

EN LA FRONTERA DEL SUR.

Comitán.—Tuxtla Chico.

Apesar de la árida monotonía de que adolece la anterior narracion, me resolví á publicarla, porque ella manifiesta la inconstancia en el señalamiento de puertos, las contrariedades que con las reformas debe haber sufrido el comercio de buena fé, á la vez que el pábulo del fraude, no siendo desatendible la consideracion del gran número de empleados que en estas vicisitudes han quedado cesantes, gravitando sobre el erario general.

Los muy pocos datos que existen sobre descripcion de los puertos, no me ha permitido formar mas que las apuntaciones imperfectísimas que voy á ofrecer á mis lectores, refiriéndome solo á los puertos de que habla el decreto de 1849, que acabo de copiar, tomadas de las Memorias de hacienda, del archivo particular del Sr. Payno y Bustamante, de algunos manuscritos que posee el Sr. Lerdo (D. Miguel), de los cuales he copiado literalmente todo lo relativo á Veracruz, y de otras noticias sueltas recogidas no sin dificultad, que menciono en este lugar para no llenar el testo de citas inútiles.

VERACRUZ.

“La nueva Veracruz, considerada como puerto, no ofrece seguridad ni comodidad para el camino, y solo debe el nombre de tal al islote de S. Juan de Ulúa, que con la ciudad y el bajo de la Lavandera forman el fondeadero. Se entra al puerto por dos canales, uno al N. y otro al E.; pero el primero es el mas generalmente practicado, por ser menos peligroso. En la Calisa, al pié del castillo de San Juan de Ulúa, hay de seis á siete brazas de fondo; mas en los dos canales que le sirven de entrada, ape-

nas hay de cuatro á cinco, sobre cuatrocientas varas de ancho. Las islas Verde y de Sacrificios, distantes unas cinco ó seis millas al S. E. de la ciudad, sirven de fondeadero á los buques de guerra que no tienen permiso de anclar en la bahía de Ulúa, y á los mercantes cuando se les obliga á hacer cuarentenas. El fondeadero de Sacrificios, cerca de la parte de tierra que forma la punta de Mocambo, es una rada que está al abrigo de los vientos del Norte por la misma isla y por el arrecife de Pájaros, y de los del S. por la punta de Mocambo. En tiempos regulares y aun algo borrascosos, puede esta pequeña ensenada servir de abrigo á ciento cuarenta ó á ciento cincuenta buques, desde goletas hasta navíos de línea, pues tiene un fondo de seis á diez brazas de agua.

“Entre el arrecife de Pájaros y la Isla de Sacrificios, hay tambien un pequeño fondeadero al abrigo de los vientos del N., para un corto número de buques. Pero hallándose tanto este ancladero como el anterior de que he hablado, descubierto por el N. O., cuando se desatan estos vientos, que soplan con extraordinaria fuerza en aquella costa, no hay en ellos seguridad alguna, y sucede á veces que los buques que se encuentran anclados allí, son arrojados por la fuerza de las tormentas, y llevados en horas á la Sonda de Campeche, con gran peligro de naufragar en la Anegada de afuera.

“El mejor puerto sin duda, ó mas bien dicho, el único que merece tal nombre en toda la costa de la república sobre el golfo de México, es el de Anton Lizardo, distante unas quince ó diez y seis millas al S. E. de Veracruz. Es una rada inmensa, cubierta al E. por el arrecife del Rizo, al N. por el arrecife ó isla del Medio, y por el grande arrecife de Chiapas, y al N. O. y E. por el arrecife ó isla Blanquilla, y la misma Punta de Anton Lizar-

do. Su fondo es de nueve á tres brazas en el centro del ancladero, así como en las cuatro amplias entradas que conducen á él. Este fondeadero ha servido de abrigo durante la estacion de los Nortes á algunas escuadras en diversas épocas, siendo una de ellas la francesa, que pasó allí el invierno de 1838 á 39 y últimamente parte de la de los Estados Unidos en 1847.

“No es fácil decir con certeza cuál fuese la razon que tuvieron los fundadores de Veracruz para no preferir el punto descrito de la costa al que ocupa actualmente la ciudad; pero sí es de creerse y algunos escritores lo aseguran, que el motivo que los determinó á establecer el puerto donde hoy se halla, fué el de poder construir cerca de la playa una fortaleza como la de San Juan de Ulúa, en lo cual llevaron sin duda el doble objeto de que, obrando esta en combinacion con la ciudad, los pondria al abrigo de los ataques de la piratería, que eran algo frecuentes en aquellos tiempos, y en el caso de alguna sublevacion interior de los naturales en el país, pudiera servirles como un punto seguro de retirada, desde el cual podrian hostilizar á la misma plaza de Veracruz, como sucedió al fin de 1822, cuando esta ciudad cayó en poder de las tropas independientes, y los españoles se vieron reducidos á la mencionada fortaleza de Ulúa.

