

LECCIÓN II

Lo que debe ser una Escuela de Náutica

POR D. RAMÓN DE LA MAR

Profesor de la Escuela de Náutica de Bilbao

Cuando, con atrevimiento imperdonable, acepté el muy honroso encargo de decir aquí «Lo que debe ser una Escuela de Náutica», no me dí cuenta de que el tema rebasaba por mucho los muy estrechos límites de mis conocimientos.

En efecto, según las disposiciones vigentes, en las Escuelas de Náutica deben cursar hoy sus estudios, no sólo los futuros capitanes y pilotos de nuestra Marina Mercante, sino también los que aspiran a los títulos de maquinistas navales y patrones de cabotaje y pesca.

Por muy satisfecho podría darme si lograra decir a ustedes algo útil e interesante relativo a lo que, a mi juicio, deben aprender en las Escuelas de Náutica los futuros capitanes, prescindiendo de las otras enseñanzas que he citado, de las cuales muy poco podría decir. Aún limitado de este modo, difícilmente podré dar a tema tan importante el amplio desarrollo que requiere.

Las opiniones que voy a exponer son hijas de lo que en la práctica he podido observar. No cansaré, pues, la atención de ustedes exponiéndoles las distintas organizaciones de las Escuelas de Náutica en el Extranjero, ni haciendo un estudio comparativo entre ellas, porque... sencillamente, debo confesar que yo no sé cómo son tales Escuelas.

Lo único que yo puedo decir es que, por haber navegado durante unos años, y por haber estado más tarde, otros años en la oficina de una compañía naviera, creo haberme formado una idea de lo que, en la Escuela de Náutica, debe aprender un capitán de la Marina Mercante.

Y esta idea es la que me voy a permitir exponer hoy aquí.

Como en otras profesiones, en la del marino existen también especialidades y, por tanto, especialistas.

Por ejemplo, los marinos de la Compañía «Vasco Andaluza», que hacen siempre una carrera fija, sin abandonar, puede decirse, las costas de España, contando en todos los puertos, que repetida y periódicamente visitan, con representantes directos de sus armadores, son ¿qué duda cabe? marinos especialistas. Necesitan, es cierto, conocimientos especiales para cumplir su misión; pero, en cambio, es tolerable el que abandonen algo otros conocimientos, que a los demás marinos, a la inmensa mayoría de los marinos, les son indispensables.

Esto ocurre en todas las profesiones. Un buen oculista, por ejemplo, ha de saber, de enfermedades de la vista, más que los otros médicos no especializados en ese ramo y nada tiene de particular el que, de pulmonías, sepa menos que cualquier buen médico no especializado en ramo alguno de la medicina.

Pero, en todas las profesiones, los especialistas son las excepciones. Y yo, que tengo el tiempo justo, no puedo hablar hoy de las excepciones. He de concretarme, pues, a la regla general.

Por regla general, los capitanes de la Marina Mercante son capitanes de vapores *tramps*.

Aún cuando muchos de ustedes lo saben mejor que yo, voy a decir lo que es un

tramp. Luego incurriré también en explicaciones tan vulgares como ésta; pero no quiero omitirlas por si hay aquí alguien que ignore estos asuntos.

Un *tramp* es un buque que no hace una carrera fija; es un buque que va de cualquier puerto del mundo a cualquier puerto del mundo, llevando en sus bodegas, puede decirse cualquier clase de cargamento.

Por ejemplo un *tramp* es un buque que va de Bilbao a Cardiff con mineral; de Cardiff va a Malta con carbón; de Malta pasa en lastre a los puertos de Sicilia; en Sicilia carga limones para New-York; de New-York pasa en lastre a Baltimore donde carga carbón para Buenos Aires; de Buenos Aires va con trigo a Newcastle; de Newcastle, con carriles al Japón, etc., etc.

Y, así, un viaje y otro viaje, visitando con frecuencia puertos nuevos y saliendo de ellos con la idea de, tal vez, no volver a visitarlos jamás o de volver a ellos, quizás, después de varios años de ausencia.

Este es el buque que por regla general, llega a mandar un capitán de la Marina Mercante.

En efecto, la inmensa mayoría de los buques existentes en el mundo, son *tramps*. Concretándonos a la matrícula de Bilbao, vemos que, en absoluto, todos sus buques, salvo los muy pequeños, son *tramps*. Y también la mayor parte de los barcos españoles son *tramps*.

Todo hace, pues, suponer que, con excepciones contadísimas, (y ya he dicho que no puedo hablar hoy de ellas), un capitán de la Marina Mercante Española, es un marino predestinado a mandar un *tramp*; es decir, es un marino predestinado a ir con su buque desde cualquier puerto del mundo a cualquier puerto del mundo.

Y ¿qué es lo que, para ello, debe aprender este futuro capitán en la Escuela de Náutica?

Muy poca cosa. Le basta con aprender un poco, muy poco de Náutica.

