riesgo de perder su empleo, y aún la vida, miéntras que la introduccion de los efectos prontamente manifestaba ser para el beneficio del pueblo, así como de los que le servian. El presidente Diaz mucho ha corregido estos abusos con la estricta recauda-

cion de las multas, con la promocion de los empleados honrados, y con un cuerpo mas eficaz de celadores por mar y tierra, impartiendo así un tono mas saludable al comercio, á la vez que aumentando el ingreso, y aplicando el sobrante á mejoras públicas.

Durante los últimos veinte y cinco años de gobierno colonial ántes de 1820, las importaciones y exportaciones montaron á $22,000,000 anuales, siendo la diferencia en favor de aquellas de $1,000,000; pero entónces la exportacion consistia principalmente en metales, y reembarques de efectos del Asia, por Acapulco y Veracruz, á España.



PUERTO DE ACAPULCO.

Por el año de 1827 habia ascendido el total á $27,000,000; entrando el oro y la plata por $9,669,000 en los $12,172,000 de la exportacion. Despues de esto hubo un aumento constante, siendo las importaciones en 1843 de $22,200,000, en 1874–75 de $27,300,000, subiendo mas tarde á 40 millones y mas, miéntras las exportaciones llegaron en 1879–80 á $32,664,000 con-

tra un término medio en 1873–76 de ménos de $27,000,000, con un aumento halagador en la proporcion de los productos, tales como café, azúcar, cochinilla, fibras, pieles, y maderas. Comparando el valor de la exportacion, durante los primeros seis meses del año fiscal 1883–84, con el correspondiente período del año próximo anterior, se observa un aumento de $1,837,801; siendo las respectivas cantidades $22,052,879 y $20,215,078. De estas sumas $16,379,493 y $15,470,825 representan la exportacion de metales preciosos, y los saldos respectivos de $5,733,386 y $4,744,253 los de productos agrícolas y de otra clase.

Durante la guerra de independencia los Estados Unidos lograron asegurar una gran parte del comercio directo, que en los 25 años anteriores á 1820 montaba casi á una quinta parte de su totalidad. Despues de esto Inglaterra absorbió la mayor parte; pero últimamente, con el aumento de las comunicaciones por vapor en mar y en tierra, la república del norte va ganando terreno rápidamente.

España se ha quedado muy atrás, aunque sus naturales conservan todavía un puesto honroso entre los comerciantes y fabricantes, debido á la influencia de la consanguinidad. Los sagaces y afanosos alemanes han sobrepujado, sin embargo, á todos los demás en asegurar el predominio sobre el comercio del país, y de consiguiente, sobre la riqueza. Pero los americanos del norte les van invadiendo el terreno á toda prisa, tratando directamente con los del comercio al menudeo, con lo que se libran de pagar nada á los especuladores. La mayor parte de los negocios principales del comercio en el país está en manos de extranjeros; pues los mejicanos no tienen disposicion para los negocios mercantiles, ni para las empresas. Vemos que los españoles disponen de los productos nacionales y de los abarrotes, los alemanes de las mercaderías generales, los franceses é ingleses de la lencería extranjera, los franceses é italianos tienen los hoteles y fondas, y los ingleses y americanos dirijen

los bancos y los establecimientos manufactureros. Los montes de piedad, ó sean casas de empeños, las loterías, y los principales vicios de la civilizacion que aquí alcanzan dimensiones mercantiles, y hasta respetables, los utiliza el gobierno, bajo cuya estricta direccion se hallan.

El comercio exterior se hace casi exclusivamente en buques extranjeros, á pesar de la marcada proteccion que se le dispensa á los nacionales. Dos quintas partes de los buques que entran están bajo la bandera de los Estados Unidos; de las demás partes la Inglaterra reclama una tercera. El cabotaje está sin embargo en manos de los hijos del país, gracias á los juiciosos reglamentos que lo restringen á la bandera nacional. Las embarcaciones pueden comprarse fuera del país, pero deben tripularse lo ménos con dos terceras partes de gente mejicana.

La construccion de buques ha sido protegida con subvenciones, y solo Campeche ha botado al agua entre 1827 y 1853, 49 buques con el tonelaje de 2,700, y el costo de $286,000. Por otro lado, en Guerrero que fué en un tiempo la principal provincia marítima, el primer buque que se construyó fué en 1869, despues de un intervalo de 60 años. Esta industria viene aumentándose notablemente, debido á los esfuerzos para mejorar la bahías, proveer diques y muelles, y aumentar los faros.

El presidente Diaz reconoce el aliciente tan poderoso que es para la prosperidad el facilitar el tráfico y la apertura de mercados, y se ha dedicado á ello con un celo sin igual hasta hoy, obteniendo los mas lisonjeros resultados. Ha mas que duplicado las líneas de vapores extranjeros que existian ántes de su administracion, y ha abierto comunicacion con los principales centros de comercio, y especialmente con ámbas costas de los Estados Unidos. Ampliada así la via principal, trata ahora de asegurar la participacion del país, y sobre todo, la navegacion interior, para cuyo fin están recibiendo la debida atencion los canales, y se están abriendo

dos desde la laguna de Chalco á Tepexpan y á Méjico. Actualmente se está llevando á cabo un proyecto para utilizar todas las aguas de las lagunas en el valle de Méjico con la construccion de un sistema extenso de canales. Este gran proyecto puede decirse que ha nacido de los esfuerzos que por tanto tiempo han estado haciéndose para desaguar el valle, proeza de ingeniería que despues de mas de tres siglos de trabajos espasmódicos, y de la ejecucion de titánicas empresas hidráulicas, no ha dado todavía los resultados que se desean, debido todo á mal aconsejados proyectos, y al incauto abandono durante las épocas en que era inminente el peligro de inundacion.

