

Apuntes Históricos de la Escuela

Náutica de Campeche

Por el Cap. de Marina JOAQUIN PRIETO

CAPITULO I

ANTECEDENTES RELATIVOS A SU FUNDACION: El auge, renombre y preeminencia que, de hecho, llegó a adquirir y ejerció en cuanto se refiere al Tráfico Marítimo de nuestras Costas del Golfo, a la vez que sobre sus industrias conexas y durante más de un siglo, la que se llamó "MARINA DE CAMPECHE" desde mediados del Siglo XVIII hasta fines del segundo tercio del XIX; cuyo largo período (arrancado desde las postrimerías de nuestra vida Colonial, y pasando por toda la epopéyica etapa de nuestra emancipación política hasta la caída del efímero Imperio de Iturbide, se hace densamente nebulosa) entronca con el que pudiéramos llamar nuestro contemporáneo, en el que la Navegación a Vapor, con mayores tonelajes y otras muchas ventajas comerciales en sus buques, fué iniciada en Veracruz por la malograda "Compañía Trasatlántica Mexicana", y en Tabasco—bajo más moderada y segura escala—por las Casas Armadoras de Poch, Romano, Berreteaga y otras (todas de capital español, que más tarde se consolidaron bajo la razón social de "Compañía Mexicana de Navegación", monopolizando casi en términos absolutos, los servicios de Transportes de Cabotaje en el Golfo), había venido despertando entre la juventud criolla de aquel puerto esencialmente marítimo de Campeche, el afán de dedicarse a la noble y azarosa profesión del marino, en la que sólo ocupaba los puestos de marinería de sus propios buques, que eran mandados, invariablemente, por capitanes y pilotos españoles; salvo tal vez—según improbable tradición—alguno que otro criollo, hijo de acaudalado comerciante hispano, que había sido enviado a hacer estudios náuticos a las escuelas españolas de El Ferrol, Cartagena, Bilbao u otras de las que nos surtían de marinos por entonces.

Este período (casi impenetrable en materia Histórico Marítima Nacional, como todo período de transición), lo es mucho más, cuando se está incapacitado de consultar archivos viejos, para desentrañar datos fidedignos, que lo aclaren, separándolo de cuanto es pura tradición, o simples relatos "de lo que se supo de oídas" por quienes nos precedieron; pero sí puede afirmarse que, dentro de él, empezó a plasmar el dicho afán de la juventud estudiosa de Campeche y otros puntos del Golfo, para dedicarse a la Náutica. Ya desde la consolidación de nuestra Independencia, empezó a hacerse sentir la necesidad de crear un Plantel Nacional, donde se formarían marinos profesionales mexicanos de nacimiento que, andando el tiempo reivindicaran de manos de los súbditos de la ex Madre Patria, el mando de los buques mexicanos y, con él, derecho pleno de que se confiara al patrio-

tismo de capitanes y oficiales nativos de nuestro suelo, el honor de la enseña patria que los amparaba y que, por razones obvias, no podía hallarse plenamente garantizado en súbditos de otra nación, aun cuando por razones de cualquier índole, se hubiesen hecho previamente ciudadanos mexicanos.

Este alto y patriótico concepto de protección a la Bandera Nacional (generador potente y primer paso que impuso la necesidad de formar marinos profesionales "criollos"), se esboza ya claramente en la Circular girada a las autoridades de marina de nuestro puertos con fecha 18 de enero de 1826 la que, ampliada y perfeccionada sucesivamente por las de 30 de noviembre de 1829 y 23 de julio de 1830, seguida de la de 16 de agosto del mismo año, tendieron a cortar los abusos y prevenir los peligros que entrañaba para la Nación, la continuación del mando de los buques mexicanos, radicado en manos de marinos españoles o de otras nacionalidades, quienes lo venían acaparando, sin solución de continuidad, desde los por aquella época cercanos tiempos de la Colonia; circulares que fueron de las primeras en modificar, con carácter y orientación nacionalista, nuestra arcaica Legislación Marítima (fundada en las antiguas Ordenanzas de Matrícula Españolas que, aun hoy, forman la esencia de la actual) y que vinieron a culminar, en 27 de octubre de 1853, con el "Reglamento para el Buen Orden y Policía de los Puertos de Mar" decretado por don Antonio López de Santa Anna y puesto en vigor por su Ministro de Guerra y Marina, señor Alcora; en cuyo Reglamento se establecía ya concretamente, el derecho privativo de los mexicanos (de nacimiento) al mando y cargo de los buques nacionales; aunque aun sin prohibirlo textualmente a los extranjeros que venían ejerciéndolo, a los cuales sólo se les exigió por condición sine qua non para continuar en ese ejercicio, la de solicitar y obtener sus respectivas cartas de ciudadanía, con cláusula expresa de renunciamiento absoluto de la de origen.

Parece que, a partir de la fecha en que quedó en vigor dicho Reglamento se intensificó, con las esperanzas que su artículo hizo nacer así en los jóvenes marinos mexicanos que ya por entonces formaban las tripulaciones (y aun tenían "mando", en calidad de Patronos Prácticos de Costa de algunos pequeños veleros de cabotaje), como en los colegiales de los puertos marítimos más identificados con las actividades de la Navegación Comercial: (Campeche, Veracruz y Tabasco a la cabeza), el afán, cada vez más intenso, de estudiar Náutica, abriendo por ese medio el camino para llegar a la meta de sus justas aspiraciones; lo que se empezó a verificar—casi puede decirse que individualmente—, bien adquiriendo los conocimientos elementales de dicha Ciencia, a bordo mismo de los veleros

de mayor porte (muchos de cuyos capitanes españoles eran realmente ilustrados en ella, y bastante generosos para no rehusar su enseñanza a los que tenían verdadero empeño en adquirirla a su lado, junto con la práctica de mar que en su calidad de "agregados" o de simples tripulantes adquirirían), o bien recibiendo lenta y dificultosamente, la posible instrucción particular de antiguos Capitanes retirados, que, por necesidad de ayuda para su subsistencia, o en la mayoría de los casos por espontáneo altruismo, fueron insensible y paulatinamente estableciendo en sus propios domicilios, "cursos" más o menos completos de náutica; con lo que dieron a la Marina Mercante sus primeros impulsos efectivos, hacia la realización del apetecido y apremiante anhelo de llevar hasta los puestos de "mando" y "carga" de nuestros buques a aquella juventud criolla, que aspiraba, de tanto tiempo atrás, a lograr el real ejercicio de ese derecho.

