

LOS MAQUINISTAS DE LA ARMADA A PARTIR DE 1944

José VEIGA CALVO
Contralmirante

INTRODUCCION

Este trabajo pretende analizar las misiones, funciones y cometidos asignados, en la Armada, a los hombres, maquinistas, que desde 1944 hasta hoy, en el Cuerpo de Máquinas o en el General, recibieron y reciben la tarea de dirigir y gobernar las máquinas de los buques en los ámbitos de la propulsión, la electricidad y la seguridad interior.

Es necesario subrayar al lector las dificultades que se plantean al profesional, al tratar de escribir sobre unos acontecimientos en los que ha participado, las más de las veces, podríamos decir que como observador de primera línea y en algunas, escasas, como protagonista. No obstante, se desea y se intentará ser objetivo en el sentido que le da un conocido escritor francés: objetividad no quiere decir imparcialidad, quiere decir universalidad; pero es evidente que es un reto difícil. Por lo anterior, se procurará relacionar la trayectoria de los maquinistas con la mayor amplitud posible y siempre atendiendo, tanto a la legalidad como a la realidad existentes en cada momento.

Los maquinistas, que en las entrañas del buque, y con verdadero riesgo de sus vidas, tanto en paz como en guerra, tuvieron que desempeñar sus funciones técnicas en un ambiente agresivo de aire viciado, con temperaturas, presiones, ruidos, vibraciones, malos olores, y humedad excesivos, también tuvieron que soportar escasa consideración, consecuencia, en algunos casos, de una torpe legislación, y en otros de su incumplimiento, hasta que la puesta en vigor de la Ley 17/1989 de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, fue capaz de resolver el problema de encuadre orgánico de este personal al asignar sus funciones a la Escala Superior del Cuerpo General de la Armada.

De acuerdo con la legislación vigente, trataremos de aclarar cuáles son las funciones que tendrán que desempeñar los nuevos maquinistas del Cuerpo General, heredadas del Cuerpo de Máquinas, el cual, a su vez las heredó del Cuerpo de Maquinistas de la Armada, fundado en 1859.

La ley 7/1982 de creación de la Sección Transitoria del Cuerpo General, por la que las funciones del Cuerpo de Máquinas fueron asumidas por el Cuerpo General de la Armada, derogaba, en cuanto se opusiese a su cumplimiento, la Ley de 26 de mayo de 1944, que creó el Cuerpo de Máquinas.

La Ley 17/1989 que integra definitivamente la Sección Transitoria del Cuerpo General en la Escala Superior del Cuerpo General de la Armada, en su

disposición derogatoria, establece que la Ley 7/1982 continuará en vigor, con carácter reglamentario, en lo que no se oponga a la citada Ley 17/1989 o cuando las disposiciones de desarrollo de esta Ley, no las deroguen de forma expresa.

Por consiguiente, las funciones que tendrán que desempeñar los especialistas en máquinas del Cuerpo General, en tanto no se desarrolle la Ley 17/1989, están incluidas en la Ley de 26 de mayo de 1944, en la Ley 7/1982 y su Real Decreto de desarrollo 2556/1982 siempre que no se opongan a disposiciones posteriores de igual o superior rango.

Todas las disposiciones que han tratado de organizar a los maquinistas de la Armada, desde mediados del siglo pasado hasta nuestros días, ponen de manifiesto la importancia de este personal, que tiene a su cargo el manejo y mantenimiento de las máquinas en el ámbito de la propulsión, electricidad y seguridad interior, posibilitando que el buque se traslade a la zona de operaciones, mantenerlo a flote en los momentos supremos de un temporal, colisión, incendio, en la paz y en el combate, en los que de la eficacia de este personal depende la suerte del buque, y el lograr que regrese a puerto sano y salvo.

Al parecer, la Armada, desde los primeros tiempos, o no supo o no quiso emplear al personal de maquinistas cuando, por razón de empleo u otras causas, no podían sus miembros desempeñar destinos a bordo, desaprovechando, de esta forma, el vasto caudal de conocimientos y experiencia acumulados en largos años de intensa e importantísima labor.

En otro orden de cosas, tampoco se pudo resolver el problema que se planteaba cuando, por sucesión de mando, maquinistas con mayor graduación tenían que estar subordinados a personal del Cuerpo General de menor rango militar.

LEY DE 26 DE MAYO DE 1944

La Ley de 22 de mayo de 1944, que crea el Cuerpo de Máquinas de la Armada, pone de manifiesto en su exposición de motivos, los fallos e incumplimientos de la legislación anterior por la que, hasta entonces, venía rigiéndose el Cuerpo de Maquinistas; concretamente, la Ley de 24 de noviembre de 1931 que ratificaba y rectificaba un Real Decreto de 10 de julio del mismo año.

