

# Informe sobre el Establecimiento

## de un Arsenal en Campeche

Por Don JUSTO SIERRA O'REILLY

N. de la R.—A continuación publicamos el notable informe que rindió el sabio Doctor Don Justo Sierra O'Reilly, en su calidad de Agente de Fomento en Campeche, sobre el establecimiento de un arsenal en aquel puerto. Aunque escrito en 1854, cuando eran muy otras las exigencias de la construcción naval, el informe del Dr. Sierra no ha perdido interés; por el contrario, sinceramente creemos que sus sabios consejos aún pueden ser debidamente aprovechados por los que tienen interés en el progreso marítimo nacional. Las maderas a que alude en su trabajo y que en gran abundancia se encuentran en el suelo de Campeche, continúan teniendo las mismas y aún otras diversas aplicaciones en la construcción naval: los buques de madera no han desaparecido de los mares y seguramente tardarán en desaparecer y en los modernos buques de hierro esas maderas tienen un gran campo de aplicación.

Al publicar este trabajo, originalmente dirigido al Ministro de Fomento de la República, lo hacemos con la convicción de su utilidad y con el deseo de rendir un homenaje a uno de los mexicanos de mayor cultura enciclopédica que, en sus numerosos y fecundos estudios, no pudo dejar pasar desapercibido el mar.

### EXCMO. SR.:

Después de rendir con la mayor escrupulosidad cuantos datos he creído conducentes al objeto, voy a ocuparme hoy de presentar a V. E., para conocimiento del Sr. Presidente, el informe que se sirvió pedirme en suprema orden de 20 de diciembre último, en que me previno V. E. lo emitiese acerca de los gastos que habría que erogar en el establecimiento en este puerto de un arsenal, directores y maestros que se necesitan, elementos de construcción naval que existen y demás pormenores indispensables.

El pensamiento del supremo Gobierno es superior a todo encomio y apenas puede concebirse ciertamente, cómo después de tantos años de hecha la independencia nacional, y cuando aún existían en pie tantos y tan poderosos elementos de prosperidad material, se les haya despreciado hasta el punto de dispersarlos y dejarles en casi completa nulidad.

De todas las poblaciones españolas que se formaron en el litoral del seno mexicano, Campeche vino natural y espontáneamente a ser el centro de la construcción naval de esta parte de la colonia, porque allí, a la salubridad proverbial del clima, abundancia y baratura de los mantenimientos, añádiase la formación de una raza mixta inteligente, activa y organizada vigorosamente para trabajos recios.

Además, la excelente calidad de las maderas en esta parte de la península, que es extraordinariamente fértil llegando la vegetación tropical a un lujo exuberante, aumentó las fa-

cilidades, y la formación del astillero era una consecuencia muy sencilla. Desde entonces, Campeche fué el emporio de nuestra marina, y el punto más adecuado para la construcción, llegando en este respecto a obtener merecida nombradía. De manera que la maestranza del barrio de San Román data de más de doscientos cuarenta años, transmitiéndose los diferentes ramos de la industria que la constituyen, de generación en generación, pues ya se registra una hermosa urca construída allí del todo en el año de 1605. Y con tan pequeños principios, esa maestranza llegó a construir en la última mitad del siglo pasado, hasta fragatas de guerra que sirvieron bien y por largo tiempo en las reales escuadras.

Así pues, la maestranza de San Román formó una población aparte, en donde reinaba la mayor actividad. Todavía los que somos de la presente generación recordamos, con esa especie de sentimiento melancólico que deja un bien que se ha perdido, la animación industrial que reinaba en esa ribera en tiempos que, aun sin quererlo, todos llaman felices. Cuando hecha la independencia, México tuvo un simulacro de armada, en nada pensó menos que en mantener en pie y con vida los astilleros de San Blas y Campeche, muy capaces entonces de bastar a todas sus exigencias navales; prefirióse negociar buques en el extranjero, carenarlos allí y repararlos, dejándose morir de inanición nuestras maestranzas, en que a poco más que dure tal abatimiento y languidez, perderánse hasta las buenas tradiciones de la manera mejor y más sólida de construir, limitándose no más a la construcción de canoas y piraguas de pesca, y eso para que esos pobres industriales no perezcan de hambre por falta de trabajo; o tendrán que aplicarse a otro género de ocupación, abandonando una de las más útiles y provechosas para sí, y ventajosas a la nación.

Me permitirá V. E. entrar en algunos pormenores, que en todo caso pueden tenerse por antecedentes seguros para fijar una resolución, pues puedo asegurar a V. E. que ellos son tan verdaderos y auténticos, cuanto pudieran serlo tomándolos de mejores documentos oficiales.

Fácil sería acumular datos para mostrar cuál y de qué importancia fué el progreso de la construcción naval en el astillero de San Román, durante los dos siglos anteriores; pero apareciendo hasta cierto punto inútil esta tarea, me limitaré a indicar a V. E. cuál era el estado de esa maestranza en los últimos años que precedieron a la época de nuestra independencia. Según un estado que tengo a la vista, había entonces en la matrícula de Campeche dos mil doscientos setenta y siete matriculados en esta forma; cuatro alguaciles, treinta y dos pilotos de altura, diez y nueve contra maestres,

dos prohombres, diez y seis cabos de matrícula, mil trescientos noventa y cinco marineros, cuatrocientos sesenta y nueve empleados en campaña, doscientos catorce rebajados del servicio y ciento veintiséis ausentes. Entre ellos se enumeraban noventa y seis carpinteros de ribera, setenta y dos calafates, once herreros y ochenta y cuatro obreros y aprendices de los tres ramos; debiendo agregarse veinticuatro individuos que se ocupaban en la construcción de velamen de buques, y más de veinte que trabajaban en los corchaderos de cabullería.

Así es que, de los años de 1811 a 1819, se registran construídos en dicha ribera, trescientas noventa y ocho embarcaciones en esta forma: tres fragatas, once bergantines, treinta y una goletas, treinta y cuatro pailebotes, cincuenta y seis bongos y doscientas setenta y tres canoas, midiendo como cuatro mil y doscientas toneladas, y teniendo un costo aproximado de cuatrocientos veinte mil pesos. Que el gobierno español protegía con premios y privilegios a la construcción naval, eso ya se registra en nuestros códigos desde la época de don Fernando y doña Isabel, siendo éste indudablemente un admirable estímulo que fomentaba dicha construcción.

