

merece tal nombre en toda la costa de la República sobre el golfo de México, es el de Antón Lizardo, distante unas quince o dieciséis millas S. E. de Veracruz. Es una rada inmensa, cubierta al E. por el arrecife del Rizo, al N. por el arrecife e isla del Medio y por el grande arrecife de Chopas, y al N. O. y O. por el arrecife e isla Blanquilla y la misma punta de Antón Lizardo. Su fondo es de nueve a trece brazas en el centro del ancladero, así como en las cuatro amplias entradas que conducen a él. Este fondeadero ha servido de abrigo durante la estación de los nortes a algunas escuadras en diversas épocas, siendo una de ellas la francesa que pasó allí el invierno de 1838 a 39, y últimamente una parte de la de los Estados Unidos en 1847.

En comprobación de la descripción que acabo de hacer de Antón Lizardo copiaré aquí textualmente lo que acerca de este fondeadero dice la Dirección de Hidrografía de Madrid en su obra titulada: **Derrotero de las islas Antillas, de las costas de tierra firme y de las del seno mexicano.**

“El fondeadero de Antón Lizardo, que dista como diez millas de Veracruz, está formado por varios bajos y arrecifes, que dejan entre sí canales limpios y fáciles de tomar, especialmente cuando por ser el viento fresco, revienta en ellos la mar: estos bajos, aunque no dan abrigo del viento, sí desguardan de la mar en términos que con los nortes más duros se está muy seguro sobre las anclas. El fondeadero es espacioso y capaz de toda clase de buques, por lo que por estar a sotavento de Veracruz con nortes, y por no poderse tomar con dichos vientos este puerto, es de la mayor importancia su conocimiento; el cual lo debemos al capitán de fragata D. Francisco Murias, que lo reconoció, levantó su plano en 1818, y se ha publicado en la Dirección de Hidrografía con el número 45 de la **Costa firme del seno mexicano**, y cuya inspección basta para conocer su bondad y excelencia. Para tomar este fondeadero, copiamos aquí lo que dice Murias”. “Para dirigirse a este fondeadero, aunque tiene por excelencia cuatro entradas de bastante fondo,

“deben preferirse las dos que forman los bajos con la costa; por manera que siendo la del O. la mejor, el que quiera dirigirse por este canal, ha de promediario con la costa e isla Blanquilla, en cuyo caso gobernará al E. corregido, que lo ha de continuar hasta estar algo internado; que enmendará para el N. a fin de fondear en el paraje que le convenga”. “El mejor fondeadero es al N. O. y O. N. O. de la punta de Antón Lizardo (encima de la que hay unas casas) por once brazas arena parda y arena conchuela”.

No es fácil decir con certeza cuál fuese la razón que tuvieron los fundadores de Veracruz, para no preferir aquel punto de la costa al que ocupa actualmente la ciudad; pero sí es de creerse, y aún algunos escritores lo aseguran, que el motivo que los determinó a 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 la cual llevaron sin duda el doble objeto de que obrando ésta en combinación con la ciudad los pondría al abrigo de los ataques de la piratería, que eran algo frecuentes en aquellos tiempos, y en el caso de alguna sublevación interior de los naturales en el país, pudiera servirles como un punto seguro de retirada, desde el cual podrían hostilizar a la misma plaza de Veracruz, como sucedió al fin en 1822 cuando esta ciudad cayó en poder de las tropas independientes, y los españoles se vieron reducidos a la mencionada fortaleza.