El preámbulo de la Ley también hacía hincapié en que era preciso, dada la evolución de las ideas y conceptos acerca de la misión que correspondía al Jefe u Oficial Maquinista, elevar el rango del Cuerpo a que pertenece, no sólo para procurar una mayor compenetración con los restantes de la Armada y muy en particular con el que ejerce la función de Mando —del que es fundamental complemento en orden a la eficacia del material— sino también para concretar las funciones que habían de asignársele mediante ampliación de sus actividades, cuando por razón de empleo u otras causas no puedan sus miembros desempeñar destinos abordo; extremo éste de la mayor importancia si ha de obtenerse el debido rendimiento del saber reunido a lo largo de muchos trienios de vida profesional.

Desconozco cuáles fueron los motivos por los que el nombre del Cuerpo de Maquinistas fue cambiado por el de Máquinas, como no sea la prevención y celos, a mi juicio infundados, que existían en ciertos miembros de la Armada muy sensibilizados al recordar la actuación de algunos significados maquinistas en la recién terminada Guerra Civil.

Esta Ley de 1944 establece que el Cuerpo de Máquinas de la Armada es un Cuerpo Militar y su personal disfrutará de los mismos derechos y prerrogativas que las Leyes y Reglamentos en vigor conceden a los demás Cuerpos Patentados de la Armada, y al que le corresponden las siguientes misiones principales:

“a) El manejo, conservación, entretenimiento e inspección de los elementos de propulsión en los buques, en la más amplia acepción del concepto, así como el de toda clase de máquinas y aparatos que en los buques, bases y estaciones navales no se hallen asignados reglamentariamente a otros Cuerpos.

b) La reparación de los referidos elementos, en cuanto por su importancia no exija la intervención directa del Cuerpo de Ingenieros Navales o resulte imposible pretenderla.

c) La inspección de las obras de su especialidad, tanto a bordo como en tierra, ya sea como responsables de las mismas o como miembros de las Comisiones Inspectoras que, con carácter accidental, puedan constituirse o se encuentren establecidas de un modo permanente.

d) Ejercer la jefatura de trabajos en los talleres mecánicos y en los de forja, calderería y fundición instalados en las bases y estaciones navales, y aun la dirección de los mismos cuando no se encuentre expresamente conferida a personal de otro Cuerpo.

e) La inspección y custodia del material de su especialidad acopiado en almacenes.

f) La inspección y reconocimiento de toda clase de combustibles y lubricantes que utilicen las calderas y máquinas cuyo manejo les está encomendado.

g) El servicio en general de las instituciones de aprovisionamiento de combustible.

h) Contribuir a la formación del personal de fogoneros, mecánicos y máquinas en las escuelas correspondientes y desempeñar en ellas la jefatura de estudios.”

De acuerdo con esta Ley, el Cuerpo de Máquinas quedó inicialmente constituido por el personal que integraba la primera sección del Cuerpo de Maquinistas. El artículo diecinueve disponía:

“En un plazo no superior a un mes, contado a partir de la promulgación de esta Ley, se someterá a la aprobación del Consejo de Ministros el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Máquinas, llamado a darle el debido desarrollo y a definir en detalle las funciones del Cuerpo en sus distintos destinos de plantilla”.

Este Reglamento, redactado por la Inspección General de Máquinas, y que por causas desconocidas no llegó a publicarse y, por ello, a entrar en vigor, definía en detalle las funciones del Cuerpo de Máquinas, ampliando sus actividades en los empleos superiores a fin de obtener el debido rendimiento de los induda-

bles conocimientos y experiencias de sus miembros, al dejar de desempeñar sus funciones a bordo. Este reglamento, que en el caso de haberse aprobado, pudo haber resuelto muchos problemas a la Armada, merece darse a conocer.

REGLAMENTO ORGANICO DEL CUERPO DE MAQUINAS

El proyecto de Reglamento Orgánico del Cuerpo de Máquinas, desarrollaba las misiones que la Ley de 26 de mayo de 1944 asignaba a los componentes del Cuerpo de Máquinas, integrándolos en los siguientes Organismos y Servicios.

- Inspección General de Máquinas.
- Subinspección General de Máquinas.
- Servicios de Máquinas.
- Inspecciones de Construcciones, Suministros y Obras.
- Escuelas de Máquinas. Formación del Personal.

