

FIN DE CURSO

(Duplicado)

13

EST - C15030
Carpeta n.º

11 (0)

Trabajo n.º

31

~~O-NP-706AH-EGN.~~

TEMA DE ORGANICA

A-CGN-1928-III-5

Curso de 1927-1928

Capitan de Corbeta

D. Gabriel F. de Bobadilla.

Año! 1928

- TEMA DE ORGANICA -

- Proyecto de especialidades en los Oficiales de Marina -
Organización de las especialidades en el Cuerpo General y las que de él se deriven. Formación del Oficial, su preparación para las distintas especialidades que se conceptuen necesarias, así como para el Mando. Porcentaje de especialistas de cada una de las ramas. Dotaciones de buques tipo "Jaime I", "Príncipe Alfonso", "Mendez Nuñez", "Churruca", "Alsedo" y submarinos tipos "B" y "C".

Recuerdo haberle oído decir muchísimas veces, a uno de los Profesores de la Escuela Naval durante mi estancia en ella, que el verdadero oficial patentado del Cuerpo General de la Armada no empezaba a actuar como tal hasta el empleo de Teniente de Navío y que por lo tanto, el tiempo de alférez de Navío, no debíamos considerarlo más que como una prolongación necesaria para adquirir en los buques la práctica imprescindible que combinada con las enseñanzas de los libros que no debíamos abandonar, complementaría la instrucción que estábamos recibiendo en San Fernando y en los buques-escuela, y nos pondría en condiciones de desempeñar satisfactoriamente los primeros deberes de responsabilidad y de mando más o menos independiente.

La exactitud de tal opinión, que entonces nos parecía individual y poco corriente, la comprendemos hoy claramente y deseáramos verla generalizada y ampliada, ya que los constantes perfeccionamientos del material naval y la técnica de su empleo hacen hoy día indis-

pensable que los oficiales reciban instrucción teórica y práctica durante todo el curso de su carrera(1) El Oficial de Marina que crea que sirve bien a su Patria unicamente con estar dispuesto a dar su vida por ella cuando las circunstancias lo exigen, está completamente equivocado y anticuado en su modo de pensar. Hoy día hacen la guerra no solamente los Ejércitos y las Marinas sino los pueblos enteros en armas; la vida de un hombre - que familiarmente será siempre muy apreciada - no tiene importancia ninguna para el Estado a no ser que se trate de una gran figura que esté prestando relevantes servicios a su Patria.

En caso de guerra el obrero que trabaja en una fábrica de municiones - (podríamos citar como ejemplo) - que puede ser destruida por una escuadrilla de aviones de bombardeo enemiga, lo mismo que el soldado en el frente o el marino en la mar, no hacen más que servir a su país ocupando puestos de mayor o menor peligro, pero todos ellos no hacen más que cumplir con su deber. Es necesario hacer constar esto para poner en evidencia que hoy día no basta al Oficial de Marina que quiera servir bien a su Patria el terminar sus cinco años de estudios en la Escuela Naval y no ocuparse desde entonces más que de cumplir las condiciones reglamentarias para el ascenso; con ese procedimiento, hasta hace pocos lustros, podían obtenerse buenos Jefes en todos los empleos, maniobristas sobre todo (2) pero hoy día

(1) Creemos que ya es tiempo de desechar del vocabulario marítimo y de una vez para siempre, una frase muy gráfica y, de todos conocida, referente al aparato digestivo, la que triste es confesarlo, en muchas ocasiones refleja la más absoluta verdad. Se han acabado las horas de los turnos y derechos olvidando las obligaciones. El único que tiene derecho a que le sirvan bien es el País.

(2) Hemos ido evolucionando en nuestra opinión sobre lo que erróneamente a mi juicio muchos oficiales entienden por buen Comandante. El maniobrar bien y rápidamente en entradas y salidas de puerto es es más que un detalle. Un buen Comandante es aquel que mantiene sus bases perfectamente entrecruzadas para guerra y lo maneja bien en la mar que es donde se da el batir.

que cambian constantemente el material naval y la técnica de su empleo es imposible. De aquí la necesidad de que la instrucción del oficial no se abandone mientras permanezca en activo.

Los americanos consideran que la instrucción del oficial puede ser dividida en cuatro periodos, opinión con la que concordamos en absoluto y los que aplicados a nuestra Marina podrían ser los siguientes.

1^{er} Periodo - "Formación del Oficial"

Este periodo comprende desde el ingreso en la Escuela Naval como aspirante hasta el ascenso a Teniente de Navío.

2^o Periodo - "Mando directo de grupo técnico en barco grande, Especialización voluntaria y mando de buques pequeños"

En este periodo se considera incluido todo el tiempo del empleo de Teniente de Navío y parte del de Capitán de Corbeta.

3^{er} Periodo - "Preparación y Mando de buque"

En este periodo se preparan para dicho mando que se ejerce en los empleos de Capitán de Corbeta y de Capitán de Fragata.

4^o Periodo - "Preparación y mando de buque grande o escuadrilla y posteriormente de División o Escuadra"

Al ascender al empleo de Capitán de Navío se preparan para ejercer como de los dos primeros; los que reconocidamente hayan desempeñado brillantemente los Mandos de Capitanes de Navío, desempeñaran en los diversos empleos de Almirante los de División o Escuadra.

Hecha esta división en cuatro periodos del tiempo de servi-

cio de un Oficial del Cuerpo General de la Armada, pasemos a exponer con la mayor claridad posible lo que entendemos debe ser, la instrucción que en las distintas épocas se reciba, así como también nos ocuparemos de las diferentes especializaciones que se juzgan necesarias, tanto dentro del Cuerpo General como de las que de él se deriven.(1).

1^{er} Periodo - Formación del Oficial.

Ya dijimos que este periodo debe considerarse comprende desde el ingreso en la Escuela Naval hasta el ascenso a Teniente de Navío, con una duración fija de 10 años (naturalmente esto no rige para los que tengan que repetir algunos de los cursos) repartidos en dos mitades la primera de ellas comprendida hasta el ascenso a Alférez de Navío y la segunda, los 5 años que se reputan necesarios y suficientes para ascender al empleo inmediato, sin necesidad de esperar a hacerlo por antigüedad, sino por promociones completas.

Los tres primeros años de carrera se estudiaran en la Escuela Naval y el cuarto navegando en el buque-escuela, los dos primeros como aspirante y el tercero y cuarto como Guardias-Marinas. Las asignaturas a estudiar se proponen que sean las mismas que

(1) Después de conocer el documentadísimo y brillante trabajo hecho recientemente sobre este asunto por una Junta de distinguidos Jefes, nos es muy difícil escribir algo completamente original. Conste pues que dicho trabajo en parte nos sirve de guía aunque si trataremos de poner de manifiesto algunas de las pequeñas diferencias de criterio que tenemos con él y que no afectan en nada al fondo y sí únicamente a cuestiones de detalle.

hoy día, pero desbrozando los programas, esto es separando de ellos una multitud de asuntos inútiles que a todos nos ha costado bastante trabajo aprender y ninguno olvidar, puesto que no nos ha hecho falta para nada en el desempeño de la profesión; el redactar los nuevos programas es un asunto largo aunque no difícil de hacer si se huye de las exageraciones que harían del futuro oficial un matemático sin práctica ninguna o un practicon sin base para continuar los estudios, y se toma como objetivo el inculcar a los alumnos las ideas fundamentales de lo que es el complicado buque de guerra moderno, y de como se manejan las armas que montan.