No hay, en efecto, otra razón en que pudiera apoyarse la preferencia dada para el establecimiento al lugar en que hoy se halla, pues como ya he observado antes, no presenta éste mucha seguridad ni comodidad para los buques que llegan a 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 a veces los buques sus anclas; y ni aún las más fuertes amarras a los bastiones de la fortaleza son bastantes para salvarlas, cuando el mar embravecido por los vientos, los bate en aquel punto. Son no pocos los buques que han naufragado allí en diversas épocas a consecuencia de las

fuertes tempestades, contándose entre otros el navío español de línea **El Castilla**, el cual, estando amarrado al bastión de la fortaleza con nueve cables, se rompieron las gruesas argollas y fué a estrellarse a la punta de **Los Hornos**, al N. O. de la punta de **Mocambo**. Posteriormente han sufrido igual desgracia algunos buques mercantes cuyo número sería tan largo como inútil referir; y sólo citaré aquí, por ser un caso muy reciente, la pérdida del bergantín-goleta americano **Tití**, la de la hermosa barca francesa **Jenny** y la del pailebot nacional **Anita**, que en un mismo día, el 23 de marzo del presente año, fueron víctimas de una de aquellas fuertes tormentas. El primero de estos buques, volviendo de arriba a la bahía de Ulúa, se estrelló en los arrecifes que circundan la fortaleza por la parte del N. al pie del faro, y los dos últimos, estando anclados en la misma bahía, les faltaron sus anclas y fueron a perderse cerca de la punta de **Los Hornos**.

Con el objeto de poner este fondeadero a cubierto de los extragos que ocasionan aquellas fuertes tempestades, disminuyendo el impetuoso embate de las olas que vienen a estrellarse sobre las embarcaciones ancladas en aquel punto, los Sres. D. Ciriaco Cevallos, Comandante del apostadero de Veracruz, y D. Bernardo de Orta capitán del mismo puerto, formaron por los años 1805 a 1808 el gran proyecto de cegar el canal del norte, echando a 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 proponían además construir sobre el bajo de la Caleta, que sirve de abrigo a las lanchas y botes de los pescadores, otro muelle más prolongado que el que entonces existía, y que prestase mayor comodidad para la carga y descarga de las mercancías.

Sin entrar ahora a investigar los inconvenientes con que en la práctica pudiera haber tropezado aquel proyecto, ni cual fuese su mayor o menor solidez en el caso de que se hubiese rae-

lizado, debo limitarme aquí a decir que ni este ni otro proyecto alguno ha sido jamás llevado a cabo, y que por consiguiente el puerto de Veracruz se encuentra hoy en esta parte 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 frecuenta la más leve mejora para su seguridad. ¡Estraño abandono, por cierto, respecto de un puerto que ha sido el vehículo por donde ha pasado a 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 sólo tienen lugar cuando las tormentas llegan a ser extraordinariamente fuertes por el ímpetu furioso de los vientos. Durante seis meses del año es decir, de octubre a 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 a veces hasta diez o doce días consecutivos con bastante violencia, aunque su mayor fuerza no pasa ordinariamente de las primeras veinticuatro o cuarenta y ocho horas. En los meses de octubre a 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 costa de Veracruz como en todo el seno mexicano, el mar es muy tranquilo y no presenta el menor peligro a los navegantes.

Hablando el sabio Barón de Humboldt de esas violentas tempestades que soplan en la costa de Veracruz durante la estación de los nortes, hace de ellas la siguiente descripción: “Los nortes, que son vientos del N. O., soplan en el golfo de México desde “el equinoccio del 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 algún tiempo “el puerto de Veracruz, conocen los síntomas que anuncian la “tempestad, al modo poco más o menos que un médico conoce “los de una enfermedad aguda. Según las curiosas observaciones