Inspección General

Al frente de la Inspección General de Máquinas se encuentra el General Inspector, que depende del Jefe del Estado Mayor de la Armada para asuntos del Servicio relacionados con las misiones que se le asignan y despachará con el Ministro para el desempeño de las funciones como Inspector General del Cuerpo de Máquinas.

“Por delegación del Ministro ejercerá la alta Inspección de todo lo referente al Servicio de Máquinas de la Armada y entre sus deberes y atribuciones, figuran como principales las siguientes:

a) Velar por el prestigio social y eficiencia profesional del personal del Cuerpo, poniendo en conocimiento del Mando los casos de infracción de Reglamento e Instrucciones, que advierta en cuanto se refiera a lo legislado sobre máquinas e informando en los expedientes que por tal causa se instruyan.

b) Redactar los reglamentos que afecten al personal y materias del Cuerpo en armonía con las directrices que le señale el Almirante Jefe del E.M. de la Armada y conservar al día este Reglamento.

c) Estudiar y proponer cuantos elementos se estimen precisos, dentro de las normas y orientaciones del E.M. de la Armada para alcanzar la máxima eficacia y rendimiento de las instalaciones utilizadas por el Servicio de Máquinas.

d) Adoptar las medidas de previsión adecuadas en relación con la cuantía y disposiciones de los respetos y pertrechos, así como toda clase de elementos de consumo de máquinas que puedan necesitar las Fuerzas Navales de acuerdo con los planes formulados por el E.M. de la Armada.

e) Informar los expedientes relativos a desarme de buques que causen baja en la Marina, con vistas a la posible utilización de ciertos elementos en otras

atenciones y a su más correcto almacenamiento y conservación, y en las de armamento y movilización de unidades en reparación y reserva, todo ello en cuanto afecte al material del Servicio de Máquinas.

f) Informar sobre las nuevas construcciones y sobre las modificaciones que se proyecten introducir en las instalaciones del Servicio de Máquinas.

g) Informar sobre los programas de adquisición de material y pertrechos de máquinas que el Estado Mayor de la Armada proyecte, proponiendo sus características y las normas para su recepción, almacenamiento, conservación y utilización.

h) Informar sobre el desarrollo de los planes de formación de personal de máquinas en todas sus distintas clases y categorías, los cuales no podrán modificarse sin oír el informe de la Inspección General.

i) Proponer los nombramientos o ceses del personal de máquinas que habrá de constituir las plantillas de buques y dependencias.

j) Proponer los nombramientos o ceses del personal de máquinas que, a su juicio, debe desempeñar o cesar en los destinos de libre designación.

k) Desempeñar las comisiones que el mando le encomiende y girar las visitas de inspección que, con previa autorización ministerial, estime necesario realizar en beneficio del mejor servicio.

l) Formar parte del Consejo Superior de la Armada y de las Juntas del Estado Mayor, cuando en ellas se traten asuntos relacionados con el personal o material correspondiente al Servicio de Máquinas.

m) Proponer el personal que haya de efectuar cursos, tanto en España, como en el extranjero.”

Subinspección General

La Subinspección General de Máquinas, que forma parte integrante de la Dirección de Material, está desempeñada por un General Subinspector del Cuerpo.

“El General Jefe de la Subinspección de Máquinas tendrá las atribuciones que a su empleo corresponden por las ordenanzas y disposiciones vigentes, siendo sus deberes principales los siguientes:

a) Ejercer las funciones del General Inspector por sucesión en los casos que proceda.

b) Asesorar al Almirante Director de Material en cuantos asuntos de obras guarden relación con las instalaciones propulsoras de los buques: así como en toda clase de máquinas y aparatos de buques, departamentos, bases navales y estaciones navales que no se hallen reglamentariamente asignadas a otros Cuerpos.

c) Elevar las consideraciones pertinentes respecto al estado del material, servicios y pertrechos de máquinas pertenecientes a buques y dependencias, a fin de lograr su eficaz utilización y mantenimiento.

d) Informar en cuantos expedientes de obras se refiera al material del Servicio de Máquinas, siempre que afecten a la utilización, manejo y seguridad interior.

e) Ejercer el control sobre los consumos y de las obras de los Ramos de Máquinas de los distintos Servicios examinando la documentación reglamentaria y conocimiento de cualquier otro documento que se curse y afecte a ellos, levantando las correspondientes fichas y estadísticas.

f) Formar parte del Consejo Superior de la Armada de las Juntas del E.M. de la Armada y de las que se constituyan en la Dirección de Material bajo la presidencia de su Almirante Jefe, cuando se trate de asuntos relacionados con el material correspondiente a las Instalaciones de Máquinas.”