La ciudad de los Aztecas, enteramente rodeada de agua, ántes de la venida de los españoles estuvo expuesta á inundaciones frecuentes, y en una época muy atrás se establecieron malecones y calzadas, á costa de inmenso trabajo, para proteger la ciudad contra las inundaciones. Pero la obra mas grandiosa de esta clase se llevó á cabo, cosa de cien años ántes de la conquista, por Nezahualcoyotl, rey de Texcoco y sobrino de Montezuma Ilhuicamina. Habiendo ocurrido una gran inundacion, Montezuma llamó en su auxilio á su sobrino, quien con 20,000 hombres de Texcoco construyó un dique de ocho millas de longitud, que se extendia desde Atzoalco al norte hasta Iztalapam por el sur, dividiendo la gran laguna en dos partes. Esta obra gigantesca pasaba dos millas al este de la ciudad, y se construyó de cascajo cubierto con mampostería. Por este medio las aguas del rio Cuautitlan quedaron desviadas de la parte de la laguna en que estaba la capital.

Despues de la conquista la primera inundacion de la ciudad, reconstruida por Cortés en el sitio de la antigua, ocurrió en 1553, durante la administracion del primer Velasco. Por tres dias estuvo la ciudad debajo del agua, y el enérgico virey trabajó con sus propias manos para alentar á los desesperados habitantes é inspirarles actividad. Los caciques del valle fueron

llamados á tomar parte con sus vasallos en los trabajos de circundar la ciudad con un dique, tarea que se concluyó en unos cuantos dias El lecho de un riachuelo quedó tambien desviado. En 1580 acaeció otra inundacion, y el virey Enriquez determinó desaguar las lagunas del valle en los bajíos de Huehuetoca, diez leguas al norte, por medio de un socavon atravesando los cerros intermedios. Este proyecto fué el paso iniciador de una empresa sin igual—el gran tajo de Nochistongo—pero en medio de sus afanes murió el virey, y su plan estuvo abandonado por mas de un cuarto de siglo. En 1604 la ciudad se vió sumergida una vez mas, y por la cuarta en 1607, á pesar de los esfuerzos que se hicieron para impedir tal desastre, reparando los diques y calzadas y construyendo una nueva de estas que se llamó Calzada de Guadalupe. En este último año Luis de Velasco, hijo del primer virey de ese nombre, entró á Méjico por segunda vez como virey, y bajo sus auspicios se comenzó seriamente el trabajo del socavon de Huehuetoca. El ingeniero de esta empresa fué Enrico Martinez, quien sometió un plan para el desagüe de todas las lagunas del valle; pero como el nivel de la de Texcoco estaba á 24 piés mas abajo que el de la de Zumpango, su proyecto para el desagüe general del valle se tuvo por imposible, y sus trabajos se limitaron al desagüe de la última nombrada.

El sistema de las lagunas en el valle de Méjico consiste en cuatro grupos, siendo la central la de Texcoco, que es á la vez la mas grande y la mas baja; y al sur de ella están las lagunas de agua dulce de Chalco y Xochimilco, alimentadas principalmente por manantiales; estando ellas separadas solo por una calzada bajo la cual corre libremente el agua, pueden considerarse como una sola laguna. Este grupo está á diez piés sobre el nivel de la de Texcoco. Al norte de esta se hallan las de San Cristóbal y Xaltocan, situadas entre diez y once piés sobre el nivel de la de Texcoco, y al noroeste de este grupo está la laguna de Zumpango, que

hallándose á la altura de veinte y cuatro piés sobre la de Texcoco, y recibiendo las aguas de los dos rios mayores, principalmente las del rio Cuautitlan, se le vino á considerar como la causa de todo el daño.

Habiéndose confiado á Martinez la direccion de la obra, se dedicó á ella con mucha energía, empleando un inmenso número de indios en los trabajos. Se construyó un socavon de mas de una legua de largo entre el cerro de Nochistongo y el monte Sicoe, se hizo una presa para desviar la corriente de las aguas del Cuautitlan y hacerlas caer en la laguna de Zumpango; además se cavó un canal para conducirlas á la entrada del socavon de Huehuetoca. El socavon era de cuatro varas de alto por cinco de ancho, y fué construido en el corto espacio de once meses. Pero una obra tan precipitada no pudo haber sido construida con la solidez necesaria; el conducto subterráneo resultó ser demasiado pequeño, y estando mal hecha la bóveda frecuentemente la obstruian sus propios escombros. En 1627, debido á fuertes lluvias la presa que sujetaba al rio Cuautitlan se reventó, y lanzándose sus aguas en la laguna de Zumpango, corrieron á las otras mas bajas, y la consecuencia fué que la ciudad quedó inundada. Hízose entónces una nueva presa, y otra mas para desviar al rio Pachuca, y se volvió á emprender la obra de mejorar el socavon. Por un breve tiempo los vecinos se consideraron seguros de tener mas inundaciones, pero no estando aún concluida la tarea de consolidar las paredes y el arco del socavon, en 1629 cayeron las lluvias mas abundantes que jamás se habian visto en el valle. Las presas se abrieron en varios puntos, y libres ya las aguas corrieron hácia la ciudad y la inundaron hasta el grado de haber en casi todas partes una profundidad de dos yardas. Los sufrimientos que sobrevinieron fueron terribles. Varias casas se las llevaron las aguas; otras fueron inundadas, cayendo las paredes de adobe á pedazos, llevando consigo la corriente los hombres, mujeres, y niños que se habian refugiado en