A partir de esos años, y a virtud de una lenta, pero progresiva evolución, que alentaba a la vez el desarrollo siempre creciente de la Marina de Campeche (fuerte ya con sus numerosos Pailebotes y Canoas de dos y de tres palos, que barajaban incesante y provechosamente nuestras costas del Golfo, extendiendo con frecuencia su radio de acción hasta los puertos del Sur y del Sureste de los Estados Unidos del Norte, a Cuba, a Puerto Rico, a Jamaica, a Belice, y a algunos centroamericanos del Caribe) empezó a formarse un grupo considerable de jóvenes marinos profesionales, netamente mexicanos de origen, titulados en las Comandancias Departamentales de Marina, previo examen sujeto a los Reglamentos derivados de las Ordenanzas Españolas de Marina; grupo que, tripulando más tarde—con mando o sin él—aquellas pequeñas unidades mercantes, armadas en curso por autorización gubernamental o por espontáneo patriotismo, rindieron no pocos e importantes servicios a la Nación, durante la guerra de Texas, desde el año de 1832 al de 1843; de la misma manera que durante la Intervención Americana que le siguió de 1845 a 1848; y también durante el épico período de 1861 a 1867 que abarcó la Intervención Francesa y el llamado Imperio de Maximiliano de Hapsburgo, que tuvo su merecido epílogo en el Cerro de las Campanas.

Y, aunque durante dichos dos agitados períodos (de casi treinta años el primero, y de poco menos de veinticinco entre el segundo y el tercero) nada pudo hacerse por los diferentes gobiernos que se sucedieron en el poder, para alentar las aspiraciones de los jóvenes aficionados a la Marina Mercante, hechas ya las pruebas iniciales, que produjeron el primer éxito con la formación del primer grupo de que se acaba de hablar en el párrafo anterior, (grupo que ya desde en tiempos de Santa Anna, y hasta los del Sr. Juárez y de Lerdo de Tejada, formaba el "pie veterano" de nuestra Marina de Guerra, al lado de oficiales ameritados provenientes de la Armada Real Española, que, nacionalizados previamente, sirvieron con saber y con leal hidalguía a nuestros Gobiernos que

aceptaron su colaboración en épocas tan aciagas) se continuó, pacientemente, la meritísima obra emprendida por la iniciativa privada, formando nuevos elementos que, ya preparados para el ejercicio de la carrera, se alistaban así en las naves mercantes, como en las de guerra, con el carácter de auxiliares de la Armada, hasta que se halló eco en las altas esferas oficiales, que se tradujo, hacia fines de 1867, en el establecimiento adicional de asignaturas "de Especialización para Marina Militar y Mercante" en el Colegio Militar de Chapultepec; mejora trascendentalísima que, despertando un siempre creciente interés, fué atinadamente seguida del envío de algunos de los más distinguidos alumnos de la materia a perfeccionar sus Estudios en la Escuela Náutica de El Ferrol (España) por lo que tocaba a la iniciativa y acción oficial; y por lo que hace a la particular, al logro de la institución de otro "Curso" (también especial de náutica, pero dedicado exclusivamente a la Marina Mercante) en el entonces floreciente Instituto Campechano; sirviendo en él las Cátedras de Matemáticas Elementales el Profesor Don Pablo Salazar y las de Matemáticas Superiores, Cosmografía y Pilotaje (las dos últimas por el entonces novísimo texto de "Ciscar"—Director de la Escuela de Aspirantes de Cartagena de 1852 a 1857— y que acababa de sustituir a la clásica obra obra del eminente Almirante Español Don Jorge Juan) el nunca bastante sentido Padre Celarain, como cariñosamente llamaron varias generaciones de marinos al dicho sabio ex-Capitán de Navío de la Marina Real Española quien, bajo tan modesto título, dedicó todos sus últimos años de vida (ordenado Sacerdote del Culto Católico) a su Curato del Barrio de San Román en Campeche (cuya Iglesia estaba desde antaño bajo la advocación de dicho Santo como Patrón de los Marinos, y que llegó a ser, en manos del Padre Celarain, un interesantísimo museo de curiosidades y ex-votos de marinos campechanos) y, con nunca debilitado entusiasmo y desinterés, a la enseñanza de su antigua profesión. Ambas instituciones dieron en breve tiempo resultados que superaron a las más lisonjeras esperanzas, dotando consecutiva y anualmente a la Marina Mexicana, de grupos numerosos de jóvenes marinos bien preparados, que supieron afirmar la preeminencia de la Marina de Campeche, y que a tal grado estimularon los emprendedores armadores de aquel puerto y del de Laguna del Carmen, que pronto tuvieron el noble y justificado orgullo de pasear (ellos mismos como Capitanes y Pilotos) la bandera mexicana y la de su floreciente matrícula, por los principales puertos de Europa, de Africa, y algunos de Centro y Sur América.

Parte de dicho honorable grupo (hasta donde mis noticias y mis propios recuerdos alcanzan) fueron: Don Laureano y Don Manuel Batista; Don Perfecto Baranda, Don José del Carmen Guerrero, Don Pedro Magaña, Don Vicente Capmany Sr., Don José María Castellot, Don José y Don Manuel Ferrer, Don Antonio Bassó, Don Juan Ferreyro, Don Antonio Betancourt, Don Antonio Ramírez y otros muchos marinos

campechanos a cuya memoria deseara el suscrito rendir aquí el merecido tributo; y a todos los cuales siguió inmediatamente, con igual diligencia, entusiasmo y brillantes resultados, el distinguido contingente de Marineros Profesionales que, andando el tiempo (por los años de 1868 a 1879) y reforzados por sus inmediatos antecesores, vino a ser—a partir del último de los citados años—con la colaboración de sus contemporáneos del Colegio Militar de Chapultepec, y con la de algunos distinguidos capitanes españoles que mandaban barcos “de Cruz” de las matrículas de Veracruz y de Campeche: maestro, guía y ejemplo, de cuantos como el suscrito, tuvimos la fortuna de cursar nuestra carrera y graduarnos en la profesión, en las Escuelas Náuticas de Campeche y de Mazatlán; fruto (éste de su fundación) tanto tiempo y tan afanosamente perseguido por los marinos y armadores mexicanos desde los albores de nuestra vida independiente, que sólo a todos ellos debemos a todas luces, por su tenaz y patriótica labor que, confirmando en todas las ocasiones y día a día, la evidencia de su necesidad imperiosísima para poner un dique a la simple creciente invasión de pilotos españoles que importaban los armadores de esa nacionalidad, con perjuicio de los nacionales (muy particularmente en Tabasco y Veracruz) supo promover y lograr del Gobierno Federal, paralelamente con la expedición y vigencia del “Decreto para el Buen Orden y Policía de los Puertos de Mar” de Septiembre de 1879—y en cierto modo, como corolario del mismo—la fundación de los expresados Planteles.

