A PROPÓSITO DEL ANTIGUO CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

Manuel SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ

(RR)

LAS ideas y reflexiones que siguen están extraídas, parcialmente, del libro del que soy autor y que figura en la bibliografía. El objetivo es dar a conocer, y de alguna manera reivindicar, a un Cuerpo Patentado —seguramente ignorado por la mayoría de los actuales componentes activos de la Armada— nacido dos siglos atrás (1850) y suprimido a mitad del pasado (1944) a través de un somero recorrido por las distintas fases de su existencia: las circunstancias del inicio, las vicisitudes de su evolución y los motivos y consecuencias de la desaparición tras la Guerra Civil en España.

Sus integrantes, en principio considerados puramente auxiliares y técnicos, acabaron formando un Cuerpo Patentado militar, cuya «principal misión es… prestar un servicio con aplicación inmediata al combate» (1). Un servicio inédito, surgido con el vapor, que pasó a ser esencial para la propulsión e integridad de los barcos y su capacidad de combate.

Los maquinistas cubrieron con dignidad y buen hacer sus obligaciones profesionales a bordo, de una dureza irrefutable y durante un difícil período de transformación y puesta en valor de la Armada. Y, sobre todo, sirvieron de puente o correa de transmisión con sus sucesores, a los que legaron la mayor parte de sus funciones, cometidos y limitaciones: la 2.ª Sección (subalternos) lo hizo para el nuevo Cuerpo de Suboficiales (1940), y la 1.ª (oficiales) con el Cuerpo de Máquinas (1945-1982).

(1) R. D. de 14 de julio de 1929.

Los difíciles orígenes: llegada del vapor

A la hora de plantearse en nuestro país la aplicación y manejo del vapor para la propulsión naval, a principios del siglo XIX, no se contaba con la más mínima infraestructura fabril o con la experiencia necesaria que soportara la fabricación, manejo y mantenimiento de las nuevas maquinarias ni, por descontado, con los conocimientos científicos o base académica para la formación de los futuros utilizadores.

La intromisión del vapor y de los hombres encargados de su empleo supuso alterar usos y costumbres muy arraigados durante siglos entre la gente de mar: el romanticismo de la vela y el arte de su manejo; la existencia de una sola energía —la eólica— para el gobierno de las naves; la prevalencia de la hidalguía y el pedigrí genealógico en el ámbito de la Armada; la concentración casi unipersonal, milenaria, del saber de la navegación; los conocimientos tácticos para la guerra en la mar; la ausencia de elementos discordantes (humos, carbón, aceite…) con la imagen y la estética ligadas de siempre con la institución naval en el imaginario popular… Por todo, se hizo complicada la aceptación de las nuevas técnicas y de los hombres usuarios de ellas, los maquinistas. Y esta disonancia marcó, con mayor o menor intensidad, el devenir del Cuerpo durante sus casi cien años de existencia.

Vapor *Isabel II* (1834).

A partir de 1834, España inicia la adquisición en el exterior (en Inglaterra, principalmente) de buques de vapor (calderas cilíndricas (2), rueda de paletas y balancines laterales) con fines militares (3). Casi en su totalidad venían con maquinistas extranjeros contratados, de modesta extracción social en correspondencia con los puestos de trabajo de origen (operarios de los talleres de maquinaria de las propias empresas constructoras/vendedoras). Conscientes del erial del saber imperante en el campo de la técnica en la ciudadanía española de esa época, no deben extrañarnos en demasía los aires de superioridad y la acentuada reserva que mostraban para transmitir sus conocimientos profesionales a los pocos aprendices autóctonos disponibles, aparte de los elevados emolumentos asignados (4).

La frecuente indisciplina de los foráneos, si no deslealtad, ante situaciones conflictivas, unida a las primeras construcciones y al armamento de buques de guerra a vapor en los astilleros nacionales a mediados de este siglo XIX, propiciaron la necesidad de buscar un relevo institucional con maquinistas nacionales y un «establecimiento de instrucción».

