

MARINA NACIONAL MERCANTE.

CAPITANES Y PATRONES.



Entre los vacíos más notables que tiene la marina mercante nacional, está la falta de un Reglamento para Capitanes y Patrones; y aunque un Reglamento de Pilotos subsanaría en algo esta falta, conviene hacerlo extensivo á los patrones, por razón de estar ligadas las atribuciones de ambas clases, en los respectivos mandos que pueden desempeñar.

El puesto de Capitán se sobreentiende que está destinado para aquellos pilotos que con algunos años de navegación subalternados, han adquirido la práctica suficiente para mandar un buque; ahora bien, el buque que manda un piloto es de suponerse que la mayoría de sus viajes serán de altura, ó al extranjero. El mal estado que guarda el Comercio de la República, hace por consiguiente que la Marina permanezca estacionaria, puesto que no habiendo fletes no habrá necesidad de buques, y faltando éstos, faltará ocupación á los individuos dedicados á la carrera de Marina.

La costa del Pacífico se encuentra en el caso anterior; siendo tan pequeña su exportación, es imposible que haya fletes para un buque de altura; y aun cuando los hubiera en pequeña escala, sería imposible tomarlos para los Estados Unidos, país con el que México tiene la mayor parte de su comercio, en razón á que cada buque mexicano que fondea en uno de sus puertos, lo aniquilan los elevadísimos derechos que tiene que pagar en cada viaje; si á esto agregamos que yá la ley que concedía el derecho diferencial de bandera está derogada, no queda aliciente ninguno para empresas semejantes.

No es necesario muchos ejemplos para demostrar que por hoy, carece de vida la marina de altura, al menos en nuestra costa del Pacífico; y podemos por tal motivo desechar por improcedente, la idea de que progresando la marina, tomará incremento el gremio de Pilotos.

Según las leyes, los buques de cabotaje pueden ser mandados por Prácticos de Costa; como nuestra marina, por lo antes expresado, ha quedado reducida al cabotaje, y esto, en competencia con los buques extranjeros, resulta que entre los gremios de Pilotos y Prácticos, se llevarán la palma los segundos, acaparando los mandos, y sin dejar plazas para que sus compañeros los Pilotos puedan ejercer su profesión.

Se hace pues palpable la necesidad del Reglamento á que nos venimos refiriendo, porque éste protegerá á la vez que al Piloto al Práctico, marchando asociados en los pocos mandos que nuestra escasa marina puede proporcionarles.

Este Reglamento deberá prevenir, cuando un buque debe ser mandado por Piloto ó por Práctico; veamos cuales son los casos más notables, que sobre el particular pueden presentarse y que apoyarán la idea de formar el Reglamento aludido.

Por ejemplo, un Práctico que tenga su título para navegar de Guaymas á Manzanillo y costa oriental de la Baja California, está en aptitud de mandar el vapor "Alejandro;" pero, ¿será conveniente entregarle este mando?—nos fijaremos ántes en los conocimientos del Práctico; ¿puede dar, en uso de sus facultades, alguna orden al Maquinista, relativa á su departamento?; indudablemente que ninguna, puesto que carece de los conocimientos necesarios para calcular si la orden que dá, es ó nó factible. Si un temporal ayudado de fuerte corriente, lo desvía de su rumbo al atravesar el Golfo; ¿puede darlo directo á su destino, para no perder su itinerario? creemos que ésto le será si nó imposible, al ménos muy difícil, puesto que no sabe situarse en alta mar fuera de la vista de la costa, no conoce tampoco el trabajo de estima, é ignora que existe la perturbación de la aguja. A todo esto se nos puede argüir, que ¿como es que se le entrega á este mismo Práctico un buque de vela, para que vaya de Mazatlán á La Paz? á lo que contestaremos, que ese buque no tiene máquina, elemento desconocido para él, y que si se pierde de vista la costa, puede dar rumbo indistintamente hasta encontrarla, y luego que sepa el lugar donde está, puede continuar su viaje, sin importarle los días que pierda, puesto que no tiene itinerario ni gasta combustible.

Otros mil ejemplos podrían citarse, para demostrar la inconveniencia de entregar el mando de un buque de Vapor á un Práctico. Los

Armadores para ir de acuerdo con sus intereses aprovechan este vacío de la ley, poniendo un Capitán, por lo regular Piloto extranjero, que es el verdadero Capitán del buque, y llevando un Práctico cualquiera, que solo tiene por cargo firmar los documentos y cubrir el expediente ante las oficinas de Marina; esta costumbre es por demás reprobable, puesto que desde luego es un engaño á las autoridades.

Reasumiendo todo lo expuesto, podemos condensar lo que proponemos en los puntos siguientes:

I. Restringir la autorización que tienen los prácticos para mandar buques de Vapor, que hacen viajes de Cabotaje.

II. Reducir el mando de los prácticos, á solo buques de Vela que hagan viajes de costa.

III. Establecer una clase de Práctico-Piloto que sin tener la extensión de conocimientos que éstos, puedan demostrar en un exámen su suficiencia, aunque superficial, en máquinas y navegación de altura, para optar los mandos de buques de Vapor.

Creemos, que expedido el Reglamento citado, terminarán las diferencias que existen entre las clases aludidas, á la vez que se abre un ancho campo á nuestros pocos Pilotos, ofreciendo al mismo tiempo á los Prácticos la manera de progresar en su carrera.

Z.