Cuando después de hecha la independencia pudimos y debimos, ya que no multiplicar esos estímulos, a lo menos conservar toda la protección que de antiguo gozaba nuestra construcción, a fin de que no decayese viniendo, como era de temer la vecina República a suplantarnos en nuestra propia casa en una industria tan interesante, los hombres de la época se desentendieron completamente del asunto; y ese simple olvido era la sentencia de muerte de la construcción naval del país. Lo de protección y privilegio, entonces necesario era; pues que lo es para toda industria que nace y se halla en peligro de ser suplantada por otra que no sea nacional; y sobre todo, era también lógico, puesto que el régimen prohibitivo, o el de los altos derechos protectores, ha formado la base de nuestro sistema fiscal, lo cual no quiere decir que sea el mejor.

Bien sabe V. E. que nuestra ceguedad llegó a tal punto, que nos hicimos la ilusión de que en diez años no sólo crearíamos nuestra marina mercante, sino que la pondríamos también en estado de competir con la inglesa y norteamericana, si es que no era una idea verdaderamente quimérica y extravagante, la de esa célebre reciprocidad estipulada en los tratados con Inglaterra y los Estados Unidos. Entretanto el artículo 33 del arancel de dieciséis de noviembre de 1827, comprendiendo mal la cuestión o desentendiéndose absolutamente de su verdadera naturaleza, para conceder la rebaja de la sexta parte de los derechos impuestos en el mismo arancel a los efectos extranjeros importados en buques mexicanos, por un error imperdonable tomó en cuenta, no la construcción nacional que, en el caso, era la que en todo rigor debía disfrutar de aquella ventaja; sino la bandera, que no es más que un signo o símbolo que con ciertas formalidades, que más o menos fácilmente se eluden o tergiversan, se lleva en

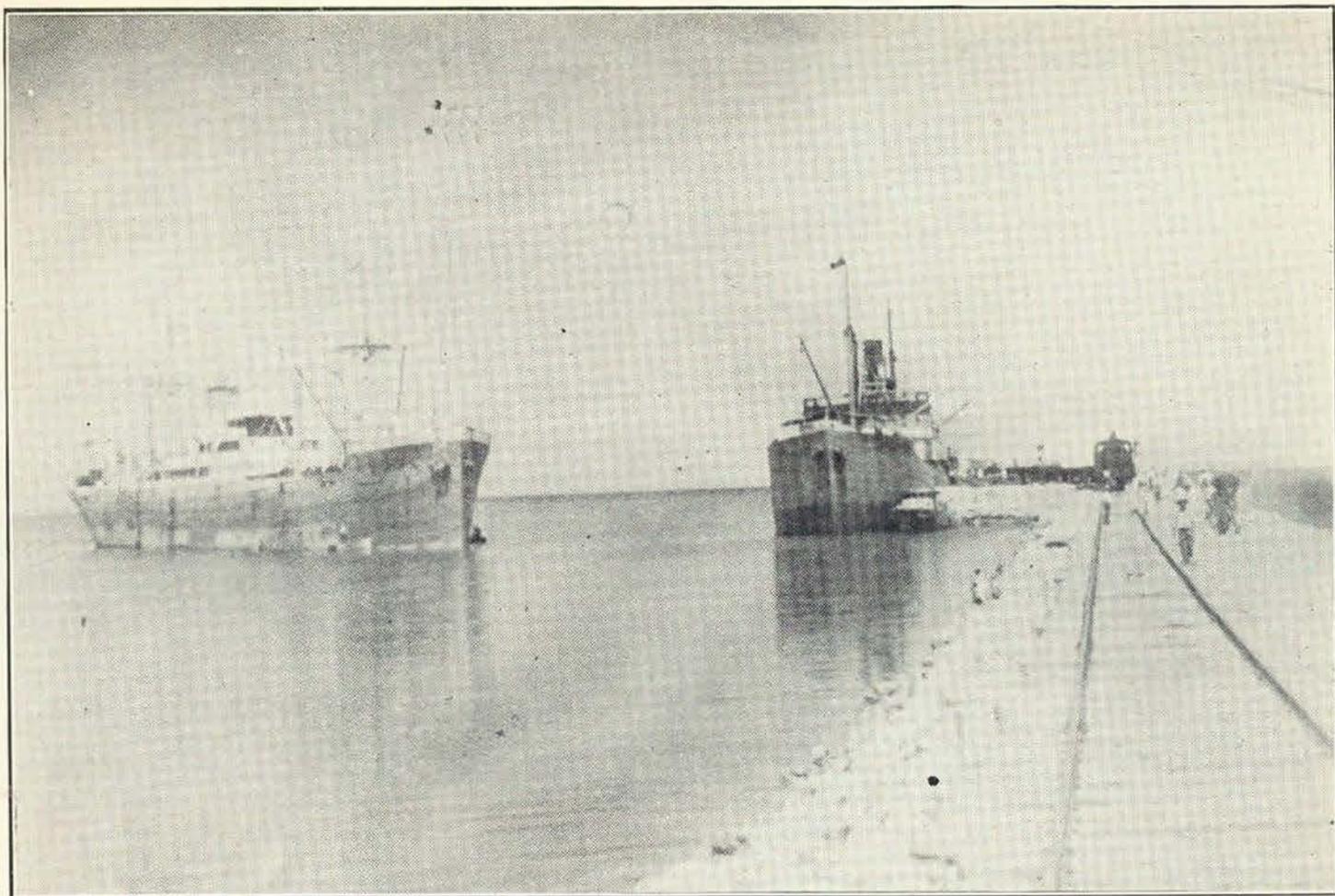
cualquier buque de construcción extranjera. De eso resultó, que la marina americana, disfrazándose con los colores de la nacional fué la que en realidad disfrutó del privilegio y consiguiente fomento que, tan a ciegas, le concedieron indirectamente nuestros legisladores. Nada más natural: la marina americana era y es ciertamente más económica en la construcción y habilitación de los buques, y por fuerza el gobierno del país iba a los Estados Unidos a construir y reparar sus embarcaciones; en tanto que en los astilleros de la República entraban la decadencia y la muerte de una manera rápida y alarmante.

