

Las Academias Náuticas de México

Por ANTONIO GARZA RUIZ.

Mucho debe el progreso de un país, a la aplicación y explotación de las Ciencias Náuticas, Holanda y Noruega son tipos de países que han fincado en el mar su progreso innegable. Japón mismo no habría llevado su soberbia hasta donde acabamos de verla, si no hubiese sido un pueblo de marinos y de explotadores técnicos de sus mil recursos oceánicos.

Países de América, como el Brasil, Chile, Perú y Argentina, que han llegado a un admirable grado de prosperidad, poseen escuadras y flotas mercantes en considerable número de unidades. Los cadetes militares procedentes de nuestra Escuela Naval de Veracruz, han efectuado, no pocas veces, prácticas de navegación submarina en unidades chilenas. Y México, triste es confesarlo, pese a su extensión de litorales y a la muy providente variedad de sus recursos naturales, apenas si principia a formar su Marina, tanto militar como mercante. Sin embargo, se advierte, de pocos años a esta parte, el propósito oficial y la iniciativa privada de cubrir tamaña necesidad.

Por otra parte, nunca faltaron funcionarios, ni hombres de empresa, que dejaran de pensar en ese importante renglón y a ellos se debe, como vamos a ver, el que México cuente con técnicos, tan capaces o más que los extranjeros, en la ciencia de navegar, puesto que, soportando penurias y haciéndola de apóstoles en muchos casos, determinaron la existencia, hasta nuestros días, de Academias Náuticas.

En el informe rendido ante el Primer Congreso Mexicano en noviembre de 1823 por el Secretario de Guerra y Marina, General José Joaquín de Herrera, se habla ya del funcionamiento de una Academia Náutica, en Tepic, misma que según tengo entendido, dejó de existir en 1840.

Por 1825 hubo, en Tlacotalpan, un Colegio para Estudios de Náutica.

El general de Paula Toro, Comandante y Gobernador del Estado de Campeche, decretó el 13 de diciembre de 1834 el establecimiento de la Escuela Náutica de Campeche, que por cierto funcionaba ya, en forma extraoficial, desde el 19 de octubre de 1832. Interesante para nuestros días debe resultar saber que tal decreto otorgó trescientos pesos para la compra de instrumentos. En el mismo decreto se fijaban algunas obligaciones al Ayuntamiento de San Francisco de Campeche, para el sostenimiento del plantel.

Aunque la falta de profesores determinó que el plantel funcionara con interrupciones, podemos decir que su vida normal se inauguró el 31 de octubre de 1841, bajo la dirección de don José Martín Espinosa y de los Monteros.

Vuelta a clausurarse, los marinos campechanos hicieron cuanto en su mano estuvo para volver a darle vida, en julio de 1881, bajo la dirección de "don Leandro, llamado Pablo, que era profesor también de algunas asignaturas en el Instituto Campechano" y al sacerdote Rafael Celarín, que antes de vestir traje talar había sido navegante profesional.

Ya en esta vida de la Escuela, su funcionamiento adquiere carácter militar y en el mes de diciembre del mismo año de 1881 se designa Subdirector al capitán de corbeta Manuel Batista y queda como Subdirector el señor Salazar. Los profesores recibieron grado en la Armada, con carácter de auxiliares. De esta institución salían solamente pilotos, pues en Veracruz, dentro del Castillo de San Juan de Ulúa, actuaba ya la Escuela de Maestranza, educando futuros obreros con preparación técnica y maquinistas. Los pilotines y aspirantes diplomados por las dos escuelas, efectuaban su práctica a bordo de los vapores de la Compañía Transatlántica Mexicana y una vez cumplidas sus singladuras presentaban su nuevo examen y quedaban titulados como terceros pilotos o terceros maquinistas, para posteriormente reunir singladuras y pasar por nuevos exámenes hasta llegar a ser lo que ahora denominamos Capitán de Altura y Jefe de Máquinas. A fines de 1894 se hizo cargo de la Dirección de la Escuela de Campeche el español don Higinio Canudas, que estaba naturalizado mexicano y de tal escuela fueron hijos los primeros pilotos mexicanos, o sean los padres de los actuales. Y de aquella pléyade citemos al capitán don Rafael Montalvo, que mandando su bergantín goleta "José Ferrer", sin máquina propulsora, recorrió el mundo, llevando cargamentos de palo de tinte y maderas preciosas, ingresando luego a la Armada, alcanzando el grado de Contraalmirante.

Los marinos campechanos, avezados a la lucha contra el mar y el viento, se sentían orgullosos, en sus barcos de vela, de llevar ordeando en su popa la Bandera de México, por los Siete Mares. Y esa su inquietud, hecha ahora tradición, es la misma de nuestros actuales Caballeros del Mar, entre quienes ha vivido durante largos años el autor de este modesto ensayo histórico.

