

ACTUACIONES PREVIAS A LA EXTINCIÓN DEL CUERPO DE MÁQUINAS DE LA ARMADA

Manuel SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ



(retirado)

A título de exordio



L relato que sigue no pretende criticar a nuestra institución militar o sus actuaciones. Ni, por supuesto, a las personas que la componen o que se citan en referencias contrastadas. Simplemente es la crónica de la situación del Cuerpo de Máquinas de la Armada en los tiempos previos a su desaparición, en la que se exponen los hechos que llevaron a cabo varios de sus componentes para buscar la solución a los «problemas» existentes (1) y que contemplase el encuadre funcional del personal del Cuerpo a bordo, acorde con su cualificado carácter militar y reconocida preparación profesional. La historia reciente ha demostrado cuánto había que corregir y el acierto de las medidas tomadas hace ya cuarenta años.

Los protagonistas del relato y algunas consideraciones previas

Un grupo de capitanes de fragata y de navío ya retirados, anteriormente pertenecientes al Cuerpo de Máquinas de la Armada y en su gran mayoría entonces capitanes destinados en la Zona Marítima del Estrecho, participamos de una manera más o menos directa en los hechos que se narran, iniciados a mitad de la década de los 70 del siglo pasado.

(1) Artículo del AJEMA. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1973.

Considerándolo un deber hacia el pasado, llevábamos tiempo con la idea de contar todo lo relacionado con nuestra participación en los momentos inciertos previos a la Ley de 1982, «por la que las funciones del Cuerpo de Máquinas eran asumidas por el Cuerpo General». La idea no pasaba de ser un deseo difícil de materializar, quizás por pudor, quizás por cierto temor a hurgar en un pasado lleno de tensiones y desencuentros o a un posible desinterés institucional... no sé. Pero, dado el tiempo transcurrido, hay que reconocer que adolecemos del derecho a obviar esos momentos históricos para nuestra Marina, ni se debe negar a las generaciones actuales o futuras el conocimiento de actuaciones relacionadas con la situación que por aquel entonces vivía el Cuerpo de Máquinas y que condujo a su extinción en un contexto determinado de la vida española.

Pinceladas históricas

Va a hacer tres años, se publicaba un artículo en esta REVISTA sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1944) (2), recordando el papel que estos jugaron como puente o correa de transmisión con los que les sucedieron. Pasados los años, el nuevo Cuerpo surgido en 1944 heredó muchas de las limitaciones y conflictos de todo tipo (sociales, militares, representativos, formativos, etc.) a los que se enfrentaron los antiguos componentes a lo largo de los cerca de cien años de su existencia como Cuerpo auxiliar. Aquellos «obstáculos» sustentaron, en parte, el estado de opinión que persistió en el sucesor Cuerpo de Máquinas de la Armada (1944-1982).

En 1915 se dulcificó de alguna manera la situación con el arranque de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada, en el Cantón de Molins de Ferrol. Los planes de estudio, que ya incluían la reciente turbina de vapor, el motor de combustión interna, las modernas calderas acuotubulares y el uso asociado de combustibles fósiles, unidos al incremento del papel que iba adquiriendo el destino de Máquinas a bordo, supusieron el aumento del prestigio escolar y la dignificación profesional del Cuerpo, aunque permanecieron la mayoría de las dificultades antes citadas.

A pesar de que la II República cubrió alguno de los viejos objetivos de los maquinistas (ser reconocidos como Cuerpo militar y patentado; contar con un general inspector como cabeza visible; la previsión, no alcanzada, de unidad con el Cuerpo General en cuanto al acceso a la Escuela Naval, y estudios comunes...), también es verdad que permanecieron sus quejas reivindicativas, en particular entre los más jóvenes, que seguían estimando poco considerada

(2) SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, M.: «A propósito del antiguo Cuerpo de Maquinistas de la Armada». REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio 2019.



Escuela de Máquinas de la Armada en el Cantón de Molins, Ferrol. (Foto: Armada)

su función a bordo, así como el trato social recibido, teniendo en cuenta la preparación y responsabilidades exigidas.