Tal era nuestra torpeza o inexperiencia, que se necesitó nada menos que del largo transcurso de cuatro años para descubrir que el privilegio del arancel de 1827, era un completo desatino; y que con él, lejos de favorecerse a la marina mercante nacional, por el contrario se le había dado un golpe de muerte. ¿Qué fué entonces lo que se hizo? No fué ciertamente enmendar el error, ya que se hubo descubierto, trasladando el privilegio de la bandera a la construcción, sino suprimir completamente ese privilegio, como se verificó el 27 de mayo de 1831, y hasta el 24 de octubre de 1833, no se concedió la rebaja de un quinto de los derechos de importación a las mercancías importadas en buques verdaderamente nacionales, esto es, construídos en la República, de propiedad mexicana, y teniendo cada buque a lo menos una mitad de la marinería, capitán y piloto igualmente mexicanos.

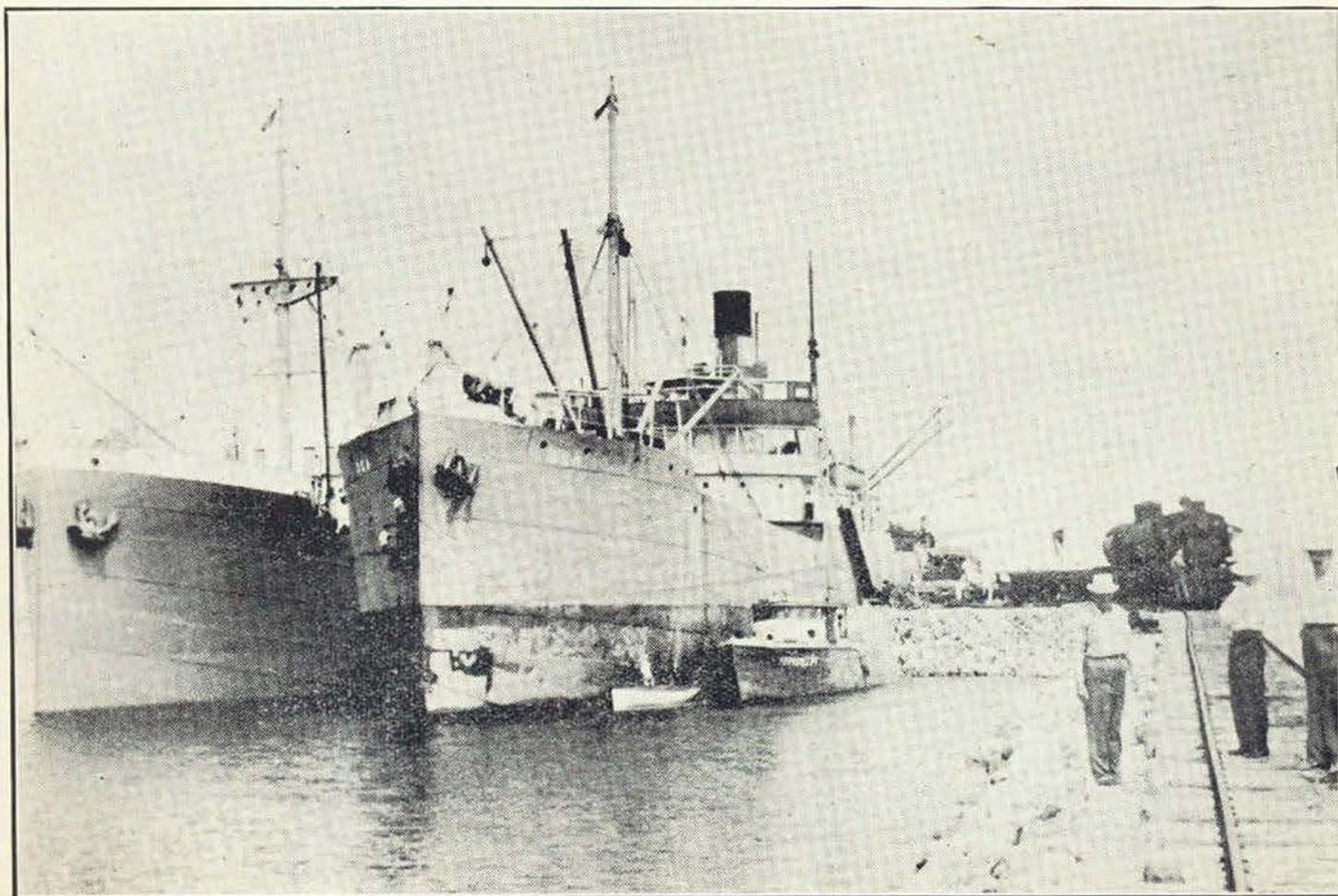
Era preciso aprovechar de luego a luego aquella tardía concesión; el plazo fatal de los diez años iba a expirar, y con él iba a venir la cosecha de malos frutos, cuyo germen sembró nuestra inexperiencia en la famosa reciprocidad estipulada con los tratados. El astillero de Campeche se levantó momentáneamente de la prostración: allí existían todavía, sin haberse dispersado aún del todo, los fecundos elementos que natural y ficticiamente estaban acumulados de mucho tiempo atrás, y la maestranza volvió a organizarse. La construcción naval había sentido el estímulo de la protección nacional; y buena prueba de ello es, que la maestranza de la ribera de San Ramón subió desde entonces al número de 65 carpinteros, 67 calafates, 30 herreros y ocho aserradores, que dan un total de 170, cifra que casi alcanzó a la que contábamos en 1811. Los jornales de los maestros subieron a 20 reales, y los de los operarios no bajaron de un peso.