“de M. Orta, la señal más cierta de la tempestad es un gran movimiento en el barómetro, una repentina interrupción en el curso regular de las variaciones horarias de este instrumento. “A esto acompañan los fenómenos siguientes: Al principio sopla “un pequeño terral del O. N. O.; a este vientecillo se sigue una “brisa que se inclina al N. E., y después al S., reinando entretanto un calor sofocante; el agua disuelta en el aire, se precipita “sobre las paredes de ladrillo, sobre el empedrado y sobre los “balaustres de hierro o de madera. La cima del pico de Orizaba, “la del Cofre de Perote y la montaña de la Villa Rica, principalmente la sierra de San Martín, que se extiende desde Tuxtla “hasta Goazacoalco, aparece sin nubes, al mismo tiempo que su “pie se oculta entre un velo de vapores medio transparentes. Estas cordilleras se ofrecen a la vista como delineadas sobre un hermoso “fondo azulado. En tal estado de la atmósfera comienza la “tempestad, la cual suele a veces ser tan impetuosa, que desde el “primer cuarto de hora sería muy expuesto estar en el muelle “en el puerto de Veracruz. La comunicación entre la ciudad y “el castillo de San Juan de Ulúa queda desde este punto interrumpida. Las bocanadas del viento del norte duran comunmente “tres o cuatro días, y a veces diez o doce. Si el norte se pone “a la brisa por el sur, la brisa es poco constante, y entonces es “probable que la tempestad vuelve a comenzar; si el norte toma “la vuelta del Este por el Nordeste, entonces la brisa o el buen “tiempo es duradero. En el invierno se puede contar con la continuación de la brisa tres o cuatro días seguidos, intervalo suficiente para que un navío que sale de Veracruz pueda ganar “la alta mar y libertarse de los bajos vecinos de la costa. También “algunas veces en los meses de mayo, junio, julio y agosto, se “hacen sentir en el golfo de México ventarrones muy fuertes “a que se da el nombre de **nortes de hueso colorado**; pero por “fortuna no son muy comunes. Por otra parte, no coinciden las “épocas en que reina en Veracruz el vómito prieto y las tempestades del norte, y así, tanto el europeo que llega a México, como

“el mexicano que se ve precisado por sus negocios a embarcarse “o a bajar desde Nueva España hacia las costas, tienen que “escojer entre el peligro de la navegación y el de una enfermedad “mortal”.

A la anterior explicación hecha por el Barón de Humboldt, creo conveniente agregar aquí las observaciones que sobre la misma materia se encuentran en la obra que antes he citado de la Dirección de Hidrografía de Madrid, pues aunque en ellas hay algunas repeticiones de lo que ya hemos visto en aquella, dan sin duda una idea más exacta de los vientos que reinan en la costa de Veracruz, y que realmente dividen allí el año, por decirlo así, en dos estaciones muy marcadas, cuales son, la de nortes y la de brisas.

“En la costa de Veracruz, dice, y hasta Tampico reina la “brisa del E. S. E. y E. en abril, mayo, junio y julio, y de noche se llama el viento al terral del S. al S. O.; pero si el terral “es del N. O. con llovizna, el viento será al día siguiente del N., “N. N. E. o N. E., particularmente en agosto y septiembre, a “cuyos vientos llaman de cabeza o vendavales: éstos no tienen “fuerza ni levantan mar, y así con ellos se puede tomar el fondeadero como con la brisa, pero impiden la salida, y para verificarla es preciso aprovechar los terrales. Los vientos que acabamos de nombrar, y que se denominan a la cabeza sólo se “extienden veinte o treinta leguas de la costa, a cuya distancia “ya se encuentran los E. y E. S. E. Desde mediados de septiembre hasta marzo es menester mucho cuidado al recalar a Veracruz, pues los nortes son muy duros. La estrechez de este puerto, y lo obstruída que está de bajos su entrada, además del “poquísimo o ningún abrigo que ofrece de los nortes, hace muy “arriesgada la recalada a él sobre uno de ellos, por ser imposible tomar el fondeadero; por tanto, y para que no carezcan los “navegantes de cuantos conocimientos hay en la materia, se “extracta a continuación la descripción de vientos que ha hecho el

“capitán de navío, que lo fué del referido puerto, D. Bernardo de Orta. Dice así:”.