La Guerra Civil trajo consecuencias funestas y particulares para el Cuerpo de Maquinistas, trastocándolo, como a todos o más si cabe (al acabar el conflicto quedaba menos de la mitad del personal inicial). Como se decía en el artículo citado, «... el posicionamiento y la actuación de muchos de sus componentes... fue fruto de los azares del pasado histórico y... del momento y el lugar en los que se encontraban al desencadenarse los hechos. Otros no tuvieron justificación alguna para paliar una conducta condenable. Pero aquellos “muchos” no siempre fueron benévolamente considerados y esto pesó como una losa en el prestigio corporativo y dejó sus secuelas».

En el período de posguerra, con la necesidad generalizada de reordenar posiciones y reajustar cometidos, adaptándolos a los nuevos tiempos que comenzaban, se hizo urgente la necesidad de institucionalizar el proceso para contar con personal «acreditado», directamente salido de la sociedad civil, que dirigiese las máquinas de los buques de guerra y que, por otro lado, ayudase a normalizar la relación con el Cuerpo General, superando la brecha existente. La posible solución se presentó con la Ley de 26 de mayo de 1944, «por la que se reorganiza el Cuerpo de Maquinistas que pasa a llamarse Cuerpo de Máquinas». El planteamiento cubría en parte una velada elevación del rango de aquel, aunque en el fondo se mantuvieron muchos de sus hábitos, funciones y espíritu.

A pesar de las reflexiones que hizo Franco en 1955, relatadas en pasado (recogidas en el libro de F. Franco Salgado-Araujo, *Mis conversaciones privadas con Franco*, de 1976), sobre que «afortunadamente va desapareciendo la rivalidad... entre el Cuerpo General y los restantes... aquél se consideraba superior y miraba a los demás por encima del hombro, lo que constituía una equivocación»; o que «fue injusto haber tenido postergado... al Cuerpo de Maquinistas... han sido la garantía del comandante del barco para la buena marcha de éste», a pesar de esto, decimos, la realidad que rodeó el nacimiento y desarrollo del nuevo Cuerpo distó bastante de ser algo que corrigiese el pasado histórico.

El Cuerpo de Máquinas de la Armada



Edificio principal de la Escuela de Máquinas.
(Foto: facebook.com)

Las primeras promociones de tenientes de Máquinas salidas de la Escuela Naval (la 1.^a en diciembre de 1951) debieron de sufrir un verdadero calvario para poder adaptarse a las circunstancias propias y ajenas, aparte el panorama socio-profesional que les tocó vivir... Buena muestra de ello figura en los informes que los directores elevaban al capitán general de turno al acabar las oposiciones, haciendo notar «una preparación precipitada y una base poco sólida» de los componentes de la primera convocatoria (1944) y resaltando «el bajísimo nivel social de muchos», junto a las «diferencias tan notables de clase, costumbres y modos» (1948) o la conveniencia de «elear-

los social y culturalmente» (1950).

El último informe acababa abogando, «como medida política», por que los opositores ingresaran directamente en la Escuela Naval Militar (ENM) (hasta entonces lo hacían en la Escuela de Mecánicos —luego de Máquinas— de Ferrol) y, también, por que se les exigiera el título de Bachiller. Lo primero se consiguió dos años después y lo segundo (Bachillerato completo, más idéntico

programa de ingreso y los mismos cinco años de carrera que los demás opositores) un lustro más tarde, con la Promoción 12.^a, incorporada a la ENM en 1955. Con los mismos requisitos de acceso, se cumplía una premisa esencial para la deseada cohesión entre oficiales: mismos estratos de procedencia y mismas exigencias vocacionales y formativas (donde lo militar, aparte lo naval, debería tener un papel preeminente). A pesar de este notorio punto de inflexión para el Cuerpo de Máquinas, las desavenencias y reivindicaciones estuvieron presentes, en mayor o menor grado, hasta el final.

