

R. 0415

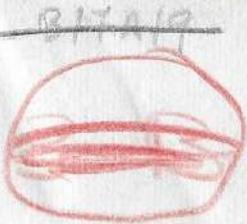
BSF36

~~Astute 612014~~
~~Carpeta~~

Carpeta n. ~~3-4(1930)~~

Trabajo n. ~~10~~

A-CGN-1930 V(2)-87



Memoria presentada por el Teniente de Navio

Autor Don Carlos Pardo y Pascual de Bonanza.

3 de octubre de 1.930. Visto por la Junta
Facultativa de la Escuela de Guerra Naval.



-x-x-x-x-x-



P. Pardo
P. Pardo

Titulo: Idea sobre la utilidad y organizacion de una
escuela de mando para Tenientes de Navio

Lista Los Pechas
vista Financ

mito Valters

Mh. Vando

IDEAS SOBRE LA UTILIDAD
Y ORGANIZACION DE UNA
ESCUELA DE MANDO PARA
TENIENTES DE NAVIO. =

IDEAS SOBRE LA UTILIDAD Y ORGANIZACION DE UNA ESCUELA DE MANDO
PARA TENIENTES DE NAVIO

Buscando asunto para la redacción de una Memoria, requisito necesario, que me permite optar a la especialidad de Guerra Naval, he encontrado uno, en una Revista de Marina del pasado año, que me ha parecido de lo más adecuado al caso: y de él voy a sacar las principales ideas, que me han de servir de base para la redacción de esta Memoria, que quiere dar un modesto proyecto de organización de una Escuela de mando para Tenientes de Navío.

Pero antes de entrar de lleno en el asunto, voy a permitirme exponer unas ligeras ideas sobre los pasos que debe seguir el personal que, acabada su época de estudios y hecha su reválida o cursillo al terminar el año de Alférez de Fragata, es promovido al empleo de Alférez de Na-

vío; personal que, ^{al correr de los años ha de ir,} cubriendo las vacantes en el empleo de Teniente de Navío, único empleo verdad en la carrera, Como muy bien dice uno de los párrafos de la exposición del Real Decreto que establece en nuestra Marina el ascenso por elección, al Alférez de Navío no debe considerársele sino como una continuación del guardia-marina en aprendizaje para ser Teniente de Navío; por lo tanto, si durante su época de guardia-marina efectivo ha tenido perfectamente reglamentados sus estudios y sus prácticas, no hay razón para que en los años siguientes, durante los cuales ha de empezar a formarse como futuro Teniente de Navío, se le abandone a su suerte y vaya pasando el tiempo de barco en barco, sin ninguna otra mira que la de cumplir las actualmente mal llamadas condiciones para el ascenso; y digo mal llamadas, porque es mi modesta opinión que la palabra condiciones no debe referirse exclusivamente a tiempo de embarco, en el sentido abstracto de la frase; hace falta algo más: hoy día se exige al Alférez de Navío una especialidad; sus funciones son distintas según

el barco a que se les destine; y las enseñanzas que ha de recibir han de ser tanto materiales como morales, y según sean éstas o aquellas, así convendrá vaya a un barco u otro. Y expuesto esto, ¿no es razonable el reglamentar el tiempo de permanencia en el empleo de Alférez de Navío? yo creo que no sólo sería razonable, sino que es una necesidad imprescindible, si queremos que el futuro Teniente de Navío sea un oficial completo moral y materialmente. Se me ocurre a mí que el primer barco a donde debe ir destinado todo individuo cuando es nombrado Alférez de Navío, es un acorazado o crucero; barco en donde aprende los preliminares de su carrera militar efectiva, bajo la inspección directa de otro oficial de la categoría superior, en guardias, destinos, etc., y por lo tanto va adquiriendo conocimiento de la responsabilidad, disciplina y organización, tan necesarias a todo buen oficial. Suponiendo que el tiempo mínimo de permanencia en el empleo de Alférez de Navío sea de cuatro años, se puede poner un año como tiempo de embarco en acorazado

