

EVOLUCION DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA DESDE 1915 HASTA 1944

Carlos BONAPLATA REQUEJO
Coronel del Cuerpo de Máquinas.

Las Leyes de 1915 y 1918

Entre los años 1900 y 1915, hace su aparición en las Armadas más modernas un nuevo tipo de buque, el crucero rápido. En España, fruto de los Planes Navales de Ferrándiz y Miranda, en ese período de tiempo comienza una importantísima reactivación de toda la Armada con el objetivo de conseguir una poderosa flota con este tipo de buque. Todo ello obliga a una gran ampliación y mejora de la infraestructura de las Bases Navales.

En consecuencia, se hace preciso elevar la calidad del reclutamiento y posterior formación del personal e incrementar muy sensiblemente el número de componentes del Cuerpo de Maquinistas, pues se va a producir una nueva revolución tecnológica en el sistema de propulsión, hace su aparición la turbina de vapor.

Este conjunto de acciones, verdadera convulsión en el conjunto de la Armada, obliga a reorganizar todos los cuerpos y, entre ellos, uno de los que más profundamente será transformado es el Cuerpo de Maquinistas a partir de la promulgación del nuevo Reglamento “provisional” el día 14 de Marzo de 1915.

Los principales conceptos que introducía esta nueva constitución del Cuerpo consistían en definir con claridad las funciones a él encomendadas y crear, por primera vez en la Armada, la figura del Jefe de Máquinas como pieza fundamental en la organización interna del buque.

“Artículo 2.- El Maquinista más autorizado en un buque se denominará Jefe de Máquinas del mismo y asumirá, cumpliendo en todo caso las instrucciones dictadas por su Comandante, la dirección inmediata y la ejecución de los servicios peculiares de su profesión, así como el mando del personal que los desempeñe.

Será, por tanto, responsable de las averías, deterioros o retardos en los servicios que se produzcan por deficiencias en la organización interior de estos o por no observar los preceptos de carácter profesional para la buena conservación y funcionamiento del material puesto a su cuidado, sin que esta responsabilidad excluya la de los Maquinistas subalternos en sus particulares cometidos.

La responsabilidad del Maquinista no podrá ser salvada sino por una orden expresa del Comandante, dictada después de oír estas las observaciones razona-

das y respetuosas de aquel. De no mediar esta circunstancia, la responsabilidad del Maquinista subsistirá íntegra en todos los casos”.

Sin embargo, esta nueva figura se encontraba, en el ejercicio de su función profesional, bajo la inspección del Cuerpo de Ingenieros Navales y, en el ámbito militar, sometido al Cuerpo General de la Armada. El resultado de su actuación, bajo estas condiciones, era un vivir en un constante “si, pero no”.

Pues bien, esta “provisionalidad reglamentaria”, tan excesivamente presente en nuestra legislación, agregaba muy pocos nuevos conceptos y no derogaba casi ninguno de los incluídos en los anteriores. Sin embargo, con este de 1915 y las sucesivas modificaciones que se le irán introduciendo a lo largo del tiempo, el Cuerpo de Maquinistas llegará hasta el final de sus días.

La corporación queda formada por dos Secciones: La Primera Sección a cuyos componentes se les reconocía su equiparación con los Jefes y Oficiales y en ella quedarían incluídos los Maquinistas Jefes, Mayores 1ª y 2ª del antiguo régimen que, en lo sucesivo, se denominarían Maquinistas Oficiales de las mismas clases.

La Segunda Sección, con la consideración de Cuerpo Subalterno, quedará constituida por Maquinistas Mayores, Primeros Maquinistas Segundos y Terceros.

Al ser creada la Primera Sección del Cuerpo, el personal que inicialmente la constituirá es aquel que, equiparado a Jefes y Oficiales, pertenecía al antiguo régimen, como se ha dicho anteriormente. Pero en lo sucesivo, para cubrir las vacantes que ordinariamente se produjesen sería necesario para poder acceder a ella, ser Primer Maquinista, contar con dos años de embarque y (esta es la novedad) participar en una oposición entre los que lo solicitasen, cubriéndose únicamente el número de plazas que determinase la Superioridad en cada convocatoria y los que en dos oposiciones sucesivas no alcanzasen plaza quedarían definitivamente en la Segunda Sección.

Una vez superada la oposición ingresaban en la Academia para realizar tres cursos de seis meses de duración cada uno.

La dureza de la oposición y el alto nivel de los estudios teóricos y técnicos exigía realizar a los alumnos un esfuerzo muy superior a lo normal, piénsese que la edad media de los que lo realizaban era de 33 años. Ello representó un serio inconveniente produciéndose de una manera natural una auto selección rigurosa del personal, pues, ante esta perspectiva, un número nada despreciable de posibles candidatos renunciaba a participar en ellas y muchos preferían terminar sus días como Maquinistas Mayores.

