Las costas de Guerrero son tan extensas como bien provistas de puertos y fondeaderos excelentes, igualmente útiles para el comercio de cabotaje que para el de altura; pues desde las bocas de Zacatula, hasta La Escondida, límites de aquel estado con los de Michoacán y Oaxaca, en una distancia apenas de 500 kilómetros, no se hallan menos de doce fondeaderos, en los que pueden encontrar buen abrigo las embarcaciones. Las bocas de Zacatula, donde empieza la llamada "Costa Grande," que se extiende desde aquel lugar hasta Acapulco, haciendo algunos trabajos de canalización en el Mescala, de cuyo río ya tuvimos ocasión de ocuparnos, llegarían á ser un puerto de gran tráfico; puesto que no es posible dar ni una remota idea del inmenso comercio que tendría efecto por las aguas del caudaloso río, sobre el cual, por una distancia de unos cuatrocientos kilómetros, los frutos de todas clases, variedad interminable de maderas, ganados, insectos útiles, y minerales, son lo suficiente para enriquecer algunos millones de habitantes.

Al sureste de Zacatula encuéntrase el puerto de Petlacala, la ensenada de Huisachal, el magnífico fondeadero de Itata y el puerto de Sihuatanejo. Este último favorecido por la naturaleza con un fondeadero amplio, limpio y profundo, tiene el defecto de hallarse casi por completo expuesto á los vientos del sur, los que lo suelen azotar atrozmente, y en tales ocasiones á lo más dos buques pueden estar en él un tanto abrigados. Próximos al puerto y por larga distancia al interior, existen tupidos bosques de corpulentos y elevados cedros, cuya madera tiene extraordinario aroma. Los bosques de los alrededores de Sihuatanejo, tan á propósito para ser explotados, permanecen vírgenes, y por ahora ignoramos que ninguna empresa haya dedicado capital ó tiempo en darles algun valor. Sihuatanejo dista 226 kilómetros del puerto de Acapulco, de cual depende respecto de las aduanas nacionales. En aquel puerto se dedican á la pesca de la

madre perla y del carey, y ambos y el cocodrilo abundan mucho en esa parte de Guerrero.

Siguiendo el litoral hacia Acapulco, son dignas de mencionarse las ensenadas de Coacoyul y Potosí, el hermoso fondeadero de Japútica y el poco conocido puerto de Papanoa. La laguna de Meta, perteneciente al distrito de Galeana, tiene en la entrada lugar para formar un buen puerto abrigado, anchuroso y de regular fondo; y en las mismas condiciones se encuentra la boca de la laguna de Coyuca, distantes veinticinco y cincuenta kilómetros respectivamente hacia el suroeste del de Acapulco.

El distrito de Tabares, más favorecido que los anteriores, tiene en su litoral la bahía de Acapulco, considerada por autoridades como estación marítima de primer orden. La bahía se extiende al interior por una distancia de cerca de dos kilómetros y medio, y de este á oeste su mayor anchura es de unos cinco kilómetros. El fondo está formado de una capa de arena poco profunda, seguida por otra de arcilla sin consolidar, por lo cual una vez arrojada el ancla, con dificultad podrían hacerla resbalar ni los vientos más fuertes. Su profundidad varía entre nueve y treinta y dos metros, habiendo lugares en que la sonda marca ochenta.

Á la salida de la bahía, hacia el oeste, se halla la isla del Grifo, llamada también Roqueta, y como á unos mil metros de ésta, dentro del mar, se levantan unas rocas que denominan el Morrón. La isla del Grifo está separada de la costa por un canal que mide doscientos metros de anchura, y de veinticinco á treinta y dos de fondo, conocido con el nombre de "Boca Chica." Al este, se encuentra el pequeño puerto del Marqués, y la punta de Diamante, terminada por un arrecife, limitando en aquella parte el canal de entrada principal del puerto, al cual llaman "Boca Grande," para distinguirle del anteriormente mencionado. La situación geográfica de Acapulco,

es de 16°50′59″ latitud septentrional, y 99°52′15″ longitud occidental de Greenwich, y dista de la capital de la República 495 kilómetros.