Una convulsa progresión: de 1850 a 1915

Abierto el debate formal por voces autorizadas y tras consultarse a la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, por Real Decreto de 22 de mayo de 1850 se creó y reglamentó el Cuerpo de Maquinistas de Vapor y la consiguiente Escuela Especial, en principio instalada en el antiguo Cuartel de Guardiamarinas de Ferrol (situado frente a las gradas del astillero, en el espacio conocido como Cuadro de Esteiro). Era fácil de imaginar la potencialidad que albergaba el nuevo Cuerpo, nacido de los avances tecnológicos y la industria afín a la construcción naval en general. Pero las mil y una dificultades y trabas surgidas para el adecuado encaje del Cuerpo en los distintos ámbitos de la Armada (social, orgánico, profesional y militar) frenaron una evolución que diera plenitud y satisfacción de todo orden a sus componentes.

Entre 1850 y 1851, se fabricaron los primeros vapores de guerra en el Real Astillero de Esteiro: los Jorge Juan, Narváez *y* Alsedo*, con casco de madera, maquinaria inglesa y rueda de paletas. Coinciden en el tiempo con cuatro grandes vapores gemelos, adquiridos a Inglaterra.*

---

(2) Factibles de explosionar dada la utilización de aguas duras, sin tratamientos, e incluso agua de mar en casos de premura o urgencia.

(3) Vapor *Isabel II* (ex-*Royal William),* aparejado de goleta. Adquirido en Canadá. Participó en Primera Guerra Carlista.

(4) La R. O. de 20 de septiembre de 1848 corrigió esta cuestión, siendo ministro de Marina el marqués de Molins.

Ese primer paso fundacional, a mitad de siglo, adoleció de madurez y solo duró un par de años. La falta de perspectivas profesionales (instrucción de los «artesanos» que habían de formar el Cuerpo, como objetivo de la Escuela, y la opción a maestro de taller como máximo empleo), la escasez de medios didácticos (humanos y materiales), la acumulación de actividades diarias (clases y talleres) y el reducido número de aspirantes con cierta solvencia escolar (solo dos alumnos al cabo de un año) llevaron en 1852 a replantearse las condiciones (siete años de Escuela, supresión del acuartelamiento y formación externa en talleres, entre otras) y objetivos (ingenieros maquinistas para la Armada y hábiles operarios para las factorías de los arsenales). En definitiva, una nueva reglamentación, complementada con el traslado a la antigua Escuela de Pilotos (5), situada en el extremo norte del piso alto del Gran Tinglado del Arsenal ferrolano.

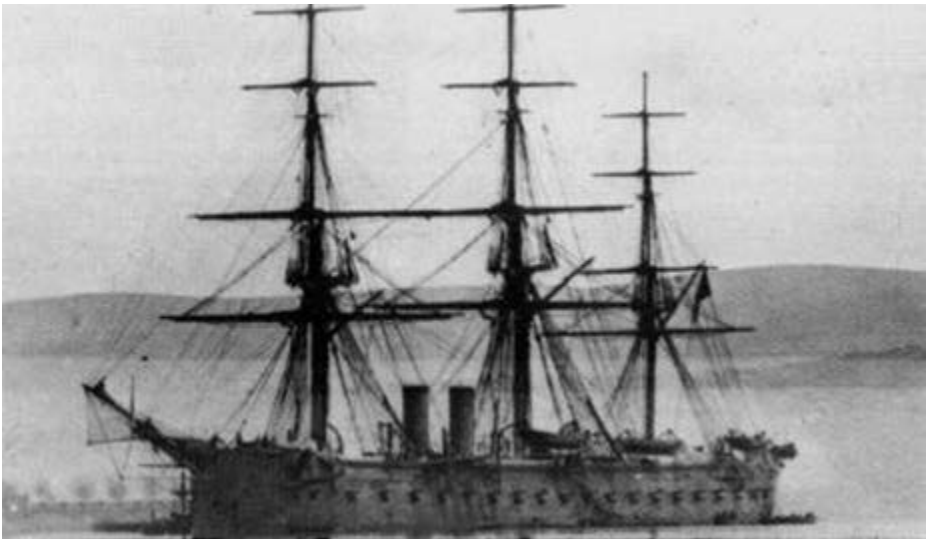
Oficialmente reconocida la impracticabilidad de lo anterior, al año siguiente se clausuró la Escuela, y tres más tarde, en 1859, se publicó un tercer reglamento abocando a los candidatos a estudiar por su cuenta, además de limitarlos a proceder de operarios de los talleres con cuatro años de oficio o fogoneros con seis de embarque. Los componentes del Cuerpo, denominados ahora maquinistas conductores de máquinas, se equiparaban en el empleo más alto a primer contramaestre, sin perder por tanto su carácter subalterno.