Respecto a esto, permitasenos una pequeña digresión sobre el asunto Profesorado. Es indudable que para que el que enseña desempeñe a conciencia su misión, tiene que tener afición a ello. Es necesario también la mayor invariabilidad posible de estos destinos, a los que también se les debe adjudicar una paga decorosa. Todo esto se podría conseguir fácilmente, si se le conceden a personas civiles de reconocida competencia, las cátedras de las asignaturas que no sean de inmediata aplicación a la profesión tales como la de Analítica, Física, Química, Mecánica, Idiomas, etc. reservando las del otro grupo Astronomía y Navegación, Electricidad, Maniobra, Artillería, etc. etc. a Jefes de Marina a los que se les obligaría a permanecer el mayor tiempo posible en sus destinos, na

(1) Esta clase en la Escuela Naval y en la de Submarinos de Cartagena, creemos que deben seguir explicadas por oficiales ingenieros electricistas de Lieja o de cualquier otro sitio. Basta para ello con mandar a especializarse de cuando en cuando a un par de oficiales previamente comprometidos a desempeñar la cátedra durante un cierto número de años.

turalmente compatible con los turnos de embarco.

Volviendo a nuestro tema, pasemos al 5º año de carrera el cual se cursará en el empleo de Alferoz de Fragata alumno.

Dado que en casi todas las marinas extranjeras no existe la especialidad de submarinos y el desarrollo que en la nuestra ha de tener dicha arma, parece lógico que todos los oficiales pasen por ellos. Algo parecido puede decirse respecto a la aviación a la que no debe ser totalmente extraño ningún oficial moderno, aunque hasta que no se llegue a un mayor perfeccionamiento y a la disminución de sus riesgos debe ser considerada como especialidad. Se propone pues que el año de Alferoz de Fragata se curse del siguiente modo: 4 meses en submarinos, 2 en aviación (1) y 6 en los buques grandes de la Escuadra. Durante este último periodo de embarco los Alferoces de Fragata deberán estar asignados sucesivamente a los distintos servicios de a bordo y se ~~prepararán~~ por su cuenta, es decir, sin profesor para sufrir el examen de reválida de Navegación, asignatura a cuyo programa actual no puede suprimirse sino muy poco, necesitando en cambio aumentarlo con los nuevos procedimientos de la ciencia Náutica y el uso de tablas y aparatos para obtener rápidamente la situación tanto en la mar como en el aire.

Salen pues Alferoces de Navío al cabo de los ^{cinco} ~~cuatro~~ años de Escuela escalafonándoseles provisionalmente con arreglo a la

(1) En los Estados Unidos ha sido recientemente declarado obligatorio para todos los oficiales que salen de la Escuela Naval de Annapolis, el hacer un cursillo de seis semanas en aviación a fin de aprender a manejar los aparatos aéreos.

suma total de notas obtenidas en la (1) Escuela Naval, Buque-Escuela, Submarinos, Aviación y Escuadra, pasando seguidamente a embarcar dos años en uno de los buques grandes durante los cuales se les asignará por periodos de cuatro meses a los servicios de navegación, artillería, electricidad, radio, torpedos y máquinas. Durante estos dos años se desarrollaran las aptitudes individuales de cada uno y los Comandantes de los buques deberán informar de las aptitudes demostradas por los Alferoces de Navío en los diferentes servicios, pasando entonces unos a hacer lo que llamaremos curso de "Calificación" otros a hacerse especialistas en aviación y otros a hacerse ingenieros en las materias que tengan relación con la Marina (Artillería y Construcción naval); el número de oficiales que debe ser asignado a cada una de las ramas, se fijará teniendo en cuenta las aptitudes de cada cual, las necesidades del servicio y procurando aunarlas con los deseos individuales.

Lo que hemos llamado cursos de "Calificación" no es más que una primera especialización. Tendrán un caracter esencialmente práctico, pues su objeto es solamente, el poder disponer de un cierto número de oficiales con suficientes conocimientos para encargarse directamente de los servicios relacionados con los estudios hechos durante su embarco en los buques pequeños y prepararlos para la futura especialización voluntaria que ha de ser precisamente la misma sobre la que hayan cursado la "Calificación".

(1) Para esta suma de notas y con objeto de dar mayor importancia a todo lo que se refiere a la utilización práctica de los conocimientos adquiridos, proponemos tengan coeficiente 2 las notas de todas las asignaturas de inmediata aplicación, las de Idiomas y las obtenidas en los diferentes cursillos y coeficiente 1 todas las demás.

Estos cursos que no deben ser más que una aplicación práctica de estudios anteriores se harán en las Escuelas especiales (1) y versarán sobre las siguientes materias profesionales.

Navegación, Hidrografía, Señales. (N)

Tiro Naval, Polvoras, Gases (T)

Electricidad, Radiotelegrafía Señales (E)

Torpedos y Minas, Explosivos, Defensas antisubmarinas (M)

No se darán notas sino "aprobado" o "desaprobado" pasando estos últimos a incorporarse a la promoción siguiente para repetir el curso.

Los Alfereces de Navío que deseen ser aviadores, pasaran después de los dos primeros años de embarco a la Escuela de Aeronáutica Naval de Barcelona donde recibirán la instrucción necesaria para hacerse especialistas.

Aunque en alguna Marina extranjera, por ejemplo en la de los Estados Unidos se ha dado recientemente el gran paso que significa, el obligar a todos los oficiales a saber conducir un avión, creemos que por lo menos hoy día y en nuestro caso, esto sería ir demasiado lejos por lo que creemos que la aviación debe subsistir como especialidad. Por otra parte, parece deducirse de todas las controversias habidas sobre este asunto en el

(1) Los (N) (T) y (E) podrían hacer el curso en San Fernando, Marin y Cartagena respectivamente. La calificación y especialidad (M) podría hacerse en el futuro polígono de torpedos cuya necesidad es urgentísima. Parece natural que si la Fábrica de Torpedos se va a instalar en Cadiz, allí se instale también el Polígono. Este lugar parece ser también más apropiado que el de Marin, por las condiciones de la bahía gaditana, de menor fondo.

extranjero, que se obtienen mejores resultados cuando la Marina emplea personal propio, que es el único que está absolutamente identificado con el medio en que principalmente está llamado a actuar. Proponemos pues, que como hasta hoy, nuestra Marina utilice tanto para los servicios de Escuadra como para los costeros únicamente personal naval, lo que tal vez en el porvenir podría suponer algunas dificultades en lo referente a oficiales, dado que estos tendrán que entremezclar su tiempo de servicios, entre la aviación y los buques, para no perder el ambiente de estos, cosa muy fácil cuando no se pisan sus cubiertas durante varios años consecutivos. En el plan que tratamos de explicar se irán teniendo en cuenta estas circunstancias.