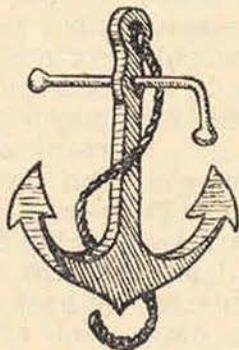
Cabe aquí, —como justo, digno y debido remate a estos mal nutridos “Apuntes” relativos al proceso de gestación de las Escuelas Náuticas de que se trata—rendir un tributo de respeto y gratitud, a todos los ya idos componentes del distinguido grupo de marinos, a quienes se alude en el párrafo que precede a éste; permitiéndonos poner la cabeza de ellos (por razones de cariño y gratitud muy especiales y

muy merecidos) al ilustrado y bondadoso Capitán de Corbeta Don Manuel Batista (por aquel entonces ya ex-Capitán Mercante y ameritado jefe de nuestra Armada) quien fué el Director fundador de la Escuela Náutica de Campeche, y la rigió con exquisito tino y ejemplar dedicación y éxito, hasta 1893; o sea hasta sólo tres años antes de su lamentable clausura.

Fueron dignos compañeros también, de época y de ejercicio profesional, con el repetido Sr. Batista, además de los antes expresados marinos, a quienes llegaron a suceder en el mando de aquellos hermosos barcos de cruz que se llamaron: “MARIA MARSELLA,” “IMPERIOSA” y “JOSEFITA” (Barcas); “MEXICO,” “ANTONIO PALLAS” y “GUADALUPE” (Bergantines Goletas) y otros más cuyos nombres escapan a la memoria del suscrito (muchos de los cuales honraron por sus cualidades a la Construcción Naval Campechana y Lagunera y fueron la vanguardia de la justamente orgullosa Marina de Campeche y que alcanzaron todavía la primera década del siglo actual, luchando vanamente contra la ventajosa competencia de la propulsión a vapor los también ya extintos: Don Hilario Rodríguez Malpica; Don Teófilo Genesta; Don Pedro Salvat; Don Angelino Gaudiano; Don Abelardo Pinto; Don Juan B. Verde; Don Arturo Oliver; Don Adolfo Bassó, Don Rafael Montalvo y otros muchos más, cuyos nombres siento no recordar por el momento (todos ellos o su gran mayoría, iniciados en la náutica en el Instituto Campechano, al lado de Salazar y del Padre Celarain).

Terminada esta superficial exposición, recordatoria de las circunstancias y personas que coadyuvaron en todos sentidos a la fundación de las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán; paso a asentar, tan clara y verídicamente como lo permitan las razones que al principio expuse acerca de cuanto me incapacita para verificarlo con la precisión y bien decir que yo deseara, los “Apuntes” exclusivos de la de Campeche y que son los indicados en el Capítulo siguiente.

(Continuará)



Apuntes Históricos de la Escuela

Náutica de Campeche

Por el Cap. de Marina JOAQUIN PRIETO

(Continuación)

CAPITULO II

SU FUNDACION: Como ha quedado ya dicho, ésta fué decretada por el Gobierno Federal, en el año de 1879, bajo la Presidencia del C. General de División don Manuel González.

No ha logrado el suscrito allegarse la prueba documental de esta afirmación cronológica; es decir, el Decreto mismo que fué su punto inicial de funcionamiento; pero así por su propia memoria, como por los elementos de convicción que tuvo la suerte de encontrar al revisar y computar la documentación que deferentemente puso en sus manos, hace apenas unos cuantos días, la señora viuda del capitán don Fernando Siliceo (Fundador y Director que fué, hasta su reciente y sentido fallecimiento, de la actual "Escuela Náutica y de Aviación Civil de Veracruz") considera exacta la cita.

En efecto, el capitán Siliceo, fué una de los Alumnos Internos Fundadores, como lo comprueban sucesivamente y por orden cronológico: 1º, su nombramiento como tal Alumno Interno de la Escuela Náutica de Campeche, expedido por la Secretaría de Guerra y Marina en noviembre de 1879; 2º, su certificación de examen de primer año profesional (Tercero de Estudios) expedido en 22 de septiembre de 1882, por la Secretaría de la propia Escuela; 3º, un cuadro artístico dedicado al Director de la Escuela, C. Capitán de Corbeta don Manuel Batista, formado por el retrato del mismo Director en el centro y rodeado de los Alumnos Fundadores FERNANDO SILICEO, RUFO SADA, FERNANDO TENLLADO, LORENZO MARTINEZ ALOMIA, ANGEL FERNANDEZ, JOSE DEL CARMEN CEPEDA, JOSE DEL CARMEN ALFARO, JOSE ONOFRE VARGAS y ANGEL JOLLY, que resultaron aprobados para Pilotines, en los exámenes de 1883, suscrito al calce con la firma autógrafa de cada uno de ellos a continuación de la "Dedicatoria" hecha en diciembre de dicho año de 1883, con expresión de haber sido obsequiado dicho cuadro "a su digno Director, el señor Capitán de Corbeta don MANUEL BATISTA, en memoria de la feliz terminación de sus Estudios de Náutica"; 4º, el nombramiento oficial de los mismos nueve alumnos, con el carácter de Pilotines Subvencionados por el Erario Nacional, a razón de \$20.00 (veinte pesos) mensuales cada uno, para llevar a cabo su práctica en el curso del año de 1884, a bordo de los "Vapores-Correo Nacionales de la Compañía Trasatlántica Mexicana", documento fechado en 29 de diciembre de 1883, bajo el N° 160279 de la Secretaría de Guerra y Marina; y,

finalmente, 5º, un certificado expedido en 8 de febrero de 1886, por el capitán don Tiburcio Larrañaga, al mando del vapor "Oaxaca" de la expresada Compañía, abonando en términos encomiásticos, muy honoríficos, las aptitudes, conducta y laboriosidad "del joven agregado don Fernando Siliceo, durante el año de 1884, en el que realizó su práctica a bordo del expresado buque".

No pudiendo pues, quedar duda alguna, ante la autenticidad de los documentos mencionados, en cuanto a que fué en el año de 1879 que se fundaron las Escuelas Náuticas de Campeche y de Mazatlán; y, por consecuencia, fué el 1880 el primero que se cursó en las aulas de la de Campeche (a la que se contraen estas Notas) estima innecesario el suscrito, buscar mayores pruebas documentales de tan feliz suceso, y da por sentada la exactitud de las fechas apuntadas; pasando adelante y sucesivamente, con cuanto se relacionaba a su régimen y funcionamiento interior, como sigue:

CAPITULO III

PERSONAL DIRECTIVO: Lo formó, desde su fundación: un Director, Capitán de Corbeta de la Armada Nacional, que lo fué hasta el año de 1893, el probo y distinguido ex-Capitán Mercante campechano don MANUEL BATISTA; y un Sub-Director, Segundo Teniente de la Armada, que lo fué hasta la clausura de la Escuela, en 1896, el Auxiliar de ese grado don Mariano Batista (ex-Capitán Mercante, oriundo de Cataluña, España, y de luengos años atrás nacionalizado mexicano) quien, a pesar de su apellido igual al del señor Director, no tenía con él ningún parentesco.