En 1856 se construía en Cartagena un vapor para la Armada, la goleta General Liniers*, por primera vez con maquinaria totalmente española, aportada por el Taller Nuevo Vulcano de Barcelona; y, otro de la misma clase, botado en el mismo año y astillero, el* Isabel Francisca*, fue el primero en montar la hélice como propulsor. Poco después, entre 1857 y 1864, fueron 13 las fragatas de madera construidas, a vela y vapor, ya con hélice incorporada.*

Tantas decisiones erróneas e intenciones fallidas tuvieron como consecuencia escaso número de personal español disponible (se abrió la mano a procedentes de la Marina Mercante, ferrocarriles o talleres del Estado) para suplir a los maquinistas extranjeros, cada vez más complicados de encontrar con la aptitud requerida para ser contratados. Por ello, en una nueva normativa se hizo patente la necesidad de articular la existencia de un Cuerpo específico, acorde con la funcionalidad exigida y esperada. Como decía el preámbulo del Reglamento de 1863 refiriéndose a los maquinistas, «de su voluntad, pericia y corazón depende la suerte del buque, la vida de los que lo tripulan y hasta la honra del pabellón que enarbola… deben ser atendidos, remunerados y considerados». Todo un canto de reconocimiento y esperanza.

---

(5) Extinguidos en 1846.



Fragata blindada *Tetuán*.

El mismo año 1863, se botaba en Ferrol la primera fragata blindada con planchas de hierro (sobre casco de madera), la Tetuán*, ya dotada de máquinas y calderas construidas en el propio astillero de Esteiro.*

Aun reconociendo que esa legislación fue un pequeño avance para la estructuración del Cuerpo (reiteró el objetivo de «nacionalización» e introdujo por primera vez la opción de ascenso por antigüedad y el grado de maquinista mayor), en su articulado perduraron conceptos que frenaron la deseada consolidación, como el reclutamiento de operarios de talleres («con experiencia de metales») o la sugerencia de la formación por libre («donde mejor les convenga»). En cuanto a contar con el deseado centro de formación, se entreabrió la puerta al futuro al anunciar a la recién creada Escuela de Maestranza de Ferrol como lugar de entrada de los operarios de arsenales previstos como futuros maquinistas.

Durante el cuarto de siglo siguiente se produjeron en España progresos técnicos de entidad en la construcción naval y en las plantas propulsoras de los barcos (cascos de acero remachados, calderas a más presión y máquinas verticales de doble y triple expansión). Y ello vino acompañado de una perceptible bonanza económica, que propició el escenario adecuado para la modernización de la Escuadra (6) y la revisión de políticas de personal. En lo

(6) Ley de Rodríguez Arias, de 1887.

que al Cuerpo de Maquinistas se refiere, hubo dos personajes que con su parecer incidieron significativamente: por un lado, en 1889, el contralmirante Carranza, escribiendo que los maquinistas «bien merecido se lo tienen» y propugnando la creación de una escuela específica; y, por otro, el entonces diputado Maura, que intervino en el Parlamento al año siguiente para recordar que «no tienen donde estudiar… ni donde seguir su carrera». En definitiva, a finales de 1890, con el viejo deseo ya logrado de un Cuerpo integrado solo por españoles (quedaba solo un extranjero), se llegó a la publicación de un quinto y novedoso Reglamento:

