

EL MAQUINISTA DE LA ARMADA

Semblanza de una profesión

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel del Cuerpo de Máquinas

Entre los años 1940 y 1944, una vez terminada la Guerra Civil, la Marina suprimió el antiguo Cuerpo de Maquinistas de la Armada y creó otros dos: el Cuerpo de Máquinas de la Armada y el Cuerpo de Suboficiales. Con esta extinción se quiso significar la ruptura con el pasado de esta profesión, como consecuencia del protagonismo que algunos maquinistas, principalmente de la Segunda Sección, habían tenido en los sucesos que mantuvieron la mayor parte de los buques de la Flota en manos de la República y por el matiz político inevitablemente republicano de dicho Cuerpo en aquel momento histórico.

El nuevo Cuerpo, que no tenía de nuevo ni siquiera el nombre, se formó sobre el escalafón de la Primera Sección del anterior (jefes y oficiales) y con el reciclaje del personal de la Segunda Sección, a través de cursos en la Escuela Naval Militar y en la Escuela de Suboficiales, aunque esta vía tenía limitaciones en los ascensos. Al resto de la Segunda Sección se le dio opción para integrarse en el Cuerpo de Suboficiales, recién creado. Las primeras promociones se alimentarían con jóvenes estudiosos que opositaban directamente a este Cuerpo de Oficiales, y procedían en su mayoría de “hijos del Cuerpo” y de las salas de delineación de la Empresa Nacional Bazán.

El flamante Cuerpo de Máquinas recibía, en realidad, juntamente con casi todas las funciones del anterior, los modos de hacer tradicionales, los hábitos profesionales, la documentación y los trámites técnicos y administrativos decantados tras muchos años de vigencia. Recibió asimismo, afortunadamente, el sentimiento y el espíritu, tan necesarios para el sostenimiento y la eficacia de cualquier corporación.

Con esto, y con la convivencia diaria a bordo y en tierra en los años siguientes, se aseguró, de hecho, la continuidad. Así, los nuevos oficiales, aun cuando elaborarían sus propios criterios y se mantendrían discrepantes en cuanto al tipo y a la forma de determinadas reivindicaciones, siempre fueron conscientes de su pertenencia a un Cuerpo único.

Por eso, en las páginas que siguen, se considerará a los Cuerpos de Maquinistas y de Máquinas como un solo Cuerpo y se emplearán los términos “maquinista”, “oficial de máquinas” y “jefe de máquinas” según convenga al contexto, sin considerar el matiz peyorativo que el primero de ellos pudiera haber tenido para ciertos sectores ajenos a la profesión.

Se recupera el término “maquinista” (el *engineer* inglés) porque es más amplio y más rico que los otros dos, aunque esto no significa que con lo que

a continuación se pretenda hacer historia del Cuerpo, que algo se hará en otra parte de este libro, sino dejar volar ese sentimiento corporativo y ese espíritu profesional que, dígame lo que se diga, constituyen un “tesoro perdido” por la Armada.

* * *

La propulsión mecánica de los buques, ya en la mente de los inventores en siglos anteriores, aparece realizada, aunque muy rudimentariamente, en los albores del siglo XVIII. Después de varios intentos, y de los consiguientes fracasos inherentes a la implantación de este proyecto revolucionario, sobresale Fulton, en Estados Unidos, navegando por el río Hudson con el *Clermont*, en 1807, mientras que Bell, en Inglaterra, surcaba las aguas del Clyde en el *Comet*, hacia 1812. En 1817, España se incorpora a este proceso imparable, y se construye el vapor *Real Fernando* en los astilleros de Los Remedios, de Triana, en Sevilla, pensando en utilizarlo para navegar por el Guadalquivir entre esta ciudad y Sanlúcar de Barrameda. Es este el primer buque de vapor español que data la historia de la navegación.

Con las nuevas funciones aparece a bordo la figura del maquinista y, con ella, los problemas que ya para siempre arrastraría consigo esta profesión, problemas que serían más graves en la marina de guerra que en la mercante, por el carácter civil de ésta. Desde estos primeros viajes del *Real Fernando*, exaltados triunfalmente por su lado comercial, empezaron a cargarse a la cuenta del maquinista muchos defectos, como la “falta de andar”, el exceso de consumo o las maniobras que, normalmente, no eran imputables a él, y sí a una comprensible falta de conocimiento de las nuevas faenas y del comportamiento de esta clase de buques, por parte de la dotación.