“No hay en efecto otra razon en que pudiera apoyarse la preferencia dada para el establecimiento del puerto al lugar en que hoy se halla, pues como yo he observado antes, no presenta este mucha seguridad ni comodidad para los buques que llegan á él. En el fondeadero al pié del castillo de San Juan de Ulúa, descubierto como lo está por el N. y el N. O., pierden á veces los buques sus anclas; y ni aun los mas fuertes amarran á los bastiones de la fortaleza, son bastantes para salvarlos, cuando el mar embravecido por los recios vientos, los bate en aquel punto. Son

no pocos los buques que han naufragado allí á consecuencia de las fuertes tempestades, contándose entre otras el navio español de línea *El Castilla*, el cual, estando amarrado al bastion de la fortaleza con nueve cables, se rompieron las gruesas argollas y fué á estrellarse en la punta de “Los Hornos”, al N. O. de la punta de Mocambo. Posteriormente han sufrido igual desgracia algunos buques mercantes, cuyo número seria tan largo como inútil referir; y solo citaré aquí, por ser un caso muy reciente, la pérdida del bergantin goleta americano *Tití*, la de la hermosa barca francesa *Jenny* y la del pailebot nacional *Anita*, que en un mismo dia, el 23 de Marzo del presente año, fueron víctimas de una de aquellas fuertes tormentas. El primero de estos buques, volviendo de arribada á la bahía de Ulúa, se estrelló en los arrecifes que circundan la fortaleza por la parte del N. al pié del faro, y los dos últimos, estando anclados en la misma bahía, les faltaron sus anclas y fueron á perderse cerca de la punta de “Los Hornos.”

“Con el objeto de poner este fondeadero á cubierto de los estragos que ocasionan aquellas fuertes tempestades, disminuyendo el impetuoso embate de las olas que vienen á estrellarse sobre las embarcaciones ancladas en aquel punto, los señores D. Ciriaco Cevallos, comandante del apostadero de Veracruz, y D. Bernardo de Orta, capitan del mismo puerto, formaron por los años 1805 á 1808, el gran proyecto de cegar el canal del norte, echando á pique en él algunos barcos viejos cargados de piedra y argamasa, que sirviesen de dique para contener las grandes olas que entran por aquel rumbo en la fuerza de las tormentas; y como por este medio esperaban formar allí una bahía bastante espaciosa y segura, se proponian ademas, construir sobre el bajo de la *Caleta*, que sirve de abrigo á las lanchas y botes de los pes-

cadores, otro muelle mas prolongado que el que entonces existia, y que prestase mayor comodidad para la carga y descarga de las mercaderías. Sin entrar á investigar los inconvenientes con que en la práctica pudiera haber tropezado aquel proyecto, ni cual fuese su mayor ó menor solidez en el caso de que se hubiese realizado; debo limitarme aquí á decir, que ni este ni otro proyecto alguno ha sido jamas llevado á cabo, y que por consiguiente, el puerto de Veracruz en esta parte se encuentra hoy en el mismo estado en que se encontraba, cuando por la primera vez fué visitado por Juan de Grijalva en 1518, sin deber al arte los buques que lo frecuentan, la mas leve mejora para su seguridad. ¡Estraño abandono, por cierto, respecto de un puerto que ha sido por donde ha pasado á la Europa la mayor parte de todo el oro y la plata que hoy circula en el mundo!

“Afortunadamente, aquellas desgracias no son muy repetidas, pues solo se verifican cuando las tormentas llegan á ser estraordinariamente fuertes por el ímpetu furioso de los vientos. Durante seis meses del año, es decir, de Octubre á Marzo, esos vientos del N. y N. O. son frecuentes en Veracruz, así como en todo el golfo de México; y tan tenaces, que duran á veces hasta diez ó doce dias consecutivos, con bastante violencia, aunque su mayor fuerza no pasa ordinariamente de las primeras veinticuatro ó cuarenta y ocho horas. En los meses de Octubre á Enero son frecuentemente acompañados aquellos vientos con alguna lluvia; pero de este último mes en adelante son secos. El resto del año, tanto en las costas de Veracruz como en todo el Seno Mexicano, el mar es muy tranquilo y no presenta el menor peligro á los navegantes.

“Hablando el sabio baron de Humboldt de esas violentas tempestades que soplan en la costa de Veracruz durante la estacion

de los nortes, hace de ellas la siguiente descripcion: “Los nortes, que son vientos del N. O., soplan en el golfo de México desde el equinoccio de otoño hasta el de la primavera. Estos vientos son ordinariamente flojos en los meses de Septiembre y Octubre; su mayor fuerza es en el mes de Marzo, y algunas veces duran hasta Abril. Los navegantes que frecuentan por algun tiempo el puerto de Veracruz, conocen los síntomas que anuncian la tempestad, al modo, poco mas ó menos, que un médico conoce los de una enfermedad aguda. Segun las curiosas observaciones de M. Orta, la señal mas cierta de la tempestad es un gran movimiento en el barómetro y una repentina interrupcion en el curso regular de las variaciones horarias de este instrumento.”

TAMPICO DE TAMAULIPAS. (1)

El Soberano decreto número 97, fecha 2 de Noviembre de 1824, estableció una receptoría marítima en la Villa de Tampico de Tamaulipas, sujeta inmediatamente á la secretaría de hacienda.

