DE CARBONERO A MAQUINISTA.

En las principales marinas de guerra, los servicios de máquinas han sufrido contínuos cambios y reformas, tendientes a darles a estos servicios una organización eficiente y en armonía con el progreso siempre creciente del material naval.

Nuestra Marina no ha sido una excepción en lo que se refiere al personal de ingenieros, cuya organización y consideraciones han mejorado considerablemente desde la fundación de la Escuela de Ingenieros, debido, justo es declararlo, en parte principal al interés que han demostrado los jefes superiores de la Armada; interés que nos hace abrigar la esperanza de que, en época no lejana, se ha de organizar nuestro cuerpo en forma similar a como están organizadas en Inglaterra, Japón, Alemania, etc., donde se ha colocado al ingeniero en el verdadero pedestal que debe ocupar por la influencia directa que sus servicios ejercen sobre la eficiencia militar del buque moderno de combate.

En lo que respecta al equipaje de máquinas su organización, en vez de progresar, puede decirse—creemos que sin exagerar—que ha retrogradado. En un artículo anterior hemos hecho ver la situación desfavorable en que se encuentra el personal de fogoneros cuya carrera actual es tan limitada y estrecha, pues, mientras los equipajes de las demás ramas del servicio pueden llegar a suboficial y aún a oficial, la carrera del fogonero tiene su meta en la plaza de sargento 1.º con un sueldo de solo $ 200 mensuales. En este límite se ha estimado necesario introducir en el servicio, ya sea de la Escuela de Mecánicos o de fábricas particulares, un personal nuevo que se inicia a bordo en la plaza de mecánico 2.º con un sueldo de $ 150 y termina en la de maquinista mayor con $ 350 mensuales.

En las demás ramas del servicio no ocurre esta interrupción, por el contrario hay una escala natural de ascensos de grumete a

suboficial. En los servicios de artillería y torpedos se considera al grumete como la materia prima de la cual se forja primero y se pule después al futuro suboficial especialista en estas ramas, para lo cual se le hace pasar en todas las diversas plazas por las escuelas de especialidades, donde no solo se instruyen sino que se educan y adquieren hábitos morales, logrando al fin reunir las condiciones de disciplina, moralidad y competencia necesarias en un buen suboficial.

¿Por qué el servicio de máquinas no es organizado del mismo modo? ¿Por qué ha de ser una excepción? ¿Por qué del grumete de máquinas o sea del carbonero no puede formarse el futuro maquinista mayor?

Comprendemos que dentro de la organización actual esto sería imposible, por cuanto al fogonero no se le prepara para ocupar las plazas superiores del equipaje de máquinas; este personal no pasa contínuamente por escuelas o cursos de instrucción que lo perfeccione e instruya y que lo haga apto para desempeñarse en puestos de mayor responsabilidad; no creemos exagerar al decir que al personal de fogoneros la organización actual no le prepara más que para palear carbón y para aceitar; y si actualmente contamos con algunos eficientes cabos y sargentos que sobresalen por su competencia para efectuar ciertas reparaciones y para cumplir con la rutina del servicio, se debe esto solo al entusiasmo por adquirir conocimiento para ser más útil que demuestra este personal, y no a la organización que le hemos dado, la cual es defectuosa por cuanto limita la carrera a un personal que tiene una participación tan importante en el servicio, impidiéndole llegar a ocupar puestos de mayor importancia dentro de su misma profesión, admitiéndose en su lugar a un personal que se educa especialmente o que se recluta desde afuera para ocupar los pocos puestos superiores del equipaje de máquinas.

Es evidente que esta organización no puede ser eficiente, por cuanto al subdividir en dos una carrera tan corta como la del equipaje de máquinas, no se le ofrece aliciente ni estímulo ni a una ni a otra de las subdivisiones.

