

COSTA HASTA EL RIO BRAVO O DEL NORTE.

“Desde esta barra sigue la costa al N. 34° E., la distancia de 11 millas; despues al N. 13° E. otras 19, y luego al N. 5° O. como ocho millas hasta el rio Bravo ó del Norte. La barra del rio Bravo es buena y muy derecha, E. O., y tiene siete piés de agua en baja mar: este rio es de agua dulce, y tiene regular corriente en todo el año, mas ó menos fuerte, segun las aguas que recibe; de la parte de dentro de su barra hay tres y cuatro brazas. Como toda esta tierra es igual y muy baja, no ofrece marcas de reconocimiento; y la única que puede servir de tal es una laguna chica que viene desde el Tigre hasta el rio, cuya barra sale una legua á la mar, y á mayor distancia el agua dulce que hace variar el color de la del mar; lo cual no se ve en otra barra.

“Desde aquí sigue la costa al N. 27° O., la distancia de cinco millas, donde se encuentra una barra de poco fondo; y al N. de esta, distancia de otras cuatro, se encuentra otra barra de 15 y 16 piés de fondo; pero de poco abrigo por ser muy ancha la boca y la costa muy rasa; y con el motivo de la laguna que tiene, deja un corto espacio de cuatro y cinco brazas de fondo, donde se puede fondear en un caso forzoso; porque todo lo demas, aunque hace horizonte, solo tiene dos y tres piés de agua hasta la tierra firme, que está bastante distante; y es menester mantenerse por este parage con mucha precaucion, á causa de los indios que bajan con piraguas á la orilla del mar: en todas estas orillas no hay agua dulce ni aun cacimbas. Para el reconocimiento de esta barra, llamada de Santiago, no hay mas recurso que el de la latitud, y algun tanto el empezar, desde ella para el N., á aumentar la anchura de las lagunas: (1) la entrada de la barra es-

(1) En tiempo de secas no podrá servir esta marca, porque las lagunas desaparecen.

tá muy inmediata á la punta del N., y corre E. N. E., O. S. O. hasta el fondeadero de cuatro y cinco brazas, que tendrá de largo como una legua.”

COSTA HASTA LA PATA DEL CABALLO.

“Desde esta barra sigue la costa N. formando arco para el O., toda muy rasa y de arena, distando por este parage la tierra firme cinco y seis leguas, formando una laguna de agua salada, de tres y cuatro piés de fondo y mucho fango: esta laguna empieza á ser mas ancha en la latitud de 27° 30', en que tiene como diez y seis millas: el desagüe de esta laguna está en la barra de Santiago y por la del lado de San José; y cuando está muy crecida, abre varias bocas por la playa, que es muy baja y de arena. Desde la espresada latitud sigue la costa al N. y N $\frac{1}{4}$. N. E. hasta la de 28° 10' que se encuentra otra barra de poca agua, llamada la Pata del Caballo, y al N. O. de ella está el lago de San José, distante como 16 millas. Desde la latitud dicha de 27° 30' va angostando la laguna hasta la bahía de San Bernardo.”

COSTA HASTA LA BAHIA DE SAN BERNARDO.

“Desde la Pata del Caballo sigue la costa al N. 29° E., distancia 19 leguas hasta la bahía de San Bernardo y toda ella es baja, de playas de arena, formando arco hácia el O., de modo que con vientos duros cubre la mar las lengüetas que sirven de barrera á las lagunas, y se une enteramente con ellas.”

NOTICIA GENERAL DE LA COSTA, DESDE TAMPICO HASTA LA BAHÍA DE SAN BERNARDO.

“Toda la costa que hemos descrito, desde Tampico hasta la bahía de San Bernardo, es bastante limpia y se cogen tres y cua-

tro brazas á una legua de ella: la calidad del fondo es en lo general arena gruesa ó fina, y en algunos parages lodo: en las barras de los rios siempre se halla arena muy fina, y en algunas arena y lama: la mayor parte de las lagunas que se forman en toda esta costa no tienen mas que tres ó cuatro piés de agua, en su mayor profundidad, y por partes se secan cuando no es tiempo de lluvias. Desde Agosto hasta Abril son bastante temibles estas costas, por la mucha mar que hay en ellas, y que imposibilita se aguante un buque sobre sus anclas, pues en la estacion dicha soplan con fuerza los E. S. E. dos ó tres dias antes que el viento se llame al N.; pero en los restantes meses desde Abril hasta Agosto la navegacion es muy buena y segura, y se hallan siempre corrientes al N. y N. E., que facilitan subir de latitud; y aunque los estes que reinan desde Abril hasta Junio meten bastante mar, se puede aguantar al ancla en siete y ocho brazas de agua en caso preciso, en cuya situacion se estará viendo la costa; pero si se puede mantener á la vela es mejor. Los terrales son frecuentes en el verano desde la media noche hasta las nueve ó diez de la mañana, que llama el viento á la brisa; pero esto solo se verifica hasta la latitud de $26\frac{1}{2}^{\circ}$, que es á donde fenece la serranía, pues todo lo demas es de tierra muy llana, baja y anegadiza, en la que hay pocos aguaceros, que son los que producen terral.»