Bajo la palabra «Náutica» incluyo, además de los procedimientos geométricos y astronómicos indispensables, para determinar en cualquier momento dado, aún en alta mar, ¡claro está! el lugar del Globo en que se encuentra el buque, el rumbo que éste debe seguir para trasladarse a otro lugar dado y la distancia a que este segundo lugar se encuentra, además de esto que constituye la Náutica propiamente dicha, incluyo bajo la palabra «Náutica», el conocimiento del Reglamento de luces y abordajes y el manejo del Código Internacional de Señales.

Pero, aún incluyendo estas dos materias bajo la palabra «Náutica», puedo asegurar a ustedes que toda la Ciencia Náutica necesaria sería para llevar un buque desde un puerto cualquiera del mundo a otro puerto cualquiera del mundo, puede aprenderse en poco más de ocho días.

No pasan, seguramente de eso, los conocimientos que de la Náutica tienen muchos capitanes, tanto españoles como extranjeros. Y no exagero, señores, y, además, no se alarmen ustedes por lo que acabo de decir, ya que en honor a la verdad, debo añadir que, a pesar de esos limitadísimos conocimientos de Náutica, es lo cierto (y los hechos lo confirman), que esos capitanes llevan sus buques desde un puerto cualquiera del mundo a otro puerto cualquiera del mundo con perfecta seguridad.

Y, en prueba de ello, puedo afirmar de la manera más categórica que jamás he oído a un armador (y he hablado con muchos de estas cosas), quejarse de haber sufrido perjuicios producidos a consecuencia de los escasos conocimientos de Náutica poseídos por un capitán. Y, añado que, por lo que a la seguridad de mi vida pueda afectar, y conste que no soy valiente, no tengo el menor reparo en embarcar hoy mismo y hacer un viaje hasta nuestros antípodas, en un buque mandado por uno de esos capitanes, de escasos, de escasísimos conocimientos náuticos, en la seguridad de que todas las noches dormiré tan tranquilamente como si el buque fuera mandado por el más sabio de los náuticos de este mundo.

Se extrañarán ustedes de que, habiéndome otorgado la Excm. Diputación de Vizcaya el nombramiento de Profesor de Náutica en la cátedra que, de esta enseñanza sostiene, sea yo, precisamente yo, quien se atreva en ocasión tan señalada como la de hoy, a quitar al estudio de la Náutica la importancia que siempre se le ha dado. Y extrañarán a ustedes mis palabras porque estamos acostumbrados a que los profesores den tal importancia a sus respectivas asignaturas que, no parece sino que, quienes no las conozcan a fondo están imposibilitados hasta para fumarse un pitillo.

Pero no he de ser yo, a pesar de haber sido nombrado profesor de Náutica, quien dé a esta enseñanza una importancia que, sinceramente creo que no tiene. Y lo creo así después de haber navegado unos años, después de haber tratado con muchos marinos y con muchos armadores, y finalmente, después de que la realidad me ha hecho ver que un capitán, si es realmente hombre de mar (y el hombre de mar no se hace en la Escuela Náutica, sino en el mar) y sobre todo, si es hombre de los de «poco dormir y mucha *vigilansia*» sabiendo poca, muy poca Náutica, lleva muy satisfactoriamente su buque a cualquier parte.

Y no se crea que digo estas cosas por falta de cariño, de afición al estudio de la Náutica. Nada de eso. La Náutica, es, ante todo y sobre todo, Astronomía. Estudiar Náutica es estudiar Astronomía. He dado ya pruebas públicas (muy pocas y muy insignificantes, desde luego) de mi afición a ese estudio, y los que me tratan personalmente saben que en mí esa afición absorbe la mayor parte de los ratos libres de mi vida. Pero una cosa es que ese estudio proporcione a quien lo sigue placeres indescriptibles, una cosa es que en ese estudio haya alcanzado, yo lo creo así, sus mayores triunfos la sabiduría humana y otra cosa es que ese estudio, en extenso, sea indispensable para el marino.

Insisto, pues, en que, para navegar, son suficientes unos elementalísimos conocimientos de Náutica.

También conviene para navegar que el capitán sepa algo de inglés, pero en realidad, para navegar, le basta con tener a mano un diccionario, pues solo necesita traducir un ciento de palabras que aparecen en los planos, libros de luces, etc., que usa y que, generalmente, son siempre ingleses.

Y esto es todo lo que el marino necesita aprender en la Escuela de Náutica para llevar un buque desde un puerto a otro. Como he dicho antes... ¡Bien poca cosa!, ¡es cierto!

Si al llegar a este punto estuvieran aquí presentes muchos señores que en España han sido ministros de Marina (entre ellos el que firmó mi nombramiento de Capitán de la Marina Mercante Española), y muchos de los ministros que han regido la Instrucción Pública (entre ellos los que la rigieron mientras yo cursé en la Escuela de Náutica), si estuvieran aquí presentes, repito, esos señores, al ver la poca importancia que yo he dado a la Náutica juzgarían muy duramente mis opiniones y, además, y esto es lo más grave del caso, creerían que mi misión, hoy, aquí, había ya terminado, puesto que he dicho cuanto tenís que decir respecto a lo que los futuros capitanes deben aprender en las Escuelas de Náutica, para que, más tarde, sepan llevar sus buques de un puerto a otro.