CUERPO DE PROFESORES: Compartiendo la enseñanza de las diversas asignaturas, con los C. C. Director y Sub-Director, lo formaron "de planta" los C. C. Sub-Tenientes Auxiliares de la Armada don EMILIO ESPINOLA (reputado Capitán Mercante, oriundo de Campeche), quien ejerció su cargo desde la fundación hasta la clausura del Plantel, a la vez que como "Habilitado Proveedor" como Profesor Titular de Trigonometría y de Astronomía Náutica, y eventual de otras materias; don PABLO SALAZAR y el "PADRE CELARAIN" (ambos antiguos catedráticos del "Curso de Náutica" en el Instituto Campechano) y de los cuales, el primero fué siempre el Secretario Titular de la Dirección, y Profesor de Matemáticas Elementales y de Geografía Física del Mar; y el segundo, que sirvió hasta poco antes de su fallecimiento, en 86, las cátedras de Geometría

y de Pilotaje. Adicionalmente, con carácter particular y como Profesores Externos, sirvieron durante toda la existencia de la Escuela don JOAQUIN MAURY, la cátedra de Idioma Francés, y don JOSE IGNACIO NOVELO las de Idioma Inglés y Teneduría de Libros.

PLAN DE ESTUDIOS: Inicialmente, parece que se hicieron algunas modificaciones respecto al número de materias, a su orden sucesivo, y a los autores de los textos que figuraron en el primer reglamento que acompañó al Decreto de Fundación de la Escuela; pero no habiendo sido tales modificaciones, de carácter sustancial en manera alguna, no afectaron los cursos en que tuvieron lugar, y quedó al fin establecido, y en vigor hasta 1889 inclusive, el Plan de Estudios, dividido en dos "Cursos" (Preparatorio y Profesional de dos años cada uno) con la siguiente distribución:

"CURSO PREPARATORIO"
(De 1880 a 1888)

Primer Año:

- 1.—Aritmética Superior.
- 2.—Algebra.
- 3.—Francés (1er. curso).
- 4.—Ordenanza del Ejército.

Segundo Año:

- 1.—Geometría Plana y del Espacio.
- 2.—Trigonometría Rectilínea y Esférica.
- 3.—Idioma Francés (2º curso).
- 4.—Ordenanza del Ejército.

"CURSO PROFESIONAL"

Primer Año:

- 1.—Astronomía Náutica.
- 2.—Movimiento de Bajajes.
- 3.—Huracanes.
- 4.—Idioma Inglés (1er. curso).
- 5.—Ordenanza Naval.

Segundo Año:

- 1.—Navegación de Costa y de Altura.
- 2.—Elementos de Construcción Naval.
- 3.—Maniobra.

Al expirar el año de 1888, fueron introducidas ciertas modificaciones en este Plan de Estudios, con supresión de algunos textos cuyos conocimientos más importantes quedaban incluidos en los nuevamente adoptados; con aumento de ciertas materias cuya necesidad demostró e impuso la experiencia, y con una nueva sub-división de los cuatro años que abarcaba la carrera, en semestres sucesivos; correspondiendo del primero al cuarto semestre, al Curso Preparatorio, y del quinto al octavo al Curso Profesional; celebrándose exámenes al fin de cada uno de ellos, y dándose quince días

de vacaciones en los correspondientes a junio. El nuevo Plan de Estudios, que ya no experimentó ninguna modificación hasta la clausura de la Escuela, fué el siguiente:

"CURSO PREPARATORIO"
(De 1889 a 1896)

Primer Año.

Primer Semestre:

- 1.—Aritmética Razonada.
- 2.—Ordenanza del Ejército.
- 3.—Idioma Francés (1er. curso, 1ª parte). Gimnasia y Natación (Ejercicios).

Segundo Semestre:

- 1.—Algebra Elemental.
- 2.—Ordenanza de la Armada.
- 3.—Idioma Francés (1er. curso, 2ª parte). Gimnasia y Natación (Ejercicios).

Segundo Año.

Tercer Semestre:

- 1.—Algebra Superior.
- 2.—Geometría Plana.
- 3.—Idioma Francés (2º curso, 1ª parte).
- 4.—Idioma Inglés (1er. curso, 1ª parte).
Prácticas bisemanarias de manejo de botes al remo (En bahía).

Cuarto Semestre:

- 1.—Geometría en el Espacio.
- 2.—Trigonometría, Rectilínea y Esférica.
- 3.—Idioma Francés (2º curso, 2ª parte).
- 4.—Idioma Inglés (1er. curso, 2ª parte).
Prácticas bisemanales de manejo de botes al remo (En bahía).

"CURSO PROFESIONAL"

Primer Año.
(3º de Estudios).

Quinto Semestre:

- 1.—Astronomía Náutica (1ª parte).
- 2.—Geografía Física del mar.
- 3.—Nociones de Teneduría de Libros (Partida Simple).
- 4.—Idioma Inglés (2º curso, 1ª parte).
Prácticas bisemanales de manejo de botes a la vela (En bahía).

Sexto Semestre:

- 1.—Astronomía Náutica (2ª parte).
- 2.—Geografía Física del mar (Especial sobre Huracanes).
- 3.—Nociones de Teneduría de Libros (Partida doble).
- 4.—Idioma Inglés (2º curso, 2ª parte).
Prácticas diarias de observaciones astronómicas diurnas, y de manejo de Cronómetros.
Prácticas bisemanales de manejo de botes a la vela (En bahía).

(Continuará)

Apuntes Históricos de la Escuela

Náutica de Campeche

Por el Cap. de Altura JOAQUIN E. PRIETO.

(Continuación.)

. Segundo Año.—4º de Estudios

SEPTIMO SEMESTRE:

- 1.—Navegación de Costa y de Altura.
- 2.—Código de Comercio.
- 3.—Derecho Marítimo Internacional.
- 4.—Nociones de Construcción Naval. (Curso oral, sobre modelos.) Prácticas diarias de observaciones astronómicas diversas, para el cálculo de situaciones en la mar.

Prácticas semanales de Azimutes, Amplitudes y demás métodos para determinar los desvíos de las agujas, y para la formación de las Tablillas de Desvíos. (Ejecutadas a bordo de los buques en Bahía.)

Prácticas mensuales de Navegación Costera. (Tripulando el pailebot "Manuelito", propiedad del C. Director.)

OCTAVO SEMESTRE:

- 1.—Navegación de Costa y de Altura.
- 2.—Código de Comercio.
- 3.—Derecho Marítimo Internacional. (Reg. Int. de Luces y Señales.)
- 4.—Nociones sobre "Movimiento de Bajeres". (Maniobras.) (Clases orales sobre modelos de Barcos de Cruz.)

Prácticas eventuales de marinería, a bordo Arboladura, Velamen, Laboreo de Maniobra y Volante; y ejercicios de señales por el Código Internacional de Banderas.