Al finalizar el curso, los alumnos eran nuevamente escalafonados conforme a las calificaciones obtenidas, pudiendo repetir el curso una sola vez.

Pero desde el momento en que se implantó este sistema surgieron graves tensiones entre los componentes de cada curso y un fuerte malestar en la Corporación, pues afectaba al compañerismo y además juzgaban que se encontraban sometidos a numerosas pruebas de selección a lo largo de la carrera.

El Cuerpo de Maquinistas, desde el momento en que se consiguió alcanzar

la categoría de Oficial, fue el único que, para cubrir las vacantes de Oficiales, lo realizaba con el personal procedente de la clase subalterna. Este sistema de reclutamiento y de progresión en la carrera se mantuvo hasta su desaparición.

La evolución prevista con esta nueva Reglamentación, consecuencia del Plan Naval que se estaba llevando a cabo, fue la siguiente:

Plantillas en 1915

Categoría	Cantidad	Equiparación
Maquinistas Jefes.....	5	Jefe más moderno.
Maquinistas Mayores de 1ª.....	20	Oficiales más modernos.
Maquinistas Mayores de 2ª.....	<u>39</u>	Oficiales más modernos.
TOTAL	64	
Primeros Maquinistas	80	Primer Contraмаestre.
Segundos Maquinistas	90	Segundo Contraмаestre.
Terceros Maquinistas.....	<u>169</u>	Segundo Contraмаestre más moderno.
TOTAL	343	

Plantillas en 1918

Primera Sección

Categoría	Cantidad	Equiparación
Maquinista Inspector	1	Capitán de Navío.
Maquinista Jefe de 1ª.....	4	Capitán de Fragata.
Maquinista Jefe de 2ª.....	7	Capitán de Corbeta.
Maquinista Oficial de 1ª	27	Teniente de Navío.
Maquinista Oficial de 2ª	<u>45</u>	Alférez de Navío.
TOTAL	84	

Segunda Sección

Maquinistas Mayores.....	25	Contraмаestre de 1ª Clase.
Primeros Maquinistas	133	Primer Contraмаestre.
Segundos Maquinistas	280	Segundo Contraмаestre.
Terceros Maquinistas.....	<u>366</u>	Segundo Contraмаestre más moderno.
TOTAL	804	

Esta transformación en su consideración y la variación de las plantillas han de analizarse a la luz de sus dos vertientes más importantes.

La primera y más trascendental fue la de alcanzar la equiparación a Capitán de Navío en la categoría más alta y las correspondientes a Jefes y Oficiales del Cuerpo General. Este hecho representó una revolución en el ámbito de la Armada.

La segunda consistía en un incremento sensible del 31,25% en la Primera Sección, respecto del mismo grupo del antiguo régimen y de un 134,4% en la Segunda Sección o grupo subalterno.

Este cambio tan considerable engendró un inusitado optimismo en la Corporación ante la perspectiva de alcanzar mejoras en todos los sentidos y una, más que probable, rápida progresión en la carrera, a pesar de estar previsto que tales aumentos se alcanzasen de forma paulatina y a medida que las necesidades del servicio lo precisasen. Este proceso se demorará por el retraso en las entregas de las nuevas unidades, pero a pesar de todo, no decayeron las ilusiones.

Los sistemas de progresión en la carrera eran los siguientes:

Primera Sección: El ascenso a la categoría de Maquinista Inspector sería por elección. Para el resto de los empleos por rigurosa antigüedad, de acuerdo a las siguiente forma: Las plazas de Maquinistas Jefes de 1ª se cubrirán con los Maquinistas Jefes del antiguo régimen que lleven dos años en el empleo y las vacantes que resulten en las de Maquinista Jefe con Maquinistas Oficiales de 1ª que reúnan las condiciones reglamentarias para el ascenso. Las vacantes que ocurran en la plantilla de Oficiales de 1ª Clase por el aumento de ella y por ascensos extraordinarios, no se cubrirán hasta tanto que de la Academia salgan Oficiales de 2ª clase. Al ocurrir esto, por cada dos Oficiales de 2ª que ingresen en la Sección, ascenderá uno de dicho empleo a Oficial de 1ª Clase, hasta que quedase cubierta la plantilla de estos últimos.

Las vacantes ordinarias que ocurran en los diferentes empleos de la Primera Sección, se cubrirán como hasta aquí con los Maquinistas del empleo inferior que reúnan las condiciones reglamentarias.

En cambio los ascensos en la Segunda Sección se efectuarán del siguiente modo:

La recientemente creada categoría de Maquinistas Mayores, se cubriría cada primero de año a partir del de 1916, ascendiendo los cinco Primeros Maquinistas más antiguos que no pretendiesen realizar el curso de ingreso en la Primera Sección.