La Reina, aprovechando las necesidades de la Guerra Carlista, emprendió, algo forzada, la renovación de la marina de vela, introduciendo los buques de vapor, rumbo que ya habían tomado antes otras naciones de Europa y América, en particular Inglaterra. En 1834 se adquirió en este país el vapor que, con el nombre de *Isabel Segunda* encabezaría la lista de buques de vapor de la Armada. Nuestra falta de preparación para asimilar este evento queda reflejada en el prólogo del primer libro de máquinas propulsoras publicado en España por un autor español, en 1835: *La Descripción de las Máquinas de Vapor...* teniente de navío, y que luego sería Jefe de Escuadra, don Juan José Martínez y Tacón. (En realidad, el primer libro fue una traducción del *Tratado de Máquinas de Vapor...*, del ingeniero inglés Th. Tredgold, de 1828, publicado en Madrid, en 1831.) Entresacamos los dos párrafos siguientes:

“El presente tratado fue escrito en el verano de 1831, en los Estados Unidos de América...” “De haber salido a la luz cuando debía habríase evitado el desaire sufrido por la oficialidad del Cuerpo de la Real Armada, considerándola incapaz de manejar barcos de vapor de guerra.”

* * *

Cuando ya el siglo XIX alcanzaba exactamente su ecuador, salía a la luz un Real Decreto por el que se creaba una Escuela de Maquinistas en el Departamento del Ferrol. En su introducción se describen, en pocas palabras, las líneas maestras de lo que debería ser en el futuro la formación del Cuerpo:

“Llegado pues el caso de plantear esta enseñanza nueva en el país, y de una índole especial, porque exige la unión en unas mismas personas de aquella instrucción, que estriba en los principios acaso más elevados de las ciencias, con la destreza y precisión que se adquiere sólo en la material pericia de las artes, ...”

Por aquel entonces, al carecer España de industrias y constructores de máquinas de vapor para buques y, por tanto, de personal especializado, hubo de recurrir a los constructores extranjeros en demanda de personal competente para manejarlas y dotar con él a nuestros buques. Este personal contratado en las condiciones impuestas por aquellos constructores para asegurarse el período de garantía, tenía en sus manos las preciadas instalaciones y garantizaba de hecho el funcionamiento de los aparatos. No eran, en realidad, verdaderos especialistas, buenos maquinistas, sino “inteligentes obreros de los talleres de monturas”. No obstante exigían mayores consideraciones que las que tenían nuestros primeros maquinistas de primera clase, en sueldo, status y autonomía. Estos “garantías” estaban atentos únicamente al crédito de la empresa constructora, ya que tenían una prima de ésta “si no sucedía ningún percance en los seis primeros meses”, que era lo que duraba esta garantía. Por ello, se negaban a funcionar en condiciones más exigentes de lo normal, oponiéndose a todo aquello que pudiera influir en su propósito de salir airosos de la prueba. Como dice el capitán de navío Butrón, en su libro *Gente de Mar*, Cádiz, 1890: “Tuteaban al comandante y no salían a la mar si no se les pagaba previamente”. Cuando quedaron las máquinas en manos de dotaciones españolas, no se dejó sentir su falta por concepto alguno.

A la vista de los graves inconvenientes que tenía este sistema, se proyectó su sustitución paulatina por personal español, y así, en 1859 —diecisiete años después que Estados Unidos— se promulgó el Real Decreto de creación del Cuerpo de Máquinas citado. Y aquí empieza una difícil andadura por un largo rosario de disposiciones legales que, con mejor o peor suerte; a tiempo y a destiempo; concediendo y negando reivindicaciones; suprimiendo incluso derechos ya adquiridos, se prolongó hasta nuestros días. Los sueldos, los permisos, la formación; las pensiones de viudedad y orfandad; las dietas, con ocasión de cursos; las plantillas, la cámara, los camarotes; las guardias, las precedencias, los destinos, los ascensos..., en fin, siempre lo mismo, desfilan por esta legislación a través de los años, con distinta fortuna.

La situación del maquinista y el futuro de la máquina habían sido diagnosticados certeramente, en aquella primera época, por algunos, muy pocos, es

verdad, oficiales de la Armada. En palabras del teniente de navío de primera clase, don Manuel Montero Rapallo, a finales del siglo XIX:

“Las máquinas han sustituido por completo a los antiguos medios de locomoción, revisten hoy más importancia que aquéllos, porque de su acertada dirección depende, en gran parte, el éxito de una nueva arma, acaso la más poderosa y formidable.”

“Si antiguamente la dirección y cuidado del aparejo requería la ocupación asidua de un personal de varios oficiales que tenían en el Plan de Combate el único cometido; si el segundo comandante dirigía por sí mismo el aparejo de proa, claro es que la máquina, único aparato de locomoción del buque de combate, no puede menos que asumir en nuestros días la importancia inmensa e innegable que legítimamente le corresponde. Todas las marinas así lo han reconocido paulatinamente, y en todas ellas se ha procurado investir a los maquinistas de una categoría y representación que, en nuestro humilde concepto, no puede retardárseles por más tiempo.”