Los exámenes versaban sólo sobre las Materias de "Texto" que van señaladas numéricamente en cada Semestre; y las "Calificaciones" de las que abarcaban dos de ellos, quedaban englobadas en la de Fin de Año.

CAPITULO 4º

REGIMEN INTERIOR

VIGILANCIA:—Los veinte Alumnos Internos que componían la Planta, divididos en los cuatro Cursos o Años de Estudios, formaban dos Brigadas, de diez Alumnos cada una; designándose con el nombre de "Brigada de Estribor", la que integraban los que cursaban Estudios Profesionales; y con el de "Brigada de Babor" la de los cursantes de Estudios Preparatorios. Cada Brigada, se dividía a su vez,

en dos "Pelotones", formados cada uno de cuatro Alumnos y un Cabo; perteneciendo al Primer Pelotón los Alumnos de Curso más elevado, y al Segundo Pelotón los del siguiente, en el orden de su ingreso; adicionándose al Pelotón respectivo (para todo lo relativo a Cátedras) los Alumnos Externos ingresados a cada Curso, quienes también alternaban en el servicio de Guardia del suyo en los días laborables.

Guardias:—Se alternaban diariamente en el servicio "de Guardia" los dichos cuatro Pelotones, por su orden de antigüedad, bajo la responsabilidad general del C. Oficial de la misma, que lo era (alternándose también entre sí cada 24 horas, los señores Segundo Teniente Subdirector, Subteniente Secretario, y Subteniente "Habilitado"), a cuyo cargo directo quedaba todo el Régimen Interior del Plantel, y la vigilancia de los Alumnos; auxiliándolo en su cargo el Cabo del Pelotón "de Guardia" que la montaba por "cuartos" de dos horas cada "número" en el descanso de la escalera que daba acceso a la Planta Alta del Edificio, desde la hora de "Revista" en que se hacía el cambio diario de la Guardia, hasta las diez horas P. M. que se cerraba la entrada y se tocaba "Silencio".

DIVISION DEL TIEMPO:—A las 5½ horas A. M. en Verano, y a las 6 horas A. M. en Invierno, se tocaba "Diana"; y el Oficial y el Cabo de Guardia salientes, procedían a hacer levantar a los Alumnos, vigilando que aferraran sus hamacas, o levantaran y colocaran en el sitio destinado al objeto, los catres de lona en que dormían, cuidando a la vez de que hicieran incontinenti su aseo personal, y el barrido y regado de sus cuartos respectivos, que, por turno riguroso entre los que los ocupaban, le tocaba ejecutar a uno de ellos cada día.

POLICIA:—A las 6½ horas A. M. en Verano, y a las 7 horas A. M. en Invierno, se tocaba "Revista", y, formadas las dos Brigadas en el corredor que daba acceso a la Dirección, a una y otra banda del mismo, con sus Cabos al frente de cada Pelotón, se pasaba Revista de aseo personal a los Alumnos por el Oficial y el Cabo de la Guardia saliente; permaneciendo todos "firmes", en tanto que dichos Superiores hacían también lo mismo a las habitaciones de los Alumnos.

DESAYUNO:—En dicha posición, el Cabo de Guardia entrante auxiliado por el Marinero de 3º Ayudante de Cocina, repartía a cada uno de los Alumnos, por el orden de su antigüedad en que se hallaban formados, 1/4 de tablilla

de chocolate y 4 pequeñas piezas de pan, del llamado "de dulce", que constituían el desayuno, y que, desfilando cada cual conforme lo recibía, iba a la cocina a batirlo personalmente con el agua caliente que al objeto se tenía dispuesta, pasando en seguida al comedor a tomarlo.

Media hora después, se tocaba nuevamente "a formar"; se verificaba el cambio de Guardia, se leía la Orden del Día, la lista de "Arrestados" y algunos Artículos de la Ordenanza Militar; desfilando en seguida a la voz de "Estudio" dada por el Oficial de Guardia entrante, para prepararse cada grupo a entrar "a Clase".

CATEDRAS:—A. M.—Estas se verificaban en los salones respectivos, o en los corredores, según las necesidades y de acuerdo con la capacidad del edificio, desde las 8 horas A. M. hasta las 10½ A. M. en Verano, y desde las 8½ A. M. hasta las 11 A. M. en Invierno, en que, un cuarto de hora después de la salida de ellas, se servía el:

ALMUERZO:—Este consistía en una sopa seca o líquida, un plato de carne o de huevos fritos, un plato de marisco, y frijoles, con cinco tortillas por plaza; sentándose en una mesa cada Brigada, con un Pelotón a cada lado y sus Cabos a las cabeceras, y vigilado el conjunto por el Oficial.

DESCANSO:—Desde la terminación del Almuerzo, hasta la 1 hora P. M. en Invierno, y hasta la 1½ P. M. en Verano, se daba "descanso a los Alumnos, tocándose "a Estudio" a dichas horas, el que duraba hasta las 2½ P. M. en Invierno y las 3 P. M. en Verano, a las cuales daban principio las:

CATEDRAS:—P. M.—Se verificaban éstas, de la misma manera que en las matinales, en sus salones respectivos, o en los corredores; y daban término a las 4½ P. M. en Invierno, y a las 5 P. M. en Verano, dándose a los Alumnos 15 minutos para aseo personal antes de la llamada de:

COMIDA:—Esta se verificaba bajo la misma forma y distribución que ya se dijo para el Almuerzo, y consistía, normalmente, en un platillo de arroz, otro de carne o de pescado y frijoles, con una taza de café negro, y la misma ración de tortillas.

RECREO:—Terminada la comida, se daba a los Alumnos una hora de Recreo, saliendo éstos a disfrutarlo al "escampado" que existía al pie de la muralla frente a la Escuela y limitado al Este por un Bastión de la misma. Allí se jugaba a la pelota u otros juegos de atletismo la mitad del tiempo disponible, y el resto se aprovechaba, por los Alumnos que lo apetecían, en ejercicios de natación en el inme-

diato muellecito llamado "de Pescadería", que se hallaba en el extremo de la calle misma que ocupaba la fachada de la Escuela y a no más de cien metros de sus puertas; volviendo todos a ésta al toque de "Lista", que se daba al oscurecer, y terminada la cual se tocaba a:

ESTUDIO:—Desde ese momento, hasta las 9½ P. M. en Invierno, y hasta las 10 P. M. en Verano, se dedicaban los Alumnos, cada uno en su mesa de estudio, con su pequeña lámpara de petróleo, a preparar sus clases del día siguiente. A dichas horas se tocaba "Silencio" y practicada "Revista de presente" a los alumnos en sus respectivos alojamientos, los Cabos respectivos daban su Parte de Novedades al de Guardia, para que ésta los transmitiera con el suyo al Oficial de la misma, y se suspendía el servicio "de Cuarto" en la escalera, cerrándose las puertas del Establecimiento.

