

**DATOS SOBRE LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA EN
los litorales, Golfo de México y Océano Pacífico.**

PUERTO DE VERACRUZ.

Un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Veracruz".—Número 94.—Tengo el honor de contestar la circular de vd. número 8, de fecha 17 de Febrero próximo pasado, en la que se sirve pedir los datos necesarios para la impresión de la obra "Datos Mercantiles" que por orden superior se va á editar, á fin de ser distribuída en la próxima Exposición de Chicago.

DESCRIPCIÓN DEL PUERTO.

Frente á la ciudad de Veracruz se extiende la Rada que no es más que el estrecho canal comprendido entre los arrecifes de la Gallega, Caleta, Lavandera y Hornos. Se halla situado á los $19^{\circ} 12' 15''$ latitud N. y $96^{\circ} 8' 30''$ longitud O. de Greenwich.

El canal que constituye propiamente el fondeadero de Veracruz, tiene una anchura de 900 metros con una profundidad máxima de 14 metros.

En el canal existen varios pequeños arrecifes: el del Burro situado entre la Gallega y la Lavandera con 550 metros de agua y las bajas de Afuera y de Adentro con 4 metros de agua.

En este canal fondean los vapores trasatlánticos que tienen un calado de 25 á 26 pies ingleses y que por su disposición reglamentaria deben estar arreferados de S. á N., con lo que se

consigue que quepan, en las circunstancias actuales, hasta 18 vapores de 1500 á 5000 toneladas.

Existe otro fondeadero en la punta del Pastelillo al resguardo de la Fortaleza de Ulúa; pero solamente para los barcos de cabotaje, y puede contener hasta 30 embarcaciones.

El litoral en que se encuentra el puesto, considerado en una extensión de 30 kilómetros, presenta en la parte Norte la forma irregular de una herradura que tiene unos 5,600 metros de cuerda apoyándose en las puntas "Gorda y de la Caleta" que avanzan hacia el mar, formando dos cabos separados por la ensenada de Vergara, la que se halla limpia de escollos y su fondo es arena.

Al Sur de la Caleta, la costa sigue un alineamiento próximamente recto de 3 kilómetros de longitud, donde está construída la Ciudad; la punta de Hornos, en que termina este alineamiento, está defendido por el arrecife de su nombre, también muy próximo y paralelo á la playa en toda su longitud de un kilómetro. El fondo en el alineamiento es arenoso y sólo existen en él dos pequeños arrecifes en los costados del muelle fiscal. El fondo de la bahía es arena en lo general con variación en algunos lugares de fango y conchuela.

A dos kilómetros próximamente, y al N. del muelle fiscal, se ha construído sobre el arrecife de la Caleta el dique del N.O. de las Obras del Puerto que debe cerrar el fondeadero por este rumbo, el que está ya totalmente terminado en la parte que atraviesa el arrecife de la Caleta; como en la otra parte de este dique se han arrojado bloks de piedras, á fondo perdido, hasta la punta más saliente de la Gallega, ha quedado obstruído desde hace años el paso de toda embarcación por la parte del Norte.

En el puerto no existe remolcador alguno. La Empresa del Ferrocarril tiene uno muy pequeño para su uso particular.

La carga y descarga de buques se hace en este punto con chalanes, lanchas y botes, cobrándose á razón de un peso por tonelada de peso de mil kilos puesta en el muelle, y por intro-

ducción á la plazuela seis centavos por bulto que no exceda de 115 kilos, y siendo mayores, los calculan por dos ó más bultos. De la plazuela para las bodegas ó estación del ferrocarril, ó viceversa, 75 centavos por carretada inclusive cargadores, considerándose la carretada por una tonelada; si la lancha, chalán ó bote conduce una pieza de maquinaria que por su volumen impida completar su cargamento, cobran por lanchada entera y en ese caso el precio es convencional según la capacidad de la embarcación.