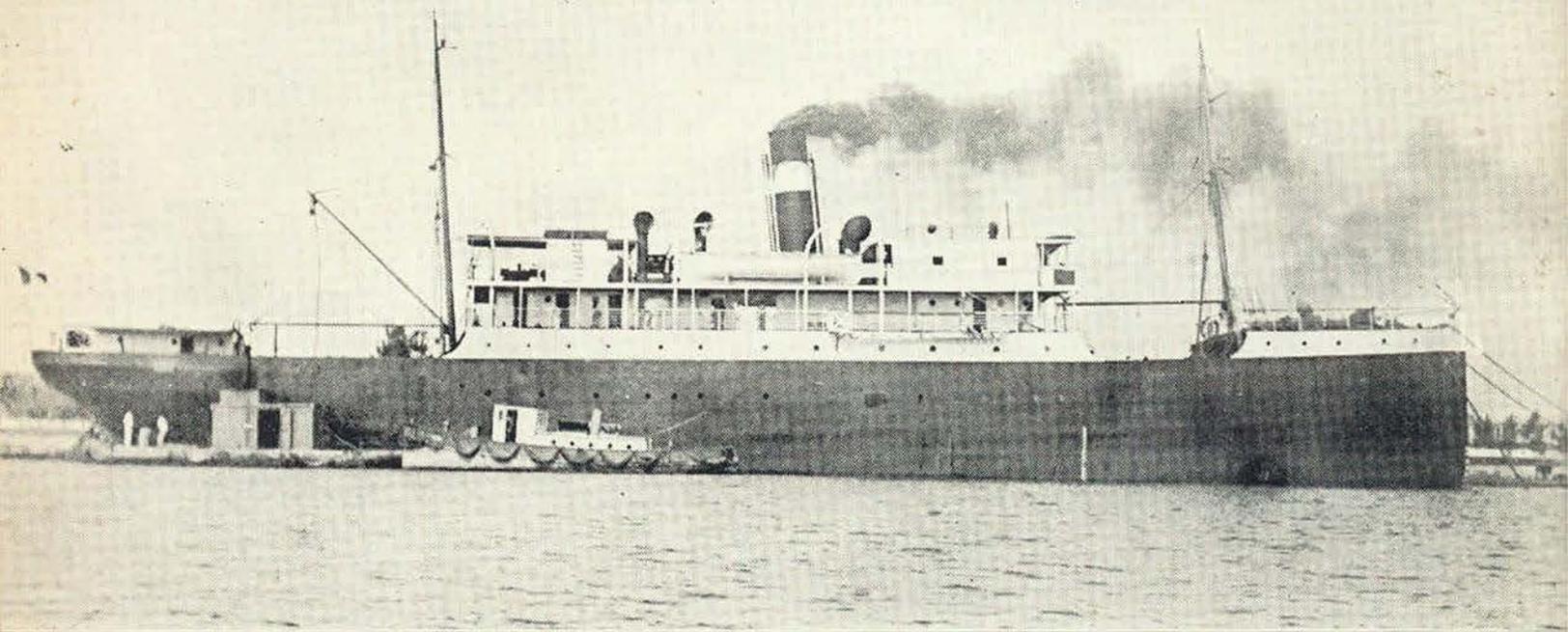
Toda esta animación se conservó siempre creciente, cobrando de momento en momento vida, actividad y progreso, hasta que sonó la hora en que los compromisos de la nación la dejaban completamente impedida, arrojando atada su marina a los pies de la marina extranjera. Esta prosperidad que pasó como un sueño fugitivo, duró hasta el año de 1837, y en estos cuatro años se construyeron en el astillero de San Ramón trece buques de altura con novecientas sesenta y una toneladas, y un valor de 104,170 pesos.

(Continuará)