Yo aceptaría sin discusión, y por duro que fuera, el calificativo que a mis opiniones aplicaran (pues soy el primero en reconocer que puedo estar equivocado), pero no me resignaría, aún a riesgo de aburrir a ustedes, a dar por terminado mi modestísimo trabajo.

Y no me resignaría, porque, contra lo que esos señores ministros han opinado durante años y años (y créanlo ustedes, continúan opinando), yo creo que un capitán de la Marina Mercante no puede limitarse a ser solo y exclusivamente un marino.

Yo creo que un capitán de la Marina Mercante, además de marino, ha de ser en todo momento el hombre de confianza, el agente genuino, el representante por excelencia, en una palabra, el verdadero apoderado de su armador.

Como tal apoderado no puede pasarse, cuando está en los puertos, la vida entera en el Café (como creyeron, sin duda, los ministros a que he aludido), porque tiene deberes

que cumplir distintos que en la mar; es cierto, pero no por eso menores ni menos ineludibles.

Y, para que más tarde sepa cumplir con estos deberes, para que más tarde sepa defender los cuantiosísimos intereses que se le confían, es para lo que, precisamente, debe adquirir en la Escuela de Náutica, algunos importantísimos conocimientos que en España se han tenido, hasta hace tres o cuatro años, en absoluto abandonados, y que, aún hoy, solo se cursan de un modo tan imperfecto, que el resultado práctico que se obtiene es el mismo que se obtendría si no se cursaran.

El primero de los conocimientos a que me refiero, el que, ante todo y sobre todo ha de adquirir el marino para que pueda defender los intereses de su armador en todas partes, es el del idioma inglés, para lo cual ha de saber antes castellano, pues como ustedes comprenderán es difícil que aprenda inglés (hablar, leer y escribir en inglés, que es como el capitán necesita saberlo), quien escribe en castellano esta frase que con mis propios ojos he visto en una carta dirigida a un armador «... mañana quedaremos listos *pacernos* a la mar. *Pacernos*, escrito así, todo junto; con estas letras: *p, a, c, e, r, n, o, s.*

No encuentro palabras adecuadas para encomiar, en la medida de mi deseo, la importancia que, para un capitán, tiene el perfecto dominio del idioma inglés. Pero bastará con decir que, en inglés están redactados todos los contratos de fletamento a que ha de ajustar su conducta en los distintos viajes que realice; en inglés están redactados todos los documentos que regulan, digámoslo así, la vida del buque, como los contratos de seguros, carboneras, provisiones, etc., etc.; en inglés están escritos los conocimientos de embarque al pie de los cuales ha de estampar su firma el capitán, constantemente, contrayendo compromisos cuya importancia debe saber medir, ya que a ellos queda ligado el armador; en inglés estarán escritos los avisos, cartas y telegramas que de cargadores, receptores, estibadores, corredores marítimos, etc., reciba, y en inglés ha de dirigirse a estos señores, lo mismo cuando les hable que cuando les escriba.

En una palabra, es un hecho indiscutible que el inglés es el idioma, no sólo de Inglaterra y sus colonias, sino de todo el mundo marítimo. En todos los puertos del mundo, todas las personas relacionadas con el comercio marítimo internacional hablan inglés. Es indiscutible, por lo tanto, que quien anda por el mundo marítimo, llevando en sus manos los cuantiosos intereses que en las de un capitán se confían, ha de conocer el inglés con toda la mayor perfección posible, si no quiere que esos cuantiosos intereses estén a cada paso expuestos a correr muy graves peligros.

No se atribuya a anglofilismo esta capitalísima importancia que, desde el punto de vista marítimo me merece el idioma inglés. No hay nada de eso. Yo solo trato de que se dote al capitán de medios adecuados para que pueda defender los intereses del buque.

Para defenderlos, el capitán ha de verse constantemente en la necesidad de hablar, leer y escribir en inglés; ha de sostener, con desgraciadamente demasiada frecuencia, discusiones habladas y escritas con personas que le hablen y le escriban en inglés; en muchas, en muchísimas ocasiones ha de sostener estas discusiones con los mismos ingleses.

No peco, pues, de anglofilismo si laboro porque el capitán esté dotado de medios adecuados para defender los intereses de su buque hasta contra los mismos ingleses, quienes en más de una ocasión, pretenderán, seguramente cercenar aquéllos.