En 1881 se entrega a la Marina el cañonero Paz*, cuya maquinaria había sido montada en Sevilla. Fue el primero de una serie de cuatro que inaugura en España la construcción con cascos de hierro.*

Con el nuevo Reglamento, argumentando «la gran transformación sufrida por el material naval» y en referencia a la «alta misión que deben desempeñar en los buques» los maquinistas, por fin la Armada se responsabilizó de la formación de estos profesionales, reconociendo la necesidad de un centro de enseñanza específico para ellos, dirigido por el jefe de ingenieros del Arsenal. Por unas u otras razones (de orden económico o de falta de decisión), esa necesidad sentida derivó en una solución provisional, ya apuntada tímidamente con anterioridad: la designación de las tres escuelas de Maestranza de los arsenales como centros de acogida inicial para los aprendices (considerados maestranza eventual o, al embarcar, auxiliares de los maquinistas), pero sin contemplar instrucción teórica para ellos.

La gran novedad de la norma que comentamos fue la instauración de dos secciones para el encuadramiento de todos los integrantes del Cuerpo, lo que por primera vez trajo consigo el reconocimiento explícito e institucional de maquinistas equiparables a jefes y oficiales de los cuerpos auxiliares (7), constituyentes de la 1.ª Sección (maquinistas mayores de 2.ª, de 1.ª y jefes). En la 2.ª, por tanto, figuraban los subalternos (terceros, segundos y primeros maquinistas), que para optar al ascenso (maquinista mayor de 2.ª clase), tras opositar, cursarían dos semestres de estudios (8) en la Escuela de Maestranza correspondiente.

Entre 1886 y 1897 se botan en los astilleros ferrolanos cinco cruceros de diferentes tipos, potencias y desplazamientos (Reina Cristina, Alfonso XII, Isabel II, Alfonso XIII *y* Cardenal Cisneros) *y otros de menos porte, todos de*

(7) Autorizados a «tener asiento en la mesa de oficiales (el último lugar) y alternar con ellos», además de «asistir a las invitaciones que se reciban colectivamente».

(8) Algebra, Geometría, Física, Mecánica, Metalurgia, Máquinas de vapor e hidráulicas, etcétera.

Crucero *Alfonso XIII*.

corta vida útil y escasa o nula operatividad. Salidos tras largos períodos de construcción y modificaciones, denotaron diversos problemas técnicos, por ejemplo: las calderas (9) y las condiciones de estabilidad.

A pesar de la aceptación inicial de los nuevos planteamientos, pronto surgieron quejas y desencantos por los escasos logros alcanzados. Muestra de ello fueron algunas declaraciones de diputados con ocasión de los debates presupuestarios de Marina del año 1899. Maura alegaba que «la Marina no se preocupaba de que aprendiesen los maquinistas… hemos creado una Escuela que dispensa de estudiar». Y el ingeniero de Marina, también diputado, Luaces se quejaba de que «la instrucción del Cuerpo está abandonada», por lo que pedía «se cree una verdadera Escuela de Maquinistas… por el importantísimo papel que desempeñan».

La consolidación: Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada

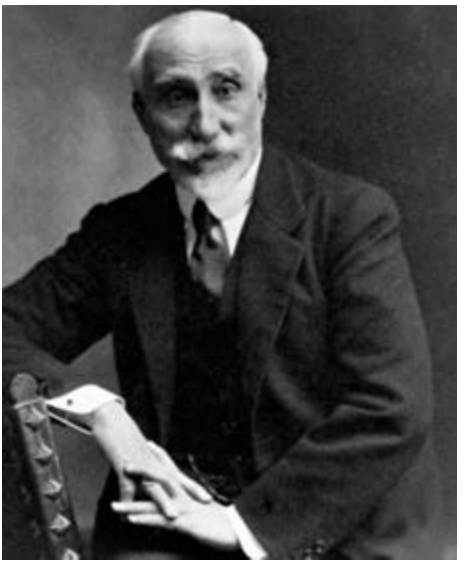
Después del desastre de Cuba en 1898, el presidente Maura y el ministro Ferrándiz se plantearon reformas en la Marina y planes de nuevas construc-