El tráfico del puerto de Acapulco, es muy poco en relación á sus excelentes condiciones y posición que ocupa, lo mismo que por la riquísima región, cuyos productos por él pueden encontrar salida. Durante el año anterior las exportaciones ascendieron á un valor de cerca de $200,000, de los cuales los minerales preciosos representan poco más de una cuarta parte. Las otras exportaciones, consistieron en artículos agrícolas obtenidos en una pequeña parte de Guerrero; puesto que apenas fueron tres distritos los que á ellas contribuyeron. Desde algunos años, los datos estadísticos hacen notar un decrecimiento bastante pronunciado en las exportaciones, consistiendo entre el 1890 y '91 en cerca de $50,000, lo que sería alarmante, si aquella estación marítima no contara con medios suficientes para devolverle su pasado esplendor, y aún elevarlo en rango comercial á considerarse como puerto de primera clase en el mundo.

Cuando el notable hacendista señor Delfin Sánchez, concibió el proyecto de construcción del Ferrocarril Interoceánico, cuyo término habrían de ser los puertos de Veracruz y Acapulco en el Golfo y Pacífico respectivamente, pudo enseguida preveerse el efecto benéfico que la realización habría de producir en el que nos ocupa, y en toda la parte de Guerrero por la cual debe atravesar la citada línea. Hoy el proyecto es un hecho, y dos terceras partes del tránsito están ya surcadas por el camino herrado; mientras que la otra tercera parte, según las noticias publicadas recientemente en la prensa norteamericana, es objeto de activos trabajos, por haber el referido señor Sánchez, obtenido en Europa el capital necesario para la terminación de su línea; lo cual, aunque no podemos asegurar, estamos inclinados á apoyarlo, como consecuencia de la habilidad y energía del interesado, el

éxito con que ha coronado todos sus anteriores trabajos y lo valioso de la empresa.

Por eso, el puerto de Acapulco que sin duda será el primero que sobre el Pacífico quede unido al Atlántico por medio de un ferrocarril, tiene necesariamente que alcanzar una gran preponderancia en el tráfico marítimo entre Asia y Europa, siendo así que la diferencia de tiempo que ganará el comercio por la línea del Interoceánico, en relación al que tiene que emplear por Panamá, supera con mucho á las economías que aquel paso pudiera dar, dado el caso que llegara á terminarse, lo que no es prudente predecir, como ocurre con el canal nicaragüense.

Después de Acapulco, continuando al este sureste, hay regulares bahías y lagunas, como son las del Papagayo y Nexpa, el poco importante pero buen puerto de Palizada, y las bocas de varios caudalosos arroyos, como Copola y Quetepec en el distrito de su nombre, término del litoral de Guerrero al este y lindante con Oaxaca. Muchos de esos lugares arreglados para puertos de cabotaje, á lo que se prestan admirablemente, aumentarían mucho el tráfico de altura, y contribuirían sobremanera al desarrollo de las industrias minera y agrícola de Guerrero, las cuales permanecen improductivas por la imposibilidad de dar salida á sus valiosísimos recursos.

Oaxaca tiene gran extensión de litoral, que según los datos á nuestro alcance, es de unos 470 kilómetros, está bastante bien provisto de puertos naturales, de bahías algo protegidas y profundas, y algunas lagunas cuyas entradas podrían ser muy útiles al movimiento marítimo de cabotaje que, dicho de paso, es el único que puede llevar á cabo el completo desenvolvimiento comercial de aquellas riquísimas costas. Los puertos de altura, como por ejemplo Puerto Ángel, poco podrán contribuir á favorecer de un modo efectivo y real la agricultura, la ganadería y la minería de los distritos de Jamiltepec, Ejutla y aun del mismo

Pochutla, en donde se halla; pues los trasportes, que hacia el mar suelen ser relativamente fáciles, de este á oeste son con frecuencia muy costosos. En el mismo caso, aunque algo más ventajoso, se halla mucha parte del riquísimo distrito de Tehuantepec con solo el puerto de Salina Cruz.