“Aunque en el seno mexicano, por hallarse situado entre trópicos, no se puede decir que reina más viento que el general de esta región, no obstante, la continuación con que desde septiembre hasta marzo se interrumpe esta ley general por los vientos del N., hace que se mire como dividido el año en dos estaciones, húmeda y seca, o de brisas y de nortes. La primera, en que las brisas no se interrumpen, es desde el equinoccio de marzo hasta el de septiembre; y la segunda, en que venguen los nortes, es desde septiembre hasta marzo: para mayor claridad, se hablará separadamente de cada una de ellas.

“ESTACION DE NORTES O SECA.

“En el mes de septiembre es por lo regular cuando se sienten los primeros nortes; y tanto en este mes como en el siguiente de octubre no soplan con mucha fuerza. Suele también suceder que no soplen, pero en tal caso se interrumpe la brisa con aguaceros y turbonadas. En noviembre ya se entablan los nortes, que soplan con gran fuerza y continuación, y siguen de este modo en diciembre, enero y febrero: en estos meses, luego que entran, van tomando cuerpo, y al cabo de cuatro o más horas adquieren toda su fuerza, con la cual continúan por espacio de cuarenta y ocho, y después siguen soplando por algunos días pero en términos que son manejables. En estos meses los nortes son oscuros y noroestean, y se repiten con tal frecuencia, que en lo ordinario median de uno a otro cuatro o seis días. En marzo y abril no son tan fuertes y duraderos; son más claros, pero en cambio, en las primeras veinticuatro horas soplan con más fuerza que en los meses anteriores, y noroestean menos. Desde noviembre en adelante, que se entablan los nortes, como hemos dicho, reina en el intermedio de ellos un

“tiempo hermoso, en que sopla con gran regularidad la brisa de día, y el terral de noche”.

“Hay varias señales para conocer con alguna anticipación la entrada del norte, tales son el viento al sur entablado, la humedad de las paredes y pisos de las calles y casas, el verse claro el pico de Orizaba y serranía de Perote y Villa Rica, el estarlo la de San Martín con sus faldas fajadas de un celaje blanco; el mayor calor y el mayor relente y la niebla cerrada, o suelta baja despedida del sur con velocidad; pero la mejor predicción la da el barómetro. Este instrumento en el tiempo de nortes en Veracruz, no señala más diferencia entre sus extremos de subida y bajada que la de 0,8, décimos, es decir, que no se eleva arriba de las 30 p^s 6, ni baja de las 29,8: su estado medio es 30,1. Los nortes los predice con descenso, pero no soplan hasta que comienza a subir, lo que siempre se verifica pocos momentos antes de entrar el norte: en tal estado, fusilazos en el horizonte, especialmente del N. O. al N. E., ardentía en el mar, y telarañas en las jarcias si es de día, bastan para no confiarse en el tiempo, porque el norte es infalible.

“Este tiempo abonanza generalmente a la caída del sol; esto es, no tiene la misma fuerza que tuvo desde las nueve de la mañana hasta las tres de la tarde, menos en el caso de empezar a soplar por la tarde o al anochecer, pues entonces sigue tomando su incremento sin guardar esta regla. También sucede que después de anochecido, y aun de media noche en adelante, rinda al terral o cuarto cuadrante; en cuyo caso, si al amanecer pasa al tercero, ya no continuará el norte, pues sin duda a la hora regular soplará la brisa; pero si así no sucede, a la salida del sol o después, y al repuntar la marea, volverá a soplar el norte con la misma fuerza que el día anterior, y entonces se les llama **nortes de marea**.

“También concluyen los nortes tomando la vuelta del primer cuadrante, que es la más segura; pues si por la tarde llega al

“N. E., aunque el día siguiente amanezca cubierto el cielo, como “por la noche haya estado el terral en el tercer cuadrante, hay “seguridad de brisa por la tarde, y de que el tiempo se manten- “ga bueno cuatro o seis días, que es lo más que dura en la esta- “ción de nortes; pero si del N. E. retrocede al N. N. E. o N., “aun no está el tiempo seguro.