En la década de los 60 y primera mitad de los 70, los problemas corporativos empezaron a hacerse más frecuentes, a la par que disminuía la atracción electiva respecto al Cuerpo de Máquinas. Paralelamente, comenzaron a llegar mensajes «moderadores», indirectos, desde cargos relevantes del Ministerio:

- Se inicia en 1963, cuando se nombra director de la Escuela de Mecánicos a un coronel del Cuerpo de Máquinas. Casi un cuarto de siglo después desde el último coronel maquinista.
- En 1965, la Jefatura de Instrucción del Ministerio de Marina (posterior DIENA) reconoce en un estudio interno que «los alumnos de Máquinas en la ENM estudian más y se les exige más, en relación a los otros cuerpos de la Armada». Este mismo año, en una moción dirigida al EMA, dicha Jefatura reflexionaba sobre el ingreso de más alumnos en el Cuerpo de Máquinas, pues se tenía el convencimiento de que su estructura y misión iba a variar en fecha no lejana.
- Al año siguiente, 1966, la Escuela del Cantón ferrolano cambia su nombre de Escuela de Mecánicos por el de Escuela de Máquinas, coincidiendo con la fusión por Ley de los cuerpos General y de Máquinas franceses (Canadá lo hizo en 1955 y el Reino Unido en 1956).
- En una moción del 68, la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada (JAL) reconoce «la necesidad y el deber de obtener el debido rendimiento de un personal que... tiene una brillante trayectoria profesional», perteneciente a un Cuerpo que «por historia y preparación merece toda la atención».
- El mes de abril de 1973, en un discurso recogido por toda la prensa regional, el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico expresó su idea de siempre de que «los pilares fundamentales de la Armada a la hora de combatir son... el Cuerpo General y el Cuerpo de Máquinas». En ese mismo año, se nombra al frente de la Subdirección de Mantenimiento de la JAL a un general de Máquinas.
- Poco después, en un artículo de la REVISTA GENERAL DE MARINA (cita 1), el AJEMA hablaba de la posibilidad de tomar alguna medida con el Cuerpo «con vistas a la resolución progresiva de los problemas existentes».

Los años previos al desenlace final

Y así llegamos a los azarosos tiempos a los que se refiere este trabajo. Eran años en los que se multiplicaban los conflictos y las quejas, originadas por las dificultades con las que se encontraban los oficiales de Máquinas para no sentirse relegados y acceder a derechos derivados del carácter militar, del que se consideraban instituidos y se sabían imbuidos. Consecuencia directa de esta situación fueron las instancias elevadas y las múltiples reclamaciones, generalmente rebatidas y a veces con consecuencias punitivas.

El hecho es que el Cuerpo de Máquinas había madurado plenamente. Su estatus social había subido hasta, al menos, equipararse con el de la generalidad y sus componentes se sabían con una formación profesional y militar infravalorada y no suficientemente aprovechada. Y todo eso sin olvidar una política de personal poco acertada, que condujo a un acentuado desequilibrio en los ascensos, intensificador de los conflictos entre compañeros a bordo por las diferencias de antigüedades y las obligaciones y derechos derivados (comisiones militares de índole social, jefaturas de cámara, nombramientos de abandonado, etcétera).

En la segunda mitad de los 70 —período de «reordenación» nacional— se presentaron momentos propicios para fomentar la resolución de los problemas del Cuerpo y, a la par, tratar de encauzar las evidentes inquietudes presentes entre los integrantes de Máquinas, ostensibles en la mitad baja del escalafón (de la Promoción 12.^a en adelante), en particular, por el nivel de intensidad alcanzado entre los jóvenes oficiales destinados en la Flotilla de Aeronaves en cometidos de mantenimiento. Se exponen a continuación, en orden cronológico, como hitos orientados hacia un mismo fin:

- Basándonos en los confusos rumores que circulaban sobre la cercanía de posibles cambios importantes y tratando de «apaciguar» ánimos, a principios de julio de 1976 volamos a Madrid el autor de este trabajo, Sánchez-Moraleda (Promoción 15.^a), y el también capitán García de Polavieja (Promoción 20.^a) con la finalidad de comentar la gravedad de la situación con el general inspector Pérez Filgueira (Promoción 1.^a) y recabar «buenas noticias» para la vuelta. Dadas las inconcreciones recibidas, solo a medias se cumplió el objetivo
- Por ese tiempo, se celebraron varias reuniones (un par de comandantes y varios capitanes) en un lugar de tanta solera como es El Ventorrillo del Chato, a mitad de camino entre Cádiz y San Fernando. Se trataba de intercambiar opiniones y mantener vivas las ilusiones de los compañeros ante los rumores circulantes.
- Antes de acabar 1976, el capitán Rocha (Promoción 17.^a) y yo mismo nos entrevistamos en la capital con el dirigente de la oposición E. Múgica Herzog para tratar de abonar el terreno para futuras actuaciones