o crucero. Terminado éste, se dedicaría el segundo al estudio de la especialidad correspondiente, y el resto hasta su ascenso, de oficial de un barco de menor tonelaje (cañonero, destructor, etc.), en donde pondría en práctica todo cuanto aprendió en su primer año de empleo, con entera responsabilidad de cuanto le acontezca en el desempeño de su destino; y además, en donde se acostumbraría a ser hombre de mar, ya que estos barcos, por razón de su tonelaje, navegan con más frecuencia que las grandes unidades. Con esto, opino que se obtendría un completo Teniente de Navío, en disposición de ser un oficial competente y del cual se pueda sacar la mayor utilidad posible. Y ya que tenemos formado al Teniente de Navío, tratemos de conseguir que los pasos que haya de seguir en su empleo sean los pasos lógicos; para que de esa manera sus conocimientos rindan más y a la vez le sirvan a él para ser el día de mañana un buen jefe; es decir, primero que desempeñe destinos de oficial subalterno, pasando después a ejercer la segunda comandancia de un barco,

y de aquí pase a ser Comandante; época cuyas enseñanzas deben ser múltiples, y que habrían de completarse, si se llegase a establecer la Escuela de mando, de la que a continuación paso a dar unas ligeras ideas.

El artículo a que me refiero al principio de estas cuartillas, trata de una Escuela de mando establecida en Tarento (Italia), y explica a grandes rasgos en qué consiste y cómo funciona la referida Escuela. El hecho de su implantación habla por sí sólo de la gran importancia que se concede en la Marina italiana a conseguir que el teniente de Navío, al dar su paso a Jefe, lleve adquiridos conocimientos prácticos que necesita el que en un plazo no muy largo ha de ser comandante de un destructor, barco integrante de una flotilla, y ha de efectuar con él toda la serie de ejercicios y maniobras que periódicamente se llevan a cabo, para de esa manera conseguir un conjunto de personal y material lo más eficiente posible. ¿Se concede esa importancia al mismo asunto en nuestra Marina? ¿Hay algo hecho con ese objeto? Respecto a lo primero, no puedo me-

nos de creer que no; aunque a la vez soy de opinión que tan útil ha de ser la susodicha Escuela de mando en la Marina italiana como lo sería en la nuestra si se llevase a cabo su implantación. Contestando a la segunda pregunta, he de decir que lo que hay hecho para conseguir los conocimientos de que anteriormente hablo, es tan incompleto (me refiero a las flotillas mixtas de submarinos y torpederos), que su utilidad la considero escasa, y desde luego reducida a un determinado número de individuos, amen de no tener como único fin el que con creación de la Escuela de mando se persigue.

Creo, pues, sinceramente, que con la implantación de una Escuela análoga a la italiana contribuiríamos en algo nada despreciable al resurgimiento indudable de nuestra Marina. Esto expuesto, entraremos en materia, tratando de fundamentar cuanto he dicho y ver la manera de llevarlo a la práctica.

Al Oficial de Marina, al transcurrir algunos años y cuando ha lle-

gado a cierta antigüedad en el empleo de Teniente de Navío, suele tocarle mandar; es decir, es nombrado comandante de un barco (torpedero, guardacostas, etc.). La ilusión con que se espera ese nombramiento es tan grande, que creo no equivocarme al decir que es un tanto por ciento muy pequeño el número de individuos que siendo Tenientes de Navío no les ha tardado más de lo que quisieran su época de mando.

Pues bien; ya tenemos al Teniente de Navío, comandante de un barco. Y este Comandante, no cabe duda que de la época de su mando saca muchas y grandes enseñanzas; pero, ¿aprende todo lo que debe? Indudablemente, no. El oficial de Marina, por razón de su carrera, debe poseer los conocimientos necesarios para que su misión en los barcos sea lo más útil posible; de ahí se ve el acertado y buen criterio de que el citado oficial posea alguna de las múltiples especialidades creadas para la buena organización y mejor eficacia de los barcos, cuya misión única y exclusiva es la de estar preparados para la guerra; cosa que no se podrá con-

seguir mientras todos los elementos que lo componen no funcionen a la perfección. Pero al Oficial de Marina hay que exigirle algo más, aun suponiendo que es ya un buen especialista en tal o cual materia, y que durante la época de oficial subalterno se ha visto su valiosa cooperación al buen funcionamiento del barco a que ha pertenecido. ¿Ha adquirido con esto lo necesario a todo buen oficial de Marina? En mi opinión, la contestación ha de ser negativa, y voy a explicar el por qué.