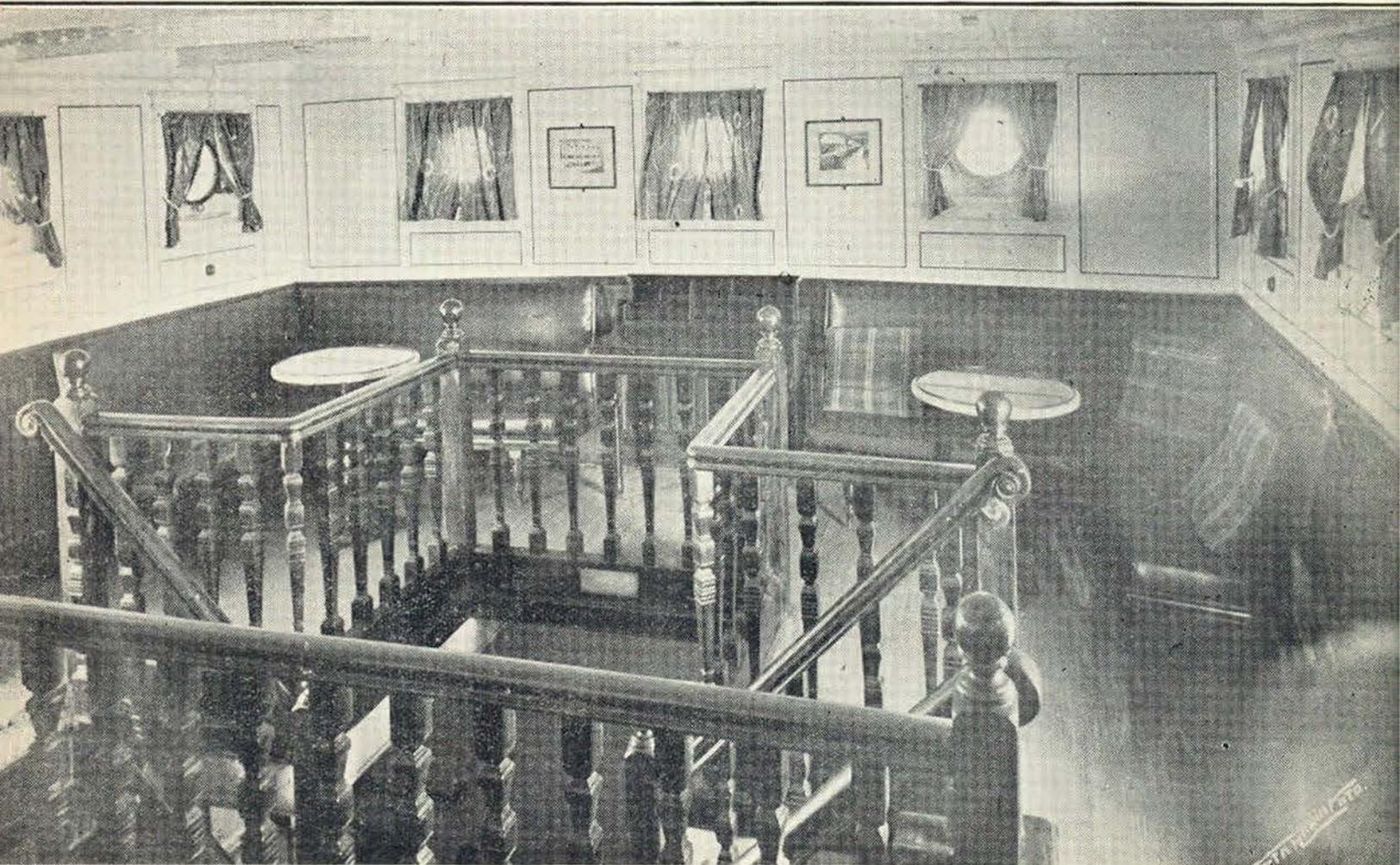


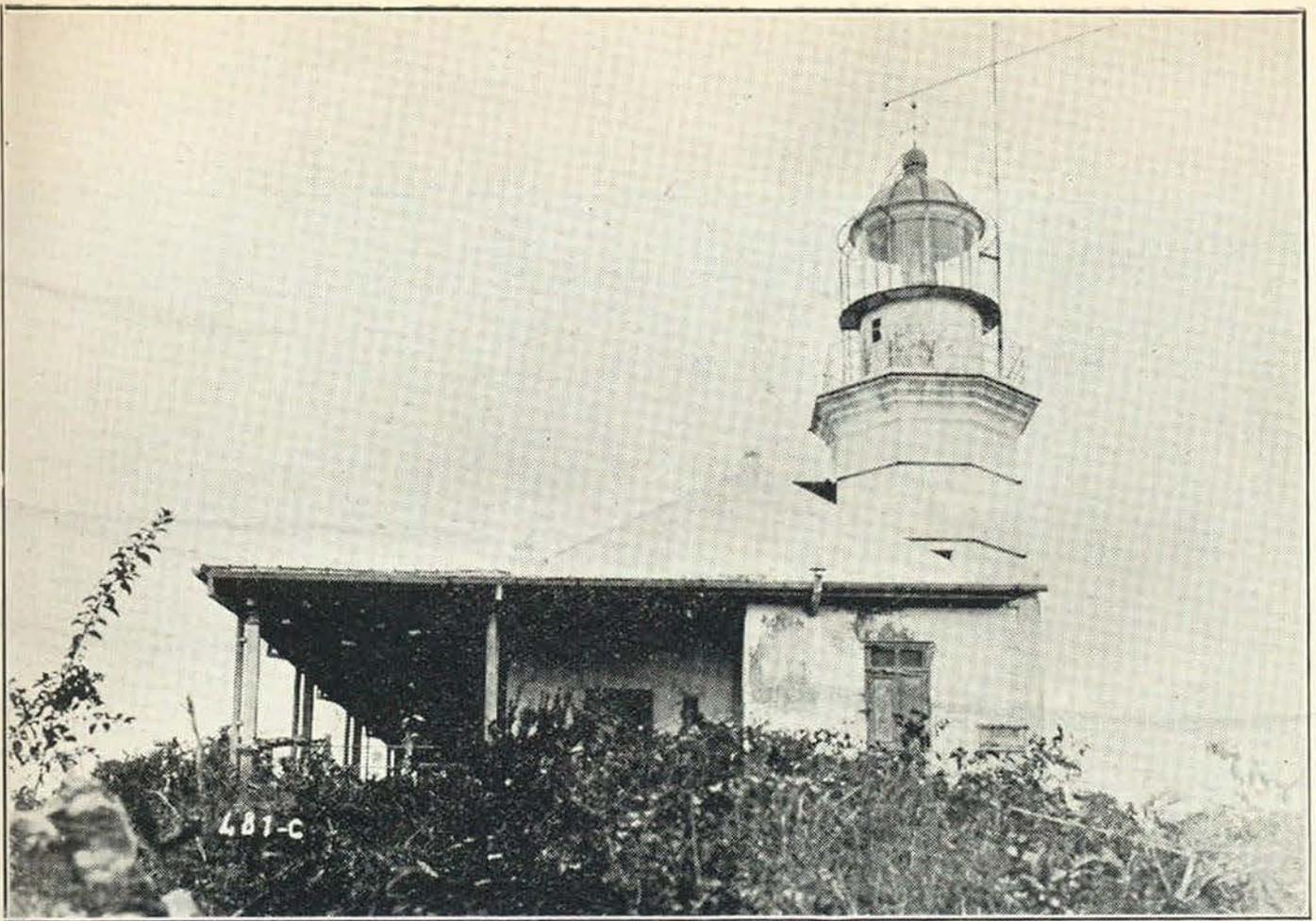
Dos vistas del nuevo muelle de Campeche terminado en 1934, con un costo de \$ 300,000. En ellas se aprecia claramente la escollera provista de vía férrea y el muelle propiamente dicho, al cual pueden atracar, en baja marea, embarcaciones hasta de doce pies de calado. (Véase artículo en la página 19).





Vista exterior y hall del Vapor "CAMPECHE," propiedad de la Nación, que actualmente cubre la línea Tampico-Veracruz-Progreso. Este buque, que con el nombre de "BELIZE" perteneció a Navieros Unidos, S. A., fué adquirido por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en ocasión de que sus propietarios pensaban amarrarlo por incosteable. Al evitar su amarre, la Secretaría de Comunicaciones ha impedido se ciegue una fuente de trabajo y se restrinjan las comunicaciones marítimas del Golfo de México.





ARRIBA:—Faro y casa del guardafaros en Seiba Playa, con alcance luminoso de 54 millas y geográfico de 19 millas.

IZQUIERDA:—Faro de Campeche, instalado en una de las torres del Templo de San José. Es visible a dieciséis millas de distancia.

ABAJO:—Faro de Xicalango, con alcance geográfico de dieciséis millas. Este faro y el fanal situado a trescientos metros al Norte de él forman la enfilación para tomar el canal de entrada a la Laguna de Términos. (Véase artículo en la página 20).