Antes he dicho que, desde el punto de vista náutico, conviene que el capitán sepa algo de inglés, aunque puede salir del paso teniendo a mano un diccionario. Pero, como ustedes comprenderán, si por necesitarlo en los puertos ha de dominar el inglés, ese mismo inglés le será de gran utilidad en la mar, ya que, sabiendo inglés, no se verá limitado a traducir con el diccionario las cien palabras a que me he referido, sino que conocerá estas y otras palabras. Y entre otras ventajas, se encontrará con la de poder estudiar con todo detalle los derroteros que tenga a bordo y que también serán casi siempre ingleses.

Los derroteros son descripciones detalladas de los mares.

Los derroteros son algo así como *Baedekers* del marino. Los detalles que le proporcionan son de utilidad indiscutible.

Sólo sabiendo inglés, puede un capitán estudiar con detalle estos derroteros, que como he dicho, son generalmente ingleses.

Resulta, pues, que el idioma inglés, del que no puede prescindir un capitán en los puertos, ha de serle, además, de indiscutible utilidad en la mar y, principalmente, cerca de las costas, que es donde, en realidad, están los peligros de la navegación y donde el uso del derrotero se hace más indispensable.

Además, el capitán que sabe inglés está en condiciones de poder hacer uso de la enorme, de la inagotable literatura marítima inglesa en la que encontrará publicaciones que le ilustren, con cuanta amplitud requiera, en todos los asuntos, ya sean náuticos o mercantiles, relacionados con su profesión.

Quien no me conozca y me oiga dar la importancia que yo doy al idioma inglés, creerá que yo domino este idioma, y dirá: ¡Claro, como él ya lo sabe, nada le cuesta pedirlo para los demás! Nunca pretendo pasar por lo que no soy. Debo, pues, confesar que yo no domino el inglés. No sé más inglés que el que, yo, sólo, sin maestro, he podido aprender.

No puede ser, pues, mucha cosa. Traduzco con bastante facilidad el inglés escrito. En cambio, me resulta difícil traducir del castellano al inglés. Hablándolo me expreso con dificultad, y cuando me hablan en inglés, sobre todo si son ingleses los que me hablan, me veo y me deseo para sacar en limpio lo que me quieren decir. Eso es todo lo que yo sé de inglés. Como ven ustedes, es bastante menos de lo que yo creo que necesitan saber los capitanes, bastante menos de lo que yo, cuando todavía tenía que sufrir el examen de capitán, pedí que, en esos exámenes, se nos exigiera.

Por supuesto, no se nos exigió ni siquiera el que supiéramos decir «YES».

Actualmente, solo desde hace tres o cuatro años (y asombra el pensar, que, hasta esa fecha, nadie se haya acordado de ello), solo desde hace tres o cuatro años, repito, en las Escuelas de Náutica se cursa el idioma inglés.

Pero si queremos formarnos una idea del inglés que se aprende en nuestras Escuelas de Náutica, nos bastará con recordar el latín que aprendimos en el Instituto.

Y, claro está, como ustedes comprenderán, después de lo que dejo expuesto, no es posible admitir que sea suficiente para un marino una cantidad de inglés tan infinitesimal como fué la que de latín aprendimos en el Instituto.

Es, pues, no me cansaré de repetirlo, indispensable que el capitán sepa inglés *a fondo!*
¡Quiero que al decir esto, mis palabras se interpreten en su acepción más amplia, más ilimitada!

¡¡Cuanto más inglés sepa el capitán, más medios tendrá para defender los intereses de su buque!!

Y, vamos a otra cosa.

Como en la primera parte de mi trabajo, aquella que los ministros antes aludidos hubieran creído que era la única, me he referido al marino como si estuviera llamado a ser solo y exclusivamente un navegante, he omitido al hablar del *tramp*, la parte, puede decirse más interesante de la vida de estos buques. Sólo he hablado de los viajes que hacen los *tramps*; pero no he dicho nada de los mil incidentes que en esos viajes surgen ni de los conocimientos que el capitán necesita, indiscutiblemente, poseer para sortearlos, defendiendo siempre los intereses que le están confiados.

Voy, pues, a decir algo de las peripecias que ocurren en esos viajes.

Y esas peripecias son que, a lo mejor, cuando nuestro *tramp* va a New-York corre un duro e interminable temporal, retrasándose tanto, que a pesar de haber salido a la mar con carbón sobrado para llegar a su destino, a fuerza de quemarlo con poco rendimiento

(pues las mares oponen una resistencia dura y continuada a la marcha del buque), ante el peligro, de que el carbón se agote totalmente, y ante el peligro, por lo tanto de quedar aboyado en el Atlántico, nuestro *tramp* se ve obligado a arribar a las Bermudas para reponer carboneras; y en Buenos Aires es abordado por otro vapor; y en Newcastle, es nuestro *tramp* el que tiene la desgracia de abordar a una gabarra y echarla a pique; y en el Japón se encuentra con que ha hecho quiebra y ha desaparecido el receptor de los carriles; y un día, en el Pacífico, remolca y salva a un buque que se encuentra sin gobierno: y otro día en el mar Blanco, es él el remolcado, y aquí sufre un temporal que le produce graves averías en su propio ser y en la carga que conduce y allí, después de un viaje feliz, el receptor de un cargamento, deseando abandonarlo, porque durante el viaje ha bajado de precio, alega que la carga ha sufrido inconcebibles averías y se opone a recibirla.