Tal era la norma diaria, que sólo se alteraba los Jueves, los Domingos y los días de Fiesta Nacional, en los cuales se permitía salir a los Alumnos francos, para asistir a las Serenatas Nocturnas de la Plaza de Armas (o a reuniones sociales o teatrales, excepcionalmente y previo permiso especial del C. Director), debiendo presentarse cada uno al Cabo de Guardia al momento de su llegada; e incurriendo en el arresto respectivo los que se demoraban más del tiempo autorizado. En dichos días, la Guardia permanecía en su puesto hasta las 10½ P. M.

CAPITULO 5º

SERVICIO ADMINISTRATIVO

ASIGNACIONES:—Las Presupuestales y modestísimas de que disfrutaba el Plantel, las desconoce en detalle el suscrito; pero aparte de los "Haberés" del "Personal Directivo" y de los señores Oficiales Catedráticos "de Planta", que deben haber sido los correspondientes a sus respectivos grados en la Armada (así como del sueldo que percibían los Catedráticos "Externos", que era de \$40.00 mensuales por Asignatura), se infiere que las relativas a "Renta de Local"; "Personal de Servicio" (un Marinero de 1ª Cocinero y un Marinero de 3ª Mozo de Oficios); "Útiles Escolares"; "Gastos de Oficio", etc., etc., deben haber sido bien escasos, ya que la principal de todas: la correspondiente a la "Subsistencia" de los Alumnos (incluso "Vestuario", "Lavado de Ropa", y "Agua Potable") era solo de \$0.66 (sesenta y seis centavos) diarios por Plaza...; y de esa pequeña cantidad, aún se nos ministraba: 1 uniforme de paño azul marino, con gorra, cada dos años; 2 uniformes de dril crudo, y 2 pares de zapatos, cada año, y un pré "en mano" cada sábado, consistente en una "peseta" (veinti-

cinco centavos) para jabón, betún de zapatos, peluquería, lápices y pizarrines de uso personal.

PROVISIONES:—El Oficial “Habilitado”, daba al Cocinero, diariamente, cierta cantidad en efectivo, para la “Compra del Fresco”, interviniendo en su aplicación, en el mercado, el Cabo de Guardia; y las demás subsistencias y artículos de abarrotes, las compraba mensualmente, conservándolas en almacén el expresado “Habilitado”, racionándolas personal y diariamente al mismo cocinero.

LIBROS Y UTILES DE ESTUDIO:—Como consecuencia forzosa de sus limitadas posibilidades Presupuestales, la Escuela y sus Alumno, sufríamos verdaderas escaseces por estos conceptos.

Los Libros de Texto, solían ser tan pocos, que nos era preciso, en la mayoría de las Asignaciones, tomar copias manuscritas cada uno, de la lección del día siguiente, en cuadernos de papel florete rayado, que nos proporcionaba el Sr. “Habilitado” con tan poca largueza, que se hacía indispensable, para que alcanzara, reducir el tamaño de la letra y el distanciamiento de renglones, al límite máximo que al interesado permitían su vista y su pulso; o bien estudiar la lección “por grupos” en los que uno de sus componentes hacía la lectura; lo cual era casi siempre motivo de disenciones y del correspondiente atraso, para aquellos que evadían en tal forma, el trabajo de sacar sus copias con oportunidad.

Las Tablas de Logaritmos (Mendoza); las Cartas Marinas; las Paralelas; los Transportadores; los Compases de Dibujo; los Almanques Náuticos; los Códigos de Señales, etc., etc., frecuentemente no tenían duplicado, estando, por tal motivo, los existentes, el cargo y responsabilidad directos del Cabo del Curso respectivo, para facilitárselos a los Alumnos que los necesitaban.

Los Utiles para Estudio, se reducían, en lo personal, a una mesita individual, de madera, común, con un solo cajón para libros y recado de escribir; un “quinqué” de petróleo con mecha de 1/4 de luz, para uso nocturno, y un banquillo; y los de uso común, como pizarrones, bancas, etc., que existían, era preciso transportarlos de una a otra Clase, cada vez que se necesitaban.

INSTRUMENTOS NAUTICOS:—Si de lo anterior estaba tan pobremente dotado el Plantel, no lo era menos por éste otro importante capítulo.

Había solo un juego de tres CRONOMETROS, que estaba al cargo directo del Catedrático de Astronomía Náutica y Navegación; siendo obligación especial del Cabo más antiuo, el cuidado de darles cuerda todos los días a las 8 horas A. M., con asistencia de los Alumnos

de 3º y 4º años, a quienes por riguroso turno, les tocaba ejercitar esta delicada operación, así como la toma de razón de sus indicaciones, siempre que se hacía práctica de Observaciones Astronómicas; ya fuera en las cotidianas de Observación de la Meridiana y de las Alturas en las proximidades del vertical primarios del Sol, o en las ocasionales “nocturnas” de la Luna y de otros astros, que solían practicarse siempre que las circunstancias lo permitían; para todo lo cual sólo se disponía de un Octante antiguo de madera de ébano, y dos “SEXTANTES modernos, además de un HORIZONTE ARTIFICIAL de mercurio.

Había también dos PLANISFERIOS; uno Terrestre y el otro Celeste, con Meridianos, Ecuador, Paralelos Tropicales y Polares, y Zodiaco, graduados e intermovibles; un pequeño Telescopio de tripié del tipo de los que estaban en uso para los Vigías, y dos pares de Gemelos Marinos de imagen directa.

COMPASES MARINOS sólo había dos: (uno grande de flotación en alcohol —marca Ritchie—, con Alidada Azimutal) y otro pequeño, de tipo antiguo a base de suspensión “en seco” de la Rosa; ambos montados sobre “Cardán” en sus propias Bitácoras, en forma transportable para las prácticas “de Bahía”.

Existían, además: una CORREDERA automática “Taffrail” con su “línea” completa; y otra de tipo antiguo, de las llamadas DE BARQUILLA”, con su dotación de AMPOLLAS DE ARENA de 15 y 30 segundos, y sus correspondientes “líneas”, marcadas de acuerdo con aquellas medidas de tiempo; contándose también con dos o tres ESCANDALLOS de diferentes pesos, con sus SONDALEZAS debidamente marcadas, para pocas y medianas profundidades.

De Instrumentos Meteorológicos, sólo se disponía de: un BAROMETRO DE MERCURIO, dos ANEROIDES y un OLOSTERICO; un PSICROMETRO, un PLUVIOMETRO, un ANEMOMETRO pequeño de tipo de estuche manual y dos TERMOMETROS de mercurio; con escala Farenheit y Centígrado el uno, y con Reamur el otro.