No he podido evitar en esta parte de mi trabajo la suma imperfeccion que á primera vista se nota de la falta de datos para la descripcion de las costas del Pacífico; así es que reservo lo poco que poseo para cuando hable en lo particular de los puertos.

En tiempo del sistema colonial, como recordarán mis lectores, los únicos puertos por donde se hacia el comercio de importa-

cion, eran, Veracruz y Acapulco. A fines del siglo pasado se estableció en San Blas un departamento de marina, con el objeto de proteger las fundaciones de presidios de la costa septentrional de Californias. Mucho tiempo permaneció sin importancia este departamento, hasta que Revillagigedo llamó sobre él la atencion, porque en su época los navíos de varias naciones comenzaron á frecuentar aquellos mares. (1)

El célebre decreto de las cortes españolas de 9 de Noviembre de 1820 declaró puertos de depósito de 1.^a clase á Acapulco, San Blas, Campeche y Veracruz; de 2.^a, á Guaymas, Monterey y Tampico; y puertos habilitados para el comercio de entrada y salida, Tehuantepec, Mazatlan, San Diego de las Californias, Tlacotalpan, Tamiagua y Soto la Marina.

Me abstengo de todo comentario acerca de esta providencia poco meditada y espedida sin la debida combinacion con los medios de evitar el fraude, porque para mi objeto solo tiene hoy esta narracion un interés histórico; pero sí deseo que se tengan presentes circunstancias, que como la mencionada han dado desde épocas remotas un incremento inconcebible al contrabando.

En el arancel de aduanas marítimas de 1822 constan habilitados únicamente para el comercio extranjero los puertos de San Blas, Acapulco, Veracruz, Alvarado y Tampico.

En la Guia de hacienda de 1825, hay una relacion de las aduanas marítimas, espresando las comisarias á que estaban sujetas y de la que extractamos lo siguiente:

ADUANAS MARÍTIMAS.

Veracruz, sujeta á la comisaría del mismo nombre.

Alvarado, á la comisaría de Veracruz.

Tampico, idem.

(1) Revillagigedo, párrafos 703, y siguientes

San Blás, situada en Tepic, á la comisaría de Guadalajara.

Sisal, á la de Yucatan.

Tabasco, á Veracruz.

Guaymas, á la comandancia de Occidente.

Mazatlan.—Refugio.

Receptoría de Tampico de Tamaulipas, á San Luis Potosí.

En la Memoria de 1826, ademas de las aduanas mencionadas constan: Goatzacoalco.—Campeche.—Isla del Cármen.—Bacalar.—Huatulco.—Manzanillo.—Natividad.—Galveston.—Pueblo Viejo de Tampico y Soto la Marina.

Como se verá por la razon con que cierro este capítulo, las habilitaciones de estos puertos se hicieron de la manera mas irregular, casi siempre cediendo á indicaciones no siempre justificadas de los Estados á que ellas pertenecen; así es que, las oportunidades del fraude se centuplicaron, el número de empleados fué desde entonces inmenso, y la falta de conocimiento de las localidades hacen extraordinaria la confusion en las disposiciones gubernativas, en las dotaciones á los empleados, en la planteacion de resguardos y contraresguardos; en fin, en todo lo administrativo y económico de este importante ramo.

El arancel de 1827, no indica ningun cambio sobre aumento ó disminucion de los puertos mencionados.

En la Memoria de 1830, se queja el Ministro del escesivo número de puertos habilitados, indicando de una manera muy terminante, la conveniencia de que fueran menos.

En 19 de Septiembre de 1836, se autorizó al gobierno para reformar y arreglar las aduanas marítimas y fonterizas: en virtud de la referida autorizacion, se dictó la ley de 17 de Febrero de

1837, que clasificó las aduanas marítimas y fronterizas de la manera siguiente:

PARA EL COMERCIO ESTRANGERO.

EN EL SENO MEXICANO.

Veracruz.—Santa-Anna de Tamaulipas.—Matamoros.—Campeche.—Sisal.—Tabasco.

EN EL MAR DEL SUR.

Acapulco.—San Blas.

EN EL GOLFO DE CALIFORNIAS.

Guaymas.

EN EL MAR DE LA ALTA CALIFORNIA.

Monterey.

SE CERRARON AL COMERCIO LOS PUERTOS:

Bacalar.—Goazacoalco.—Alvarado.—Matagorda.—Galveston.—Huatulco.—Manzanillo.—Natividad.—Mazatlan.—La Paz.—Loreto.—San Diego.—San Francisco.

QUEDARON ABIERTOS RARA SOLO

EL COMERCIO DE CABOTAGE, EN EL SENO MEXICANO.