Sin embargo, los demás de la Segunda Sección seguían un proceso diferente. Consistía en un sistema de ascenso mixto, por antigüedad y por oposición (excepto para la categoría citada de Maquinistas Mayores), un tercio y dos tercios respectivamente. El desarrollo era el siguiente: De cada tres vacantes ocurridas en un año, se reservarían dos para ser cubiertas por oposición en el mes de Enero del año siguiente entre todos los de la categoría inferior cumplidos de condiciones.

Los exámenes de esta oposición se efectuarían en la Academia a finales de

dicho mes y los ascensos se otorgaban por el orden de las calificaciones obtenidas y con la antigüedad correspondiente a las fechas que tales vacantes se producían.

Los ascensos y ventajas de los Maquinistas especializados en el servicio de Submarinos, serían objeto de un reglamento especial.

Ahora bien, la evaluación del comportamiento de este personal en el desarrollo normal de su profesión y en los diferentes destinos era responsabilidad de los jefes de quien dependían a propuesta del Maquinista Jefe del Servicio y con sus propias observaciones. Aquellos que presentasen notas de demérito eran postergados en su ascenso hasta alcanzar buenas notas en dos calificaciones sucesivas.

Una de las ventajas inmediatas que se les otorgaba a los componentes de la Segunda Sección con el Reglamento de 1915 era que en los actos “no profesionales” que alternaran con los individuos de los demás Cuerpos Subalternos lo harían por categorías y teniendo en cuenta su antigüedad personal, ya que hasta ese momento siempre fueron considerados los más modernos.

En cambio, hasta 1918 y como consecuencia de una instancia promovida por un Maquinista Jefe y a partir de ella, los Jefes y Oficiales del Cuerpo de Maquinistas, siempre que concurren actos de Corte o Religiosos, deberán colocarse inmediatamente después de los pertenecientes al Cuerpo Jurídico, por estar relacionados en ese orden en el Estado General de la Armada, y antes, desde luego, del personal de Astrónomos que no forma Cuerpo.

Corre el año 1919, el retraso del Plan Naval es evidente y su resultado más inmediato es que los incrementos de plantilla tampoco pueden realizarse al ritmo que idealmente se pensó, sin embargo, el aumento de destinos de reciente creación era una realidad y, en consecuencia, para cubrir estas necesidades del servicio, se aprueba una plantilla que a su vez es modificada, en 1921, quedando de esta forma:

Plantillas en 1921

Primera Sección

Categoría	Cantidad	Existían	Por más/menos
Maquinista Inspector	1	1	0
Maquinista Jefe de 1ª	4	4	0
Maquinista Jefe	7	7	0
Maquinista Oficial de 1ª	27	27	0
Maquinista Oficial de 2ª	<u>45</u>	<u>16</u>	<u>-29</u>
TOTAL	84	55	-29

Segunda Sección

Maquinistas Mayores.....	25	25	0
Primeros Maquinistas	149	149	0
Segundos Maquinistas	245	203	-42
Terceros Maquinistas.....	<u>329</u>	<u>120</u>	<u>-209</u>
TOTAL	748	497	-251

Como puede observarse, a pesar de la endémica demora en cumplimiento de los planes navales, el impulso que los avances técnicos le imprimió a la Armada fue tan considerable que, aún con las reducciones de plantillas que se estaban aplicando a todos los Cuerpos, el número de componentes de la Corporación aumentaba en su plantilla y, en consecuencia, los puestos que quedaban sin cubrir eran muchos. Por ello, el propio R.D. que reducía las plantillas a los otros Cuerpos, disponía lo siguiente:

“De no poderse cubrir el próximo mes de Enero (1920) todas las vacantes de Primeros, Segundos y Terceros Maquinistas sacadas a oposición, se hará una convocatoria extraordinaria en el mes de Agosto, para cubrir las que en estas clases produzca este Decreto”.

Entretanto, la Nación se encuentra sumergida en constantes crisis de Gobierno y, entre los sucesos que precipitan la entrada, con toda intensidad, en la guerra del norte de Africa, destaca el conocido como “Desastre de Annual” el 20 de Julio de 1921. Además, el desorden civil alcanza cotas peligrosas y así, en este estado de cosas, el 15 de Septiembre surge la Dictadura del General Primo de Rivera.

Como resultado de toda guerra comienza la reducción de los gastos presupuestarios, siendo el capítulo dedicado a las Fuerzas Armadas uno de los que acusan más sensiblemente sus efectos.

Así, en 1925, vuelve a producirse una nueva reducción de efectivos en todos los Cuerpos, siendo, nuevamente, el de Maquinistas el menos afectado, ya que desde su reorganización, en 1915, las plantillas en los escalones inferiores de las dos secciones todavía no había sido posible completarlas.