- regladas y buscando una audiencia que acogiese nuestra situación histórica y aspiraciones básicas (pocos años después, se acordaron otras reuniones: una con el diputado por Salamanca J. M. Bueno y Vicente y otra con el parlamentario por Cádiz, alcalde de Vejer de la Frontera, A. Morillo Crespo).
- En febrero de 1977, con ocasión de la visita a La Carraca de una comisión del Departamento de Personal, presidida por el director de Reclutamiento y Dotaciones (DIRDO) contralmirante Díaz del Río, tuve la oportunidad de participar tras la intervención de los mandos del Arsenal. Después de exponer algunas inquietudes corporativas de carácter general, entregué al almirante una serie de peticiones, incluidas en los dos apartados de que constaba el escrito presentado y relativas a temas conocidos, que depuradas con el tiempo se reiteraron en siguientes oportunidades (ampliación de destinos para Máquinas, revisión de conceptos relacionados con el mando, asunto de los galones, inmersión del Cuerpo en la cadena logística, etcétera).
 - La llegada del almirante Pery al Ministerio de Marina el 14 de abril de 1977 pensamos que aceleró el desenlace final del «problema» de Máquinas, quizás acuciado por la latente situación imperante. De entrada, a través de un familiar directo, amigo y compañero, se tanteó la posibilidad de incorporar un oficial de Máquinas a Madrid como ayudante personal. La sutil maniobra resultó fallida por circunstancias personales.
 - Pocos días después de lo anterior, el ministro envió un taxativo mensaje a las capitanías generales haciendo saber que «por R. D. se va a integrar el Cuerpo de Máquinas en el Cuerpo General de la Armada en el empleo de capitanes e inferiores». También recababa la opinión sobre la forma de materializar la integración. No conocemos la respuesta oficial al requerimiento, pero sí el sentir de los diez capitanes y tenientes cuya opinión fue pulsada por el coronel Prendes (Promoción 3.^a), jefe de Máquinas de la Zona Marítima del Estrecho, y que se resume como sigue: a) Conformidad con el hecho previsto, «en pro de... una Marina más eficaz» y para «erradicar situaciones indeseables»; b) Establecer como «base del escalafonamiento la antigüedad de oficial» para no perder el vínculo unificador perseguido, y c) Apoyo incondicional a las gestiones que al respecto llevase a cabo el general inspector. Con afán moralizador, se celebró por esas fechas una cena de jefes y oficiales de Máquinas en el Club Naval de San Fernando, presidida por el citado coronel, y a la que, solo en los primeros momentos, se sumó el capitán general de la Zona, almirante Alberto Lloveres.
 - Pronto, en junio de ese año 1977, días antes del cese del ministro, salieron publicadas sendas órdenes ministeriales en las que se reconocía al personal del Cuerpo de Máquinas su aptitud para ejercer funciones

y desarrollar actividades largo tiempo reivindicadas: en una de las órdenes, mando de Fuerza y abanderado (posteriormente matizado por el Ministerio de Defensa en el sentido de que el abanderado debería pertenecer a la Escala Básica), y en la segunda orden, jefatura de cámara y presidencia de mesa.

- 1978 también fue intenso en cuanto a lo que nos ocupa. A finales de enero, el almirante de Personal (ALPER) convocó por escrito a una comisión de oficiales de Máquinas para ser oída en la Junta de Doctrina del Departamento de Personal (JUDPER) a lo largo de una semana del mes siguiente. La formamos los capitanes Díaz del Río (Promoción 15.^a), Rocha (Promoción 17.^a), Ramírez (Promoción 20.^a), Cervera (Promoción 21.^a) y Olazábal (Promoción 22.^a), el teniente Trives (Promoción 26.^a) y el autor de estas letras (Promoción 15.^a), representando a compañeros de las distintas zonas marítimas.