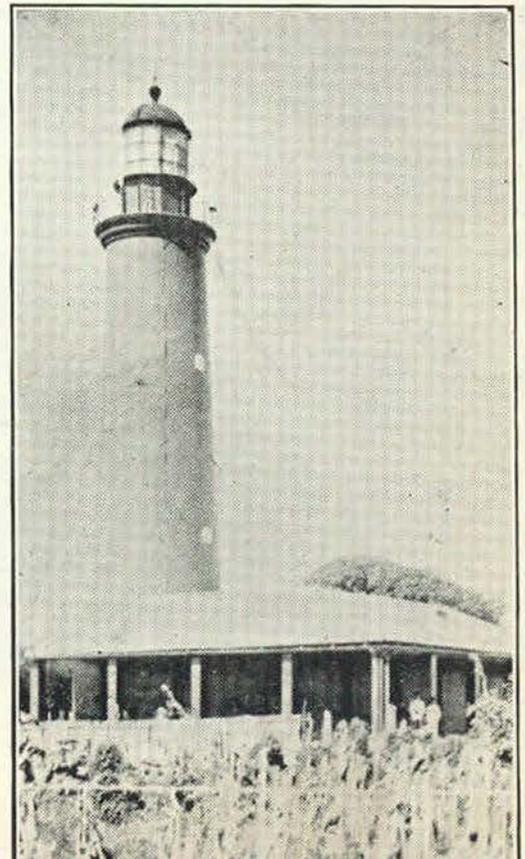
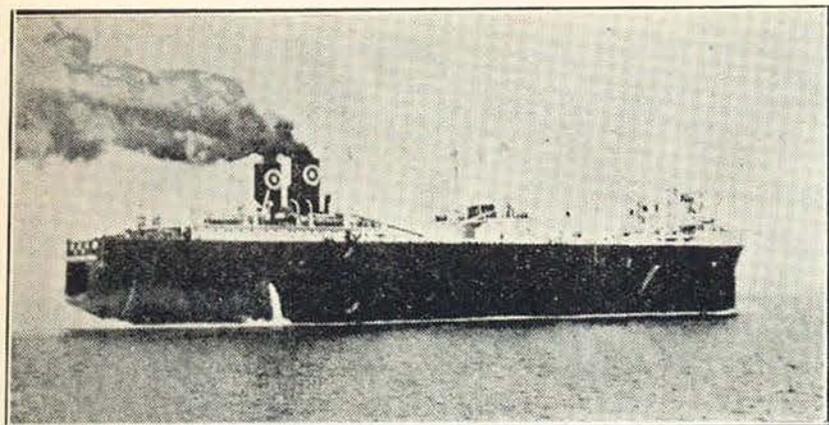




Foto aérea de la Ciudad y Puerto de Campeche, mostrando parte de la antigua muralla y el muelle viejo. Desde éste, hacia la derecha, se distinguen los Baluartes de San Carlos, Santa Rosa, San Juan, San Francisco, San Pedro, San José (totalmente desaparecido) Santiago (hoy demolido, pero cuyo emplazamiento es aún visible en la foto) y el de la Soledad. Con excepción de este último y del de San Francisco los seis baluartes restantes constituían los vértices del exágono irregular que formaba el contorno amurallado que, para defensa de Campeche, empezó a construirse en 1686 y quedó terminado en 1704. (Foto Cia. Mexicana Aerofoto, S. A.)



Otra foto aérea de Campeche, mostrando el desarrollo de la Ciudad, que se ha producido paralelamente al mar, a banda y banda de la ciudad antigua.  
(Foto Cia. Mexicana Aerofoto, S. A.)

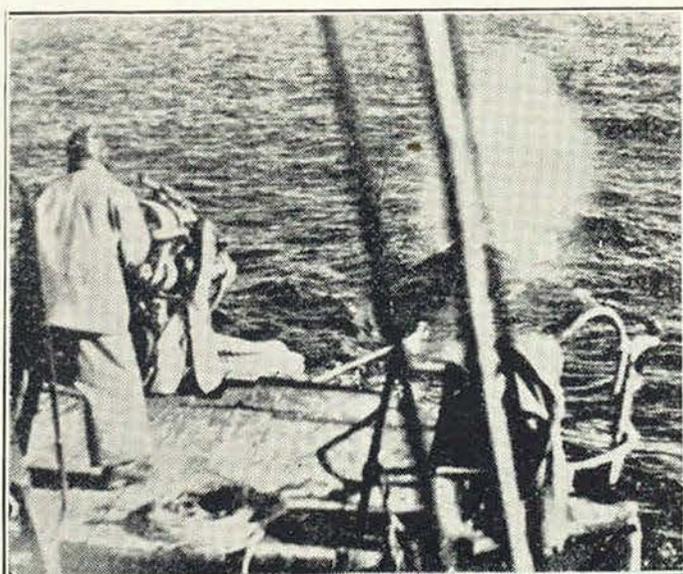


Arriba, a la derecha:—  
Vapor ballenero noruego "C.  
A. LARSEN."

Arriba, a la izquierda:—  
Vapor ballenero japonés  
"TONAN MARU."

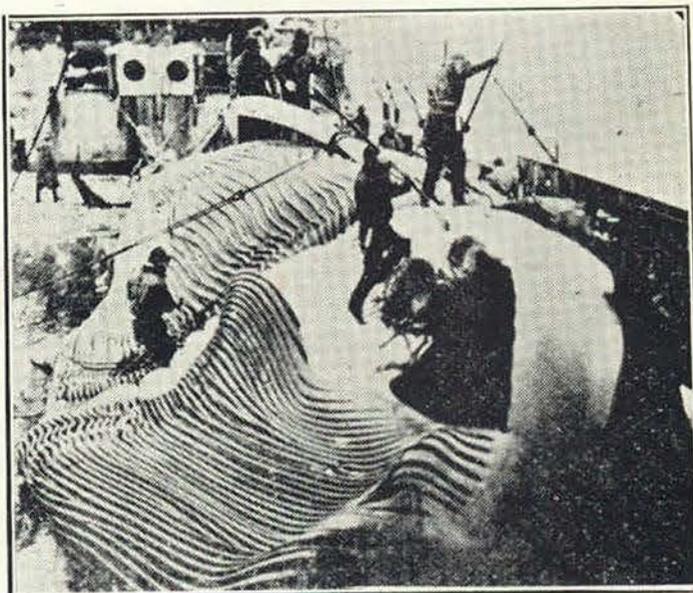
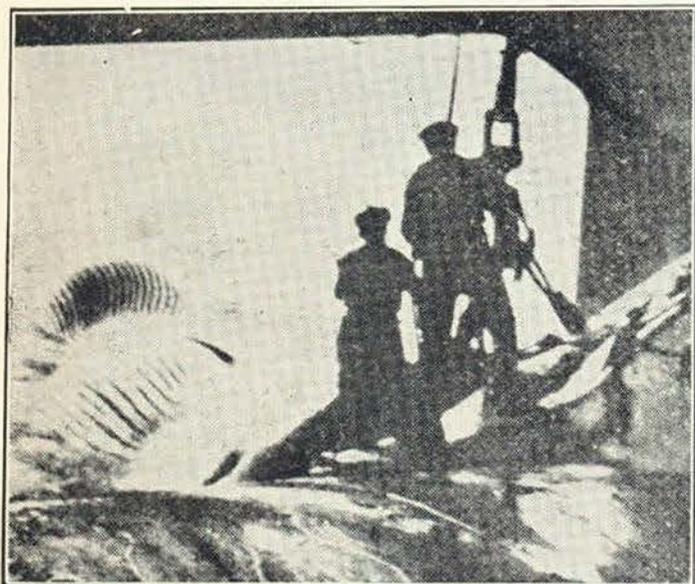
Estos buques no se hallan dedicados propiamente a la captura de la ballena, sino a su transformación industrial; constituyen verdaderas factorías flotantes.