Habían de pasar decenas de años, y sufrir nuestro país fuertes convulsiones sociales, antes que se aceptaran, y no totalmente, estas reivindicaciones.



Fragata de hélice *Almansa*

El maquinista de entonces era el hombre que pasaba su juventud en un taller para hacerse operario mecánico, aprendiendo un poco de los diversos

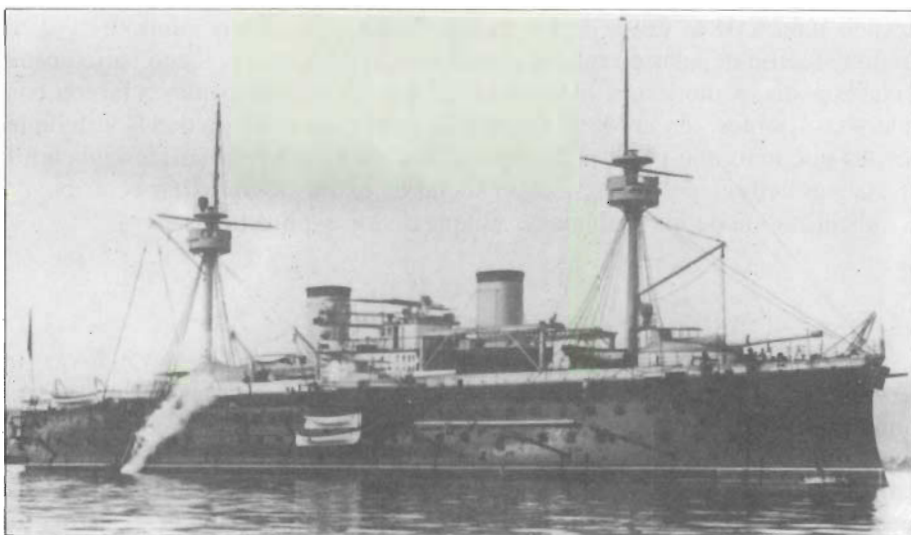
oficios que abrazaba el objetivo soñado; el que robaba horas a su descanso, mientras permanecía solo, prolongando la jornada, para ilustrarse y reunir los conocimientos indispensables para el desempeño de la profesión a la que pensaba dedicarse; el que después de algunos años de estudio, y de trabajo material a la vez, empezaba en un buque de vapor el aprendizaje de su carrera, habituándose a lo que se llamaba “hombre de mar”, en primer término, y maquinista, después.

La asimilación de este nuevo personal por la Institución resultó traumática, y sus efectos, más o menos atenuados, combinados con sucesos posteriores, pueden percibirse todavía. La mentalidad dominante dificultaba esta asimilación. Por esas fechas todavía se exigía el “requisito de hidalguía” para entrar a formar parte de la oficialidad de los Ejércitos, pues, aunque las Cortes de Cádiz lo abolieron en 1811, Fernando VII lo confirmó, de nuevo, en 1813 porque, al parecer, “no le gustaba que entrase todo el mundo en el Ejército”. Se abolió definitivamente en 1836, pero fue sustituido por pruebas de “limpieza de sangre y legitimidad”, pruebas que, en la Marina, se suprimieron definitivamente en 1865, ya iniciada la segunda mitad del siglo. A diferencia de la Artillería, cuyas técnicas fueron asimiladas por ser técnicas “nobles”, técnicas de guerra, con tradición, las relacionadas con las máquinas de propulsión, más extrañas en España que en otros países de Europa y América, por sus distintas trayectorias de los siglos XVIII y XIX, reputadas como sucias (el tan traído y llevado tópico de la grasa de los maquinistas) y, por tanto inferiores y denigrantes, fueron dejadas en manos extranjeras al principio y, luego, adjudicadas a clases sociales modestas. Este hecho de que las máquinas nunca fueron consideradas “nobles” en la Marina española, explica la mayoría de las vicisitudes por las que tuvo que pasar el Cuerpo en los años venideros. El desempeño de las nuevas actividades por una clase social de extracción popular contribuyó a la radicalización de los problemas, aunque no los explica todos.