Volvamos a los Alferoces de Navío que deseen especializarse en Aviación. Estos oficiales recibirán seis meses de instrucción en Barcelona donde aprenderán a volar (1) lo mismo que se hacía antes y se ha venido haciendo hasta hace poco con el personal subalterno y recibirán la instrucción necesaria de Navegación aérea, tiro, etc..... Los declarados "aptos" pasarán a desempeñar destinos de aviación durante dos años y los "no aptos" volverán a incorporarse a su promoción con la que cursarán la "Calificación para que se les nombre, o deseen.

No queda ahora por hablar más que de los Alferoces de Navío que deseen pasarse a las distintas ramas de la Ingeniería.

(1) Por los informes que tengo no me gustó nada el plan nuevo de Cuatro Vientos, Albacete, Alcazares; confieso que he evolucionado, antes pensaba lo contrario.

En que estos Cuerpos se nutran de oficiales procedentes del Cuerpo General, concordamos en absoluto con el sentir general, así como en el carácter civil que deben tomar cuando terminen sus estudios; un ingeniero no debe ser más que eso, un ingeniero, sin categoría militar ninguna pero muy bien pagado, para que no se repita el caso hoy tan frecuente, de que casi todos los de valía se pasan a la situación de supernumerario y después se van a la Industria Particular. Los oficiales que lo deseen podrán pues hacer los estudios necesarios para pasar a los nuevos Cuerpos que se propone que sean dos: el de Ingenieros Navales y el de Ingenieros Artilleros. A fin de que no empezasen estos oficiales sus estudios muy tarde, podría suprimirseles un año del tiempo de embarco como Alferoces de Navío, pero más no, pues tanto el futuro Constructor Naval como el Artillero deben saber lo que es un barco en la mar y como se bate, cosa que generalmente no sucede de hoy.

Los Ingenieros Navales al servicio de la Marina estarán encargados de las nuevas construcciones y de la reparación del material. Su número debe ser pequeño y sus funciones como se vé son completamente independientes de las del Cuerpo de Maquinistas al que también creemos hay que reorganizar sobre nuevas bases que permitan obtener de él mayor rendimiento que actualmente, lo que sería fácil si al empleo de Oficial Maquinista se llegase con unos conocimientos más amplios y a edad mucho más joven. La más íntima compenetración entre este Cuerpo de Maquinistas y el Cuerpo General es absolutamente necesaria.

El Cuerpo de Ingenieros Artilleros de procedencia del Cuerpo General se debe organizar bajo las mismas bases que el de Ingenieros Navales, y dentro de él se podrían separar dos ramas, una dedicada exclusivamente al Material y la otra de las Polvoras, Explosivos, Gases, etc. La necesidad de esta subdivisión es facil de comprender, dado el constante adelanto y perfeccionamiento de la artillería moderna en todos sus aspectos, lo que exige una especialización muy grande y muchos años dedicados a un mismo particular, si se quiere obtener un gran rendimiento.

Prescindiendo ya de los Alfereces de Navío que se hayan pasado a los Cuerpos de Ingenieros y de Artillería al servicio de la Marina, tendremos un grupo de Oficiales con bastante experiencia después de cuatro años y medio de empleo unos con la especialidad (A) y otros con cualquiera de las calificaciones (N), (T), (E) o (M), en destino correspondiente a las cuales han servido los dos últimos años.

Todos estos Alfereces de Navío pasarán entonces a la Escuela Naval para hacer el curso llamado de "Habilitación" sin aprobar el cual no podrán ascender al inmediato empleo. Este curso se propone tenga seis meses de duración y en él se explifán por medio de conferencias diversas materias que por su caracter de generalidad deben ser conocidas por todos los Oficiales y no tienen cabida en los cursos de "calificación". Además como asignaturas de examen se cursará un resumen esencialmente práctico de "Maniobra", Nociones de Táctica y Cinemática Naval, Organización general de la Marina, etc. etc.

En estas asignaturas se darán notas con lo que se consigui

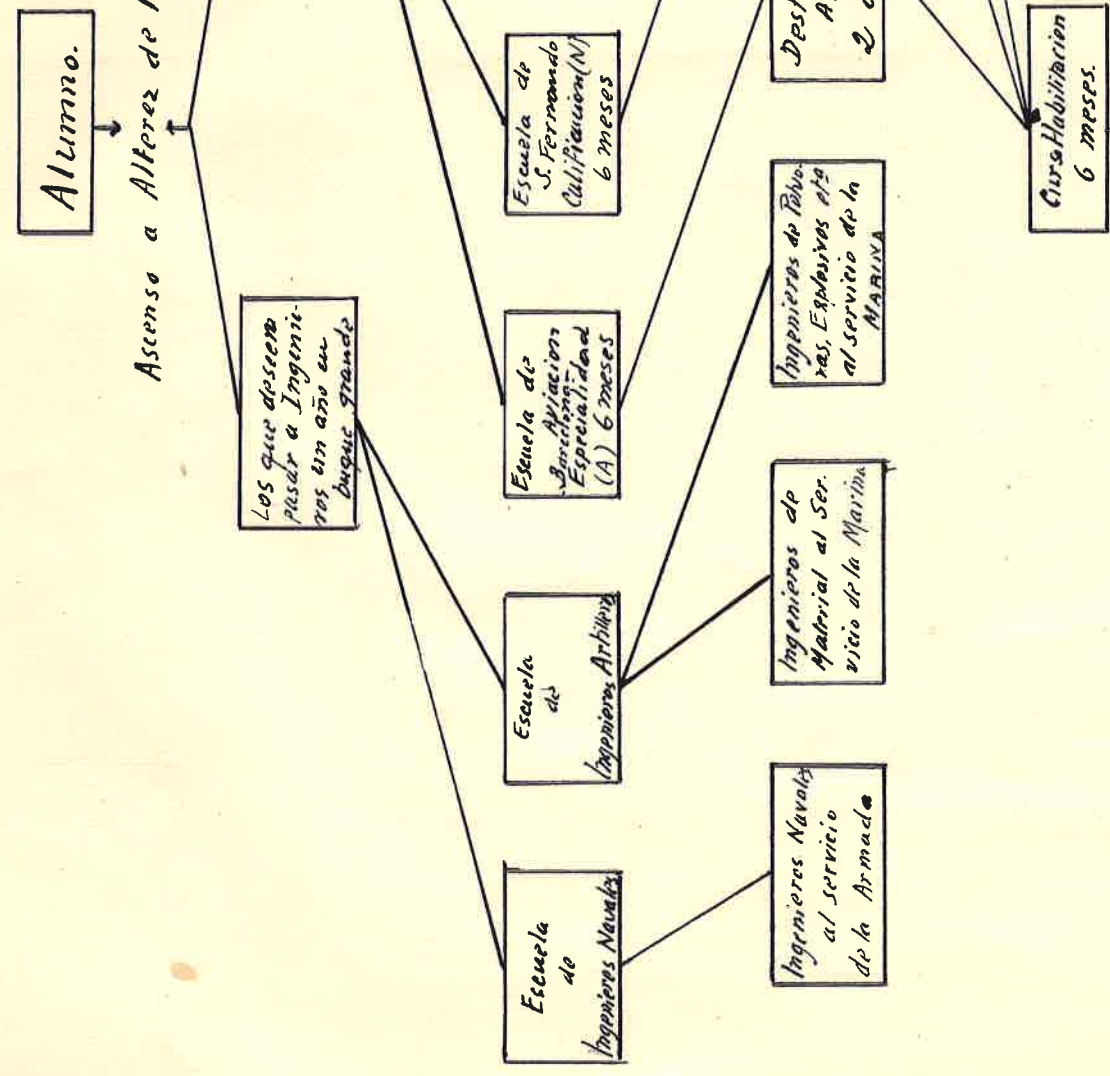
rá en muchos casos variar los puestos de promoción obtenidos al salir Alfereces de Navío, cosa perfectamente justa, por ser patente y notorio que muchos oficiales primeros de promoción dan en los barcos, en bastantes ocasiones mucho menos rendimiento que otros que por tener más aptitudes prácticas o afición, dedican sus entusiasmos juveniles a cumplir bien en los destinos subordinados que al principio desempeñan. No estaría demás por lo tanto, añadir un sumando más, que representará el concepto general que ha merecido a sus Jefes, al total de la suma de notas obtenida en las diferentes etapas de aprendizaje.