(9) Al torpedero *Habana* (1888) y a la lancha *Cóndor* (1902) les explotaron sus calderas con numerosas bajas del personal maquinista.

ciones navales (10). De entrada, para abordar desde cero las políticas de personal, en enero de 1907 se suprimió por real decreto el ingreso en todos los Cuerpos de la Armada, y tres meses más tarde se ordenaba el cierre de la Escuela de Maquinistas de Ferrol (aunque no existiese físicamente por estar «integrada» en la de Maestranza, los documentos de la época la denominaban así), la única que quedaba tras la desaparición de las de San Fernando y Cartagena.

Luego, la publicación en 1908 de la Ley de Escuadra o Plan Ferrándiz derivó, entre otras medidas, en la reapertura de la Escuela al año siguiente. Pero al demolerse en esa misma época la zona del Gran Tinglado donde se ubicaban los maquinistas (por la adaptación del dique núm. 2 a los nuevos acorazados), hubo que trasladarla provisionalmente a una parte del edificio de la Contaduría del Departamento (en el antiguo convento de San Francisco), donde antes había estado la Academia de Administración.

En 1909, se puso en Ferrol la quilla al España*, primer acorazado construido en nuestro país con turbinas de vapor, con participación (humana y de material) inglesa. De la misma serie, le siguieron los* Alfonso XIII *y* Jaime I. *Estos buques fueron pioneros en cuanto a la maquinaria (calderas Yarrow de*



Antonio Maura y Montaner.

Contralmirante José Ferrándiz y Niño.

(10) En 1907, de los 39 barcos existentes 29 estaban inoperativos.

Buque experimental inglés *Turbinia* montando la primera turbina de vapor (1897).

tubos de agua, a carbón (11) y turbinas Parsons), entre otros factores (cuatro ejes por barco), lo que supuso un salto cualitativo.

En medio de los aires renovadores y de expansión que se vivían en la Marina, en 1914 empezó a tomar forma la necesidad de reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y, sobre todo, de contar de una vez por todas con una escuela que diese respuesta a las demandas de sus componentes y a los modernos retos tecnológicos (motores de combustión interna, turbinas de vapor, calderas acuotubulares, motores eléctricos, nuevos combustibles…). La solución vino al abordarse la puesta al día de la enseñanza y estructura del Cuerpo de Ingenieros de Marina (12) —con su Escuela cerrada desde 1885—, lo que propició la creación en Ferrol de una Academia Especial de Ingenieros y Maquinistas (posterior Escuela de Máquinas del Cantón). Este hecho y la aprobación de un sexto Reglamento provisional al año siguiente, 1915, culminaron en la deseada reorganización del Cuerpo de Maquinistas.

(11) Las 12 del *España* se construyeron en Barcelona; las demás, en Ferrol (SECN).
(12) R. D. de 15 de octubre de 1914.

El nuevo Reglamento rigió el Cuerpo durante toda la época con los ingenieros. Por tanto, perduró hasta el advenimiento de la República, con ligeras modificaciones. Como líneas maestras, aparte de contemplar por primera vez en la Armada la figura del jefe de Máquinas, fijaba definitivamente la división del personal en dos secciones (de subalternos y de oficiales); el ingreso por oposición como aprendiz (resultó una media de 3,9 opositores por plaza), entre los 16 y 22 años, con más de dos de permanencia en talleres; el embarque previo a los dos años de intensos estudios en la Academia (13); ascensos en la 2.ª Sección por antigüedad (1/3) u oposición (2/3), y acceso a la 1.ª Sección tras tres semestres escolares (14). En cuanto al personal «del antiguo régimen» que se designase, pasaría «a la Escuela… para adaptar sus conocimientos al nuevo material y adquirir destreza en su manejo».

