



ALGO MAS SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DEL TRABAJO ENTRE LOS OFICIALES.

En el número de la REVISTA correspondiente a marzo y abril fué publicado un artículo titulado «*Distribución del trabajo entre los oficiales,*» en el cual se hacían ciertas comparaciones que no sería justo dejar pasar sin exponer también otros aspectos de algunos de los asuntos tratados y que se le han escapado al autor del citado artículo.

Todos sabemos que los servicios de una Marina de Guerra requieren distintas clases de personal. Estas clases deberían naturalmente formar grupos separados; pero por lo reducido, relativamente, de estos servicios en nuestra Marina, hoy día engranan unos con otros y se confunden en sus puntos de contacto, sin permitir trazar definitivamente las líneas divisorias.

El grupo principal lo forman los oficiales que usan los buques, que los comandan, navegan y operan; y que en los grados superiores administran y dirigen las secciones principales y el gran conjunto que forma la Armada.

Otro de los grupos lo forma el personal que prepara y mantiene en estado eficiente el material, compone desperfectos y desgastes sufridos en el servicio, y, por último, que construye ese material para entregárselo al personal que lo va a usar.

A este último grupo pertenecen los oficiales mayores que se han perfeccionado en electricidad y construcción naval, que son los que han causado las apreciaciones más amargas que aparecen en el artículo en referencia.

Si estamos de acuerdo en la necesidad de este personal y que él sea nacional, ¿a dónde iba a buscar la superioridad a los que

debían formar ese grupo? ¿entre los ingenieros civiles salidos de la Universidad o entre los ingenieros de las fábricas? ¿o era preferible buscarlos entre los de la Armada, acostumbrados desde niños a vivir entre mecanismos, pensar en mecanismos, remaches, pernos y operaciones mecánicas? La respuesta, me parece, cae por su propio peso.

Ahora, si consideramos dónde debe prestar sus servicios este personal, no cabe otra contestación que debe desarrollar sus actividades donde se reparan y construyen los buques y accesorios. Y esto se hace en tierra y no navegando.

Aún entre el personal que repara las máquinas hay quienes no se embarcan y cuyos conocimientos necesitan ser distintos de los que se adquieren manejándolas y navegando un número determinado de millas.

¿Qué haría actualmente un constructor naval embarcado en uno de nuestros buques?

Cuando seamos innovadores en materias navales y construyamos buques, o seamos los iniciadores de nuevos tipos, entonces, sí que convendría que algún constructor naval observara las cualidades marineras, de estabilidad, resistencia, etc., para hacer comparaciones y así preparar el camino para futuras innovaciones.

Pero ahora que nuestros buques tienen la edad del tabaco y que los conocemos de cabo a rabo y de quilla a perilla, no hay necesidad de hacerlo, sobre todo cuando el Estado no se puede dar el lujo de tener embarcadas a personas que serían verdaderos zánganos a bordo, ni tampoco cuando se compran a fardo cerrado los buques diseñados por técnicos que tienen a su alcance la vasta experiencia adquirida en las grandes Marinas.

A aquellos que sostienen que los que reparan los buques deben embarcarse para conocerlos, les puedo asegurar que en las reparaciones se aprende a conocer mejor una nave que estando embarcado, por el hecho de tener que reparar, renovar y modificar las distintas partes que pertenecen a *todos* los cargos de a bordo y en buques de tipos y construcción tan distintos. En estas ocasiones uno tiene que visitar y conocer departamentos y mecanismos de cuya existencia esos oficiales no tenían o no tienen la más remota idea.

A todo esto hay que agregar que las observaciones hechas por los que navegan y manejan los buques y accesorios, generalmente, llegan a las oficinas técnicas, de modo que a la experiencia propia adquirida, se agrega la oportunidad de oír y clasificar la experien-

cia de todos aquellos que hacen estos reparos, críticas u observaciones.

Si estamos conformes en la necesidad de la existencia de este personal que mantiene el material, o lo vuelve a dejar apto para entrar al servicio; y de que su desempeño está en las reparticiones de tierra, donde también adquiere la experiencia necesaria para cumplir su cometido, corresponde examinar si son justas las apreciaciones que hace «Observador» sobre las condiciones de vida inherentes a nuestras profesiones; y que, por su manera de expresarse, cualquiera creería que nosotros las hemos obtenido o conseguido a viva fuerza.

¿Existe en nuestra Marina el cuerpo o escalafón de constructores navales, como lo tienen aún el Brasil y Méjico?

¿Por qué si la nación necesitaba de nuestros servicios profesionales especialistas íbamos a contentarnos con dejar el escalafón y aceptar contratos renovables anualmente o talvez estar a jornal?

Y acaso, ¿los oficiales de guerra no han tenido las mismas oportunidades que los mayores (ya que «Observador» hace la distinción en su artículo) para seguir una profesión distinta a la del marino? Junto con el ingeniero Sr. Tapia fué un guardia marina a perfeccionarse en electricidad, y antes de ellos fué un teniente, y si estos oficiales hubiesen seguido al servicio de la Marina, desempeñando su nueva profesión, no creo que habría habido distinción alguna en la aplicación de ciertas condiciones, que son la consecuencia natural de la manera de ser de este mundo y no la consecuencia de caprichos.

Con esto creo haber demostrado a «Observador» que «la más elemental obligación del oficial de marina» no es en todos los casos la de embarcarse, y yo pondría en su lugar, que la más elemental obligación de cualquiera es saber desempeñarse en su profesión.

Por último: para demostrar que no es tan grande la ventaja consiguiente a haberse dedicado a la construcción naval, basta observar que no son tantos los oficiales interesados en seguir esta profesión (uno sólo hasta la fecha); y puedo atestiguar que un Director General observó, hace más o menos cinco años, que era justo anotar

a favor de los que la seguían, el hecho de que hasta ese entonces, no había podido conseguirse que otros oficiales se interesaran por ella.

Los errores de «Observador» consisten, pues, en no haber considerado que los oficiales de guerra que prestan sus servicios especialistas a bordo, lo hacen temporalmente, ya que su destino final no es el de disparar cañones o torpedos, sino que el de mandar escuadras; es decir, durante cierto tiempo son aficionados (en su sentido amplio, nó en el sentido vulgar), mientras que nosotros aspiramos a ser proficientes nó en lo que «Observador» cree es una especialidad desempeñada por momentos y adquirida en cursos de seis meses, sino que dedicando a ella todos los días de nuestra vida para llegar a ser tan buenos constructores (o reparadores) para darles las escuadras con que ellos, los oficiales de guerra, puedan desarrollar las actividades de su carrera y llegar a ser, igualmente, buenos almirantes.

Al hacer esta exposición, no he pretendido haber descubierto alguna novedad, sino dejar establecido que la situación tan criticada por algunos ha sido creada por el criterio imparcial y amplio de la superioridad, que conoce mejor las necesidades de la Marina, y que deja en claro que esta situación, junto con sus prerrogativas y desventajas, es, como ya lo he dicho, inherente a nuestras profesiones.

Finalmente, cada cual no solo tiene el derecho, sino también la obligación moral, de tratar de surgir en su profesión, ambición que es el patrimonio de todo ser humano.

EUGENIO BERTENS.