Para las Clases orales de Construcción Naval y Maniobra, se disponía de: un modelo notablemente acabado en todos los detalles de construcción del casco (estructuras, cubiertas, forros, alojamientos, etc.), así como en su Arboladura y Velamen, aparejado de Bergantín Goleta de 3 palos, y midiendo 1.50 metros de Eslora, por 0.45 metros de Manga; otro modelo, con casco de construcción figurada, aparejado de Fragata de 3 palos, de aproximadamente unos setenta centímetros de eslora por 18 a 20 de manga, cuya Arboladura, Velamen y maniobra fija y volante, eran algo verdaderamente notable por completo y perfectas; y, por último, un modelo más aparejado de Barca, con casco vaciado en madera,

de unos 45 centímetros de Eslora, por 12 ó 15 de Manga, bastante bien acabado, aunque nunca con la perfección y detalles de los otros dos.

Finalmente: para las "Prácticas en Bahía", y para el transporte de Profesores, Alumnos y útiles a los Buques surtos en ella y a cuyo bordo se obtenía permiso, por gestiones personales del C. Director, que se efectuaran las Clases Teórico-Prácticas (lo que casi siempre hacían fácil los largos períodos de permanencia al ancla de los grandes Veleros) se utilizaba la Falúa de la Capitanía del Puerto, que portaba aparejo con Mayor, Trinquete, Trinquetilla, Foque; y para las pequeñas prácticas de Navegación de Costa (que se hacían hasta cerca de los Morros de Seyba Playa por el Oeste, y hasta las inmediaciones de Mina de Oro por el Nordeste), facilitaba el mismo Sr. Director don Manuel Matista, su pequeño Pailebot "El Manuelito"; verificándose todas ellas dentro del propio día.

CAPITULO 6º

EFICIENCIA:

A pesar de la excesiva modestia de los medios de que se dispuso, en materia económica y de dotación en general, según ha quedado asentado, suplieron a unas y otras en este Plantel, con ventaja para su eficiencia y positivos buenos resultados, el celo, las aptitudes y la entusiasta y cariñosa labor del repetido Sr. Director don Manuel Batista y de sus ejemplares colaboradores, quienes supieron constantemente transmitir estos valiosos factores de éxito, con la más intensa emulación a sus Alumnos, desde la fundación de la Escuela en el año de 1880, hasta el año de 1893, a cuya terminación fué reemplazado, con hondo sentimiento general, el inolvidable Director don Manuel Batista, por el Capitán de Fragata Auxiliar de la Armada y Español Nacionalizado don Higinio Canudas, quien, por su carácter irascible dimanante de su hábito consuetudinario de ingerir bebidas espirituosas, pero sobre todo, por haber determinado desde su llegada, alojarse junto con su esposa, sus siete hijos y sus criadas particulares, en la propia Escuela, cuyo edificio apenas bastaba a sus necesidades y haciendo pesar casi toda la subsistencia de tantas personas sobre la bien restringida y modestísima ración de los Alumnos), se captó desde luego la mala voluntad de éstos y de los Sres. Oficiales; haciendo con tal proceder las bases de la decadencia del Plantel, que ya no pudo más volver a ser aquel núcleo coherente y entusiasta, disciplinado y siempre conforme con lo que se le daba, el cual había hasta entonces vivido contento a su obra benéfica, como en un verdadero hogar común; por lo que, desde a partir del desacertado cambio, empezó a declinar visiblemente la benemérita Institu-

ción, hasta que, en 1896, por éstas y por otras razones, fué clausurado definitivamente.

La falta completa de Estadísticas al alcance del que esto escribe, relativas al Movimiento de Alumnos habido en la Escuela de referencia, durante los 16 años que sin interrupción prestó sus eminentes servicios a la Marina Mercante Nacional, imposibilita al suscrito para fijar con exactitud el número de los que tuvimos el honor de pasar por sus aulas; pero puede asegurarse (al menos en su opinión, basada en sus propios recuerdos y en las referencias de sus condiscípulos que aún viven, y ha tenido la oportunidad de entrevistar con este motivo), que excedieron de CIENTO VEINTE los Alumnos que en ella fueron matriculados durante dicho período, entre Internos y Externos; habiendo salido graduados como Pilotines de la Marina Mercante, no menos de OCHENTA Y CINCO o NOVENTA jóvenes estudiantes; lo que acusa un promedio de eficiencia, en general entre unos y otros de más del SETENTA POR CIENTO; promedio que, concretado al sólo contingente de Internos, es seguro que alcanzó mejor relación, y que, así en uno como en el otro caso, resulta muy halagador.

CAPITULO 7º

PRACTICA PROFESIONAL:

Todo el anteriormente citado numeroso contingente de Politines, que año or año salía graduado de aquel Plantel, fué subvencionado por el Supremo Gobierno (a razón de los mismos \$0.66 diarios —\$20.00 mensuales— que se les había ministrado durante sus Estudios) para verificar, durante el término de un año, su Práctica de Mar Reglamentaria, en los Buques Mercantes Nacionales.

El primer grupo de Pilotines que fueron Alumnos Fundadores de la Escuela (por haberle tocado salir a Práctica en la época —1883— en que se inauguraron los servicios de la memorable y tan prontamente fallida "Compañía Mexicana Trasatlántica") ya no efectuó la suya a bordo de los Barcos de Cruz que formaban la Vanguardia de la llamada Marina de Campeche, como lo habían venido efectuando sus antecesores del Instituto Campechano y de las Academias Náuticas particulares de que se ha hablado, sino en los entonces grandes vapores "Esteban Antuñano", "Oaxaca" y "Tamaulipas", que constituyeron la Flota de dicha Empresa, y que ya no volvieron al País en el curso del año 1885.

Los de los siguientes cursos, hasta 1887, volvieron a practicar en aquellos hermosos Veleros de Cruz; y nuevamente (dentro de los años de 1888 al 1893, en cuyo período estuvo subvencionada por la Nación la "Compañía Trasatlántica Española"), volvieron a verifi-

car su año de Práctica los Pilotines salientes de la Escuela citada, en Vapores de alto bordo y de travesías Trasatlánticas, como eran los de la línea mencionada.

A partir de 1894, y hasta la extinción del Plantel en 1896, cierto número de Pilotines de esos últimos Cursos, volvieron a practicar a bordo de los pocos aún restantes de los grandes Veleros a que antes he hecho mención; y los demás optaron por hacerla a bordo de los primeros y pequeños Vapores Nacionales que por esas fechas habían empezado a traficar toda nuestra Costa del Golfo (el "Campechano", el "Ibero", el "Tabasqueño", el "Veracruz", el "Cometa", el "Juárez" y otros todavía de menor tonelaje, que hacían sólo servicios de pequeño cabotaje) y que ya por entonces empezaban a desalojar visiblemente a los Veleros, con evidentes probabilidades de derrota definitiva para la Marina de Campeche, la cual ya no se recobró más, y vió desaparecer rápidamente y para siempre su secular preponderancia; golpe que acabaron de hacer mortal, desde principios de 1894, los nuevos vapores gemelos "México" y "José Romano", mandados construir expresamente por las Casas ya entonces asociadas de Romano y Berreteaga, de San Juan Bautista, Tabasco; barcos que inmediatamente fueron seguidos, como resultado de su completo éxito, por otro par de gemelos de mayor tonelaje (el "Tehuantepec" y el "Tabasco", que la misma Compañía hizo construir ad hoc, como los dos primeros, en los Astilleros del Clyde, Inglaterra), los cuales fueron puestos al tráfico en 1895, y reforzados por el "Hidalgo" (el primero de doble hélice abanderado en el País), acabaron de asestar el tiro de gracia a la navegación velera de cierta importancia en nuestras aguas del Gol-