La bahía de Monroy casi en la frontera de Guerrero, y la desembocadura del río Verde, aviándolas para puertos de cabotaje, llegarían á tener un gran comercio, así como el puerto de Cacahua que reune excelentes condiciones para ese fin, siendo incalculables las cantidades de café, azúcar, algodón, maderas tintóreas y de ebanistería, gomas y resinas, ganados, minerales preciosos y otros productos que encontrarán salida por ellos.

Puerto Escondido y la bahía de Manialtepec no ofrecen dificultades para el establecimiento de pequeños puertos, y su arribo en las condiciones más generales del tiempo que son moderadas ó bonancibles, puede hacerse sin ningún peligro con embarcaciones de poco calado, pero lo suficiente para el sostenimiento del tráfico constante que debiera haber en aquellas costas. Puerto Ángel, situado en la bahía de su nombre, tiene gran fondo que en su mayor parte pasa de catorce metros, mucho más de lo necesario para las mayores embarcaciones á flote; y sin embargo, parece tener el defecto de ser muy estrecho, lo que presenta inconvenientes á los buques de altura, que en la entrada se ven obligados á tomar precauciones cuando reinan vientos que no sean del sureste al suroeste, pues los otros no son favorables. El tráfico de Puerto Ángel en el año anterior, fué de unos diez mil pesos, consistentes casi en su totalidad en productos agrícolas.

Varios pequeños puertos, como los de Bufadero, Huatulco y San Pedro, se encuentran al noreste de Puerto Ángel, y todos ó en su mayor parte podrían

ser útiles al cabotaje; pero en las circunstancias actuales no tienen importancia marítima digna de mencionarse. Los puertos de Salina Cruz y la Ventosa, están situados muy próximos uno de otro, y el primero, el más notable del litoral de Oaxaca, será también el que á la terminación del ferrocarril de Tehuantepec alcanzará una gran prosperidad; pues tendrá necesariamente que responder al tráfico interoceánico de que hemos hablado diferentes veces. La bahía de Salina Cruz es excelente fondeadero, con una profundidad que varía entre ocho y diez y siete metros, lo bastante para buques de gran calado. El puerto de Salina Cruz actualmente es abierto, y las embarcaciones fondean por lo general de uno á dos kilómetros de tierra. Para la apertura del ferrocarril interoceánico de Tehuantepec, habrá debido construirse un extenso rompeolas que proteja la parte de la bahía, hoy un tanto expuesta á la acción de los vientos. La entrada es ancha y profunda, y el arribo no está amenazado de peligro alguno, tanto para buques pequeños como para aquellos de mayor registro. Su situación es 16° 12′ de latitud norte y 95° 4′ de longitud oeste del meridiano de Greenwich El movimiento comercial de Salina Cruz es por ahora muy pequeño, y no puede dar una idea de lo que en pocos años llegará á ser. El año anterior, el valor total de los efectos exportados, fué cerca de $75,000, de los cuales casi dos terceras consistieron en metales preciosos.

Sobre la costa de Chiapas, la naturaleza tan pródiga en recursos naturales para aquel estado, no dejó de serlo en el complemento necesario para utilizarlos, proporcionándoles por mar la salida que no podían tener por tierra, para la cual se encuentran anchurosas bahías protegidas por completo de los vientos. Todas esas bahías están admirablemente distribuidas á distancias bien determinadas y casi iguales, desde los límites de Oaxaca con Chiapas, hasta los de éste con Guatemala. El

primer puerto de consideración que se encuentra es el de Tonalá, situado sobre la extensa y profunda bahía de su nombre, en donde sin el poderoso auxilio de líneas ferrocarrileras con el interior, se sostiene un tráfico siempre creciente en proporción considerable. El valor total de las exportaciones efectuadas por Tonalá en el año económico de 1890-'91, ascendió en números redondos á $375,000, contándose los metales preciosos por unos $275,000 y los cien mil restantes en diferentes artículos agrícolas de aquella parte de Chiapas, que casi desconocida en el mundo, empieza como todo el estado, á hacerse notar con su maravillosa abundancia de productos naturales de todas clases.