Isla del Cármen.—Goazacoalco.—Alvarado.—Tecoluta.—Santecomapan.—Tuspan.—Pueblo Viejo.—Soto la Marina.—Matagorda.—Cópano.—Galveston.

EN LA COSTA ORIENTAL DE YUCATÁN.

Bacalar.

EN EL MAR DEL SUR.

Tonalá (como aduana fronteriza).—Puerto Escondido.—Huatulco.—Manzanillo.—Navachiste.—Natividad.—Mazatlan.

EN EL GOLFO DE CALIFORNIA.

Altata.—Cabo de San Lucas.—La Paz.—Loreto.

EN EL MAR DE LA ALTA CALIFORNIA.

San Diego.—San Francisco (tambien como aduana fronteriza.)

El mismo creó las aduanas fronterizas que se citan á continuacion.

FRONTERA DE CENTRO-AMÉRICA.

Comitán, en Chiapas.—Tonalá, idem.

FRONTERA DE LOS ESTADOS-UNIDOS.

Nacodoche, en Tejas.—Taos, Nuevo-México.—San Carlos, Chihuahua.—Paso del Norte, idem.—San Francisco, Alta California.

Por último, dividió el decreto á que me refiero, las aduanas marítimas y fronterizas de la manera siguiente.

PRIMERA CLASE.

Veracruz.—Santa-Anna de Tamaulipas.—Matamoros.

SEGUNDA CLASE.

Guaymas.—San Blas.—Acapulco.—Campeche.—Tabasco.

TERCERA CLASE.

Sisal.—Monterey.

GUARTA CLASE.

Las destinadas al comercio de cabotage.

QUINTA CLASE.

Las fronterizas.

Por circular de 11 de Agosto de 37, se manifestó que el puerto de Navachiste se incluía entre los clasificados para solo el comercio de cabotage.

Por el decreto del gobierno de 21 de Abril de 1838, se declararon cerrados para el comercio extranjero y el de escala y cabotage, los puertos de Mazatlan y Guaymas.

Por el arancel de 1842, quedaron habilitados para el comercio exterior los puertos siguientes:

EN EL SENO MEXICANO.

Sisal.—Campeche.—San Juan Bautista de Tabasco.—Veracruz.—Santa-Anna de Tamaulipas.—Matamoros.

EN EL MAR DEL SUR.

Acapulco.—San Blas.—Mazatlan.

EN EL GOLFO DE CALIFORNIA.

Guaymas.

EN EL MAR DE LA ALTA CALIFORNIA.

Monterey.

En la Memoria de hacienda de 1844 se encuentra la clasificacion siguiente:

ADUANAS MARITIMAS.

Acapulco.—Guaymas.—Matamoros.—Mazatlan.—Monterey.
—Santa-Anna de Tamaulipas.—San Blas.—Tabasco.—Veracruz.

ADUANAS FRONTERIZAS.

Comitán.—Santa Fé.—Tuxtla Chico.

CABOTAGE.

Altata.—La Paz.—Navechiste.

El arancel de 1845 numera los puertos que siguen:

EN EL SENO MEXICANO.

Sisal.—Campeche.—San Juan Bautista Tabasco.—Veracruz.
—Tampico de Tamaulipas.—Matamoros, y cuando vuelvan á la
obediencia del gobierno los que siguen:—Matagorda.—Velasco.
—Galveston.

EN EL MAR DEL SUR.

Acapulco.—San Blás.—Mazatlan.

EN EL GOLFO DE CALIFORNIA.

Guaymas.

EN EL MAR DE LA ALTA CALIFORNIA.

Monterey.

Por último, el artículo 1.º de la ley de 24 de Noviembre de
1849 QUE ES LA VIGENTE, declara habilitados para el comercio
extranjero, y el de escala y cabotage los puertos siguientes:

EN EL GOLFO MEXICANO.

Veracruz.—Tampico de Tamaulipas.—Matamoros.—Campeche.
—Sisal.—San Juan Bautista de Tabasco.

EN EL MAR DEL SUR.

Acapulco.—San Blás.—Huatulco.—Manzanillo.—Mazatlan.

EN EL GOLFO DE CALIFORNIAS.

Guaymas.—Altata.

PARA EL COMERCIO DE CABOTAGE.

EN EL GOLFO MEXICANO.

Isla del Carmen.—Goatzacoalcos.—Alvarado.—Tecoluta.—Santecomapan.—Soto la Marina.—Tuspan.

EN LA COSTA ORIENTAL DE YUCATAN.

Bacalar.

EN EL MAR DEL SUR.

Tonalá.

EN EL GOLFO DE TEHUANTEPEC.

Santa Maria.

EN EL GOLFO DE CALIFORNIA.

La Paz.

SON ADUANAS FRONTERIZAS.

EN LA FRONTERA DEL NORTE.

Matamoros.—Camargo.—Presidio del Norte.—Paso de idem.