* * *

Con la aparición de los nuevos sistemas se confió al Cuerpo más que un servicio una misión; esto hizo que se constituyese en sujeto orgánico con ámbito propio de actuación, que es el presupuesto necesario y suficiente para que pudiera hacerse cargo de las consiguientes funciones que debía desempeñar. Porque de un servicio podría incluso llegarse a prescindir, aunque sólo fuera por un tiempo limitado, pero sin esta misión no existiría esa arma tan compleja que es el buque de hoy. De tal forma esto es así, que durante los duros años de la postguerra, mientras los buques de la flota vegetaban amarrados en el arsenal de Ferrol, y, luego, posteriormente en las salidas a la mar, lo más importante del buque, más incluso que la propia artillería, que podía disparar o no, era asegurar las salidas: era la máquina. El derroche de esfuerzo, de ingenio y de abnegación del personal no es para describir aquí. Pero fijémonos

en un símil, un símil en el tiempo. Hoy mismo vemos salir las flotillas para el “Golfo”, y todo el buque se alista esperando lo peor; se adiestra para entrar en combate que a lo mejor no llega a desencadenarse, y eso sería bueno. Y regresarán las dotaciones a sus casas sin haber soltado un misil, sin haber disparado un tiro. Para el personal de máquinas, sin embargo, es como si lo disparara. Para él el zafarrancho comienza al salir del puerto, en España, y no relajará la tensión ni disminuirá el esfuerzo hasta que los buques regresen a los puertos de origen. Los buques, al menos, tienen que llegar al “Golfo”, mantenerse allí operativos y volver, y esto implica una dedicación preferente e intensiva, una verdadera prueba de voluntad, una fuerte dosis de imaginación, un sacrificio ilimitado... Y esto es tarea del personal de máquinas. Y esto siempre ha sido así, con más o menos intensidad, con más o menos dificultad dependiendo de la época histórica del Cuerpo y del tipo de buque de que se tratara, desde la guerra de Cuba hasta la guerra del “Golfo”, pasando por la difícil prueba de nuestra Guerra Civil. Como cuando los maquinistas eran enviados nuevamente a las colonias, en aquellos buques de carbón, recién acabada la licencia colonial; o cuando no se les concedía asistir a los cursos para ascenso porque se les necesitaba a bordo; o cuando ya incorporados a éstos se les embarcaba de nuevo por necesidades del servicio; o cuando navegaban a dos turnos de guardia mientras el resto de la dotación lo hacía a tres...



El acorazado *Pelayo*

Pero al maquinista no le asustó nunca el trabajo; antes bien, lo deseaba. Estaba siempre atento y bien dispuesto para intervenir allí donde se le necesitaba, por muy dura que fuera la faena. Era receptivo a las tareas incómodas y poco lucidas. Pero con una sola condición; siempre la misma condición: que se le reconocieran realmente los mismos derechos y las mismas obligaciones; la

misma igualdad de trato que a sus homólogos de otros Cuerpos. Entre ellos, que se respetase su antigüedad, que los galones de sus bocamangas significasen para todos lo que decían ser, y no un vistoso ornamento en clave, que se llevaba como de prestado.

La importancia que de forma creciente ha tenido el maquinista en todo tiempo, se comprende considerando sucintamente que a su cargo directo tiene la conducción, el mantenimiento y la inspección de las instalaciones de propulsión, de fuerza eléctrica y otras de índole especial; instalaciones complejas y diversas, por lo complicado de su configuración y por el reducido espacio en el que están asentadas. De su buen y exacto funcionamiento dependen, en primer lugar, el desplazamiento de la plataforma hacia el teatro de reparaciones; en segundo lugar, la seguridad del buque y de la dotación; luego está el éxito de la misión en campaña... Del impacto que causaron en el mando las nuevas técnicas, da fe el prestigioso teniente de navío Saturnino Montojo, quien, en un artículo publicado en la *Revista General de Marina* en 1899 titulado “La evolución del oficial naval militar”, decía entre otras cosas: “Todo oficial naval militar que aspire a mandar un buque de guerra deberá ser maquinista”.

En este ingenio flotante, en el que convergen armoniosamente los resultados más asombrosos de la inventiva humana, en el campo de la técnica naval, y cuya modificación no tiene reposo en el tiempo, la personalidad del maquinista se agiganta, ya que, a la complejidad inherente a la práctica necesaria para desempeñar su función, agravada en nuestro caso por la gran variedad de equipos que siempre han montado nuestros buques, se ha de unir una sólida y creciente instrucción que no puede descuidar sin riesgo, para asegurar la eficacia del arma.

Por eso, la formación del maquinista es necesariamente dinámica. Ha de ser una formación permanente porque los buques así lo exigen. El material está evolucionando continuamente desde aquella primera máquina del *Real Fernando*, de tal modo que de no actualizarse día a día podría llegar a quedarse “fuera de juego” en muy pocos años, ya que la técnica no descansa. En los momentos actuales se diría que está desbocada. El esfuerzo que esta educación continua exige del personal fue siempre, sin duda, importante; el que es necesario desarrollar hoy día es tremendo.