Prevenido el cumplimiento, nombró el supremo gobierno los empleados que le pareció convenientes. El puerto llamado el Desfiladero de la Tuna, es tránsito de toda carga, procedente de esta aduana, y de la de *Pueblo Viejo*.

(1) Copiamos en seguida un oficio de la direccion general de rentas, que puede dar idea de *Pueblo Viejo* en 1843.

“Esta capitania de puerto, no tiene plano alguno que pueda llenar el hueco de la solicitud que hace V. en su nota fecha 15 del que rige; pues para dar una idea segun se pide, se carece de los elementos necesarios para poderlo verificar, pues seria preciso levantar un planito desde Cabo-Rojo, que se halla por los 21° 35' de latitud Norte á 22° 15' de la misma denominacion que es la de esta Barra; cuya estension de costa está en la mayor distancia de la Laguna de Tamiahua media legua, habiendo puntos en ella tambien, para los cuales con la mayor facilidad se pasan arrastrando las canoas por encima de la arena, desde la Laguna á la

El puerto de Tampico de las Tamaulipas, es muy bueno: los buques descargan á la vista de la aduana: el servicio por tanto se hace mejor, y se ahorra de gastos y demoras á los dueños ó consignatarios de los cargamentos.

Las desventajas de este puerto estriban, hasta ahora, en lo malo de su barra, y en sus pésimos caminos: la primera es cierto que es imposible destruirla; pero aun en este punto ofrece mayor comodidad que la barra de Matamoros, la de Tuspan, y todas las otras marcadas en la carta. El segundo de los inconvenientes, segun lo espuesto anteriormente, lo creo muy fácil de allanar.

MATAMOROS.

Muy impropriamente se ha llamado puerto á Matamoros, porque como tal carece de todas las cualidades; tiene una barra de las mas peligrosas, lo muy turtuoso del rio, y la estrechez de su

costa para con ellas descargar cualesquier carga de buques, y cuando estos tienen embarcacion conque verificar su descarga, se pasan á hombro los tercios hasta la orilla de la Laguna.

“Lo trascribo á VS. satisfaciendo en alguna manera su prevencion; y en cuanto á lo demas que desea saber sobre el número de almas que contenga esta poblacion, temperamento, comercio &c., debo decirle que la primera segun los últimos padrones, es de 1800 habitantes; su temperamento cálido desde los meses de Marzo á Octubre, y templado desde Noviembre á Febrero, en cuya última época suelen esperimentarse frios extraordinarios á causa de los Nortes que soplan; y durante la estacion de calor, se esperimentan algunas fiebres y dolores de costado, sin que esto sea á mi juicio una enfermedad endémica del pais, sino que provendrá del mayor ó menor calor ó la tardía ó temprana estacion de las aguas, ú otras circunstancias que no podré explicar.

“Su comercio es verdaderamente de tránsito, y reducido al solo consumo de la poblacion el cual se halla en estado bien lamentable, y lo hacen generalmente los arrieros que vienen del rumbo de México, que son los que traen artículos del pais, y á los cuales se halla exclusivamente, puede decirse reducido, porque el de cabotage que hacian los buques, procedentes de Yucatan ha cesado consiguientemente desde que se separó de la obediencia del Supremo Gobierno.”

canal en muchas partes, apenas permite remontar estímbotes con bastante trabajo. Si á esto se agrega la imposibilidad de cuidar del contrabando, en una frontera tan estensa, tan escasamente y mal poblada, creo que no será desacertado cerrarlo al comercio extranjero, contando siempre con la imperiosa necesidad de organizar y mantener fuerzas que guarden y vigilen esta parte de la frontera.

De este puerto equivocadamente llamado *Refugio* en el decreto de las córtes españolas, que hemos citado al principio, hace la Memoria de 1826, la siguiente descripcion:

“REFUGIO.”— Puerto á tres dias, y menos, de navegacion de Orleans, Galveston, posesiones de los Estados- Unidos del Norte América: tiene barra á la distancia de catorce leguas en el *Brazo de Santiago*; se registra al norte un canal de once piés de agua, y al Sur otro de ocho con la estension de un cuarto de legua de bordo á bordo. En este brazo se encuentra la boca del rio á tres leguas de la playa, dura y buena: la canal tiene $7\frac{1}{2}$ piés de fondo, el agua es dulce: las descargas de los buques se hacian en el Brazo de Santiago por medio de tablas desde bordo á tierra; los cargamentos se llevaban en mulas y carretas á la aduana; la conduccion no se cubria lo conveniente; la poca tropa y el corto resguardo dificultaban el celo debido; los fraudes, averías, robos y otros desórdenes, eran consecuencias inevitables.

CAMPECHE.

A la noticia bastante estensa que hemos dado ya, copiada del derrotero, añadiremos dos palabras tomadas de las Memorias de Hacienda:—“CAMPECHE.—Bahía de mas de seis leguas de E. á O.; su profundidad es gradual: del muelle á la distancia de tiro de cañon, hay fondo hasta diez piés: desde allí aumenta el agua