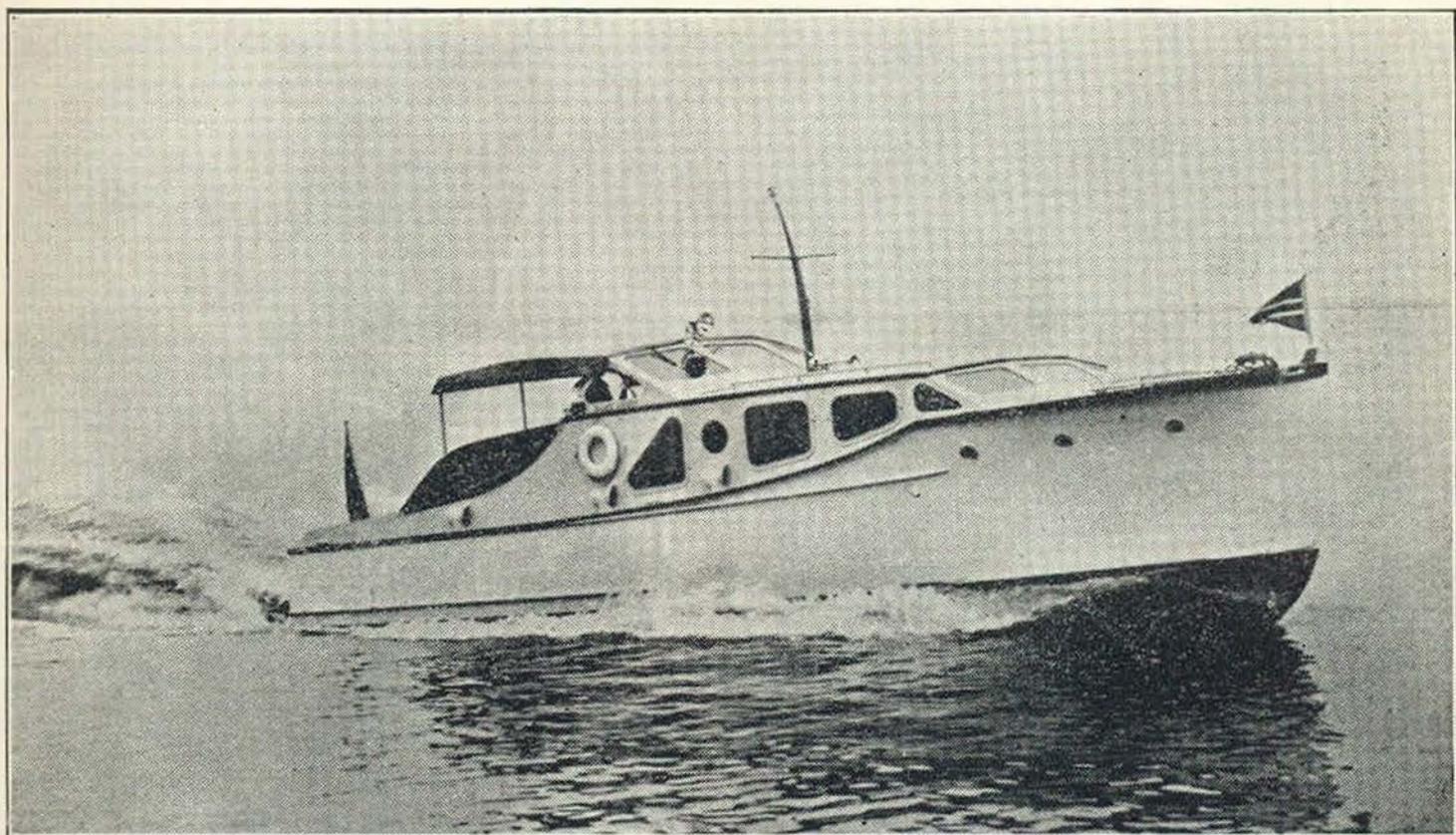
Navegan acompañados por dos o tres embarcaciones mucho más pequeñas, que son



las encargadas de la captura de la ballena, lo que efectúan por medio del cañón-ballenero," originalmente inventado por el noruego Gwen Foyn. Una vez muerto el cetáceo, se le infla con aire comprimido a fin de proporcionarle la mayor flotabilidad y se le remolca hasta el buque-factoría.

Al centro y abajo:—Tres escenas de la captura y descuartizamiento de una ballena, en la primera de las cuales aparece en acción un "cañón-ballenero."