CAPITULO 8º

CONSIDERACIONES FINALES:

Como resultado de la anomalía (persistente desde los tiempos Coloniales) respecto a que fueran Marineros Españoles en su inmensa mayoría, los Capitanes y Oficiales de Cargo de nuestros Barcos Mercantes; y también del hecho no menos evidente de que los Capitales invertidos en todas las citadas nuevas Empresas de Navegación, eran, sin excepción, propiedad de Súbditos Españoles establecidos en el Comercio de nuestros Puertos, desde muy largos años atrás, concedieron siempre (por razones explicables de paisanaje, de afinidades diversas y de solidaridad recíproca) su confianza y protección decididas, a sus conterráneos Marineros de Profesión, a los cuales "importaban" de la Península conforme se los exigían las necesidades siempre crecientes de los buques de su propiedad; no teniendo más esfuerzo que hacer para utilizar sus servicios aquí, en forma legal, que conseguirles su carta de

Ciudadanía Mexicana, y hacerlos sustentar el examen de rigor —ya reglamentarios desde principios del 2º tercio del Siglo XIX— embarcándolos desde su arribo "a practicar la Costa" con cualquier cargo a bordo, en tanto obtenían Permisos Provisionales que acortaban los plazos de Ley y hasta los hacían irrisorios, para colocarlos en los puestos de cargo, que por tales circunstancias, quedaban, de hecho, para los que los habían traído de España; y los Marineros Criollos Mexicanos, quienes, durante los últimos años de la Marina de Campeche, excluidos en aquellas Negociaciones Navieras, no lo resintieron gravemente, porque siempre tenían embarque en los numerosos Veleros de aquella y en muchos de los de las demás matrículas; porque gran número de ellos, logró ingreso a la Armada Nacional; y porque, en fin, no eran aún tan numerosos como llegaron a serlo cuando las Escuelas Náuticas empezaron a dar fruto; pero ya la época final de la fecunda labor de éstas (entre 1894 y 1896, coincidentemente con la extinción de nuestra Navegación Velera en el Golfo, y su substitución por la de vapor) puede afirmarse que había pasado a más del grado de saturación, nuestro contingente de Capitanes y Pilotos Criollos y Profesionales, con relación a las unidades de que se disponía; y entonces, la mayor parte de sus elementos, así los de la vieja guardia, como los noveles, quedaron "al garete", sin esperanzas de llegar nunca a la meta de sus aspiraciones, obteniendo mando o cargo en las Líneas de Vapores existentes, por ser todas las plazas de dicha índole, preferentemente reservadas por los Directores de ellas a los Marineros Españoles "importados" (excepto contadísimas excepciones, en las que se llegaron a dar algunas plazas de 2os. ó de 3os. Oficiales de Cubierta o de Máquinas a determinados Marineros Criollos bien apadrinados (plazas en las que envejecían sin más horizonte quienes lograban el triunfo, de ocuparlas), lo que dió el fatal resultado de que el mayor número, y dentro de él tal vez los elementos de mayor empuje y aspiración, hubo de orientarse forzosamente hacia otras actividades que les permitía su preparación técnica, abandonando dolorosamente la Carrera —noble y hermosa, pero infecunda— que habían abrazado y que la Nación les había impartido y costado; pues ya a partir de 1897, en que quedó fundada la Escuela Naval Militar de Veracruz, no quedó a los Marineros Mercantes, ni el recurso de ingresar como Auxiliares a la de Guerra, que hasta entonces fuera un refugio en el que siempre habían sabido hacer honor al beneficio de que se les hacía objeto aceptando sus servicios, en muchas ocasiones eminentes, y siempre distinguidos.

Tan penosas y desesperantes condiciones para los Capitanes y Pilotos, hijos de las Escuelas Náuticas de Campeche y Mazatlán, con-

(Pasa a la pág. 47)

APUNTES HISTORICOS. . . .

Viene de la pág. 32

tinuaron pesando sobre cuantos de entre ellos no quisieron o no pudieron abrirse paso en otras actividades "de tierra", hasta que, por fin, sonó la hora suprema de la reivindicaciones, con el advenimiento de la Gran Revolución Político-Social Mexicana, que, arrasando todas las injusticias seculares, a través de su largo período de cruentas luchas y de transformaciones sin cuento que acrisolaron sus ideales, logró plasmar, en el avanzado articulado de la Constitución de 1917, todas las más justas aspiraciones populares y sociales, reivindicada expresamente al final de su Artículo 32, realizó de plano, y en forma concisa y radical, el justo anhelo de los Marineros Mercantes Mexicanos, estatuyendo que, desde su gloriosa fecha: "es condición indispensable, para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra, y para ser Capitanes, Pilotos, Patronos y Primeros Maquinistas de los Buques Mercantes Mexicanos, SER MEXICANOS POR NACIMIENTO". ¡Justo y tan largamente esperado fin de las eternas postergaciones y penalidades de la Juventud Mexicana consagrada a la noble y sufrida Profesión del Marino!

Pero este fin tan ansiado (que sólo lo fué virtualmente), puesto que la Guerra Mundial por una parte, demandando a los beligerantes imperiosamente toda clase de buques, que pa-

gaban a cualquier precio; y por la otra nuestras necesidades políticas del momento, obligando al Gobierno de la República, en instantes supremos, a incautarse primero y pagar después, las pocas unidades restantes de la Flota Mercantes de ambos litorales, que sus propietarios españoles no habían tenido tiempo de sacar del País para su pingüe venta a los especuladores de aquel gran conflicto de la Humanidad, hicieron negativos todavía, por más de una década, los beneficios del artículo 32 Constitucional, dejándolos en calidad de espejismo por los sufridos interesados, ya que sólo esporádicamente tuvieron algunos cuantos, por cortas temporadas, oportunidades de rehabilitar los derechos de sus bien ganados títulos. Y es sólo desde 1923 a la fecha, que nuestras Autoridades de Marina Mercante, han podido, con verdaderos esfuerzos de entusiasmo y de dedicación, y venciendo en el seno de la más silenciosamente fecunda labor reconstructiva, enormes y diversas dificultades de todo género, empezar a crear un programa de real y efectiva acción progresista, tendiente a sacar a nuestro Comercio Marítimo, de la profunda sima a que lo hundieron, las diversas y tan adversas circunstancias que han quedado someramente expuestas aquí.