Los aprobados en el curso de Habilitación, ascienden sin esperar a vacante reglamentaria al empleo de Teniente de Navío.

A continuación se puede ver un gráfico que representa las diferentes etapas de aprendizaje en los 10 primeros años de servicio del Oficial de Marina es decir, durante lo que hemos llamado 1^{er} Periodo (Formación del Oficial).

Grafico representando las vicisitudes de la Carrera del Oficial de Marina, correspondiente al Primer periodo - (Formación del Oficial).

Aspirante - 2 años en la Escuela Naval
GUARDIA MARINA - 2 años en la Escuela Naval y otro en el Buque Escuela
ALFEREZ DE FRAGATA - 1 año. { 4 meses e Submarinos, 2 en Aviación y 6 en la Escuadra.



Asenso a Tenientes de Navio.

(1)-Oficiales de dotación en Conductores de flotilla y destroyers-Segundos de Torpederos y Guarda-costas.

(2)-Oficiales de dotación en los Submarinos.-Oficiales de dotación en Conductores de flotillas y destroyers (E).

2º Período - Mando directo de grupo técnico, especialización voluntaria y mando de buque pequeño.

Como ya dijimos comienza el 2º Período al ascender a Teniente de Navío pasando entonces los (N), (T), (E) y (M) a embarco por dos años en buque grandes donde desempeñarán destinos correspondientes a su calificación.

Los Tenientes de Navío (A) pasarán a cubrir destinos de aviación durante seis años consecutivos de los cuales dos como mínimo, y uno de ellos precisamente el último de dichos seis años serán de embarco en buque grande que lleve aparatos. (1) Creemos que en esa forma la Marina sacaría el mayor rendimiento posible a los ocho años de vida militar eficaz y entusiasta que como promedio se calcula al oficial aviador, el cual al mismo tiempo no perdería el contacto con el ambiente de los buques y se encontraría perfectamente capacitado al cabo de seis años de empleo de Teniente de Navío para ejercer el mando de un buque pequeño y continuar después su carrera naval. Al acabar este período de mando que se fija en un año, el especialista (A) puede hacer si quiere lo mismo que todos sus compañeros el curso de Guerra Naval o volver a aviación hasta su ascenso a Capitán de Corbeta. Para terminar la parte correspondiente al 2º Período en lo que se refiere a los oficiales que nos ocupan diremos que los Capitanes

(1). Creemos que esto será factible en el porvenir pues todos los buques ^{grandes} que se construyan a partir del "Cervantes" es lógico que lleven aparatos. Como las promociones de Oficiales (A) no pueden ser, ni se necesita que sean muy grandes, el papel de piloto puede ser casi exclusivamente desempeñado por clases subalternas reservándose el importantísimo de observador a los oficiales, entre dichos nuevos buques y el "Dédalo" podrían repartirse los Tenientes de Navío (A) durante los 2 años que se les exigen de embarco del período de seis de que nos ocupamos.

de Corbeta (A) al ascender puedan optar por continuar dos años más en Aviación, lo que se les contará como uno de embarcos como máximo, debiendo cumplir otro en buque grande o embarcar como todos los demás de cualquier especialidad o calificación en buque grande durante dos años al final de los cuales entran en lo que llamaremos 3^{er} Periodo.

Especialización voluntaria. Además de la especialidad (A) que ya nos hemos ocupado deben crearse las (N), (T), (E) y (M) correspondientes a las cuatro calificaciones y la de Estado Mayor (G.N.). Las cinco primeras serán incompatibles entre sí ya que son las que dan carácter a los servicios que desempeñan los Capitanes de Corbeta y Tenientes de Navío y la última es decir, la de (G.N.) dado su carácter de mando y por consiguiente de utilización en conjunto de las armas será compatible con todas las demás; es de desear que la hagan un gran número de oficiales aunque ya tengan otra especialidad a fin de difundir por el Cuerpo una doctrina única y para que los Estados Mayores Centrales y los de Escuadras o Divisiones puedan contar en el futuro con personal técnico especializado en las diferentes ramas de la profesión.

Pasemos a ocuparnos de la forma de cursar las diferentes especialidades. Las (N), (T), (E) y (M), deben hacerse en las mismas escuelas de las calificaciones, de que se derivan. Los temas de cada especialidad deben ser los mismos que los estudiados en los cursos de calificación con mucha mayor desarrollo teórico y práctico, pero sin llegar nunca a meterse en terrenos que después nunca haya de volver a pisar el Oficial de Marina, es

decir, sin que los conocimientos a adquirir pasen de los necesarios para la perfecta utilización del material.

La duración de los cursos a nuestro juicio, debe ser de un año, 9 meses del cual se dedicarán a los estudios teóricos y prácticos, 2 meses a visitar los Centros nacionales y extranjeros que por relación con la especialidad se juzguen convenientes y el mes restante de licencia. Así y todo para la especialidad (M) aún parece excesivo el periodo de un año.

Respecto a los programas de estas especialidades me declaro completamente incompetente para exponerlos; aún y a pesar de pertenecer a la A. I. M. (1) me sería difícil de explicar el de la especialidad (E) dados mis escasos conocimientos de T.S.H. Desde luego estoy absolutamente de acuerdo con la orientación que se propone para la nueva especialidad (E), en la cual cabe perfectamente todo lo referente al importantísimo servicio de señales, pero insisto en que no estaría demás que se enviase de cuando en cuando a algún que otro Teniente de Navío calificación (E) a hacer los estudios de Ingeniero Electricista con la obligación de ser posteriormente y durante un cierto número de años profesor de la asignatura en la Escuela Naval o en Cartagena.

Como se vé el servicio de señales aparece incluido en los programas de las calificaciones y especialidades (N) y (E); esto

(1) Asociación de Ingenieros Electricistas de Montefiore

es a nuestro juicio indispensable a fin de asegurar en todo momento la debida eficiencia de dicho importantisimo asunto, que en nuestra Marina está todavia en mantillas.