Los jornaleros en bahía ganan dos pesos en buques de vela y si son vapores dos pesos cincuenta centavos trabajando de 6 A. M. á 6 P. M. y extraordinario á cincuenta centavos hora.

En este puerto pueden entrar buques hasta de 26 piés ingleses de calado.

La carga una vez despachada por la Aduana queda á disposición y responsabilidad de sus dueños, y cuando no la levantan el mismo día de su despacho, ponen un velador por su cuenta á quien le pagan 1 peso cincuenta centavos por noche.

Los buques, tanto de vapor como de vela, que no tienen boyas en la bahía, pueden usar las de otros, siempre que estén desocupadas, pagando 8 pesos diarios, según convenio estipulado entre los consignatarios de las varias líneas que las tienen.

Por cambio de fondeadero se cobran cuatro pesos haciéndose la operación con el práctico á bordo, siempre que la enmienda sea para mayor seguridad del buque y que así lo pida el Capitán; pero si está en mal lugar por culpa del práctico, entonces es obligación de éste hacer la faena sin extipendio alguno.

El trabajo de la cuadrilla de cargadores se comprende del modo siguiente:

1º Arrumar la carga con separación de las marcas correspondientes á cada casa y maniobras dentro de los almacenes.

2º Extraer la carga de los almacenes, arrumarla, abrir los bultos que designen los Vistas, empacarlos, y ejecutar las maniobras que se originen.

3º Llevar la carga después de verificado el despacho á las bodegas de los comerciantes, arrumarla ó bien llevarla desde los almacenes de la Aduana á la estación, pesarla y demás maniobras que se requieran.

4º Cuando los reconocimientos de mercancías, que en virtud del artículo respectivo de la Ordenanza, verifican los comerciantes en los almacenes, son servidos por la cuadrilla sin extipendio de ninguna clase, cualesquiera que sean las maniobras que haya que ejecutar para extraer de sus arrumajes los bultos necesarios.

5º Cuando por no haber concluido un despacho es necesario almacenar de nuevo la carga, una ó varias veces, todas estas diversas introducciones, extracciones, arrumaderas, etc., accidentales, se ejecutan sin extipendio de ninguna clase.

TARIFA.

Precios de introducción á los almacenes de la Aduana, desde los portales del muelle ó plazuela, de extracción de la carga de dichos almacenes, arrumarla, extenderla en los portales, abrir los bultos que se designen y llevarlos á la estación ó bodegas de los dueños.

TARIFA DE LOS CARGADORES DE LA ADUANA EN EL PUERTO DE VERACRUZ.

PRECIOS de introducción á los almacenes de la Aduana desde los portales del muelle ó plazuela, de extracción de la carga de dichos almacenes, arrumarla, extenderla en los portales, abrir los bultos que se designen y llevarlos á la estación ó bodegas de los dueños.

Arrobas.	Libs.	Libras ams. ó inglesas.	KILOS.	Precios.
Por un bulto hasta de	5 24 ó de	151	ó sea	68½ \$ 0 12½
Por un bulto hasta	6 á 9 24	152	253	69 á 114½ 0 25
Por un bulto hasta	10 ,, 14 24	254	379	115 ,, 172 0 50
Por un bulto hasta	15 ,, 19 24	380	505½	172½ ,, 229½ 1 00
Por un bulto hasta	20 ,, 29 24	506	759	230 ,, 344½ 2 00
Por un bulto hasta	30 ,, 39 24	760	1012½	345 ,, 459½ 3 00
Por un bulto hasta	40 ,, 49 24	1013½	1266	460 ,, 574½ 4 00
Por un bulto hasta	50 ,, 59 24	1267	1519	575 ,, 689½ 5 00
Por un bulto hasta	60 ,, 69 24	1520½	1773	690 ,, 804½ 6 00
Por un bulto hasta	70 ,, 79 24	1774	2026	805 ,, 919½ 7 00
Por un bulto hasta	80 ,, 89 24	2027	2280	920 ,, 1034½ 8 00
Por un bulto hasta	90 ,, 100	2281	2534½	1035 ,, 1150 10 00

SERVICIO POR EL MUELLE DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL

MEXICANO EN VERACRUZ.