En una vista previa, el ALPER (vicealmirante Moreno) accedió a que se tomase como documento base el aportado por la delegación de la Zona Marítima del Estrecho, tal y como habían acordado unánimemente los integrantes de la Comisión. A partir de dicha base, elaborada con datos de finales del año 77, se inició un intenso trabajo con la representación de la JUDPER, constituida por el capitán de fragata Domínguez, el teniente coronel (IAN) Gamboa y el capitán Isach (Promoción 14.^a), que se prolongó a lo largo de una semana. Después de la introducción por los oficiales de Máquinas resaltando la profunda insatisfacción e inconformismo existente y las posibles actitudes intransigentes oídas, se pasó a un debate puntual, acotado por los dos títulos que formaban el documento inicial presentado: *Problemas Militares* y *Problemas Orgánicos*, cada uno subdividido en *Fundamentos* y *Reivindicaciones*. Las peticiones más importantes contenidas se exponen en síntesis:

Militares

- Formar parte del Cuarto Militar de S. M. el Rey.
- Definición de mando militar y mando naval.
- Respeto al principio de autoridad emanado de la graduación militar, sin distinguir cuerpos.
- Capacidad total para el servicio de armas, con reconocimiento de la autoridad para desempeñar funciones de mando e impartir disciplina.
- Complementar los cometidos técnicos con los de carácter militar, flexibilizando las funciones en buques y dependencias.
- Acceso a destinos militares que no requieran especial cualificación técnica (ENM, Escuela de Suboficiales, cuarteles, etcétera).

- En puerto, designar como oficial comandante de la guardia al oficial de guardia más antiguo, en concurrencia de varios con cometidos distintos en origen.
- Uniformidad de los galones en beneficio de la unidad de profesión, espíritu de compañerismo e imagen exterior.

Orgánicas

- Presencia de un general en el nivel político de la Armada (Consejo Superior y Consejo del Ministerio o Cuartel General).
- Acceso a la dirección y altos cargos de los servicios, en proporcionalidad con otros cuerpos de Enseñanza Militar Superior (oficiales generales en dichos puestos: 72 por 100 el Cuerpo General, 4 por 100 el de Máquinas).
- Figurar, proporcionalmente, en los cuadros directivos de las escuelas de índole general, muy en particular en la ENM, en consonancia con la igualdad de oportunidades que ofrecían las demás academias militares (la de Zaragoza a las cuatro Armas del Ejército de Tierra).
- Creación de destinos con funciones comunes (carácter militar o administrativo), como en el Departamento de Personal, arsenales y Apoyo Logístico.
- Formar parte de las nuevas estructuras del Ministerio de Defensa, cuyas funciones sean acordes (Mantenimiento interejércitos, Industria Militar, Armamento y Material, I + D, etcétera).
- Reestructurar escalafones para equilibrar las oportunidades de llegar a oficial general (40 por 100 el alférez de navío y 6 por 100 el teniente de Máquinas) o a un grado mínimo de capitán de navío o coronel (57 por 100 el alférez de navío y 27 por 100 el teniente de Máquinas).
- Establecer un cuerpo regulador de ascensos al modo de otros ejércitos.

A la terminación, las conclusiones fueron redactadas por la representación de la JUDPER y leídas ante el AJEMA y otras autoridades —además de la Comisión de oficiales de Máquinas— en la Sala de Juntas del EMA. Fueron jornadas intensas de trabajo, que dejaron huella entre los jóvenes oficiales de la Comisión, ya fuera por tener que asumir la responsabilidad contraída, por los emotivos momentos puntuales vividos, por las miradas indagadoras recibidas en la cafetería del ya entonces Cuartel General y hasta por la presión añadida que suponía compartir la presencia con tan altas autoridades en la reunión final de la Sala de Juntas. Pero no creemos equivocarnos al decir que este trabajo común sirvió de acicate para las actuaciones finales que siguieron.

Último capítulo: la CEEP. Extinción del Cuerpo de Máquinas

En efecto, poco después de la presentación de conclusiones, el Consejo Superior de la Armada acordó crear la Comisión Especial de Estudios de Personal (CEEP) «para estudiar la reestructuración... [y] resolver los problemas que ya de antiguo presentaba el Cuerpo». A la par, la última promoción (la 33.^a) ingresaba en la Escuela Naval.