Estamos también de completo acuerdo con el plan a que hemos hecho repetidas alusiones respecto a la especialidad de Estado Mayor (G.M.). El periodo de duración actual del curso (1 año) es notoriamente insuficiente, por lo que se propone el aumentarlo a dos. Así habría tiempo para al principio hacer visitas de corta duración a las Escuelas de las restantes especialidades, y dedicarle mucho mayor tiempo al estudio de la Estrategia, Táctica y Orgánica; también se podría dividir el estudio de la Historia y de la Geografía, incluir un curso elemental de Economía Política, desarrollar un mayor número de temas de conjunto, asistir los dos años a las maniobras de la Escuadra etc. etc.; en resumen, de ese modo y facilitando al mismo tiempo todo lo posible el ingreso y las condiciones de vida en Madrid de los profesores y alumnos se podría formar en pocos años un núcleo de Jefes y Oficiales entusiastas que ayudarían eficazmente a difundir la doctrina de que tan necesitada está nuestra Corporación y al mismo tiempo y en los diferentes destinos de Estado Mayor que ocupasen, tomarían parte muy activa en la perentoria reorganización de la Marina, que los pesimistas creen aún lejána, pero que los que no lo somos, creemos ha de tener lugar muy pronto.

Una vez hechos estos comentarios y juicios sobre las diferentes especialidades continuaremos exponiendo las vicisitudes por que según nuestro plan han de pasar los Oficiales del Cuerpo

General durante el 2º Periodo de su carrera. De los especialistas en Aviación ya nos hemos ocupado. Los demás Tenientes de Navío calificación (N) (T) (E) o (M) al ascender a este empleo embarcarán por un periodo de dos años, en los buques grandes de la Escuadra en los cuales desempeñarán destinos correspondientes a su calificación y finalizado el cual podrán si lo desean, especializarse en la misma rama de su profesión a que hasta entonces han estado dedicados; los cursos para ello se harán en las mismas Escuelas de los de calificación y su duración, según se dijo más arriba, será de un año. Los aprobados (N) y (T) pasarán a cumplir otros dos años de embarco en buque grande en los cuales ocuparán destinos de su especialidad. Los (E) y (M) embarcarán también en buque grande durante 1 año ocupando destinos correspondientes a su especialidad.

Los Tenientes de Navío que al finalizar los dos primeros años de embarco no deseen especializarse pasarán a embarcar en buques ligeros por otro periodo de dos años, desempeñando destinos correspondientes a su calificación o como segundos de submarino. Después pasarán a ejercer durante un año el mando de un buque pequeño de superficie (como mínimo) que podrá ser aumentado a dos si la Superioridad lo juzga conveniente. Los Tenientes de Navío (N) y (T) mandarán buques de superficie, reservándose los de submarinos a los (E) y (M) que hayan cumplido anteriormente un año de embarco como segundos comandantes en esta clase de buques.

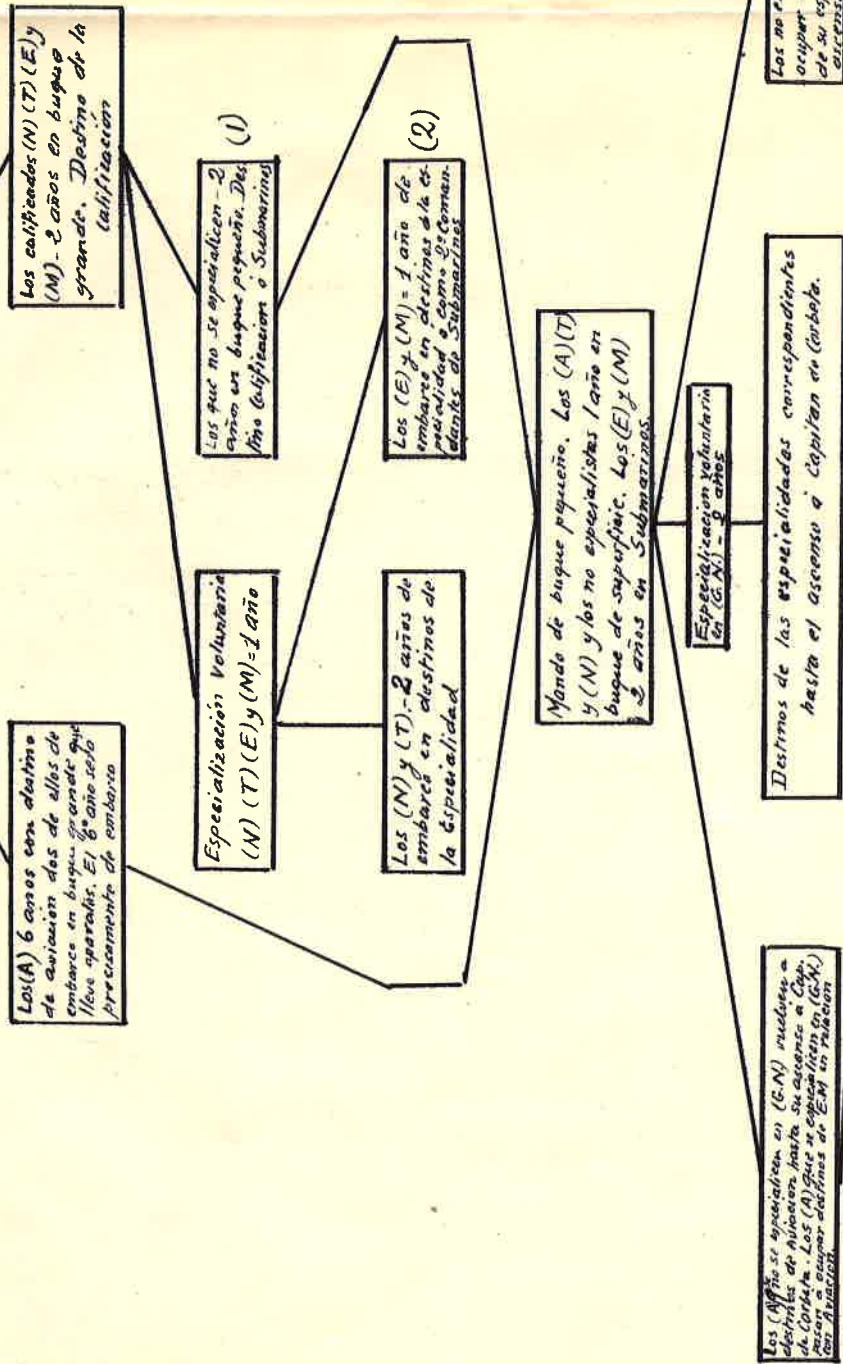
Después del periodo de mando, (de 1 año como mínimo) los Tenientes de Navío que llevan cinco de embarco en este empleo,

podrán hacer el curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval el que como ya se ha dicho durará dos años. Los que no se especialicen en (G.N.) volverán a ocupar destinos de su especialidad o calificación (en tierra si las circunstancias lo permiten y si no a bordo) hasta su ascenso a Capitán de Corbeta.

Ya en este empleo todos excepto los (A) que lo deseen que podrán cumplir un año como máximo de condiciones desempeñando destinos de aviación, embarcarán durante dos años en buque grande donde ocuparán destinos de la especialidad que tengan o de la calificación que hayan ~~obtenido~~ obtenido. Con esto queda terminada la explicación de lo que hemos llamado 2º Periodo.

-20-
 Grafico correspondiente al 2º Periodo (Mando de grupo, Especialización, y mando de buque pequeño).

Ascenso a Teniente de Navio.



Los (A) que lo deseen 2 años más en aviación... Deberán embarcar otro año en buque grande.