Estas y otras mil, que no cito por no cansar a ustedes más de lo que despiadadamente les estoy cansando, son las dificultades que el capitán de un *tramp* ha de resolver por sí y ante sí; muchas veces, en los últimos rincones del Mundo, sin poder consultar con sus armadores una duda, ni siquiera telegráficamente, solo, abandonado a sus propias fuerzas, sin que pueda contar con un consejero honrado y perito que le señale la línea de conducta que en cada caso debe seguir.

Pero, me preguntarán extrañados los que no conozcan estas cosas ¿no cuenta en todos los puertos el capitán con un consignatario versado en estos asuntos que le ayude a defender los intereses del buque?

¡El consignatario! Está lucido el capitán que confía los intereses de su buque al consignatario. ¿Ustedes creen, por ejemplo, que si en Nagasaki surge un conflicto entre un buque de Bilbao y los receptores del cargamento que allí ha llevado, el consignatario va a apoyar al buque de Bilbao? ¿No se dan ustedes cuenta que es probable que sea amigo de sus compatriotas, los receptores? ¿Creen ustedes que por 200 o 300 pesetas que cobra del buque va a tener más interés en apoyar a los bilbainos que a sus amigos? ¿No se dan ustedes cuenta, repito, de que en estos casos y en otros análogos que ocurren, sin necesidad de ir hasta Nagasaki, muy escaso ha de ser el apoyo que los capitanes encuentran en los consignatarios? Es tan escaso, que en realidad los armadores, yo lo creo así, no le conceden la menor importancia. Y buena prueba de ello es que, en muchos contratos de fletamento existe una cláusula que, poco más o menos, dice: El buque será consignado en el puerto de carga o en el de descarga, o en ambos, a los fletadores o a los agentes de éstos. ¿Saben ustedes lo que esto significa? Pues significa sencillamente lo siguiente: Si surge alguna diferencia (y crean ustedes que suelen surgir muchas), entre los intereses del buque y los de los fletadores, el consignatario será enemigo del buque.

Yo sospecho que los armadores aceptan esta cláusula en los contratos de fletamento porque se dan perfectamente cuenta de que es preferible contar de antemano con la hostilidad o por lo menos con la pasividad del consignatario que no confiar en su apoyo, el cual, cuando surgen los conflictos, pocas veces tiene realidad.

No puede, pues, el capitán esperar apoyo alguno de los consignatarios, salvo en casos muy contados. En cambio debe tomar todas las precauciones necesarias para que no le hagan víctima del consabido *cañazo* que, según el desgraciadamente demasiado verídico, dicho español, suelen recibir las aves de paso.

El capitán ha de saber, por lo tanto, defender los intereses de su buque, como he dicho antes, por sí y ante sí, sin necesidad de consejo ni apoyo alguno a no ser que éstos procedan de persona de probada y reconocida honorabilidad.

En las peripecias surgidas en el viaje de nuestro *tramp* a que antes me he referido, el capitán debe saber que la arribada a las Bermudas constituye una avería general porque se trata de gastos deliberadamente hechos para salvar al buque, al flete y a la carga; ha de saber, por lo tanto, que esos gastos han de repartirse de una manera proporcional a los valores de los tres factores que he citado; ha de saber que al llegar a New-York debe

reclamar el pago de la parte proporcional de aquellos gastos, ya sea en metálico o en una garantía efectiva constituida a favor de sus armadores; ha de saber como se constituyen estas garantías en los Bancos o en casa de comercio de indiscutible seriedad; ha de saber que si encuentra resistencia para obtener seguridades de pago, tiene derecho a embargar la carga en cantidad suficiente para asegurarlo, etc., etc.

Y de una manera análoga y adecuada en cada caso ha de proceder en los incidentes de Buenos Aires, Newcastle, el Japón, etc.

Pero para ello es necesario que en la Escuela de Náutica aprenda algo de estas cosas, pues no es posible pedir que un capitán sin preparación alguna, proceda con acierto por inspiración divina, cuando se vea ante casos como los que he citado. Y estos casos y otros más o menos importantes, constituyen el *pan nuestro de cada día* en la vida de un capitán.

Así, pues, es necesario que en la Escuela de Náutica se familiaricen los futuros capitanes con los contratos de fletamentos de distintos tipos, dándose perfecta cuenta de lo que significan todas y cada una de las cláusulas; es necesario que sepan lo que es un Time-charter, es necesario que tengan entre sus manos y ante sus ojos conocimientos de embarque con las distintas salvedades que el capitán debe hacer constar en ellos, según las clases de carga a que se refieran; es necesario que conozcan las Reglas de York y Amberes que tan importante papel juegan en las liquidaciones de averías generales; es necesario que conozcan cómo se hacen estas liquidaciones, a cuyo fin, deben tener a su alcance copias de las que por ahí se hacen todos los días, pues así los alumnos podrán darse cuenta del desenlace que estos asuntos tienen.