Plantillas en 1925

Primera Sección

Categoría	Cantidad	Existían	Por más/menos
Maquinista Inspector	1	1	0
Maquinista Jefe de 1ª	4	4	0
Maquinista Jefe	6	7	+1
Maquinista Oficial de 1ª	26	26	0
Maquinista Oficial de 2ª	<u>45</u>	<u>25</u>	<u>-20</u>
TOTAL	82	63	-19

Segunda Sección

Maquinista Mayor	24	24	0
Primeros Maquinistas	148	148	0
Segundos Maquinistas	245	239	-6
Terceros Maquinistas	<u>328</u>	<u>119</u>	<u>-209</u>
TOTAL	745	530	-215

A la economía nacional le resulta un esfuerzo considerable salir del bache y obliga a reducir el gasto. Esto influye en el desarrollo del plan naval cuya ejecución vuelve a demorarse y, consecuencia inmediata es que los incrementos de plantilla no pueden realizarse al ritmo previsto.

La Superioridad, haciéndose eco de las inquietudes generadas por los exámenes de selección, en el año 1925, reforma parcialmente el sistema, exponiendo que el procedimiento para acceder a la Primera Sección adolecía de defectos que se hicieron patentes en el transcurso de su vigencia y con el fin de mejorarlo propuso el siguiente:

“Anualmente la Superioridad determinará el número de Primeros Maquinistas que han de pasar a la Academia para efectuar un cursillo de cuatro meses de duración”.

A este cursillo podrán concurrir, dentro del número fijado los Primeros Maquinistas, por rigurosa antigüedad, sin efectos, que lo solicitasen en el plazo fijado, entendiéndose que aquellos que no lo solicitasen en dicho plazo, siempre que por causa mayor no lo justificasen, quedarían definitivamente en la Segunda Sección.

Como se observará, lo que introdujo esta modificación fue una manera algo más suave de realizar la oposición, pero dejaba sin resolver el problema de las variaciones de escalafonamiento que era la cuestión clave del problema. Los Maquinistas que efectuaban este cursillo previo no cesaban en sus destinos hasta que, aprobado aquel, ingresaban en la Academia para realizar el curso de acceso a la Primera Sección. Los que no superaban el cursillo volvían a sus destinos quedando definitivamente en la Segunda Sección.

Los que terminaban con aprovechamiento el curso para Oficial, quedaban aptos para el ascenso por riguroso orden de calificaciones y cuando se producía una vacante deberían estar cumplidos de condiciones en el empleo de Primeros, pudiendo estar desempeñando en este lapso de tiempo plazas de Oficiales Habilitados en aquellos buques en que por plantilla corresponda y la escasez de esta clase no permita que exista en el buque, y destinos de Jefes de Máquinas en aquellos otros en que no corresponda Maquinista Oficial según plantilla.

Con esta reforma, los que no aprobaban el curso no podían repetir. Además, el R.D.L. de 15 de Diciembre de 1926 facultaba al Ministro de Marina para disponer del personal excedente y distribuirlo en los destinos que considerase más convenientes, aún asignados a distintas categorías. También ordenaba que

si por la nueva reorganización de los servicios resultara aumento de personal no podría llevarse a cabo más que dentro del total numérico que fijaba la plantilla aprobada.

Una de las cuestiones más sobresalientes de esta nueva reorganización era la de suspender el ingreso de nuevo personal en las Academias de Ingenieros y de Artillería de la Armada y que el profesorado se fuese reduciendo hasta su total desaparición cuando no existan alumnos realizando cursos pendientes.

Al año siguiente comienza la lenta recuperación de la economía y pueden entrar más unidades en servicio. Este ritmo de crecimiento continuará hasta finales del año 1930. Por ello, se aumentan dos plazas de Oficiales de 2ª continuando el resto de la plantilla igual, debido a que persiste la escasez de personal en las mismas categorías.

Por una mala interpretación del anterior R.D.L., se quería suspender el ingreso del personal en el Cuerpo de Maquinistas, porque al hacer referencia a cerrar el ingreso en la Academia de Ingenieros y Maquinistas, alguien pensó en que esta sin Ingenieros debería clausurarse. Por ello, el 6 de Diciembre se publica una aclaración en el D.O. en la Sección de Ingenieros, que dice así:

“De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del R.D.L. de plantillas de 15 de Diciembre de 1916, S.M. el Rey (q.D.g.) se ha servido disponer que el punto sexto del mismo quede aclarado en el sentido de que su aplicación a la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada consiste en cerrar el ingreso para alumnos oficiales de Ingenieros, pero no el de los Alumnos para el Cuerpo de Maquinistas ni de los alumnos libres para obtener el título civil de Ingeniero Naval”.

La Cuestión Militar

El año siguiente, 1929, le es reconocido al Cuerpo de Maquinistas el carácter de Cuerpo militar y en consecuencia se lleva a cabo un ligero ajuste de categorías en la Segunda Sección, pero además, y esta es la novedad más fundamental, que en el Tomo I el Estado General de la Armada de 1930 aparece ya esta Corporación inmediatamente después del Cuerpo de Infantería de Marina.