Los Capitanes de Corbeta (A) que no deseen continuar en Aviación y todos los demás Capitanes de embarco en buque grande son destino de la especialidad de la especialidad que tengan

(1) - Segundos Comandantes de Destrozo y Comandos

3er Período - Preparación para el Mando - Mando de buque y destinos en los empleos de Capitán de Corbeta y Fragata.

Empieza este período en los Jefes del empleo inferior que cuenten ya con dos años de condiciones de embarco, después de lo cual pasarán todos obligatoriamente a hacer un curso breve de preparación para el Mando en la Escuela de Guerra Naval cuya duración se fija en cuatro meses, de los cuales el primero y parte del segundo se dedicarán a visitas rápidas a las Escuelas de las distintas especialidades. Quedan exceptuados de hacer este curso los Capitanes de Corbeta (G.N.) dado el escaso tiempo transcurrido desde su terminación de la especialidad.

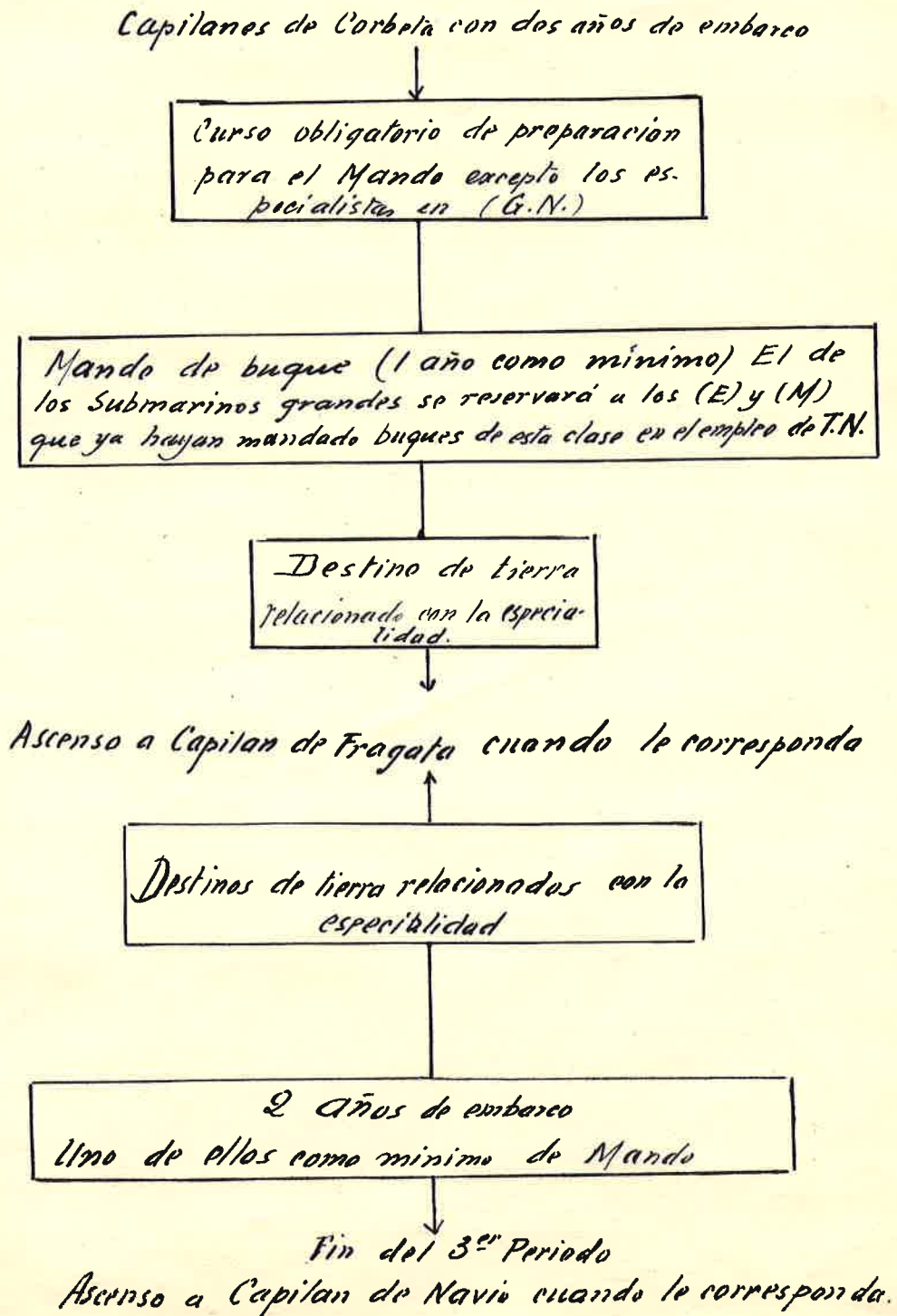
Una vez aprobados en el curso de preparación para el Mando pasarán los Capitanes de Corbeta a ejercer durante un año como mínimo el de un buque de superficie o submarino según la calificación o especialidad que posean reservándose el de los ^{segundos} ~~primeros~~ a los (E) o (M) que ya lo hayan desempeñado en el empleo de Teniente de Navío.

Después del mando los Jefes del empleo que nos ocupan pasarán a destinos de tierra, procurándose que sobre todo los especialistas ocupen destinos donde pueda sacarseles el mayor rendimiento posible a sus conocimientos y en los cuales estarán hasta su ascenso a Capitanes de Fragata que tendrá lugar cuando les corresponda. En este empleo se tendrá también en cuenta lo que se acaba de decir respecto a destinos no variándose en nada el plan actual de dos años de embarco de los cuales uno de ellos sea de mando, como mínimo. Los (G.N.) cumplirán su tiempo de embarco como subordinado precisamente en los destinos de Estado Mayor de las Escuadras o Divisiones

Termina este 3^{er} Periodo con el ascenso a Capitanes de Navío cuando por turno les corresponda.

Gráfico correspondiente al 3^{er} Periodo.

(Preparación, mando de buques y destinos en empleos de Capitanes de Corbeta y Fragata).



4º Periodo -- Preparación para el mando de buques grandes.
Mando de buques grandes, escuadrillas, Divisiones y Escuadra.

Empieza este cuarto y último periodo de la carrera del Oficial del Cuerpo General de la Armada, al ascender al empleo de Capitán de Navío, pasando entonces todos sin excepción de ninguna clase a hacer el curso anual de preparación para el Mando que se explicará en la Escuela de Guerra Naval y cuya duración será de 4 meses, de los cuales se emplearán el primero y parte del segundo en visitar las Escuelas de las distintas especialidades a fin de que los Jefes que están llamados a desempeñar mandos de excepcional importancia y responsabilidad, tengan al día sus conocimientos respecto a las posibilidades de las distintas armas empleadas en la moderna guerra naval; el periodo final del curso se empleará en las conferencias de la Escuela en las que se tratarán con la extensión que merecen, los grandes problemas de Estrategia y Táctica cuyo conocimiento es hoy indispensable a todos los que han de ejercer el Mando en los empleos superiores.