Es necesario que sepan lo que son las protestas, cómo se redactan, requisitos que deben llenar y efectos que producen, teniendo siempre a la vista distintas protestas reales y verdaderas, es necesario que sepan los riesgos que cubren las distintas pólizas de seguros normalmente en vigor, teniendo siempre entre manos ejemplares de estas pólizas y oyendo acerca de ellas explicaciones oportunas relacionadas con casos que tarde o temprano ocurren en los buques; es necesario que sepan lo que es el *Lloyd's*, organización que tanta intervención tiene en el comercio marítimo del mundo entero; es necesario que sepan contabilidad, no en el grado que sería necesario para administrar las fábricas de automóviles de Ford, pero si en el suficiente para examinar las numerosas cuentas que por sus manos han de pasar y para llevar las del buque por partida doble, cosa que no es muy difícil. Es necesario que sepan estas cosas y otras análogas que no cito por no hacerme interminable. ¿Aprenden actualmente algo de esto nuestros futuros capitanes en las Escuelas de Náutica?

Hasta hace tres o cuatro años, ni siquiera se mencionaron estos asuntos entre los conocimientos que un capitán debía poseer. Actualmente figuran en el plan de estudios, pero me atrevo a asegurar que en las Escuelas de Náutica, nada de eso aprenden nuestros marinos. En cambio aprenden cuatro cosas perfectamente inútiles tomadas de nuestro anticuado Código de Comercio. ¿Quieren ustedes saber lo que aprenden? Pues veánlo ustedes:

Aprenden que la gran *Universidad* o reunión de cofradías de comerciantes fundada en el siglo XIV. (¡Ya salió la Historia! ¡Sin Historia no podemos dar un paso!), fué una Asociación defensiva de todos los mercaderes de Castilla, desde los puertos de Galicia a San Sebastián y desde éstos al Guadarrama, teniendo por capital a Burgos y como punto de Comercio a Medina del Campo (importante puerto). Aprenden que a esta *Universidad* le concedieron los Reyes Católicos por la pragmática de 21 de Julio de 1494 (muy interesante todo esto para un capitán ¿no es cierto?) autoridad para juzgar los negocios de la Universidad, etc., etc.

Aprenden que en el año 1505 se estableció la jurisdicción de la Casa de Contratación de las Indias, en Sevilla, etc., etc.

Aprenden que los buques mercantes pueden pertenecer a una o varias personas (cosa que nadie sabe sobre todo en Bilbao, donde a lo mejor nos encontramos con que un portero de la Escuela de Náutica es accionista de un buque). Por supuesto, aprenden ésto nuestros futuros capitanes en la Escuela de Náutica; pero lo *único* que no se les enseña relacionado con este particular, es que, por regla general, los buques pertenecen a Sociedades Anónimas y que los socios de éstas suelen llamarse accionistas.

Aprenden (pues seguramente han de necesitarlo todos los días) que el capitán, como funcionario público que ejerce autoridad deberá formalizar el acta de los nacimientos, matrimonios *in artículo mortis* y defunciones que ocurrieran a bordo y que autorizará los testamentos de los viajeros, etc., etc.

Aprenden que los contraмаestres deberán poseer ¡título! y que serán nombrados por el armador a propuesta del capitán y, no sé si previo informe del gremio de gabarreros de Olaveaga!

Aprenden que se entiende por asilo el derecho que en determinadas ocasiones tienen los buques de recoger a los perseguidos por las justicias!!

Aprenden todo esto que, como ven ustedes ha de ser de uso diario en la vida de un capitán, pues todos los días hay a bordo matrimonios *in artículo mortis*. Y, claro está, no les queda tiempo para aprender lo que yo he citado antes, y, así salen de la Escuela de Náutica nuestros futuros capitanes sin haber visto un contrato de fletamento, sin haber oído hablar de días de demora (que no dan origen a pocos conflictos), sin saber que hay Reglas de York y Amberes, sin haber oído ni haberla visto escrita en parte alguna la *Lloyd's*, sin tener, en fin la menor noción de los asuntos que han de absorber diariamente todas sus actividades. Y sin que tengan necesidad de acreditar en parte alguna que han adquirido más tarde esos conocimientos, reciben unos años después, los títulos de Pilotos y Capitanes de la Marina Mercante Española.

Y, así sucede luego que los armadores que, como he dicho antes, no suelen tener quejas de sus capitanes, desde el punto de vista exclusivamente náutico, las tienen y fundadísimas (es necesario confesarlo así) desde el punto de vista mercantil. Y no nos extraviemos de que las tengan, porque se ha dado el caso, que cito como botón de muestra, de que, al incurrir un buque en demoras al tiempo de cargar, ha habido armador que ha tenido que telegrafiar a su capitán, advirtiéndole que no debía firmar los conocimientos de embarque, sin antes obtener de los cargadores una carta en la que reconocieran y aceptaran las demoras en que habían incurrido.