Servicio de Máquinas

El Servicio de Máquinas, al igual que los demás Servicios del Ministerio, depende del Estado Mayor de la Armada, y al frente del mismo está otro General Subinspector que desempeña la Jefatura de los Servicios de Máquinas y la utilización y pruebas en la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares (C.N.M.) dependiendo, para este cometido del Director General de dicho Organismo.

“El General Subinspector Jefe del Servicio de Máquinas tendrá las atribuciones que a su empleo correspondan por las ordenanzas y disposiciones vigentes, siendo sus deberes principales los siguientes:

Servicio de Máquinas en el E.M.

a) Estudiar y proponer la forma en que habrán de conducirse cada una de las instalaciones de máquinas y los métodos que deben seguirse, para la mejor utilización del material, con objeto de obtener la máxima eficacia en el aspecto económico, técnico y militar.

b) Controlar el exacto cumplimiento de lo señalado en el apartado anterior.

c) Informar en cuantos expedientes se refieren a la utilización y manejo del Material del Servicio de Máquinas.

d) Adquirir información de todos los adelantos de la técnica que afectan a las misiones del Cuerpo y obtener en ello cuanto se considere de aplicación, difundiendo mediante manuales, instrucciones o circulares.

e) Formar parte de la Junta de clasificación y recompensas, cuanto se trate de asuntos relacionados con el personal del Cuerpo de Máquinas y de la Reserva Naval Activa Servicio de Máquinas.

f) Revisar en cuanto a la utilización se refiere, las Memorias-Resumen de las inspecciones reglamentarias y obras que se practiquen en las instalaciones de máquinas en general.

Servicio de Maquinas para la utilización y pruebas en la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares.

a) Informar al Director de C.N.M. en todos los asuntos relacionados con la utilización y manejo de las instalaciones propulsoras de los buques y sus servicios, incluido el de S.I. en los casos siguientes:

- Proyectos de Nuevas Construcciones.
- Modificaciones.
- Grandes Carenas.
- Obras.

b) Formar parte de la Junta de la Dirección de C.N.M. presidida por el Director General cuando se trate de asuntos relacionados con lo señalado en el párrafo anterior.

c) Proponer normas para la realización de pruebas de máquinas en los buques de nueva construcción o que hayan efectuado grandes carenas, así como asistir a estas pruebas cuando se estime necesario.

d) Formación de libros descriptivos de los buques en la parte correspondiente a máquinas, con las características particulares de aparatos y generales de las instalaciones; montura y pruebas. Instrucciones para el manejo de las instalaciones y para las revisiones periódicas.

e) Obtener toda la información posible con los medios de que dispone la Dirección de C.N.M. de los adelantos en la técnica de las instalaciones propulsoras de los buques, enviándolo por el conducto reglamentario a la Inspección General de Máquinas para su puesta posteriormente en conocimiento de los buques, con el fin de obtener un mejor rendimiento de dichas instalaciones.”

Servicios de Máquinas de los Departamentos

Los Servicios de Máquinas, en los Departamentos Marítimos, tienen por misión la inspección del material, servicios y consumos de las instalaciones de máquinas de los buques y dependencias del Departamento, atendiendo a su conservación, reparación y aprovisionamiento, así como a la actuación e instrucción de personal. Para llevar a cabo esta misión, el Servicio se compondrá de los Organismos siguientes:

- Jefatura de los Servicios de Máquinas.
- Ramo de Máquinas del Arsenal.

La Jefatura, formando parte integrante del Estado Mayor de cada Departamento Marítimo, será ejercida por un Coronel del Cuerpo a las inmediatas órdenes del Capitán General y a las del Comandante General del Arsenal en todo lo que se refiere a los Servicios que dependan de esta Autoridad.

Jefatura de los Servicios de Máquinas de la Escuadra

La Jefatura de los Servicios de Máquinas de la Escuadra, formando parte del Estado Mayor de la misma, estará desempeñada por un Jefe del Cuerpo de Máquinas con la misión de asesorar al Comandante General en todos los asuntos que se refieran al personal y material pertenecientes al Servicio de Máquinas de los buques, ejerciendo una inspección directa sobre la utilización y conservación de las instalaciones de los buques y sobre las obras que en ellos se ejecuten

Jefatura de los Servicios de Máquinas de Flotilla

En cada una de las Flotillas independientes de la Escuadra que tengan constituido Estado Mayor y formando parte integrante del mismo, existirá un Jefe u Oficial del Cuerpo de Máquinas, a las órdenes inmediatas del Jefe de la Agrupación, que ejercerá la Jefatura de los Servicios de Máquinas de la misma. Dicho Jefe tendrá las mismas misiones que su homólogo de la Escuadra adaptada a la organización de estas Agrupaciones.