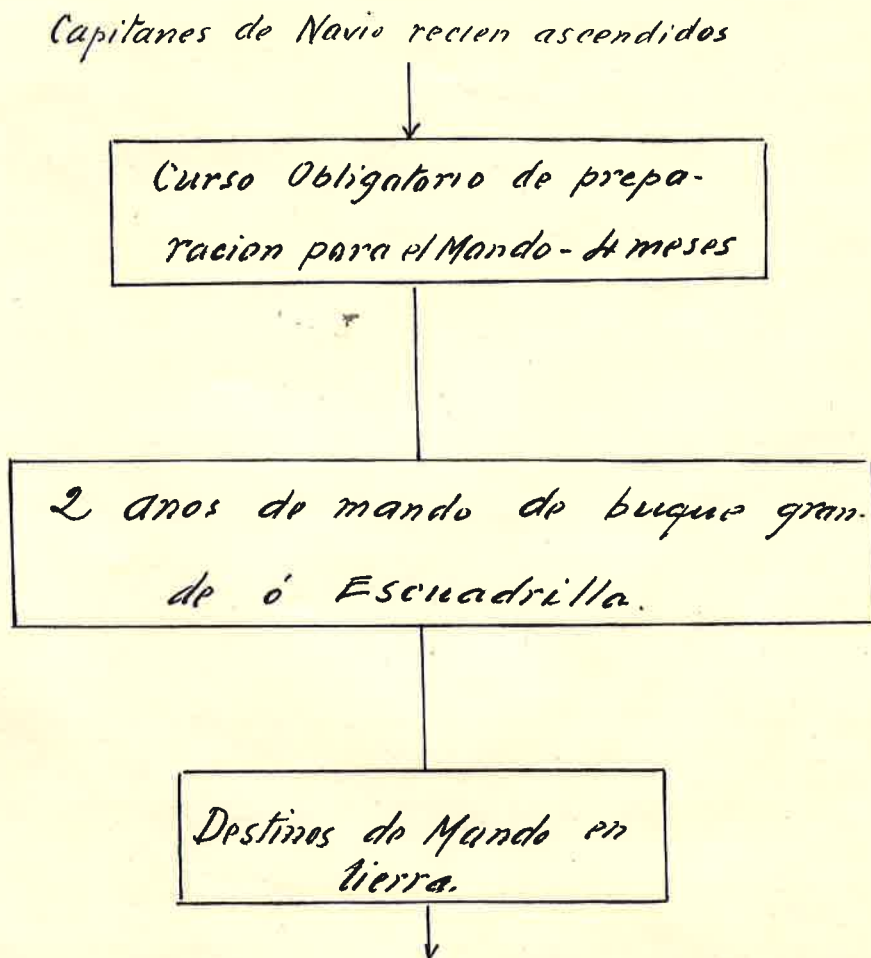
Los Capitanes de Navío declarados aptos para el Mando, pasarán a ejercer el de un buque grande o Escuadrilla de destroyers o submarinos durante dos años; terminado el periodo de mando ocuparán destinos de tierra hasta su promoción al empleo de Contralmirante, Vice-Almirante y Almirante, a los cuales a nuestro juicio se debe ascender unicamente por una justa y sincera selección. Para estos empleos de tan grande importancia y responsabilidad, el País tiene perfecto derecho a seleccionar y a no concederlos más que a aquellos de quienes con muchas garantías pueda esperar que por todos concep-

tos son dignos de ocuparlos.

La carrera del Oficial de Marina, en general, debe terminar en el alto empleo de Capitán de Navío; al que durante el tiempo de mando a flote no se distinga - al igual que se hace en Inglaterra - se le deberá ascender al llegar por antigüedad a ocupar el n.º 1 de su empleo, y retirarlo inmediatamente.

Gráfico correspondiente al 4.º Periodo.

(Preparación para el Mando y ejercicio de él en los empleos superiores de la Armada).



Ascenso por elección á los empleos de Almirante.

- Resumen -

Procuraremos hacer un breve resumen de esta parte de nuestro trabajo en la que como se ha visto se han ido tratado entremezcladas las diferentes vicisitudes de la carrera del oficial de Marina y el importante tema de la especialización.

Un joven que entre en la Escuela Naval con 15 a 17 años de edad podrá alcanzar el empleo de Alférez de Navío a los 21 años (hablaremos del promedio) y el de Teniente de Navío a los 26. Los ingleses fijan en 8 años el tiempo que deben permanecer en este empleo, pasado el cual y si no hay circunstancias de desmérito ascenden todos automáticamente al empleo de Lieutenant-Commander; en nuestro país por ahora no parece posible el adoptar este sistema para este empleo, pero sí para el de Alférez de Navío (5 años) aunque deberá tratarse de arreglar la escala de modo que no se estancuen los oficiales en el empleo de Teniente de Navío; nosotros pondríamos un tiempo límite de 10 años con lo que se podría legislar que todo el que no estuviese en condiciones de ascender a los 36 años pasara a los servicios de tierra (S.T.) (los Tenientes de Navío ingleses que a los 35 años no han conseguido el empleo inmediato superior son retirados). Se podría pues en nuestro país ascender a Capitán de Corbeta a una edad promedio de 35 años, y el tiempo en este empleo creemos no debe ser superior a 6 años (42 años edad límite para paso a los servicios de tierra); el tiempo en el empleo de Capitán de Fragata no debe ser superior a 5 años (edad de pase a S.T., 47) y el de Capitán de Navío aproximadamente de 4 años (edad de pase a S.T., 52 años). De ese modo el promedio

de los Oficiales de Marina alcanzarán el empleo de Capitán de Fragata a los 40 años, el de Capitán de Navío a los 45 y el de Contralmirante a los 50. Los demás ascensos en la categoría de Almirante a nuestro entender deben ser por elección y la edad de retiro límite la de 62 años, sin tener en cuenta naturalmente, el alto puesto honorífico de Capitán General de la Armada que debe continuar como hasta ahora, es decir, vitalicio.

Estamos convencidos que dadas las especiales cualidades de nuestro carácter aún es muy pronto para establecer en Marina el ascenso por elección desde los empleos inferiores, en cambio si somos decididos partidarios de una eficaz selección y no es otra la idea que nos ha ido guiando al desarrollar nuestro trabajo y que se conseguiría al seguir rigurosamente nuestro plan, ya que todo oficial de cualquier empleo que no sea declarado apto en los cursos de calificación, especialización y ~~de~~ preparación para el Mando o los que durante el ejercicio de éste juzgue la Superioridad que no cumplen debidamente, quedan automáticamente retenidos para el ascenso, ya que al llegarle el turno por antigüedad no habrán cumplido las condiciones reglamentarias para ello. La elección se reserva a los Contralmirantes y Vice-Almirantes ya que si se sigue el plan propuesto no alcanzarán el primero de estos empleos más que Jefes de verdadero prestigio entre los cuales puede hacerse con facilidad y justicia la elección de los que sean dignos de ocupar los escasísimos puestos que deben quedar en los empleos de la categoría de Almirante cuando se efectue la reorganización de la Marina.

Porcentaje de especialistas en cada una de las ramas.

El fijar a priori el tanto por ciento de especialistas de cada una de las ramas, que son ^{varios} en nuestra Marina, no es tarea fácil ni mucho menos.