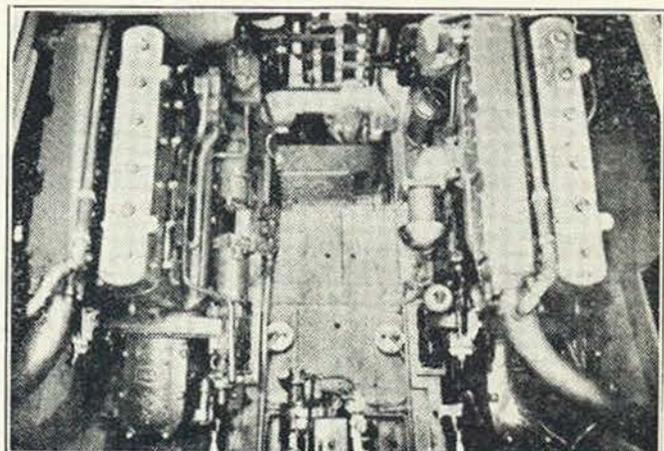
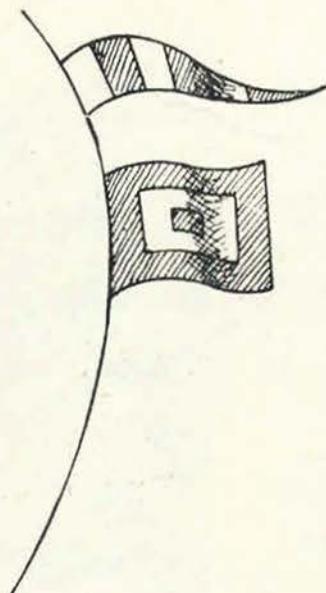
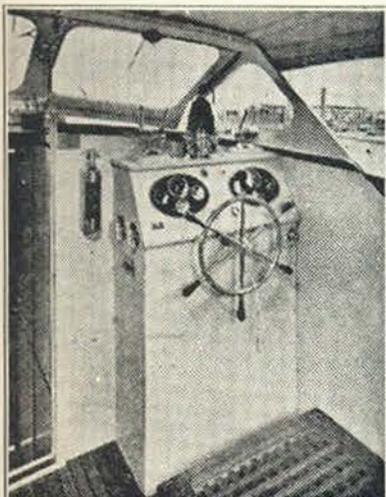
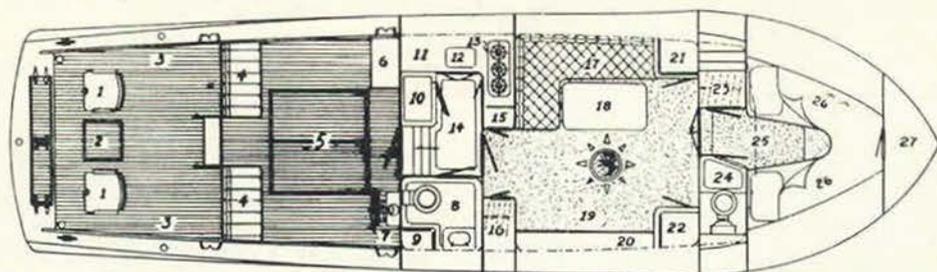


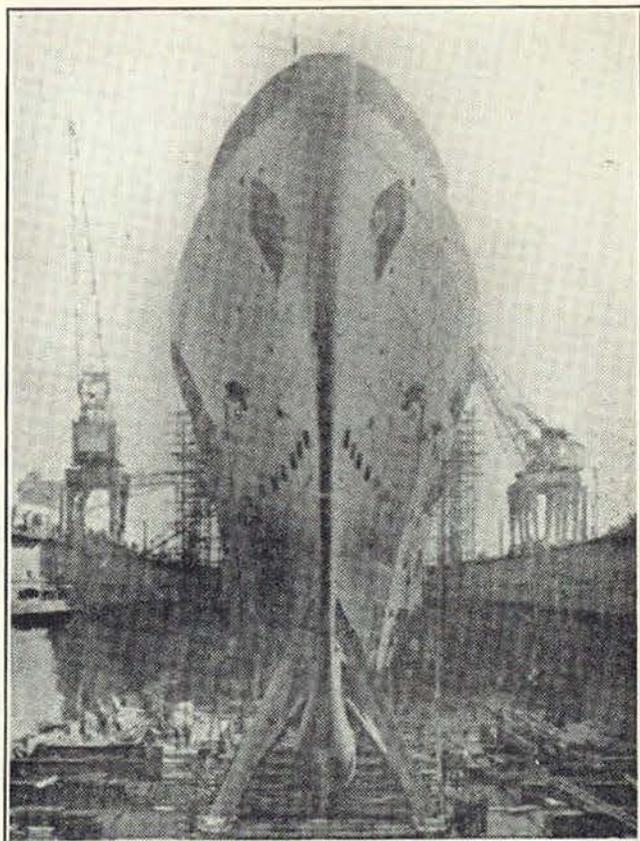
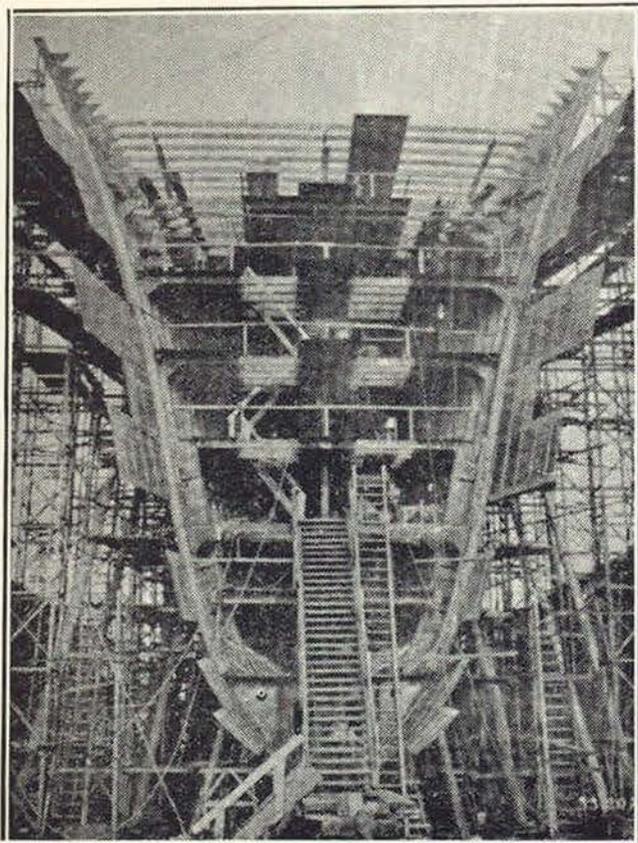
ARRIBA:—Vista general de la hermosa embarcación de recreo "ROSE JOHN."

CENTRO:—Planta de la misma embarcación. (Explicación de los signos en la página 43).

ABAJO IZQUIERDA:—Rueda del timón y control de los motores.

ABAJO DERECHA:—Los motores propulsores del "ROSE JOHN" vistos desde la escotilla de máquinas.





ARRIBA A LA IZQUIERDA:—Vista de una de las nuevas proas con que han sido dotados los cuatro vapores alemanes de la serie "BALLIN," tomada desde el punto de unión con el casco del buque.

ARRIBA A LA DERECHA:—La misma proa vista de frente, mostrando la parte inferior que la caracteriza como proa de "vulva."

ABAJO A LA IZQUIERDA:—El buque en el dique terminando el desguace de su proa.

ABAJO:—El buque y la nueva proa, listos para la unión, que se efectúa deslizando suavemente la proa por medio de una poderosa prensa hidráulica.