En palabras del general Beránger, gran mentor del Cuerpo de Maquinistas, al que habrá que hacer justicia algún día, entresacadas de la exposición de motivos a la Reina Regente, con ocasión de la reforma de 1890:

“Este olvidado y sufrido personal del Cuerpo de Maquinistas de la Armada, a cuyo cargo está el manejo y entretenimiento de dichos aparatos (las máquinas de vapor, las hidráulicas y las eléctricas), ha dado siempre pruebas de una instrucción y celo superiores a todo encomio, adquiriendo privadamente y a expensas de su corto sueldo, todos aquellos conocimientos que estimó necesarios para desempeñar su cometido, supliendo con ellos la carencia de

los que oficialmente reciben los maquinistas en las escuelas que para este objeto existen en todas las naciones que tienen medianamente organizada su marina de guerra.”

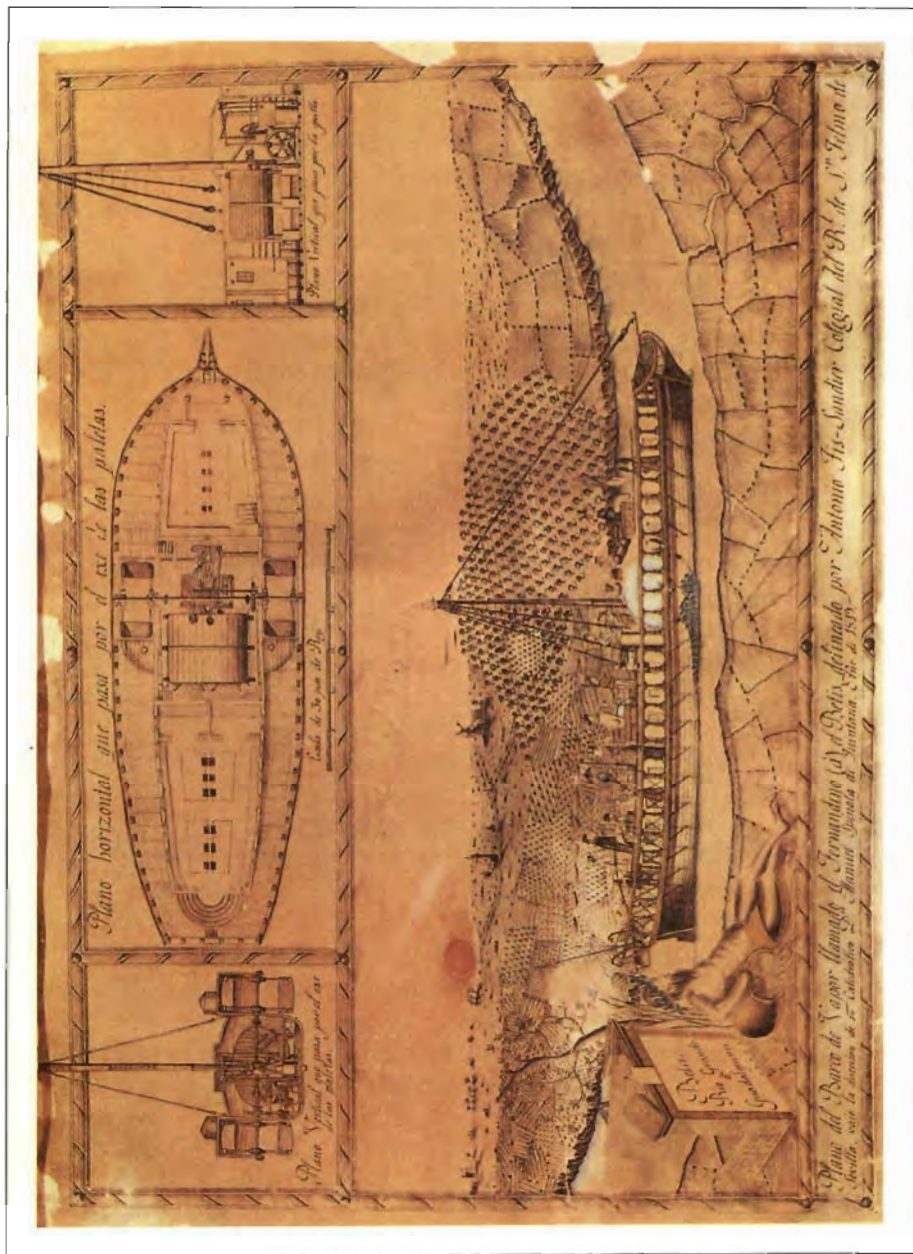
Esto, a un tiro de piedra del desastre de Cuba...