La CEEP, que empezó a trabajar con gran dedicación, estaba compuesta por los siguientes jefes del Cuerpo General y de Máquinas: vicealmirante Franco (presidente), general Rivera (Promoción 1.^a), capitán de navío González-Madroño, coronel Sastre (Promoción 4.^a), teniente coronel Baptista (Promoción 7.^a), capitán de corbeta Baturone y comandante Fernández de Loaysa (Promoción 12.^a), además del sargento Ruíz. Más tarde se agregaron el capitán de corbeta Rapallo, el teniente de navío Romero y el capitán Torrente (Promoción 18.^a).

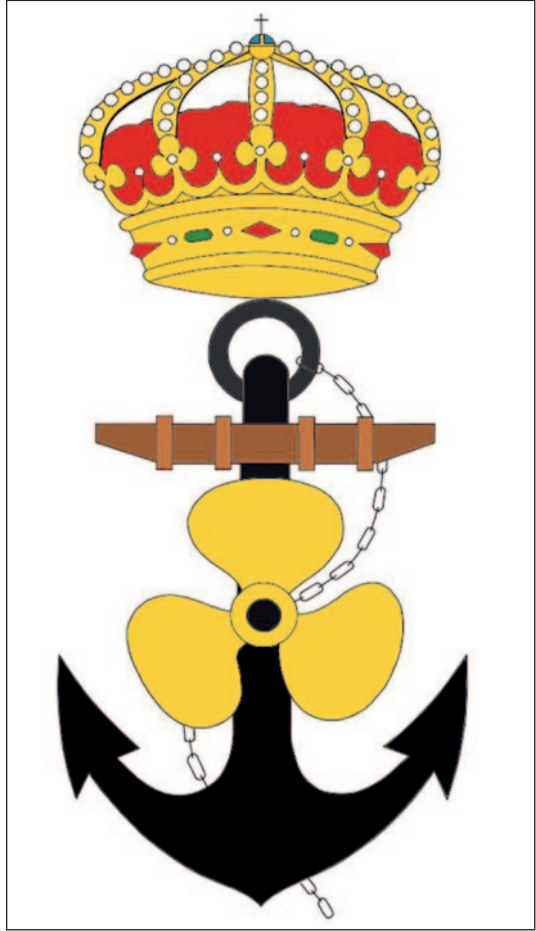
Antes de finalizar el primer trimestre de 1979, la Comisión en pleno visitó por primera vez las zonas marítimas para informar de sus planteamientos y avances a los componentes de las escalas básicas de ambos cuerpos. Las consideraciones al respecto de los jefes y oficiales de Máquinas asistentes en cada zona fueron muy coincidentes. A título de ejemplo, la Zona Marítima del Estrecho (11 comandantes, 32 capitanes y un teniente) elevó sus conclusiones por medio del más caracterizado, comandante Torres (Promoción 12.^a), mostrando su total acuerdo con la solución de futuro presentada (línea de acción «A», incluida la nueva Especialidad de Propulsión Naval «P») y con la creación de la Escala Transitoria del Cuerpo General (línea de acción complementaria), a la que desearían una incorporación inmediata lo más amplia posible. Especial énfasis pusieron en la necesidad de definir mando militar y mando naval, sucesión de mando y delegación de funciones de acuerdo a los nuevos planteamientos. También se resaltaba el compromiso moral adquirido por el Mando, así como la prevalencia del interés del servicio y la solidaridad, para conseguir un solo Cuerpo, con la misma formación básica para sus componentes frente a intereses personales o de grupo que promoviesen un posible rechazo de consecuencias irreparables.