Si tomamos el escalafoncillo y nos fijamos en el empleo de Capitán de Corbeta, observaremos, tenida en cuenta la acumulación de especialidades que poseen algunos Jefes que resulta que solamente la tercera parte no son especialistas. (Hemos escogido este empleo porque la mayoría de dichos Jefes cursaron sus estudios en el empleo de Teniente de Navío, empleo en el que también según nuestro plan se han de seguir cursando todas las especialidades excepto la (A) que se hará de Alférez de Navío). Este tanto por ciento total (alrededor de un 70%) creemos debe ser mantenido y dentro de él damos más importancia al de oficiales (M) por el desarrollo que necesariamente y en fecha próxima ha de tener en nuestra Marina los submarinos y destroyers buques que como es sabido usan como armamento principal el torpedo, al de oficiales (G.N.) por la necesidad imprescindible de difundir lo más rápidamente posible la Doctrina Naval por la Corporación y a los (A) para que la Aeronáutica Naval ocupe en breve el lugar que le corresponde entre las fuerzas de aviación del País.

Sin grandes temores de equivocarnos en mucho, haremos el siguiente resumen:

% de oficiales especialistas (N) que se considera necesario....	10 %
Idem. " " " (T) " " "	10 %
" " " (M) " " "	15 %
" " " (E) " " "	5 %
" " " (G. N.) " " "	15 %
" " " (A) " " "	<u>15 %</u>
Suma	70 %

Con ese porcentaje de especialistas cuyos conocimientos se deberán utilizar inmediatamente después de terminados los estudios es decir, principalmente en los destinos de Teniente de Navío y Capitán de Corbeta, complementados por los Tenientes de Navío no especialistas pero con calificación (T) y (M), (1) será factible el tener cubierto con personal técnico todos los destinos de importancia tanto a flote como en tierra.

Los Alferoces de Navío durante el periodo de 2 años de embarco en buque grande, con arreglo a nuestro plan no deben ser considerados como de plantilla, sino como agregados a los diferentes servicios y a las órdenes directas de los mismos. Todos los destinos de Jefes de grupo deben ser cubiertos por Capitanes de Corbeta y Tenientes de Navío de Escuela, pudiendo ser ocupados los restantes destinos por oficiales provenientes de clases, modificación de la que ya se ha hablado varias veces entre nosotros y que a nuestro juicio es absolutamente necesaria y permitiría además disminuir algo la plantilla de Tenientes de Navío.

(1) Creemos que en el empleo de Alferoz de Navío la calificación obligatoria debe repartirse del modo siguiente: un 25 % (T), un 35 % (M), un 15 % (N) y 15 % (E).

Dotaciones de Jefes y Oficiales de los buques tipo "Jaime I", "Principe Alfonso", "Mendez Nuñez", "Churruca", "Alsedo" y submarinos tipos B y C.

El papel que deben desempeñar los Capitanes de Corbeta embarcados en los buques grandes es el de Jefe de los servicios técnicos. Si por tradición queremos conservar en los buques grandes el destino de Capitán de Fragata, Segundo Comandante, se deben variar de una vez para siempre las atribuciones que tiene hoy que le obligan a intervenir en todo y a ser rueda de engranaje para los servicios; a nuestro juicio solo debe tener la responsabilidad de la disciplina, policia general y oficina sin intervenir para nada en lo técnico que debe estar exclusivamente a cargo de los Capitanes de Corbeta especialistas, los que se deben entender directamente con el Comandante en todo lo referente a los servicios de que están encargados. Los alemanes no tienen Capitanes de Fragata embarcados en destinos de subordinado, los ingleses generalmente si, (los Executive Officer de los buques grandes son Commanders) lo que no existe en ninguna Marina es la denominación de Tercer Comandante, que se le da en la nuestra a los Capitanes de Corbeta embarcados en los buques grandes y que proponemos desaparezca.

A continuación se indican las dotaciones de Jefes y Oficiales que a nuestro juicio deben embarcar en los diferentes tipos de buques de nuestra Marina; los destinos que por su importancia creemos deben ser desempeñados por especialistas, aparecen marcados con

las mismas letras que hemos empleado para las calificaciones pero subrayadas. No nos ocupamos de los oficiales de los Cuerpos Auxiliares, pero sí de los Maquinistas porque estos de ningún modo deben ser considerados como tales en los buques.

Acorazado tipo "Jaime I"	{	1 Capitán de Navío - Comandante	{	(Cualquier calificación o especialidad.
	1 Capitán de Fragata - 2º Comandante			
	1 Capitán de Corbeta	(T)		
	1 Capitán de Corbeta	(N) o (N)		
	1 " "	(E)		
	2 Tenientes de Navío	(T)		
	8 " "	(T)		
	1 " "	(E)		
	1 " "	(N)		
	1 " "	(M)		
	5 Tenientes o Alferoces de Navío	provinientes de Clases		
	1 Capitán de Corbeta	Maquinista		
2 Tenientes de Navío	"			

Crucero tipo "Príncipe Alfonso"	{	1 Capitán de Navío - Comandante	{	(De cualquier calificación o especialidad.
	1 Capitán de Fragata - 2º Comandante			
	1 Capitán de Corbeta	(T)		
	1 " "	(M)		
	1 Teniente de Navío	(N)		
	1 " "	(E)		
	1 " "	(T)		
	5 " "	(T)		
	1 " "	(M)		
	1 Capitán de Corbeta	Maquinista		
	2 Tenientes de Navío	"		

Crucero
tipo
"Mendez Nuñez"

- (1 Capitán de Navío - Comandante (De cualquier calificación o especialidad.
- (1 Capitán de Fragata - 2º Comandante
- (1 Capitán de Corbeta de cualquier calificación o especialidad.
- (1 Teniente de Navío (T)
- (1 " " (M)
- (1 " " (E)
- (1 " " (N) o (N)
- (1 " " (E) o (E)
- (1 Teniente de Navío Maquinista
- (2 Alferoces de Navío "

Conductor de
Flotilla
tipo
" Ghurruca "

- (1 Capitán de Fragata - Comandante (de cualquier calificación o especialidad.
- (1 Teniente de Navío (M) { El más antiguo será el 2º Comandante.
- (1 " " (T) {
- (1 " " (N) {
- (1 Alferoz de Navío (M)
- (1 " " (T)
- (1 Teniente de Navío Maquinista
- (1 Alferoz de Navío "

Contratorpedero
tipo
" Alsedo "

- (1 Capitán de Corbeta - Comandante (De cualquier calificación o especialidad.
- (1 Teniente de Navío (M) o (M)
- (1 Alferoz de Navío (N)
- (1 " " (T)
- (1 Teniente de Navío Maquinista

Submarino
tipo
"O"

- (1 Capitán de Corbeta - Comandante (No especialista en N.º 1)
- (1 Teniente de Navío - 2º Comandante (" " ")
- (1 Alferes de Navío (M) { En tiempo de guerra embar-
- (1 " " (E) { carán otro A. de Navío (M)
- (1 Teniente de Navío Maquinista.

Submarino
tipo
"B"

- (1 Teniente de Navío - Comandante (No especialista en N.º 1)
- (1 Tte. Alferes de Navío (M)- 2º Comandante { En tiempo de guerra emba-
- (1 Alferes de Navío (E) { ran otro A. de Navío (M)
- (1 Alferes de Navío Maquinista

Madrid Junio de 1928

José F. de Bobadilla