En este sentido, los maquinistas se inspiraron siempre en un gran amor a la profesión, y su celo y amor propio les impulsó, en todo tiempo, como un severo acicate, a estar al día, siguiendo con avidez las innovaciones y modificaciones introducidas en el material naval, sin más estímulos que la virtud de evitar



Escuela de Ingenieros y Maquinistas, inaugurada en 1915 en el antiguo Taller de Herrerías del arsenal de Ferrol en 1781

que se pudiera, en algún momento, poner en entredicho su suficiencia. Esta sana ambición de conocimientos informaba la totalidad de su vida, tanto privada como profesional. Llevaba las máquinas y los mecanismos hasta las mismas mesas de café y discutía acerca de ellos entre partida y partida. Especialmente reveladora de este hecho fue la época de los años treinta; era frecuente ver el cantón de Molins de Ferrol lleno de jóvenes opositores paseando con el “Bruño” bajo el brazo. La Escuela, entonces, una vez segregada de la de ingenieros navales —que se trasladó a Madrid en 1932— y, por fin, en manos del Cuerpo, conoció años de euforia. Plena de entusiasmo y de alumnos bullendo en busca de conocimientos, formó buenas y nutridas promociones, que invadía todos los rincones de la ciudad en sus salidas de francos de paseo, ganándose por su abundancia el apelativo de *xurelos*.



El vapor de ruedas Real Fernando

Esta preocupación por la cultura se concretó, en aquellos lejanos tiempos, en la fundación del “Círculo de Maquinistas de la Armada”, en 1874. Su *Boletín*, de contenido muy revelador de este espíritu, aparece tres años antes que la *Revista General de la Marina*, y se mantiene interrumpidamente hasta diciembre de 1935, último número del que se tiene noticia. Constituye hoy una pieza rara para el bibliófilo.

De su convivencia con los ingenieros navales en la Academia de Ingenieros y Maquinistas, enclavada en el recinto del arsenal, y del fervor de aquellos años de la República, en muy estrecho contacto con la Sociedad Española de Construcción Naval, hoy Empresa Nacional Bazán, proviene el “síndrome del ingeniero” que padeció el Cuerpo, especialmente en Ferrol, y que, años más tarde, cuando se hizo posible, fue la causa de que sufriese la sangría de una buena parte de lo más joven y aplicado del nuevo escalafón hacia las ingenierías; sangría que, a la larga, había de resultar mortal.

* * *

El oficial de máquinas, sin dejar de ser eminentemente técnico es esencialmente militar, “con las mismas obligaciones y derechos que los demás”, se dijo en una época no tan lejana que no pueda recordarse. Al Cuerpo no le gustaba que se le considerase técnico, sino más bien operativo; quería que se le viera como una rama muy frondosa del mando, como su adecuado complemento o prolongación, participando de las características del tronco, aun cuando tuviese atribuida en exclusiva una misión con un alto componente técnico derivado de la complejidad y envergadura de sus tareas. A pesar de su apasionada devoción por los adelantos técnicos, el Cuerpo de Máquinas, como su antecesor el de Maquinistas, siempre ha reivindicado como prioritario su carácter militar. Aunque también ha sido consciente de que aquellos adelantos no lo son todo en la mar; su enorme experiencia colectiva sobre kilómetros de cubiertas le hacían ser realista. Sabía que la técnica ilumina y permite fundamentar mejor la elección de una solución, pero que no resume jamás por sí sola toda la realidad de la profesión. Y es, en definitiva, el juicio del oficial el que ha de prevalecer, un juicio soportado por una formación integral. Pues una vez que el buque larga amarras, la sensación de soledad, de abandono a sus propias fuerzas, agiganta su sentimiento de responsabilidad hasta hacerlo abrumador. Esto es bueno, aunque injusto. Pero es una prueba que ha forjado muy buenos profesionales.

Hubo tiempos, todavía a la vista, en que no era raro que un oficial se viese destinado, de la noche a la mañana, como jefe de los servicios de máquinas de un buque sin haber tenido la oportunidad de recibir directamente el fruto de los años de experiencia de sus predecesores, sin haber estado embarcado con otros oficiales de su mismo Cuerpo y sin disponer de ningún otro en su nuevo buque. El comandante siempre tiene, cuando menos, un segundo con el que puede intercambiar opiniones. Normalmente tiene algún oficial más. Durante