Tras la irrupción de las turbinas, los primeros buques en quemar petróleo (fueloil) fueron los tres destructores de cuatro chimeneas Alsedo, Velasco *y* Lazaga*, botados en 1922, 1923 y 1924. Posteriormente, los cruceros* Príncipe

Destructor *Alsedo*.

(13) R. O. de 7 de marzo de1916 (Física general, Química, Aritmética, Algebra, Trigonometría, Geometría, Geometría descriptiva, Descripción del buque, Metalurgia, Mecánica, Teoría de máquinas, Electricidad, Manejo de máquinas, Dibujo, Taller, Documentación y Ejercicios militares).

(14) Único Cuerpo en el que las vacantes de oficiales se cubrían con personal extraído de su Sección subalterna.

Alfonso, Almirante Cervera *y* Miguel de Cervantes, *entregados a la Marina los años 1927, 1928 y 1930, alcanzaron un nivel óptimo de construcción naval en relación a los buques de guerra del momento*.

Por las aulas de la Academia, desde 1915 hasta la finalización de los ingenieros en 1932, pasaron cientos de maquinistas (654 de dieciocho promociones de aprendices y 82 de nueve cursos para ascenso a oficiales), que adquirieron la preparación militar y profesional deseada desde los inicios del Cuerpo. Esos hombres asumieron la responsabilidad y el mérito de manejar y mantener los novedosos sistemas, equipos y aparatos de las cámaras de máquinas de una escuadra renovada. Con su preparación y puesta en práctica, dignificaron y consolidaron una corporación tan baqueteada desde sus orígenes como fue la de los maquinistas.

Final de trayecto: de la República a la posguerra

Pocos meses antes de proclamarse la República, en diciembre de 1930, un real decreto volvió a reorganizar el Cuerpo de Maquinistas, apoyándose en la evolución habida, «con el consiguiente aumento de las responsabilidades… y de la cultura técnica… para poder cumplir con éxito su importantísimo cometido». Como novedades del decreto cabría citar: la taxativa definición del Cuerpo como militar, con todas las funciones que tenía asignadas, más la de formación de su personal auxiliar y fogoneros; y también la institución, por primera vez, del empleo de maquinista general inspector (15), con categoría equiparable a contralmirante.

En cuanto a la Academia de Ingenieros y Maquinistas, a finales de 1930 salieron destinados dos jefes maquinistas como director y subdirector de la Academia del Cuerpo respectivamente, cumpliéndose así un deseo profesional largo tiempo requerido. Durante unos meses coexistieron con un director interino de la originaria Academia, del Cuerpo de Ingenieros de Marina, como sus antecesores. Hasta que en enero de 1932 desaparecen los ingenieros con la clausura de la sección que les correspondía (16) y el centro continúa con sus labores formativas, de ahora en adelante solo dedicado a los maquinistas.

El astillero de Esteiro fue de nuevo remozado y ampliado, lográndose poner a flote entre 1908 y 1932… tres acorazados, seis cruceros ligeros y dos pesados, Canarias *y* Baleares.

---

(15) El 25 de julio de 1931 ocupó el puesto el general Gerardo Rego Blanco.

(16) A partir de 1930 deja de haber alumnos ingenieros *oficiales*; solo cursan estudios los de Ingeniería Naval Civil, admitidos como *libres*.

Crucero *Canarias*.

Con aquellas y otras disposiciones de menor entidad del decreto en vías de implantación, el 14 de abril de 1931 llega la República. La importante Ley del 10 de julio siguiente trajo consigo grandes innovaciones, que afectaban, entre otros, a los maquinistas. Quedaban encuadrados en nuevas categorías designadas con el «apellido» de la especialidad, como tradicionalmente se hacía en otras corporaciones militares: general maquinista, coronel maquinista, etc., hasta llegar a teniente maquinista. No menos innovadora fue la creación de la Escuela Naval Única, en la que se ingresaba para el Cuerpo General y el de Maquinistas por «libre oposición común», cursando los estudios con el mayor número de clases comunes posibles. Esto suponía lograr un objetivo bien sopesado: separar la parte correspondiente a los subalternos (2.ª Sección), con lo que el Cuerpo de Maquinistas quedaría constituido solo por oficiales. Lo que no contemplaba la Ley era una posible participación de los «nuevos» maquinistas en los órganos directores de la Armada o su acceso a la función de mando.