“No faltan también ejemplares de que en mayo, junio, julio y “agosto, se hayan experimentado nortes de los más fuertes, a “que se llaman de **hueso colorado**, así como **chocolateros** a los “más manejables; pero esto no es común.

“ESTACION DE BRISAS O HUMEDAS

“Esta se verifica desde marzo o septiembre: las brisas de fin “de marzo y todo abril, que, como hemos dicho, son de tanto en “tanto interrumpidas por los nortes, son del E. S. E. frescachos “nas, claras unas veces, y oscuras otras, picando a veces del S. “E., y velando toda la noche sin dar lugar al terral, que en lo “general hay siempre de noche, menos cuando el viento es del “N., y el terral es más fresco cuando han empezado las aguas.

“Desde que el sol se halla en el zenit de Veracruz, hasta que “vuelve a él; esto es, desde el 16 de mayo hasta el 27 de julio, “las brisas son calmosas, con mucha cerrazón y pequeñas tur- “bonadas, y aun después de pasada esta época suelen fijarse los “vientos bonancibles del N. O. al N. E.

“Desde el 27 de julio hasta mediados de octubre que se enta- “blan los nortes, son más fuertes las turbonadas, con abundan- “tes lluvias, truenos y relámpagos, y las que traen el viento más “duro son las del E., aunque también son las de menos dura- “ción.

“En la estación de brisas, la total variación del barómetro es “de 0,4 décimos; su mayor ascenso es de 30 p.^s, 35, y su mayor “descenso a 29 p.^s, 96. El termómetro en junio llega a 87° y “no baja de 83½: en diciembre llega a 80½, y no baja de 66½:

“esto se entiende al abrigo de la intemperie, y puesto en una sa- “la del castillo la más fresca y ventilada.

“En los meses de agosto y septiembre es raro el año que no “se experimentan huracanes en las Floridas y otras partes de las “Antillas; pero a Veracruz y demás puntos de la costa hasta “Campeche nunca llegan, y a lo más suele sentirse la mar sorda “del que ha habido en mayor latitud. Los huracanes entran “por el primer cuadrante; y aunque no siempre es una misma la “vuelta que dan, las más común es por el segundo cuadrante. A “falta de barómetro, puede servir de anuncio el soplar la brisa “del primer cuadrante cerrada y con llovizna”.

Además de las frecuentes tempestades que, como hemos vis- to, hacen algo temible para los navegantes el puerto de Vera- cruz durante una gran parte del año, tiene para el comercio marítimo otro grande inconveniente formado por la naturaleza. Este es el de que ningún buque, ni aun de los más pequeños, puede atracar al muelle, como sucede en la Habana, Acapulco y otros muchos buenos puertos del mundo, donde las embarcacio- nes, luego que llegan a ellos, tienen la ventaja de poder descar- gar o cargar inmediatamente sus mercancías, y emprender de nuevo su viaje sin pérdida de tiempo.

En Veracruz, anclados los buques a poco más de una mi- lla de la playa, que es la distancia que hay desde la bahía de Ulúa hasta la ciudad, tienen que hacer su carga y descarga por medio de lanchas, lo cual es bastante lento y costoso, así por el gasto no pequeño de las mismas lanchas, como por las demoras que necesariamente ocasiona semejante sistema. En la estación de los nortes, sobre todo, esas demoras causan a veces incalcula- bles perjuicios a los dueños de buques y al comercio en general, porque como las lanchas no pueden barquear allí sin gran peli- gro mientras soplan aquellos vientos con mediana fuerza, y se suspenden entretanto con este motivo todas las operaciones de carga y descarga, sucede frecuentemente en esa estación del

año que algunos buques permanecen detenidos hasta dos y tres meses.