Un barco en el cual todos sus elementos respondan perfectamente al fin para que han sido instalados en él, hemos dicho que estará debidamente preparado para la guerra; pero a ese barco hay que moverlo y saber manejarlo; no en el sentido de llevarlo de tal cual puerto y hacer con él las más difíciles maniobras marineras, sino moverlo y manejarlo para la guerra, o sea tácticamente. Para lo primero, cualquier capitán o piloto está capacitado; para lo segundo, hace falta un completo oficial de Marina, que reúna, aparte de sus conocimientos técnicos, estas dos cualidades: marinera y táctica. Tiene para adquirir la primera, el oficial,

su época reglamentaria en cuanto a duración de mando en buque suelto; época indudablemente necesaria y de grandes enseñanzas, pero no suficiente para conseguir un buen comandante, tácticamente considerado; y el objeto que se persigue con la creación de la Escuela de mando es precisamente que el oficial aprenda a manejar los barcos en ese sentido; enseñanza de la que carecemos en la actualidad.

Prueba evidente de esto que digo es la deficiente actuación de los torpederos en las últimas maniobras navales del Mediterráneo: sus comandantes no habían aprendido a manejar sus barcos con fin "táctico", y es evidente que no se puede hacer lo que no se sabe; por lo tanto, se ve la conveniencia de establecer medios para adquirir esa enseñanza. podrá argüirse en contra de esta teoría que ya tenemos en la actualidad un cierto número de torpederos agregados a las flotillas de submarinos, con objeto, quizás, de que sus comandantes aprendan el manejo "táctico" de sus barcos. Pero por razones que ignoro y (hablo por experiencia) desde que

se han formado estas escuadrillas mixtas, las enseñanzas en el sentido táctico han sido tan escasas, que desde luego no han conseguido el fin que sin duda se proponían. Por lo tanto, creo firmemente que el resultado que se obtendría con la Escuela de mando habría de ser muy superior al que en la actualidad se obtiene con las flotillas de submarinos y torpederos; y en favor de esta afirmación expondré una razón que da más fuerza al proyecto de organización que es objeto de estas líneas, y es la siguiente: por la Escuela de mando pasarían todos los Tenientes de Navío, como condición indispensable para ascender (más adelante se habla de cómo se nutriría de oficiales esta Escuela); en las actuales escuadrillas mixtas no sucede ni puede suceder esto, por razones de organización y porque su objeto no es exclusivamente el que se persigue con la creación de la Escuela de mando; es decir, adquirir una pequeña especialidad práctica obligatoria y necesaria para todo oficial para su ascenso a Jefe.

La utilidad que reportaría a la Marina la creación de la Escuela de mando, es innegable, y antes de empezar a discurrir sobre la parte organización, quiero dejar sentada una condición, que sería necesaria para pasar por la Escuela en cuestión.

En la actualidad, el mando en el empleo de Teniente de Navío es voluntario, aunque afortunadamente, hoy por hoy, pocos haya que renuncien a él; pues bien, la condición necesaria y principal para pasar por la Escuela de mando habría de ser el mando obligatorio de un buque suelto durante el periodo reglamentario: entendiéndose que la renuncia a él implica imposibilidad de su paso por la Escuela, y, por lo tanto, renuncia absoluta al ascenso. Esto sentado, sigamos con nuestro tema y pasemos a la segunda parte, o sea la organización de la Escuela de mando. Veamos si disponemos de medios adecuados para llevar a la práctica nuestro objeto, y manera de organizarlo. La Escuela italiana que me sirve de guía para el desarrollo de mi tema, utiliza como medio para la enseñanza un tipo

de torpedero de 160 toneladas, de los que se construyeron durante la guerra; de lo que deduzco que nosotros podríamos utilizar con el mismo fin el tipo de nuestro torpedero de 180 toneladas. El torpedero de este tipo, nadie ignora que no tiene actualmente valor militar ninguno, y por eso, ¡cuántas veces se oye decir! "¿por qué no se desarman estos barcos, si no sirven para nada?" Gran equivocación; según mi modesta manera de pensar, es esta teoría. que no sirven para nada militarmente, conformes; pero en cambio son de una gran utilidad para el aprendizaje del mando, tanto independiente como en escuadrilla; cosa que considero debe ser de una importancia suma para el oficial de Marina. Por lo que acabo de exponer, creo son los únicos barcos que poseemos, adecuados para la práctica de la enseñanza táctica.