Muy poco de lo previsto llegó a ver la luz, y el Cuerpo continuó su andadura con el mismo centro de enseñanza, antes llamado Academia y ahora Escuela de Maquinistas (17), donde, por una u otra causa, durante los tres años anteriores al comienzo de la Guerra Civil se ralentizó la actividad, reci-

(17) En enero de 1932, la Alcaldía de Ferrol abogó para que no se llevasen a los maquinistas a la Escuela Naval de San Fernando, «por no reportar beneficio alguno a los intereses generales y perjudicar grandemente a los de dicha ciudad (Ferrol)». Permanecieron en su Escuela del Cantón de Molins.

biendo solo una promoción de aprendices (10 hombres), constituida por «aprobados sin plaza… en analogía con la Escuela Naval», y un curso para acceso a oficiales (13 tenientes maquinistas).

La Guerra Civil (1936-1939), con todas sus dramáticas circunstancias, trastocó al Cuerpo de Maquinistas, como a todos. El posicionamiento y la actuación de muchos de sus componentes en la contienda en parte fue fruto de los azares del pasado histórico y, sobre todo, del momento y el lugar en los que se encontraban al iniciarse 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 la fama corporativa y dejó sus secuelas, pero no obvió el triste peaje aportado al resultado final: 29 fusilados en uno u otro bando, más 31 fallecidos en acto de servicio y nueve en otras circunstancias achacables a la contienda o a sus consecuencias.

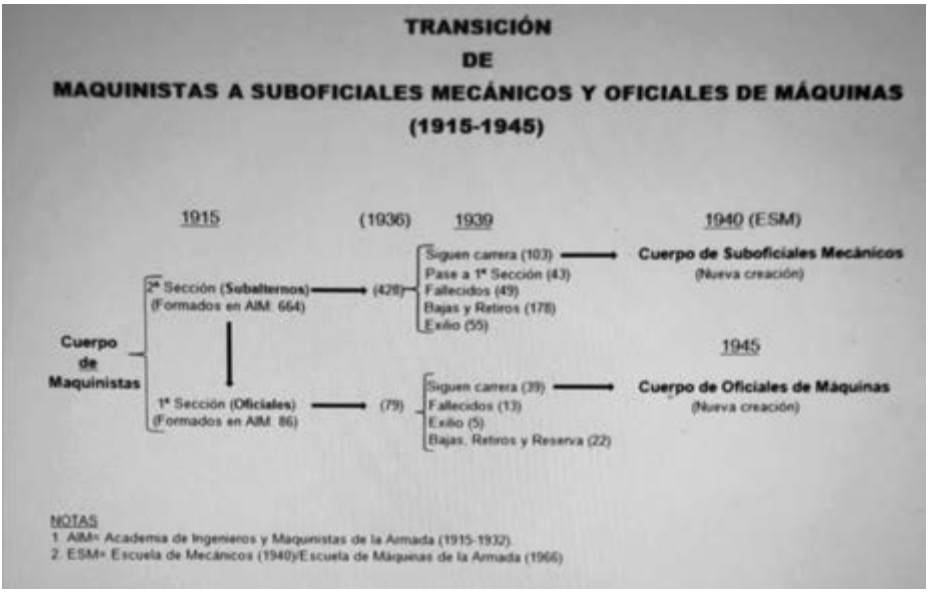
En la posguerra (1940-1945) hubo una especie de laminación del Cuerpo de Maquinistas superviviente: de los 428 subalternos que había al empezar el conflicto, un grupo pasó a integrarse en la 1.ª Sección al terminar, ascendiendo directamente «por valores morales y actuación en el Alzamiento» o tras efectuar un curso de ascenso en la Escuela Naval o en el mismo lugar, pero con vistas a pasar a la Escala de Complemento al llegar a capitán. De entre ellos y de los que ya pertenecían a la 1.ª Sección desde antes, salieron (82) los que formaron al principio y en todos los grados al Cuerpo de Máquinas, creado por Ley de mayo de 1944 (18), evitándose así la discontinuidad. Los demás subalternos que permanecieron activos (103), sin haber causado baja por una u otra razón, tuvieron que pasarse al Cuerpo de Suboficiales, creado en 1940, lo que les cercenó la posibilidad de promoción interna, como era en el pasado.