¿No es este telegrama una prueba indiscutible de que el armador aludido no estaba muy seguro de que su capitán sabía defender los intereses del buque en un asunto tan claro y tan elemental como éste?

Y ¿cómo ha de saber el pobre capitán defenderlos si quien debió enseñarle estas cosas, que ocurren todos los días, perdió el tiempo en la Escuela de Náutica, hablándole de testamentos, de matrimonios *in artículo mortis*, del derecho de asilo en los buques y de la Historia y fundamentos del derecho marítimo?

Yo no digo que no debe el capitán saber algo de eso de los testamentos, nacimientos y defunciones; pero ¡por Dios! es preciso que vivamos alguna vez en la realidad de las cosas y es preciso, por lo tanto, que no se hable de lo excepcional sin antes haber desmenuzado lo que diariamente ha de ser imprescindible.

Como oro en paño conservo un librito que por la modesta suma de dos chelines y seis peniques compré hace años en Inglaterra. En ese librito no se habla a los capitanes del derecho de asilo. Pero, para que vean ustedes de lo que se les habla y cómo se les habla, me voy a permitir el leer a ustedes dos o tres párrafos tomados al azar.

—«Suponga usted, se le pregunta a un capitán, que llega a un puerto con averías ¿qué debe usted hacer?

—Presentarme a las autoridades del puerto y a mi Cónsul y extender una protesta.

—¿Y después?

—Pedir un reconocimiento de mi buque.

—¿A quién llamará usted para que haga este reconocimiento?

—A dos capitanes o a otras personas peritas.

—¿Está usted obligado a llamar al agente del *Lloyd's*?

—No.

—¿Puede usted llamarlo?

—Sí; pero no como agente del *Lloyd's* sino como persona entendida en la materia.

—¿Qué harán constar los peritos en su informe?

—Tal cosa perdida, tal cosa averiada, tal cosa destruida.

—Suponga usted que tiene que descargar para que las reparaciones se puedan hacer y que éstas van a durar bastante ¿qué hará usted con la carga?

—Alquilar otro buque para que la lleve.

—¿Y si no encuentra usted otro buque?

—Si la carga corre el riesgo de averiarse por el transcurso del tiempo, venderla.

En otro caso, almacenarla, telegrafando a mis armadores lo que he hecho, etc., etc., etc.»

Otro ejemplo:

—«Suponga usted que le presentan a la firma un conocimiento de embarque relativo a 500 toneladas de hierro ¿qué salvedad debe usted hacer constar en él antes de firmarlo?

—Ignoro el peso.

—Y ¿si se trata de hierros pulimentados?

—Ignoro el peso y no respondo de oxidaciones.

—¿Y si se refiere a cereales?

—Ignoro calidad y cantidad.

—Y si se trata de barriles de cerveza, vino u otros líquidos?

—Ignoro calidad, cantidad y contenido.

—No respondo de derrames.»

Por no hacerme interminable no continúo citando ejemplos de ese librito.

Lo dicho basta para que se formen ustedes idea de que las enseñanzas que contiene son bastante más concretas, más claras y más eficaces que las del derecho de asilo que los buques ofrecen a los perseguidos por las justicias.

Y antes de pasar a otro asunto permítanme ustedes que les haga observar, en confirmación de lo que antes he dicho que, cuando en Inglaterra a pesar de su poderosa y mundial organización marítima, aprenden los capitanes estas cosas, es prueba evidente de que tampoco allí creen que deben fiarlas a los consignatarios sino que las deben conocer los propios capitanes.

En España, los que han tenido en sus manos la organización de las carreras marítimas, jamás se han acordado de que un capitán es un apoderado comercial de su armador. En prueba de ello les diré a ustedes que conservo también con el mayor cariño un folleto escrito con la mejor de las intenciones y publicado bajo el título de «La Carrera de Náutica» por el malogrado oficial de la Armada y llorado maestro y amigo mío, don Jesús Lago de Lanzos. En este folleto se pone atinadísimamente el dedo en muchas de las llagas padecidas por la carrera de Náutica. Pero queda intacta la esencialísima de los conocimientos puramente mercantiles que un capitán debe poseer. De esto no se dice ni una sola palabra; como si no existiera. Y yo lo encuentro natural. Porque su autor no conocía, ni tenía obligación de conocer, cosa alguna que con los negocios mercantiles del buque se relacionara. Podía hablar (y habló con verdadero acierto) del aspecto náutico, puramente náutico de la cuestión. Pero del otro aspecto, del mercantil, ni siquiera sospechó que pudiera existir.

Y hombres tan bien intencionados (pero al mismo tiempo tan desconocedores de los asuntos puramente mercantiles del buque), como el autor de las páginas a que me estoy

refiriendo, son los que en España deciden lo que para ser capitán de la Marina Mercante es necesario saber.