Al sureste de Chiapas se halla la barra y bahía de San Marcos, cuyas condiciones para valiosa estación marítima son muy superiores, así como las bahías y barras de Pijijiapa, Zacatán, Sacapulco y otras de menor importancia. Finalmente hallamos á Soconusco, notable desde el tiempo de la conquista por la excelencia del cacao que produce, y ahora comienza á levantar de día en día su merecido renombre por los minerales que posee la región, unidos á otros productos agrícolas, y además, por la facilidad que existe para la exportación de ellos por aquel puerto. En 1890-'91, los embarques ascendieron á cerca de $230,000, siendo el valor de los minerales de unos $75,000. El exceso de las exportaciones hechas por Soconusco en el citado año económico, respecto del anterior, fué de $115,000, que con toda probabilidad resultarán duplicados en el presente año. Chiapas, ignorado hasta en el mismo México, no ha necesitado para alcanzar una reputación envidiable, sino la pequeña y somera exploración que se ha hecho de su territorio, el cual, según personas autorizadas, es poseedor de inagotables depósitos de plata y cobre, á la vez que en recursos agrícolas nada tiene que envidiar á sus estados hermanos, ni á ningún otro país del globo.

La Baja California, cuya costa es extensísima en proporción al territorio de la península, tiene numerosos puertos naturales, y extensas y por completo abrigadas bahías, que parecen responder á la necesidad de dar al escabroso suelo comunicaciones con el exterior, ya que no es razonable pretender el establecimiento de vías ferrocarrileras en el sentido de la longitud peninsular.

Entre los puertos y bahías mejor acondicionadas, citaremos en la costa oriental, el pequeño de San Felipe, y las de San Luis, Ángeles, Ánimas, San Rafael, Santa Inés y Concepción, y la magnífica de La Paz, donde se encuentra el puerto de ese nombre, el que sostiene un tráfico mayor que en ningun otro del territorio, y superior á muchos de la parte continental de la República en ambos mares. Las exportaciones del puerto de La Paz llegaron á $808,000 pesos el año de 1890-'91, y de dicha suma, más de $700,000 fueron de metales preciosos, consistiendo el resto en conchas y perlas, pescadas en aquellas aguas y algunos productos agrícolas. El citado total hace ver un aumento de $156,000 respecto del año precedente.

En la parte occidental, comenzando por La Ensenada, situada sobre la bahía de Todos Santos, y el primer puerto en aquella costa, deben mencionarse la hermosa bahía de San Quintín, la de Vizcaino, el puerto de San Juanico, las bahías de Santa María, de la Magdalena, de Almejas y otras menos notables.