Con el objeto de disminuir en la menor cantidad el número de mandos de Tenientes de Navío en buques sueltos, podrían agruparse los torpederos en una flotilla de ocho, dividida en dos escuadrillas de a cuatro, en

en lugar dedieciseis y ocho, respectivamente, que tienen los italianos. Estos utilizan como conductores de cada una de las escuadrillas un tipo de destructor de 670 toneladas. No podríamos nosotros utilizar con el mismo objeto nuestro tipo "Bustamante", de 548 toneladas? Pues ya tenemos los medios que deseábamos. De 22 torpederos que poseemos, cuatro hay en la actualidad fuera de servicio: armándolos y quitando otros cuatro de los dieciocho restantes, sólo se disminuiría el número de demandas actuales en cuatro: cantidad relativamente pequeña.

Estos barcos, convenientemente reparados los que lo necesitasen, no tendrían que estar en tercera situación durante todo el año, sino exclusivamente el tiempo de duración del curso: cosa análoga a lo que se hace con nuestras estaciones torpedistas, en la época de prácticas. El resto del año quedarían para su debida conservación, en uno de nuestros Arsenales, que, dada la clase de barcos, me parece el más adecuado el de Cartagena, sitio, por lo tanto, en donde podría radicar la Escuela.

El curso de duración ~~sería~~ relativamente corto, ^{sería} esencialmente práctico, para lo cual las salidas a la mar habrían de ser diarias, pudiendo emplear en ellas la mañana, durante la que se efectuarían cuantas evoluciones y ejercicios dispusiese el mando, y que consistirían en los propios a una flotilla de esta índole; y por la tarde dedicarse a la discusión y crítica de los ejercicios y evoluciones efectuados. Para este objeto podría habilitarse una de las salas que hay en un Arsenal, y esta sería la única instalación terrestre que exigiría el funcionamiento de la Escuela de mando.

Hemos dicho que los torpederos pertenecientes a la escuela no habrían de estar en tercera situación más que el tiempo de duración del curso, cosa que no sería necesaria para los destructores conductores: éstos pasarían afectos a la flotilla correspondiente durante el tiempo de curso, siguiendo el resto del año en su cometido correspondiente; lo cual creo no sería ningún trastorno, dada la misión que desempeñan estos barcos.

Ya tenemos organizada la Escuadrilla-Escuela. Vamos a ver quiénes son los llamados a recibir su enseñanza: parece lógico, y así lo creo, que los más adecuados para ser alumnos de la Escuela de mando son los Tenientes de Navío, cumplidos de todas sus condiciones de embarco, con dos años de mando ^(como minimum) obligatorio en buques sueltos, y que declarados aptos para el ascenso, estén próximos a él; ya que en plazo no muy largo han de ser los comandantes de destructores.

Los individuos a quienes corresponda ir a la Escuela de mando, pasarán a ella sin perder el destino que disfrutaban, pasando de nuevo a él una vez terminado el curso. creo innecesario decir que cada alumno pasaría a ser comandante efectivo del barco que el Director de la Escuela le designase.

Como el funcionamiento de la Escuela sólo ha de ser durante un corto plazo dentro de cada año (con tres meses como máximo creo sería suficiente), no considero fuese necesario el nombramiento de un Jefe Direc-

tor con carácter permanente, y sí solo hacerlo en las épocas correspondientes.

En los cursos de conferencias que anualmente vienen desarrollándose para Capitanes de Navío y de Fragata, se ha visto que algún jefe u oficial que desempeña el cometido inherente a su destino ha pasado a dar sus conferencias sobre el tema de la especialidad de la que se halla en posesión, sin perder dicho destino. Pues en este curso de la Escuela de mando podía hacerse de una manera análoga para el nombramiento del jefe que habría de ser Director de ella. Ahora bien; dado el fin que se persigue y las prácticas a efectuar, creo que dicho nombramiento debía de recaer en uno de nuestros jefes especializados en guerra naval: nombramiento que llevaría consigo todas las atribuciones y ventajas que como tal tiene un jefe de escuadrilla y director de una Escuela. Tampoco me parecería desacertada la idea de que el jefe Director intercalase durante el curso una serie de conferencias análogas a las que se dan en el curso para jefes, y

de materia tan interesante como son para el oficial de Marina, las que se cursan en la Escuela de Guerra Naval.

Para que el funcionamiento de la escuadrilla sea lo más perfecto posible, podría nombrarse un oficial de órdenes, que se procuraría fuese siempre uno de nuestros oficiales que haya hecho los estudios de la Escuela de guerra Naval.