A partir de este momento, cuando los componentes de la Primera Sección alternen en actos oficiales, ocuparán su nuevo puesto en tales situaciones y, por fin, habrá dejado de ser el “farolillo rojo” como hasta ese instante fue estimado.

La consideración del Cuerpo de Maquinistas dentro del ámbito militar estuvo presidida constantemente por la ambigüedad. Siempre fue una Corporación mandada, instruída e inspeccionada por otros Cuerpos (el General y el de Ingenieros Navales), sin ser reconocido como Cuerpo militar, y su personal como permanente, aunque sucesivas disposiciones van imponiendo de forma más o menos directa su permanencia.

Desde luego nunca fue considerado como Cuerpo combatiente, a pesar de

que su personal siguiese las mismas vicisitudes que el resto de las dotaciones de los buques.

En consecuencia, su relación con los demás Cuerpos era extraña, se le exigía una subordinación a todos, a lo que este personal se oponía sistemáticamente con todas sus fuerzas y, recurso tras recurso, fue consiguiendo paulatinamente avances en este sentido.

Sin embargo, ni siquiera el Reglamento de 1915 abordó este problema, en ningún artículo hace mención o referencia a esta cuestión. Sirva como ejemplo el Reglamento del Cuerpo de Contra maestres posteriormente aprobado al de Maquinistas. En los artículos 2, 3 y 4 se puede leer lo siguiente:

“Art. 2.- El Cuerpo de Contra maestres es un Cuerpo militar con carácter permanente...”

“Art. 3.- Los Contra maestres obtendrán su empleo por medio de nombramientos expedidos por el Ministro de Marina”.

“Art. 4.- Los Contra maestres Mayores serán saludados por los primeros, segundos, maestres, cabos...”.

Tal deficiencia reglamentaria es subsanada, parcialmente con el R.D. de 28 de Octubre de 1915 que hace extensivo a la Segunda Sección del Cuerpo de Maquinistas el contenido de los Arts. 3 y 4. No ocurre lo mismo en el Art. 2 que no es aplicado a la Corporación, manteniéndose el régimen de ambigüedad.

Desde finales del siglo pasado tenía la condición de Cuerpo Político-militar y siempre más moderno que cualquier otro.

Todo continúa de esta forma hasta el 14 de Julio de 1929 en que esta cuestión queda resuelta definitivamente y de la forma que a continuación se expresa:

“Las vigentes disposiciones asignan carácter político-militar al Cuerpo de Maquinistas de la Armada, mas la experiencia no encuentra razones que justifiquen esta consideración, pues si el personal de este Cuerpo en los buques bajo el mando absoluto del Comandante independientemente de su jerarquía o equiparación militar, tiene a su cargo el manejo de las máquinas propulsoras y auxiliares de las mismas y la eficiencia militar del buque en el combate depende, en gran parte, en obtener de sus máquinas el máximo rendimiento, teniendo este elemento tanta importancia como la eficacia artillera o torpedera, su actuación a bordo debiera considerársele como genuinamente militar.

Por otra parte, los Maquinistas subalternos alternan en los actos no profesionales de su especialidad con los individuos de los Cuerpos de Contra maestres y Condestables, que son Cuerpos militares. Los Jefes de Máquinas de los buques asumen el mando del personal que desempeña los servicios peculiares de su profesión, como son los fogoneros que constituyen una clase militar y, por tanto, parece natural que militar debe ser quien por disposición legal ejerza su mando.

Constituye, pues, la principal misión del Cuerpo de Maquinistas de la Armada prestar un servicio con aplicación inmediata al combate. Son estas

consideraciones razones más que suficientes para declarar con carácter militar al Cuerpo de Maquinistas de la Armada”.

Inspirándose en cuanto queda expuesto se aprueba que: El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, en sus dos Secciones, la de Jefes y Oficiales y la de Subalternos, constituyen un Cuerpo de carácter militar.

Por estas fechas el número de unidades en servicio comienza a ser notable y para resolver la pertinaz escasez de Oficiales de 2ª, tan necesarios para los buques, el año 1929 se habilitan de esta categoría a quince Primeros Maquinistas. Todo ello a pesar de mantener el ingreso en cotas elevadas.

También este año se establece la correspondencia de los empleos con los del Cuerpo General que en lo sucesivo habría de ser reconocida para los pertenecientes a la Primera y Segunda Secciones.

Maquinista Inspector	Capitán de Navío.
Maquinista Jefe de 1ª.....	Capitán de Fragata.
Maquinista Jefe.....	Capitán de Corbeta.
Maquinista Oficial de 1ª	Teniente de Navío.
Maquinista Oficial de 2ª	Alférez de Navío.
Maquinista Mayor	Contra maestre Mayor.
Primer Maquinista	Primer Contra maestre.
Segundo Maquinista	Segundo Contra maestre.
Tercer Maquinista.....	Segundo Contra maestre más moderno.