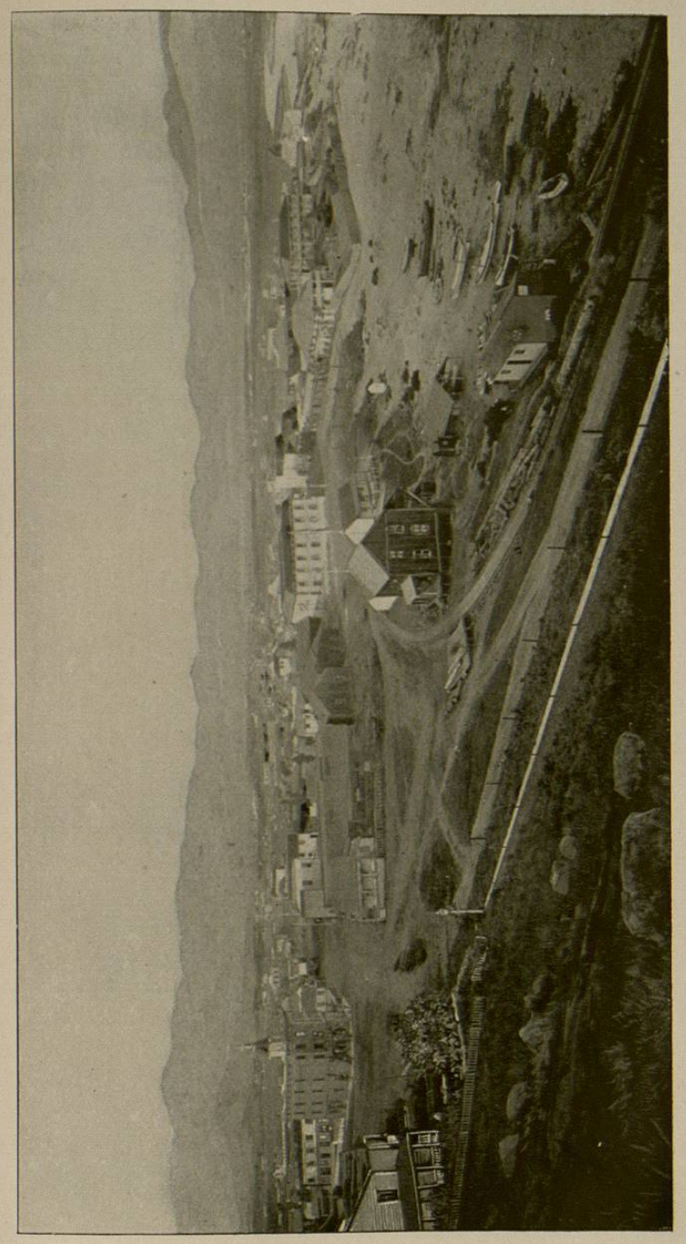
Las exportaciones hechas por Todos Santos, fueron en el año anterior de $203,415, habiéndose aumentado en comparación con el anterior en más de $166,000. Los metales y minerales preciosos dieron, en casi dos terceras partes, el total de las exportaciones. Como se ve, los dos puertos principales de la Baja California, en un solo año, presentan un aumento enorme que promete ir creciendo más y más, á medida que las empresas establecidas formalizan sus trabajos, y se establecen otras nuevas, lo cual, desde

algún tiempo ocurre con frecuencia, obteniendo en casi todos los casos beneficios que justifican el empleo de los grandes capitales allí invertidos.

Los puertos, á excepción de Veracruz, Progreso, Mazatlán, Tuxpan y Tampico, entre los que hacen dos terceras partes del total de exportaciones, no llegan ni con mucho á tener la importancia de las aduanas fronterizas, tales como Ciudad Juárez, Laredo de Tamaulipas, Ciudad Porfirio Díaz y Nogales, por las cuales sale una gran parte de los artículos que México envía á los otros países. Ciudad Juárez entra en primer lugar, registrando en el año de 1890-'91, un valor por artículos exportados de $14.302,000, todo ó casi todo trasportado á aquella aduana por la línea del Ferrocarril Central Mexicano, que en ella tiene su término. La cifra dada por 1890-'91, fué menor á la del año precedente en $835,868.72, lo que al parecer debe atribuirse á que algunas mercancías han tenido salida por Veracruz y Tampico, probablemente debido al monopolio que tienen establecidas las líneas ferrocarrileras que de las diferentes partes de los Estados Unidos llegan hasta El Paso, y por el cual, se hacen pagar fletes elevadísimos, convirtiéndose casi en rémoras del comercio internacional.

Laredo, algo más afortunado en su posición que Ciudad Juárez, se encuentra fuera de las combinaciones de los ferrocarriles del oeste de la República norteamericana, y por lo contrario se halla en fácil comunicación con los sistemas orientales, por lo cual, aún siendo las exportaciones mucho menores que las hechas por Ciudad Juárez, éstas aumentan gradualmente en proporción crecida. Mientras en 1889 á 1890, las exportaciones de aquella aduana fueron de $3.047,864.71, en 1890 á 1891 llegaron á $3.332,243.57, lo que da una diferencia de aumento de $284,378.86, que prueba la corriente tomada por el tráfico hacia Laredo.

Ciudad Porfirio Díaz también hace ver un crecimiento bastante notable en sus exportaciones, las cuales



ENSENADA DE TODOS SANTOS, BAJA CALIFORNIA