Tarifa.

Por embarques cobra esta compañía: un peso por tonelada, desde el muelle hasta el costado del buque que reciba la carga que se exporte, ó vice-versa si es por descargue ó importación.

Cuando se hace uso de otras embarcaciones de alijo que no sean las de la empresa, entonces sólo se paga á la compañía 50 centavos por cada tonelada que se embarque ó se desembarque por su muelle, sirviéndose de las grúas, etc., que tiene.

Cuando las mercancías de importación no se despachan oportunamente por la Aduana Marítima y se tienen que depositar en las bodegas, en lugar de cargarse directamente en los furgones del ferrocarril, entonces se pagan 50 centavos más por tonelada al ser cargados en el furgón.

En cuanto á estadías naturales es costumbre en este puerto en buques de vapor cobrar 16 chelines 8 peniques por hora ó sean 20 libras esterlinas diarias, siempre que así esté estipulado en los conocimientos ó contratos de fletamento, pues cuando no consta esa cláusula no hay lugar á dicho cobro, y en buques de vela por estadía se pagan de 30 á 40 pesos estando obligados los primeros á dar 175 toneladas de carga diarias y 40 los segundos.

Las sobre estadías no figuran ya en los referidos contratos debido á que el servicio de carga y alijo de los buques que arriban al puerto ha mejorado notablemente, pues hay el número suficiente de embarcaciones menores dedicadas á esa faena, y la carga se recibe por el muelle metálico del Ferrocarril Mexicano y el Fiscal, y cuando llega á aglomerarse la carga en este último, las cuadrillas de cargadores trabajan hasta en la noche

á fin de dejarlo expedito para el siguiente día; esta circunstancia hace que sean muy remotos los casos en que el fletador tenga que pagar estadías.

Con referencia á las particularidades del puerto, debo mencionar las principales que deben ser conocidas por los Armadores, Fletadores ó Capitanes y son las siguientes:

Los buques que conducen materias explosivas, son llevados al Surgidero de Sacrificios en donde hacen su descarga con las precauciones debidas, á cuyo efecto la empresa del Ferrocarril Mexicano tiene señalados los días en que debe recibirse por su muelle metálico esta clase de mercancías, la cual es transportada en el acto en tren especial á la estación de Tejería y depositadas en almacenes especialmente contruidos con ese objeto; una vez descargado el buque entonces puede entrar al puerto.

También van á aquel Surgidero algunos buques cuando por su alto porte no hay lugar seguro en la bahía para ellos, y si pasan de uno, que rara vez sucede, por rigurosa escala van ocupando los lugares vacantes.

El puerto se abre al tráfico á las 5 horas 30 minutos A. M. en Invierno y á las 5 h. A. M. en Verano, cerrándose á las 8 h. P. M. en la primera estación y á las 9 h. P. M. en la segunda.

La carga de los buques puede hacerse á toda hora del día; pero no así la descarga, pues esta comienza en la mañana y termina al mediodía, quedando á juicio del Administrador de la Aduana ó Comandantes del Resguardo mandarla suspender antes de la hora fijada ó prorrogarla por más tiempo.

Esta Capitanía tiene establecido un plan de señales que generalmente se usa en la estación del invierno para anunciar la proximidad del mal tiempo, el cual consiste en tres banderas cuadradas; una azul, otra colorada y la tercera blanca: la primera indica Norte en Tampico, la segunda cerrado el puerto á todo tráfico y la tercera que puede hacerse el barqueo en bahía; cuyas señales son repetidas por la Vigía de Ulúa, con el benéfico fin de evitar que las embarcaciones de alijo sorpren-

didadas por el mal tiempo sufran averías, así como la carga que conducen, y aun prevenir desgracias personales á causa de un siniestro marítimo.