Ley de 1930

Todas estas mini-reorganizaciones, cambios en las consideraciones y variaciones en las equiparaciones, no son más que fruto de la improvisación, al no haber aprovechado la reforma que debió realizarse en 1915, es decir, crear un Cuerpo con carácter militar de Maquinistas de Jefes y Oficiales y otro de personal subalterno, pero con distinto sistema de ingreso. Este fue el gran error cuyas causas nunca comprendió el personal de la época y por él constantemente luchó.

Por ello, “parcheando” nuevamente la organización del “sufrido” Cuerpo de Maquinistas, en 1930, se estructura de nuevo toda la Corporación y así el último mes de este año, el ritmo de los acontecimientos comienza a ser vertiginoso aprobándose otra gran reorganización que decía:

“Este Cuerpo creado en todas las Marinas cuando el vapor sustituyó a la vela como medio de propulsión, ha ido evolucionando desde entonces en razón de la complicación creciente de las máquinas confiadas a su cargo, con el consiguiente aumento de las responsabilidades del personal y de la cultura técnica que a este se ha exigido para poder cumplir con éxito su importantísimo cometido”.

En la reorganización de todos los Cuerpos que recientemente el Gobierno había realizado era necesario abordar también la del de Maquinistas, dando un nuevo paso, que aún no será el último, en aquella evolución.

Ahora ya se define al Cuerpo de Maquinistas como militar con todas las funciones que reiteradamente tenía asignadas, pero en esta ocasión se le agrega una más y muy importante, la formación de todo su personal, del de auxiliares y fogoneros.

Se efectúan nuevas equiparaciones y nuevas plantillas. Entre las novedades que introduce esta nueva disposición es que, por primera vez, se alcanza la categoría equiparada a Contralmirante.

Plantillas en 1930

Primera Sección

Categoría	Equiparación	Cantidad	Existían	Por más/menos
Maquinista Gral. Inspect.	C.A.	1	0	-1
Maquinista Inspector	C.N.	4	1	-3
Maquinista Subinspect...	C.F.	6	4	-2
Maquinista Jefe	C.C.	15	6	-9
Maquinista Oficial de 1ª	T.N.	41	33	-8
Maquinista Oficial de 2ª	A.N.	<u>22</u>	<u>26</u>	<u>+4</u>
TOTAL.....		89	70	-19

Segunda Sección

Maquinistas Mayores.....	A.F.	48	24	-24
Maquinistas Primeros de 1ª	Alf. Gradº	66	0	-66
Maquinistas Primeros ...	Subof.	171	156	15
Maquinistas Segundos ...	Subof			
Maquinistas Alum. en práct. Sub. más moderno.				

Una importante novedad es que desaparece la clase de Terceros Maquinistas.

A partir de esta estructuración, los ascensos en las diversas categorías serán con un mínimo de condiciones y además de la siguiente manera:

Maquinista General Inspector.....	Por elección
Maquinista Inspector	Por antigüedad
Maquinista Subinspector	Por antigüedad
Maquinista Jefe.....	Por elección
Maquinista Oficiales de 1ª y 2ª.....	Por antigüedad

Otra ventaja es que a los Maquinistas Mayores con tres años de antigüedad, sin perder la categoría de Mayores, se les concede el uso de las divisas y consideraciones de Maquinistas Oficiales de 2ª y los que alcancen seis años la de Maquinistas Oficiales de 1ª.

Para llenar el vacío que deja la supresión de la clase de Terceros Maquinistas, se crea la Tercera Sección del Cuerpo con la denominación de “Auxiliares de Máquinas”. Esta Sección constará de dos categorías: Auxiliar de Máquinas, equiparado a Segundo Maquinista más moderno, y a Mecánico, equiparado a Suboficial más moderno.

Con todas estas modificaciones a punto de ser llevadas a efecto comienza el año 1931.

La República

El 14 de Abril de 1931 se proclama la II República. Todo entra en convulsión. El Ministro Azaña reforma el Ejército. La Armada no es ajena a estos sucesos y también en ella se procede a una profunda reorganización. Decía el legislador que la necesidad y urgencia de la reorganización de las fuerzas navales se acentuaba, si se tenía en cuenta que en su estructura, los barcos y las bases eran más, que el instrumento eficaz a cuyo servicio debe estar el personal, el pretexto para que proliferasen nutridos y múltiples Cuerpos a todas luces excesivos para la modestia de nuestro poderío naval y que, por su propio desproporcionado crecimiento, más entorpecían que facilitaban el normal desarrollo del plan naval.

Continuaba diciendo que, el exceso de personal en los cuerpos y su multiplicidad, habían dado origen a confusión y fomentaban rivalidades incompatibles con el espíritu de abnegación y sacrificio que debe animar a toda corporación militar.