Económicamente hablando, opino que la creación de esta Escuela no habría de acarrear aumento del presupuesto, y sí una economía muy de tener en cuenta, ya que con ella se podría conseguir tener todos los torpederos en perfecta eficiencia y en condiciones de prestar un servicio de verdadera utilidad; cosa que actualmente no pasa.

veamos la manera de demostrarlo con números a grandes rasgos; para lo cual, el cuadro que sigue nos servirá para mayor claridad de la demostración. Me limito en él a los gastos mayores; o sea, combustible y nómina. Hago un promedio de gastos mensual de 100 toneladas de carbón por

barcos, suponiendo que salgan todos los torpederos que hay en tercera situación dos semanas al mes (promedio bastante mayor que el actual); y supongo que la tonelada de carbón cuesta 60 pesetas. En los gastos con arreglo al proyecto que tratamos en esta Memoria, se tiene en cuenta que durante los tres meses de curso se sale a la mar las cuatro semanas del mes. El importe mensual de la nómina, en tercera situación, lo calculo aproximadamente en unas 10.000 pesetas; y en primera situación en 3.500 pesetas. También hay que tener en cuenta que hay que descontar en la partida importe de la nómina, durante los nueve meses de los ocho torpederos en primera situación, una cantidad aproximada de 50.000 pts, importe en números redondos de los haberes de un Teniente de Navio, comandante, en la citada situación, que con arreglo a este plan de organización no existiría

	AL MES = carbón	Nómina	AÑO = carbón	Nómina	
1 Tpdro en 3a	6.000 pts.	10.500 pts	72.000 pts.	126.000 pts.	
1 " " 1a	— " "	3.500 "	— " "	42.000 "	
Gasto actual al año	18 Tpdros 3a = 1.296.000	carbón	2.268.000	nómina	
	4 " 1a = —		168.000		carbón 1296000 TOTAL 3732000
Gastos con arreglo a presupuesto al año	18 " 3a (1 año) 1008.000	carbón	1.764.000	nómina	
	8 " 3a (8 mese) 288.000		252.000		carbón 1296000 TOTAL 3514000
	8 " 3a (9 ") —		202.000		nómina 2218000

Diferencia a favor del proyecto: **218.000** pesetas.



con el examen del cuadro que antecede, se ve que la economía a favor de mi proyecto es bastante considerable, aun acumulando otros gastos que se puedan originar y los que lleve consigo el nombramiento de Jefe y oficial de órdenes; cantidad pequeña si se la compara con el total. Para es-

te cálculo he partido de la base de que todos los torpederos estén en condiciones de poder moverse, y para conseguir esto hace falta un gasto inicial, ya que algunos de los que actualmente están en tercera situación tienen sus tuberías en malas condiciones, las cuales sería indispensable reparar; pudiendo servir lo economizado al año para la amortización de ese gasto. Creo, pues, sinceramente, que la implantación de la Escuela de mando no habría de ser un gasto más, y sí un organismo de lo más útil y económico.

El jefe designado para mandar la Escuela, bajo cuya dirección ^{se} reuniría a diario los alumnos para discutir las prácticas en la mar, daría sus informes sobre el concepto que cada oficial le merece tácticamente considerado, informe que se uniría a los que ya tengan los individuos como nota de mérito o de demérito para su ascenso a jefe.

La parte administrativa seguiría recayendo en un oficial del Cuerpo Administrativo, que ya la desempeñase durante los meses de inactividad

de los barcos.

La conservación de los barcos durante este periodo, podría estar a cargo de un jefe de los destinados en los arsenales, quien tendría a sus órdenes dos Tenientes de Navío con destino en tierra, uno por cada flotilla, y a quienes se haría responsables de las deficiencias debidas al abandono o falta de celo, encontradas al hacer entrega de sus barcos a los comandantes respectivos. En una palabra; que los barcos habrían de estar debidamente cuidados: con sus entradas en dique a su tiempo, y reparando lo que convenga a barcos que, como estos, sin un exagerado gasto, pueden dar un rendimiento tan grande.

Y termine estas cuartillas deseando que, aunque no me sirvan para conseguir mis aspiraciones, por lo menos la idea que he intentado desarrollar (bien a mi pesar, de manera tan imperfecta) no caiga en saco roto y sea llevada a efecto para bien de nuestra Marina y de los oficiales que a ella tenemos el honor y la satisfacción de pertenecer.

A bordo Cartagena Torpedero nº 20 a 26 de Junio 1.930

Carlos Pardo y P. de Barrantes