Los capitanes deben también conocer los buques que mandan. Para ello, deben estudiar unas nociones de Arquitectura naval mercante, y es muy conveniente que, en donde sea posible, como en Bilbao, por ejemplo, visiten frecuentemente los astilleros, siguiendo paso a paso las construcciones y reparaciones de buques, oyendo sobre el terreno, las oportunas explicaciones, las cuales, deberán también hacerse extensivas a lo relativo a la conservación del material flotante.

Creo que, en las Escuelas de Náutica, no debe, ni hablarse siquiera de maniobras, ni estivas. Esto debe aprenderlo el marino a bordo, y no es en la Escuela de Náutica donde debe acreditar que lo sabe sino después de hacer los viajes de prácticas, al examinarse de piloto y capitán.

Pretender que los alumnos aprendan en los libros maniobras y estivas, me parece tan absurdo, como el pretender aprender a tocar el violín con un método todo lo bueno que se quiera, pero sin violín.

He expuesto, cuáles deben ser los conocimientos *mínimos*, los esenciales, que los futuros capitanes, deben adquirir en las Escuelas de Náutica.

Cuente con mi voto, quien crea que esos conocimientos deben ser ampliados. Y, entonces, al tratar de ampliarlos, yo seré el primero en pedir, ante todo, un puesto preeminente para la Náutica. Y pediré que la Náutica, se estudie como *Dios manda*. Es decir, con el estudio previo de las matemáticas, elementales, sí, pero aprendidas muy *sólidamente*. Para que la enseñanza de la Náutica sea, no solo racional y profunda, sino, y sobre todo, tan práctica como sea posible hacerla en la Escuela, ésta deberá contar con todo el material necesario. Es tolerable el que salga de la Escuela un muchacho sin saber explicar cómo se toma una altura de Sol; pero es intolerable el que no sepa tomarla.

Después de la Náutica pediré que se estudie Física. Yo soy de los que creen que, hasta para freír bien un par de huevos, hace falta saber Física. Calculen ustedes, pues, la importancia que, a mi juicio, tiene el conocimiento de la Física en un vapor moderno en el que no puede uno moverse sin que la Física le salga al encuentro.

El barco flota recordándonos el principio de Arquímedes. Allí hay engranajes, palancas y poleas. Allí hay una gran máquina de vapor y varias auxiliares. Allí hay instalaciones eléctricas. Allí esta la bendita telegrafía sin hilos. Allí hay sextantes, en los que están comprendidos, puede decirse, todos los principios fundamentales de la Óptica. A bordo de un buque, todo es Física. Los futuros capitanes deben, pues, aprenderla en las Escuelas de Náutica, las cuales deberán contar, para esta enseñanza, con el material necesario, no faltando entre el una estación de telegrafía sin hilos, real y verdadera, análoga a las que suele haber a bordo.

Un curso racional de Geografía, con ideas generales de los distintos países, especialmente de los marítimos, y sin cansar inútilmente la memoria del alumno con detalles, cifras y nombres que a nada práctico conducen, es otra de las enseñanzas convenientes para nuestros futuros capitanes.

No deben omitirse, tampoco, unas nociones de Meteorología y Oceanografía.

También son convenientes unas ligeras ideas de Higiene naval.

No puedo admitir el que se exija, como hoy se exige, el estudio de las derrotas de los barcos de vela a futuros capitanes que jamás han de mandar un velero. A nadie se le ocurriría pedir hoy que el director de los tranvías de Bilbao tuviera conocimientos relativos a caballos, a pesar de que éstos, hasta hace pocos años, tiraban de nuestros tranvías, y a pesar de que todavía hay tranvías en el mundo que andan de ese modo. Pues apliquemos el cuento a nuestro caso y no obliguemos a un marino, que no las ha de necesitar jamás, a estudiar tales derrotas, cuyo conocimiento sólo debieran verse obligados a acreditarlo, y

fuera de las Escuelas de Náutica, en los exámenes de capitanes y pilotos, los especialistas que pretendan poder ejercer su profesión en los buques de vela, que serán muy pocos.

Como resumen de mis palabras dirá, que a mi juicio, en la Escuela de Náutica, deben aprender los futuros capitanes lo siguiente:

Como *mínimum*.— *Un poco de Náutica*, muchísimo de *Inglés*, mucho de *Negocios del buque* y un poco de *Arquitectura naval*.

Y como ampliación de estudios convenientísima.— Mucho de *Náutica* con la consabida e indispensable preparación matemática, bastante de *Física*, un poco de *Geografía*, un poco de *Meteorología* y *Oceanografía* y un poco de *Higiene naval*.

Me parece que nuestros futuros capitanes no necesitan aprender más que eso en las Escuelas de Náutica.

Para pedir que en ellas aprendan más, no creo que puedan alegarse razones muy poderosas y entre estas no debe incluirse aquella de que «el saber no ocupa lugar».

He terminado.