Las funciones de utilización de la fuerza naval y las de colaboración de los servicios serán desempeñados por los Cuerpos Patentados siguientes:

General de la Armada
Maquinistas
Sanidad
Intendencia
Jurídico

El resto de los cuerpos quedaron declarados a extinguir, ya que por el solo hecho de su existencia determinaba la creación en ellos de categorías que se traducían en una plétora de personal ineficaz para el Servicio y para la buena marcha de todo el organismo.

De acuerdo con este Decreto de 10 de Julio de 1931, el Cuerpo de Maquinistas queda formado por las categorías siguientes:

General Maquinista
Coronel Maquinista
Teniente Coronel Maquinista
Comandante Maquinista
Capitán Maquinista
Teniente Maquinista

El capítulo II establecía que el Servicio de Máquinas sería desempeñado por el actual Cuerpo de Maquinistas y que constaría de dos Secciones. Vuelve a definir todas las funciones, en este caso, casi las máximas deseadas por la Corporación, quedando pendiente la promulgación de un Reglamento orgánico que regulase todas las modalidades que afectasen al personal.

Una de las grandes innovaciones de esta ley era la creación de la Escuela Naval única y en la que estaba previsto que cursaran todos sus estudios el personal que vaya a formar, entre otros, el Cuerpo de Maquinistas y que el ingreso en el Cuerpo General y en aquel se verificase por “libre oposición común”, señalándose el número de plazas para cada uno de los cuerpos y que los estudios dentro de la Escuela habrían de cursarse el mayor número posible de clases comunes.

A partir de este nuevo sistema de reclutamiento y formación no existiría más que un escalafón para los dos Cuerpos, verificándose los ascensos por antigüedad a media que existían vacantes en cada una de las secciones de la plantilla común.

A partir de la implantación de este nuevo sistema de formación, las denominaciones para el futuro personal de Jefes y Oficiales sería:

Contralmirante
Capitán de Navío Maquinista
Capitán de Fragata Maquinista
Capitán de Corbeta Maquinista
Teniente de Navío Maquinista
Alférez de Navío Maquinista

Al ascender a Contralmirante, unos y otros tendrán la misma denominación, pero solamente podrán desempeñar destinos correspondientes a los cometidos de cada cual.

Desgraciadamente poco de toda esta organización se llevó a cabo. El Cuerpo de Maquinistas siguió formándose en su vieja Academia, en la esperanza, nunca cumplida, de la creación de la Escuela Naval única, pues aunque esta ley determinaba que la Escuela Naval cuya creación determinó la Ley de 1908 se convirtiese en única, en ningún caso se implantó el ingreso del personal que en su día formaría la nueva oficialidad, conforme a lo establecido en la ley recientemente aprobada.

En este primer año del advenimiento de la II República todo son prisas, se

quiere modificar a fondo cualquier estamento del régimen anterior, pero las prisas nunca son buenas, sobre todo, cuando se trata de reformar instituciones tan fundamentales del Estado.

Hay que reconocer que la primera Ley que reorganiza la Armada, lo hace profundamente, como una operación quirúrgica, cortando por lo sano y que, estudiada bien a fondo, desde la perspectiva actual, puede comprobarse que muchos de los conceptos allí contenidos, fueron los gérmenes de muchas reformas que se llevaron a cabo años después.

En lo que atañe al Cuerpo de Maquinistas hemos visto que lo sitúa “casi en paridad” con el Cuerpo General, en cuanto a cuerpo militar y a la categoría que debía poseer con respecto a los demás. Pero una cuestión que quedará sin resolver será el acceso a las funciones de mando y a participar en los órganos de alta dirección de la Armada.

El “único” puesto de “mando” que poseía el Cuerpo era la dirección de la Academia de Maquinistas, que ya había sido asignado por el régimen anterior.

Dos meses después de esta primera Ley, de 8 de Septiembre, se reforma la Segunda Sección la cual, fundamentalmente, consistía en modificar las equiparaciones de las diferentes categorías, quedando de la foma siguiente:

Primer Maquinista	Teniente Maquinista	65
Segundo Maquinista	Alférez Maquinista	112
Tercer Maquinista	Graduado de Alférez	<u>276</u>
TOTAL		453

Por estas fechas ingresó la promoción que había aprobado la última oposición, posteriormente se les concedió el ingreso, por haber aprobado sin plaza, a otros once, que son los que constituyen la promoción número 20 y que puede considerarse la última de esta etapa.

Tanto la primera reforma de la Armada, como la citada de la Segunda Sección, no adquieren fuerza de Ley hasta que las Cortes Constituyentes las aprobaron el 22 de Octubre de 1931. Sin embargo, al efectuarse este acto legal, en lo relativo a la Segunda Sección, la disposición transitoria cuarta vuelve a modificarla de forma trascendental. Decía así:

“La Segunda Sección de Cuerpo de Maquinistas queda declarada a extinguir, cesando, por consiguiente, las oposiciones de ingreso en esta Sección. Se dictarán las disposiciones necesarias para armonizar los servicios de esta sección, tanto de mar, como de tierra, con la extinción anteriormente declarada.