Por lo que hace al Pacífico, en 1882 se fundó la Escuela Náutica de Mazatlán, que estuvo a cargo del español nacionalizado mexicano, don Juan Soler, marino mercante. El cañonero "México", fondeado en un estero, por inútil, fué por largos años el recinto de esta escuela, hasta una de sus clausuras. En 1921 volvió a funcionar, con régimen militar y en 1942 quedó transformada en Escuela Naval Militar del Pacífico.

Por lo que hace al Golfo de México, antes de ocuparnos de su Gloriosa Escuela Naval deberemos explicar que en 1881 se implantaron en el no menos glorioso Colegio Militar de Chapultepec cursos de marina, para los oficiales de la Armada (guardiamarinas en aquel entonces), terminados los cuales pasaban a efectuar su práctica en unidades de la Escuadra Española. La primera antigüedad o promoción produjo cuatro elementos, pilotos, más otro, como ingeniero naval.

En 1889 se estableció en Veracruz la Escuela Naval Militar, siendo su primer Director el Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre. Y sus primeros alumnos fueron cadetes de Chapultepec, que estaban iniciados ya en los cursos a que me he referido antes. El mismo plantel estableció cursos para marinos mercantes, pero hubo de suspenderse, después, la enseñanza de esta carrera, por razones que desconozco. Por otra parte, necesario es advertir que en los contados buques mercantes mexicanos de aquellos tiempos, la oficialidad era española y casi siempre vizcaína.

La Revolución aportó una conquista a nuestros marinos mercantes, pues en el artículo 32 de la Constitución de 1917, se estableció el requisito de que los capitanes, primeros oficiales y jefes de máquinas de los barcos mexicanos, deberían ser mexicanos por nacimiento, abriéndose con ello nuevos horizontes a quienes se habían dedicado a la profesión de navegantes y, previendo la necesidad de nuevos técnicos del ramo, los capitanes Fernando Siliceo y Tristán Canales, contando con alguna ayuda de la Cámara de Comercio de Veracruz, inauguraron en enero de 1919 la Escuela de Comercio y Náutica, que impartía las carreras de Piloto, Maquinista Naval y Contador Público. Posteriormente la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas patrocinó el plantel, que se denominó Escuela Náutica Mercante, en la que se impartió también la enseñanza de la Radiotelegrafía y de la Aviación.

Los futuros pilotos náuticos tuvieron en su plantel, durante algunos años, un avión para vuelos de práctica que, triste es decirlo, nunca realizaron por falta de partidas presupuestales para gasolina.

Posteriormente se clausuró la Escuela en cuestión, pero por gestiones realizadas por las organizaciones de Pilotos y Maquinistas volvió a funcionar, llevando la denominación de Escuela Náutica Fernando Siliceo, en homenaje a uno de sus fundadores, que fué también apóstol de su funcionamiento. Tengo entendido que actualmente cuenta con subvenciones de la Secretaría de Marina y del Gobierno del Estado de Veracruz.

Como dato complementario quiero agregar que la cultura que se imparte a nuestros marinos, tanto militares como mercantes, bien sean navegantes o maquinistas, es en muchos casos superior a la establecida por muchos países, de la vieja Europa inclusive. El autor de este artículo ha tenido la satisfacción de ver que lobos de mar, europeos, se maravillan de los conocimientos de un piloto mexicano, en práctica. Y de los razonamientos matemáticos de un maquinista, ante un facultativo extranjero, que generalmente conoce fórmulas y manejos de una regla de cálculo, sin entender el por qué de tales fórmulas.

Don Arturo Medina, don Daniel B. Ríos, don Rafael Carrión, don Guillermo León Tagle y tantos otros marinos retirados ahora de la Armada Nacional, quizá por vaivenes de la política, han demostrado su capacidad, ante técnicos europeos, no solamente en asuntos de la profesión, sino en otros que no son precisamente náuticos ni militares. Don Alberto J. Pawling es otro técnico del mar, en casi todas sus especialidades y se puede decir de él, con justicia, que es un Apóstol de la Marina Mercante, puesto que jamás omitió esfuerzo alguno para impulsarla y para estimular a sus componentes.

Y estoy seguro de que cada Oficial de Marina mexicano, llega al máximo de esfuerzo sin escatimar sacrificio alguno, para que, aún lejos de la cubierta o las máquinas de un buque, quede su reputación profesional e individual tan bien puesta, como ahora estaría en la popa de su barco la Bandera de su Patria, en cualquiera de los Siete Mares. Y su espíritu de abnegación y disciplina, que se advertirá en todos los actos de su vida, serán un acto de presencia de su Escuela.