muchos años el oficial de máquinas se ha encontrado solo a bordo, sobre todo en las pequeñas embarcaciones, precisamente cuando más necesitado estaba de apoyo. Y en esas circunstancias no era extraño verle corretear apresurada y nerviosamente de un lado al otro del arsenal; de uno a otro taller de la “Bazán”, en busca de auxilio, en demanda de una información particular para resolver un problema concreto, que hacía peligrar la salida a la mar del día siguiente. Luego, en la soledad de su camarote, pasaba horas y horas rodeado de libros de instrucciones de funcionamiento, de manuales de aparatos, de planos de las instalaciones..., buceando en las particularidades de la construcción de los equipos y en la “misteriosa” génesis y desarrollo de una avería particular. Con tesón y constancia, se las arreglaba para explicarse y resolver la mayoría de los problemas que le asediaban constantemente, y para evitar, por otro lado, que se cometieran errores en la conducción. Con escasas excepciones, el buque desatraca a la hora prevista.

Este personal nunca ha tenido reposo en los 131 años de vida que tiene el Cuerpo, en los 155 que lleva la profesión. Si el buque estaba en la mar, malo; si el buque estaba en obras, peor. La dotación se iba con permiso, el maquinista se quedaba a bordo.



El crucero *Canarias*, durante las pruebas de mar, en setiembre de 1934

Hubo una época en que los buques salían a la mar a “mostrar el pabellón”, por decirlo así, a hacer días de mar, a desempeñar comisiones que nada tenían que ver con la misión propia del buque; a cumplir condiciones de mando... ¡Cuántos comandantes deben sus ascensos, al menos en parte, al hecho de que no se les haya planteado problemas de máquinas y haber, por tanto, desempe-

ñado sus comisiones con éxito! ¡Qué pocos reconocen que en estos éxitos tuvieron parte importante los jefes de máquinas! Algunos sí, lo pensaban; pero no lo reconocieron explícitamente en su momento. En esto, como en tantas cosas, el maquinista no tuvo siquiera el reconocimiento.

El maquinista es consciente, especialmente cuando desempeña un destino de jefe de máquinas, de que tiene que ser organizado. Todo lo programa; no deja nada al azar. Es un lujo que no puede permitirse porque no se le suelen admitir disculpas. Ejerce, por ello, una coordinación permanente y un control periódico de los mantenimientos para comprobar, en todo momento, el estado de las instalaciones y de lo que pueden dar de sí. Es su seguridad; su precaria seguridad. De la eficacia de este control dependen, mucho más de lo que se piensa normalmente, los gastos en obras, los sobresaltos por emergencias, los tiempos de inmovilización del buque y, de rebote, la moral del personal. Por eso tratará de llevar siempre la iniciativa para no ir a remolque de los acontecimientos. Su dominio de las instalaciones, su confianza en sí mismo, en su capacidad resolutiva, es la seguridad de la dotación y el descanso del mando.

* * *

La experiencia colectiva de la profesión valora más la prudencia y el trabajo que la originalidad, ya que en un buque organizado hay mucha rutina y pocas oportunidades para la creatividad. De ahí que la humildad sea el mejor fruto de los años de servicio; humildad para oír a todos —que la soberbia de no precisar consejo no da buenos resultados en la máquina— pues cualquiera puede tener la clave de una avería, incluso sin saberlo. Del oficial se espera que la descubra, que sepa interpretarla, valorarla... y encontrar la solución definitiva, si es posible, o una solución de recambio mientras el buque llega a puerto. Con constancia, observación y método, empieza por despertar la intuición y acaba desarrollando cierta capacidad para interpretar los signos prefigurativos de las averías futuras. Esto sobre la base de un conocimiento exhaustivo de los equipos y de interminables horas de estudio; de estudio constante.

Esta exigencia de un alto nivel formativo que se evidencia a bordo todos los días contundentemente, se necesita para sobrevivir, ya que al jefe de máquinas nadie le da nada hecho, nadie le regala nada. Tiene que saberlo todo, tiene que trabajárselo todo duro y esforzadamente por sí mismo. Y aunque hoy las comunicaciones interiores, las instalaciones de propulsión y la misma organización han cambiado un tanto, no deja de ser válida la obligación que tiene de informar personalmente al comandante tan pronto como se produzca una avería que afecte a la disponibilidad. En el corto lapso de tiempo de que dispone para no pecar de cortesía, el jefe de máquinas ha de prepararse a conciencia para hacer frente a una batería de preguntas, a la que le someterá el comandante, algunas de ellas de muy difícil respuesta en la mar y, aun, en los mismos arsenales, porque requieren estudios, evaluaciones y cálculos por parte de personal superior especializado. Es ésta una situación que pone a prueba no sólo



El vapor de ruedas *Isabel II*

sus nervios, sino su claridad de ideas y su capacidad para concebir respuestas concretas y convincentes. Es una situación de examen; de examen oral, de los difíciles.