Coincidiendo en el tiempo con esos primeros pasos de la CEEP, se presentó otro momento propicio, a sumar a los narrados en las páginas que anteceden, que podría aportar algo, aunque fuese mínimo, en la solución del problema corporativo. A inicios de junio de ese año 1979, fue convocada una audiencia en el Palacio de la Zarzuela para una comisión de oficiales, elegidos como representativos de la Zona Marítima del Estrecho, de la que formó parte el capitán de Máquinas García de Polavieja. Este aprovechó su presentación para comentar la supuesta incongruencia que, a su entender, suponía la tardanza en la resolución de las cuitas del Cuerpo frente al corto espacio de tiempo empleado en algo tan importante como, a título de ejemplo, podía ser la redacción

de la Constitución. Quizás alguien tomó buena nota del asunto...

La CEEP prosiguió su meticuloso trabajo, incluyendo las enmiendas que iban incorporándose a los sucesivos borradores de la futura norma legislativa. Una de las fuentes más productiva fue la Zona Marítima del Estrecho, desde donde un reducido número de capitanes de Máquinas aportaban sus propuestas de modificaciones a través del comandante Fernández de Loaysa, gran conocedor del tema y *alma mater* de la Zona. No todas fueron integradas en el cuerpo legal; no obstante, con fecha 31 de marzo de 1982 salió publicada la Ley de Extinción del Cuerpo de Máquinas (mencionada anteriormente), luego desarrollada por un real decreto de septiembre de ese mismo año y complementada en diciembre con una instrucción del AJEMA referente a las denominaciones, asignación de destinos, servicios a bordo, etc., de la Sección Transitoria.

Al hilo de esta instrucción, pasados unos años, concretamente el 16 de octubre de 1985, el diputado por Castellón del Grupo Parlamentario Popular G. Elorriaga Fernández formuló al Gobierno y a su ministro de Defensa una pregunta, poniendo en duda el fiel desarrollo de los «principios integradores» de la Ley 7/1982 y el adecuado aprovechamiento en «puestos de mando propios de las Escalas Básicas en que está o debiera estar... el personal de la Sección Transitoria del Cuerpo General». De alguna manera, hacía suyas algunas de las conclusiones/recomendaciones de la CEEP que no se habían implementado (Curso de Guerra Naval, mando de los cuarteles de instrucción, agregadurías, etcétera).



Emblema de la Escuela de Máquinas de la Armada.
(Fuente: *facebook.com*)

Como se infiere, a consecuencia de lo anterior persistió el desánimo y la frustración en una parte significativa del escalafón de Máquinas, lo que llevó a muchos de sus componentes a apartarse de la «actividad» profesional habitual, eligiendo las otras vías que en aquel momento se ofrecían: reserva transitoria, supernumerario, ingenieros, informática, etcétera.

Siete años después de la Ley inicial, una nueva, la 17/1989, «reguladora del Personal Militar Profesional», puso punto final a la Sección Transitoria del Cuerpo General. La resultante Escala Superior pasaba a asumir todas las funciones y a desempeñar los destinos correspondientes, con las limitaciones impuestas por las especiales preparaciones profesionales y técnicas que requiriesen cada uno.

El último pase a la situación de retiro entre el personal que perteneció al Cuerpo de Máquinas (437 hombres) ocurrirá en 2024, con el capitán de navío (IAN) Agustín E. González Morales (Promoción 33.^a), actualmente en la reserva. Pasará a ser el vestigio final de una corporación imprescindible para su época, que vivió un agitado pasado histórico al servicio de la Armada.

Para finalizar, y en sintonía con lo expuesto, permitan dos reconocimientos importantes: resaltar las imprescindibles aportaciones del capitán de navío (retirado) J. Rocha Rodríguez y del capitán de fragata (retirado) J. C. García de Polavieja y Gordon para la elaboración del relato; y recordar, con el respeto y admiración que merecen, a otros tres compañeros que ya nos dejaron: el almirante H. Franco González-Llanos, el general inspector de Máquinas R. Pérez Filgueira y el capitán de navío I. Fernández de Loaysa Lizaur. Además de grandes caballeros, fueron voluntariosos valedores para la decisiva resolución del «problema» de Máquinas.

BIBLIOGRAFÍA

- SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, M.: *La Escuela de Máquinas del Cantón de Molins (Crónica de 1939 a 1982)*. Ed. Central Librería, Dolores 2. Ferrol. Agosto 2010.
- VEGA BLASCO, Antonio de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, Madrid. 2006.
- Archivo particular del autor.