Esta evolución final del Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1944) tuvo un brillante colofón con la aportación de nueve generales inspectores y seis subinspectores al Cuerpo de Máquinas, hasta que desaparecieron del escalafón en 1974. Además, habría que agregar un vicealmirante al de Ingenieros Navales, también maquinista en origen.

Conclusión

Tras 94 años de existencia, bajo las zigzagueantes pautas de cuatro denominaciones distintas (maquinistas de vapor, ingenieros maquinistas, conductores de máquinas y, finalmente, maquinistas a secas), cinco mudanzas, ¡seis!

(18) La 1.ª promoción de aspirantes al Cuerpo de Máquinas ingresó en la Escuela Naval en enero de 1945 y salieron de tenientes en 1951.



Transición entre Cuerpos de Maquinistas formados de 1915 a 1933.

reglamentos y ¡siete! modificaciones de su uniformidad; y tras una ley de cambios importantes a medio cumplir (1931) y el trágico capítulo de la Guerra Civil, desapareció el Cuerpo de Maquinistas (1944). La indeterminación orgánica y los conflictos de todo tipo (de dependencia y relaciones militares, de prioridades, de ubicación física para la enseñanza, de formación, de orden social…) presidieron el devenir de este colectivo de tanta potencialidad, coartando su rango, tan lógicamente merecido.

Cuando, entrado el siglo XX, cambiaron los conceptos sobre la funcionalidad del oficial maquinista y desapareció la 2.ª Sección del Cuerpo (vivero de la 1.ª), sus componentes jugaron el insustituible papel de eslabón con el nuevo Cuerpo de Máquinas, verdadero heredero de su razón de ser. Pero, sobre todo, desde sus inicios los maquinistas tuvieron el mérito y la valentía de enfrentarse, con sacrificio y sin contar con los «medios» de formación necesarios, a un servicio de gran dureza y a unas instalaciones desconocidas y peligrosas, colaborando en todo tiempo al progreso y buen nombre de la Marina de Guerra.

En los últimos años de la existencia en activo de antiguos maquinistas, los nuevos componentes del Cuerpo de Máquinas fuimos testigos en ocasiones del trato displicente y de la escasa valoración profesional y social con la que, injustamente, eran señalados, a pesar del nivel de conocimientos y dignidad profesional que habían llegado a alcanzar por méritos propios con la Academia de Ingenieros y Maquinistas.

Aprendiz J. Albarrán Pardo (1916).
Cuerpo de Maquinistas de la Armada.

General inspector J. Albarrán Pardo (1948).
Cuerpo de Máquinas de la Armada.

Ojalá estas páginas sirvan para un mejor conocimiento («descubrimiento» para muchos) del imprescindible en su tiempo Cuerpo de Maquinistas, hoy desaparecido, y que por tanto forma parte de la Historia (con mayúsculas) de nuestra Armada.

BIBLIOGRAFÍA

SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, Manuel (2018): *Ingenieros Navales y Maquinistas de la Armada. Ferrol, 1915-1932*. Ed. Central Librera. Dolores, 2. Ferrol (A Coruña) *(www.centrallibrera.com)*.

VEGA BLASCO, Antonio de la (2009): *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)*. Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid

Archivo particular del autor.

El portahelicópteros egipcio *Gamal Abdel Nasser* saliendo de Cartagena tras su escala junto a la fragata *Tahya Misr*, abril de 2019. (Foto: Óscar Rodríguez Rodríguez).