Insistamos algo más. Al jefe de máquinas se le exige estar preparado para “ver” personalmente, “oír” inteligentemente, “asimilar” la información disponible y “tomar” las iniciativas correspondientes, a tiempo, antes de que suceda lo peor. Casi nada. Y todo en un destino ingrato, agobiante, insalubre, en el que siempre se han registrado más bajas por enfermedad que en el resto del buque; en el que hay que darlo todo sin esperar nada a cambio. Es un destino que demanda voluntad, capacidad de sacrificio y una tremenda vocación de anonimato. No obstante, lleva dentro un algo que le hace encariñarse con equipos y aparatos, y los estudia con atención para conocerlos en sus menores detalles; y los cuida con mimo para que no se le estropeen. Después de un crucero, a la vuelta de un viaje penoso para toda la dotación, mientras todos contemplan ansiosos el muelle durante el atraque, mostrando su deseo de pisar tierra firme, en la máquina se trabaja, se trabaja duro. Luego, cuando la dotación se retira a descansar los huesos o sale de paseo, el personal de máquinas, que también lo desea y necesita como los demás, antes que correr a tomar su descanso, dedica las últimas horas a inspeccionar detalles, a corregir defectos, a dejar la máquina lista para dar avance, de nuevo.

* * *

Llegados pues, al final de este canto, tras haber mencionado, sí, multitud de veces, al objeto de tantos desvelos, pero sin dedicarle mayor atención, justo es dejarle su lugar, aunque sólo sea en las últimas líneas, para completar el cuadro.

Merece la pena dejar hablar de nuevo al general Beránger, ya que su claridad de ideas, para la época que le tocó vivir, es digna de tener presente:

“Esa asombrosa transformación del material naval, en lo que se refiere a los aparatos mecánicos, verdaderos nervios, que constituyen la vida de esas fortalezas a flote, y de las cuales depende no sólo el impulso, velocidad y dirección de la nave, sino también todo lo que a bordo signifique movimiento, calor, luz y vida; esa asombrosa transformación, repetimos, continúa en progresión creciente, exigiendo cada día mayores conocimientos al personal encargado de manejarlos.”

Tal como la ven los profesionales, una máquina, “la máquina”, no se reduce a un más o menos ingenioso ensamblaje de piezas y mecanismos, sino que constituye una entidad con “personalidad” propia, un ingenio que, en cierto sentido, “habla” con y para el personal que la atiende; para aquel cuya “sensibilidad” sintoniza con ella; para el que tiene conciencia y experiencia vital de

que la historia de las máquinas es la historia de su cuidado, de su mantenimiento y, por supuesto, la de los hombres que han sabido conducirla a través del tiempo. Desde “dentro” no se ve como un conjunto de metal frío y duro; se considera algo propio; se “vive”, se pone en ella el aliento, el corazón: se le comunica así un halo humanizante y dulcificador.

Un buen profesional, integrado en este ambiente metálico, “escucha” con atención el complicado conjunto de sonidos que produce la máquina como si fuera una composición musical. Cada vibración, cada golpe, cada chirrido, son como notas de una partitura que conoce al dedillo y lleva grabada en sus sentidos. Y este concierto le gusta, le produce placer, le satisface porque le da confianza y seguridad: sabe que todo va bien. Los silencios, las estridencias que alteran esta armonía singular, le inquietan. Nuevos y extraños ruidos, que percibe como perturbadores, le alarman, le ponen sobre aviso; le hacen advertir que algo va mal, que se avecina un problema. No es, pues, el rígido y frío metal el que da vida a los buques; es con la inimitable relación de dependencia entre el hombre y la máquina —cuando esta relación se da— viviendo una extraña simbiosis en un medio hostil, como se pueden hacer maravillas con los buques.

* * *

Las virtudes que caracterizan a esta profesión han venido transmitiéndose “por contacto” de generación en generación desde los tiempos de aquellos pioneros que reemplazaron, con ventaja para la Armada, a los extranjeros de la primera hora, hasta las postrimerías de 1966, salvando, Dios sabe cómo, la durísima prueba de la Guerra Civil. Antes de esa fecha fue la ilusión y la vida. Después, tras la implantación del sistema 16, la dispersión lenta y la nada.

Estas virtudes no se han perdido, están en alguna parte. Habrá que buscarlas entre las máquinas, pero ya no será fácil encarnarlas de nuevo. El Cuerpo se extingue, la profesión, queda.

Y de los hombres,
vencidos y al final
desarbolados,
sólo quedan los restos,
olvidados.

Madrid, noviembre de 1990