El carbonero ingresa al servicio con un sueldo de $ 60 y después de 17 años de servicios llega a la plaza de sargento 1.º, el aumento de sueldo durante este tiempo ha sido de solo $ 140 y en lo que se refiere a consideraciones y a responsabilidades ha progresado muy poco.

mecánico tampoco considera un gran estímulo la expectativa de llegar a maquinista mayor, pues, su educación especial adquirida en la escuela le da más ambición, y lo hace desear más consideraciones y comodidades que la que es posible darle en un buque de guerra; de este modo la organización actual no permite formar ni fogoneros ni maquinistas que amen su profesión, porque su corta carrera no les ofrece el estímulo necesario.

¿Por qué no hacer de estas ramas una sola? Más bien dicho, ¿por qué del carbonero actual no tratamos de obtener el futuro maquinista? No se nos escapa que hay muchos inconvenientes dentro de la organización actual, pero estos obstáculos no son de una naturaleza tal que no puedan suprimirse. La carrera del carbonero a maquinista mayor tendría sus espectativas; el ascenso de cabo fogonero a mecánico 2.º sería un poderoso estímulo, que desarrollaría en el personal de fogoneros el amor al estudio y al servicio, mientras que para el *cadete* de la Escuela de Mecánicos, su ingreso como mecánico 2.º significa una decepción más bien que una recompensa, por cuanto tal puesto no le ofrece las comodidas y prerrogativas que gozaba como alumno de la Escuela de Mecánicos.

La principal dificultad que presenta abrirle carrera al personal de fogoneros hasta maquinista es que, para ocupar estos puestos, es necesario ser mecánico de profesión, por cuanto solo un mecánico puede efectuar las reparaciones, ajustes de máquinas y otros trabajos que se presentan a bordo; bajo este punto de vista el actual fogonero sería pobre rival del mecánico educado para este objeto; pero el servicio de a bordo no solo exige ser perito en las artes mecánicas: hay una rutina que cumplir, hay hombres que manejar; y en esto el sargento o suboficial formado desde las filas tiene una gran ventaja: nuestros mecánicos, nuestros maquinistas podrán ser todo lo eficientes en sus trabajos, pero fracasan lastimosamente cuando se trata de rutinas que exigen el manejo de hombres; y aquí es conveniente declarar que las máquinas turbinas, la lubricación forzada, el combustible líquido, hacen menos necesarias las reparaciones frecuentes, los ajustes contínuos que exigen las máquinas recíprocas y las calderas a carbón.

Además ¿por qué ha de ser imposible convertir al fogonero actual, con su experiencia adquirida en el servicio, en un eficiente mecánico?

¿Por qué no ha de ser el fogonero actual la materia prima que la Escuela de Mecánicos pula y convierta en un artífice eficiente? quien, además, conocería el servicio a bordo, tendría la disciplina necesaria, y que al ser elevado de su humilde esfera, primero a mecánico y a suboficial después, recibiría estímulo tras estímulo para mejorarse asimismo y tratar de ser más eficiente y útil en su profesión.

Para que estas ideas pudiesen tomar una forma práctica habría necesidad de preparar al fogonero por medio de contínuos cursos de instrucción, para que al llegar a la plaza de cabo 1.º pudiese ingresar como alumno de la Escuela de Mecánicos con el bagaje de conocimientos necesarios que se exige a los que ingresan a dicho establecimiento.

El cabo fogonero tendría la ventaja de su práctica a bordo; para él las máquinas y calderas, las herramientas y la rutina del servicio, no serían misterios, de modo que en dos años podría adquirir la teoría y la práctica necesaria para salir de la escuela como mecánico 2.º Las plazas de sargento 2.º y 1.º fogonero quedarían así suprimidas.

De este personal la escuela podría formar además los herreros y caldereros y demás personal de maestranza que necesita la Armada.

Evitaríamos así la admisión en el servicio de un personal rehacio a la disciplina, como es generalmente el que ingresa en dichas plazas directamente de la industria privada.

No creemos necesario esbozar aquí la preparación que debería dársele al personal de máquinas desde carbonero, por no alargar demasiado este artículo y porque además no creemos presente dificultades de carácter serio. La base de la organización que proponemos sería la preparación constante del personal de fogoneros, en todas sus plazas, para dejarlo apto para poder ingresar como alumno de la Escuela de Mecánicos, una vez que haya llegado a la plaza de cabo 1.º fogonero.

TURBINA.