Esta falta de fondo suficiente de agua que existe en las costas de Veracruz, cuyo defecto es común a toda la costa oriental de la República, ha sido explicada por el Barón de Humboldt, en estos términos: "Si volvemos la vista, dice, hacia las costas orientales de la Nueva España, no vemos en ellas las mismas ventajas que en las occidentales. Dejamos observado que no hay en ellas un puerto verdaderamente tal, porque el de Veracruz, por donde se hace anualmente un comercio de cincuenta a sesenta millones de duros, no es sino un mal fondeadero entre los bajos de la Caleta, los de la Gallega y de la Lavandera. Fácil es comprender la causa física de esta circunstancia. La costa de México, en lo largo del golfo de este nombre, puede considerarse como un malecón, contra el cual los vientos alisios generales y el perpétuo movimiento de las aguas de E. a O. arrojan las arenas que el océano agitado tiene en suspenso. Esta corriente de rotación, sigue lo largo de la América meridional desde Cumana al Darién, sube hacia el Cabo Catoche, y después de haber dado giros por mucho tiempo en el golfo de México, sale por el canal de la Florida y se dirige hacia el banco de Terranova. Las arenas amontonadas por aquellos giros o revueltas de las aguas desde la península de Yucatán hasta las bocas del río del Norte y del Mississipi, estrechan insensiblemente la capacidad del golfo mexicano. Varios hechos geológicos prueban el aumento del continente pues por todas partes se ve retirarse el océano. Cerca de Soto la Marina, al E. de la pequeña ciudad de Nuevo Santander, el Sr. Ferrer encontró a diez leguas tierra adentro las arenas movedizas llenas de conchas de mar. La misma observación hice yo en los contornos de la antigua y la nueva Veracruz. Los ríos que bajan de la Sierra Madre para caer en el mar de las Antillas, contribuyen no poco a aumentar el escaso fondo del agua. Merece observarse que las costas orientales de la antigua España y de

la Nueva ofrecen unos mismos inconvenientes a los navegantes. Las últimas, desde los 18° y 29° de latitud, están guarnecidas de barras; los navíos que calan más de 32 decímetros (10 pies) de agua, no pueden pasar por ellos sin peligro de barar. Pero en cambio, estos embarazos tan contrarios al comercio, facilitarían la defensa del país contra los proyectos ambiciosos de un conquistador europeo".

El movimiento del flujo y reflujo del mar sobre la costa de Veracruz, se efectúa una sola vez cada veinticuatro horas, no excediendo ordinariamente la diferencia de la marea de uno a uno y medio pies, aunque en los solsticios y equinoccios pasa de dos y medio a tres. Este movimiento no tiene siempre lugar a las mismas horas, pues mientras que en el estío se verifica el reflujo de las tres a las siete de la tarde y el flujo entre las siete y las nueve de la mañana, en el invierno se efectúa el primero en la mañana y el segundo en la tarde. Los dos instantes del mínimum y del máximun de la marea, tienen lugar en las cuadraturas cerca del medio día y de la media noche.

En cuanto al curso ordinario de las corrientes en las aguas de Veracruz, está sujeto a las variaciones de los vientos reinantes en las diversas estaciones del año. Según las observaciones hechas por los marinos de la escuadra francesa en 1838 y 1839, durante el invierno y generalmente con los vientos del N. O. al N. N. E., caminan aquellas al S. S. E., al S. E., y algunas veces al E. S. E., siendo la mayor velocidad de cerca de dos millas por hora. En el estío y casi siempre que los vientos son de la parte del E., se dirigen al O. N. O. ó al N. O.; su mayor velocidad entonces no pasa de una milla por hora.

Dada ya una idea de los diversos obstáculos que como puerto presenta Veracruz para el comercio marítimo, resta que hacer mención de otro inconveniente no menos grave y funesto, y que es peculiar de su clima. Este consiste en la enfermedad conocida vulgarmente con el nombre de **vómito prieto**, enfermedad que ha sepultado bajo las arenosas playas de aquella ciudad a multi-