Cuando las necesidades del servicio lo exijan, se convocarán oposiciones para ingreso en la Escuela Naval única, conforme se determina en el Decreto de 10 de Julio de 1931”.

En esta ocasión la plantilla de esta Sección quedará formada por:

Primeros Maquinistas	65
Segundos Maquinistas	112
Terceros Maquinistas	Indeterminado

A partir de esta fecha, todos los componentes de la Corporación adquieren la categoría de Oficiales, aunque los de la Segunda Sección no son Patentados.

Sin embargo, los cursos para acceder a la Primera Sección y, por tanto, adquirir la condición de Oficial Patentado, estaban constituidos por un reducido número de alumnos, lo que llevaría a la existencia de una cantidad muy elevada de Oficiales que no tendrían posibilidades de prosperar en la carrera. Para solucionar este problema, que no era exclusivo del Cuerpo de Maquinistas, se promulga la conocida “Ley de Azaña” que consistía en conceder el retiro voluntario a quien lo deseara en unas condiciones económicas muy aceptables. A consecuencia de ello, las bajas fueron masivas, aligerándose el escalafón sensiblemente, lo que ayudó a resolver el problema de aquella plétora de “oficiales” que en el transcurso de los años podría llegar a ser explosivo.

Poco a poco la situación va deteriorándose y casi nada de lo previsto llegó a realizarse. El Cuerpo de Maquinistas continuó formándose en su vieja Academia, esperando que, algún día, ingresase la primera promoción del nuevo Cuerpo unificado, pero tal esperanza nunca se cumplió.

En el año 1934 queda definitivamente zanjado el espinoso problema. En este año ingresaron por antigüedad, sin examen, los Primeros Maquinistas que lo solicitaron y dentro de la Academia, para los que superaban el curso, subsistía el orden de antigüedad en el escalafonamiento al pasar a la Primera Sección.

Una de las novedades que este nuevo Reglamento contemplaba era la posibilidad de implantar, cuando las necesidades del servicio lo precisasen, las especialidades que el Ministerio juzgase oportunas. También preveía la realización de cursos de reciclaje y puesta al día de los Maquinistas del antiguo régimen.

La Guerra Civil

Al comienzo del año 1936, los acontecimientos se precipitan. La situación política general de la Nación llega a ser tan inestable que, a mediados del año, el estallido es tal, que provoca el comienzo de la Guerra Civil. Este trauma nacional señalará el principio del fin de tantas ilusiones, y el que los más conscientes preveyesen que jamás se les volvería a presentar otra oportunidad para conseguirlas.

Los acontecimientos que seguirán a partir del 18 de Julio de 1936 representarán la agonía lenta y dolorosa de lo que pudo haber sido y no fue el Cuerpo de Maquinistas.

Pasados los primeros meses de guerra, se establecen dos bandos, la marina

“nacional” y la republicana. En la primera los Maquinistas cumplieron su misión, aunque muchos de sus componentes fueren postergados, otros expulsados, varios fusilados y el resto vigilados, sobre todo después de conocerse los sucesos ocurridos en Cartagena, llegando incluso a ser sustituidos por ingenieros en algún buque, pero esta operación resultó un fracaso y hubo que volver a la situación anterior. En la segunda, una vez que se ve el final de la guerra, la mayoría se marcha al extranjero y los que regresan y se quedan son juzgados, algunos fusilados y la mayoría separados del servicio y algunos vuelven a reincorporarse al servicio. Más adelante se reconsideró la situación y en Septiembre de 1939 se autorizó el reingreso de los considerados “leales” e incluso el de algunos que se encontraban retirados por la Ley de Azaña y que lo solicitaron.

A todos los que no pertenecían a la Primera Sección se les encuadró en el recientemente creado Cuerpo de Suboficiales. Unos con la categoría de Mecánicos Mayores y el resto como Mecánicos Primeros y recuérdese que tenían categoría de oficiales. A la mayoría se le dió la oportunidad de realizar un cursillo en la Escuela Naval de San Fernando e ingresaban en la creada Escala Complementaria, pudiendo alcanzar la categoría de Comandante. Otros pudieron realizar varios cursos en la Escuela Naval para ingresar en la Primera Sección y los que no fueron seleccionados quedaron hasta el final de su vida activa como Mecánicos Mayores.

La última promoción cuyos componentes que aún pertenecían al Cuerpo de Maquinistas, comenzó el curso en la Escuela Naval de San Fernando y lo terminó en la recientemente inaugurada de Marín.

El Cuerpo de Maquinistas se suprime legalmente al integrarse sus miembros en el recién creado Cuerpo de Máquinas por la Ley de 22 de Mayo de 1944.

Cartagena, diciembre de 1990