Tengo el honor, mi Jefe, de hacer á vd. presente mi subordinación y respeto.

Libertad y Constitución. H. Veracruz, Marzo 10 de 1892.—Capitán de Corbeta, *Guillermo Rodríguez*.—Rúbrica.—Al Jefe del Departamento de Marina del Golfo de México.—Presente.

PUERTO DE TUXPAN.

Al margen un sello que dice: "Capitanía del Puerto de Tuxpan".—Tengo el honor de informar á la Jefatura de su merecido cargo, según me lo pide en su atenta circular número 8, de fecha 17 del mes próximo pasado, lo siguiente:

Este puerto pertenece al Estado de Veracruz y se halla situado á los $20^{\circ} 58' 00''$ latitud Norte y á los $97^{\circ} 18' 00''$ longitud Oeste del meridiano de Greenwich.

Tiene de profundidad el fondeadero, de 7 á 10 brazas de agua, con fondo de arena gruesa; la Barra varía de 5 á 7 pies de profundidad á cada movimiento del tiempo, según los vientos que soplen; en los meses de Agosto, Septiembre y Octubre, cuando hay crecientes dentro del río por las muchas lluvias, la profundidad varía entre 8 y 10 pies, siendo el fondo del fango el que va aumentando progresivamente desde la embocadura del río hasta el muelle fiscal, ó sea desde 12 hasta 37 pies. En el mismo Río y boca de la Barra, en tiempo de lluvias, se forman y desaparecen bajos de tierra y fango, aumentando y disminuyendo.

El fondo del fondeadero de este puerto, para los buques de mayor calado, también es de fango y las anclas se agarran bien, no obstante que en el invierno es inseguro, á causa de que soplan vientos fuertes del Norte, con este motivo es conveniente hacerse á la vela para no irse á la playa.

En este puerto pueden entrar buques hasta de 6 pies castellanos de calado, y en las barras de Cazones y Tecolutla de 5 á 6 pies.

En este río no hay gasto de muelle, amarras ó boyas. Los buques cambian de fondeadero cuando en el muelle fiscal han concluido sus descargas y cuando la Capitanía del puerto les da el permiso para desatracarse é irse á los lugares que les designen ó en los muelles particulares de sus consignatarios ó armadores.

La dirección de los vientos reinantes en los meses de verano son, del primer y segundo cuadrante y en el invierno, cuarto y tercero; su fuerza es de 1 á 7. En el Equinoccio y Otoño reina una neblina cerrada que no alza sino hasta después de medio día; cuando soplan vientos del segundo cuadrante, el horizonte es claro, primero, tercero y cuarto brumados; cuando los buques se hallan fondeados en la rada que está á distancia de 3 millas fuera de barra y sopla algún viento Norte es necesario levar é ir á buscar el Bajo de Tangüüjo que se encuentra á $4\frac{1}{2}$ millas de distancia de este fondeadero; es el mejor abrigo en donde se puede estar con mucha seguridad, y resguardado de todo tiempo malo. Todos los buques que se avistan en este puerto durante el día; para coger el puerto con seguridad es necesario que se acerquen hacia el fondeadero, reconociendo la "Atalaya" de las aspas de señales, que es muy conocida, y está á veinticinco metros de altura; de noche es difícil encontrar el fondeadero por la falta de luces, pues no hay más que un farol pequeño, que la Sección Marítima de la Barra manda encender; pero esta luz no se ve ni desde el fondeadero, ni cuando el tiempo está cerrado.

No hay ningún vapor remolcador para los buques y embarcaciones de alijo. La carga y descarga de los buques de mayor calado que llegan al fondeadero de la barra se hace generalmente con embarcaciones de alijo, que son lanchas de 15 toneladas de capacidad y chalanes de 60 toneladas; se cobra un peso por cada bulto; á los jornaleros se les paga de 2 á 3 pesos