Jefatura del Servicio de Máquinas de los buques

La Jefatura del Servicio de Máquinas de cada buque, la ejercerá el Jefe u Oficial de Máquinas de mayor graduación o antigüedad de la dotación del mismo, al que se otorgará este nombramiento por Orden Ministerial. Le corresponderán los siguientes deberes y obligaciones:

a) Será responsable ante el Mando del buque, de la perfecta conservación y utilización del material y pertrechos, así como del exacto cumplimiento de las órdenes dictadas por el Mando en lo referente al funcionamiento de las instalaciones propulsoras, auxiliares y servicios y cuantas afecten o se relacionen con el personal o material de máquinas.

b) Tendrá el mando directo de su personal y se cuidará de su entrenamiento y actuación, disponiendo su distribución en trabajos y guardias en la forma más conveniente para el mejor servicio.

c) Propondrá la ejecución de las obras necesarias para mantener el estado de eficiencia de los servicios que de él dependan y cuando éstas se realicen con el personal y elementos del buque, se ejecutarán bajo su dirección inmediata y será responsable del resultado de las mismas.

d) La responsabilidad del Jefe del Servicio de Máquinas de un buque subsistirá siempre en todo lo relacionado con su cometido, y sólo podrá ser salvada, en caso de obedecer órdenes de su Comandante en contra de su opinión técnica, que estará obligado a exponer. Esta responsabilidad no excluye a la

que puede corresponderles a los Oficiales Subalternos a sus órdenes en todo lo que, teniendo obligación de ejecutar, lo hagan en manifiestas malas condiciones técnicas.

e) Por la índole de su misión y para que pueda atender escrupulosamente a sus importantes cometidos, estará exento de toda clase de guardias y servicios”.

Inspección de Construcciones, Suministros y Obras

En las inspecciones de construcciones, suministros y obras, el Jefe más caracterizado del Cuerpo de Máquinas que como vocal se encuentre destinado en estos Organismos ejercerá, como Inspector de Máquinas, las funciones siguientes:

“a) Informar sobre la aprobación de los detalles constructivos y servicios de máquinas, en relación con la mejor utilización y manejo del material.

b) Inspeccionar las obras de reparación de las instalaciones propulsoras, sus auxiliares y servicios.

c) Seguir al detalle el proceso de construcción, montura y prueba de los elementos de las referidas instalaciones, obteniendo datos y enseñanzas que puedan ser útiles para el manejo del material cuando esté en servicio, o informando de todo lo que pueda afectar a su más correcta utilización.

d) Comprobar que las pruebas de recepción se efectúan en la forma estipulada y proponer los detalles complementarios de las que no lo están. En estas pruebas se obtendrá la información técnica necesaria para deducir el rendimiento obtenido y cuanto interesa para el ulterior servicio.

e) Iniciar los Historiales de Máquinas que deben ser entregados al ponerse el buque en servicio y colaborar en la toma de datos para redactar los folletos de instrucciones para el manejo de los distintos aparatos y sus revisiones periódicas.

f) Cooperar en las misiones generales de las inspecciones y en la parte que afecte a su responsabilidad, sirviéndose para ello del personal del Cuerpo a ellos asignado, el cual se encontrará a sus inmediatas órdenes.

g) Controlar la instrucción de la dotación de máquinas en el correcto manejo y conocimiento de la instalación propulsora.

h) Inspeccionar todos los elementos de los cuales dependen las condiciones de estabilidad, pesos, pintado, mamparos y casco, protección catódica, etc.

i) Comprobar que las condiciones de temperatura, iluminación y ruidos son tolerables por el personal.”

Formación del Personal

En lo que se refiere a la formación del personal, este proyecto de Reglamento, propone que el nombre de la entonces Escuela de Mecánicos se

cambie por el de Escuela de Máquinas de la Armada, y que debería ser estudiada una solución para que tal y como ocurría con la extinguida Academia de Maquinistas, su dirección recayese en un Coronel de Máquinas.

La Enseñanza de las máquinas térmicas y asignaturas fundamentales o de aplicación de las mismas corresponderá al Cuerpo de Máquinas en todos los centros docentes y buques-escuela de la Armada, debiendo disponerse en la plantilla del Cuerpo del número de Jefes y Oficiales que sean necesarios para desempeñar los puestos de Jefes de Estudios y Profesores en los referidos centros de Enseñanza, según exija la importancia de los mismos.

DIRECCION DE MATERIAL

Como hemos dicho, el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Máquinas nunca llegó a aprobarse, no obstante, cuatro años más tarde, por Decreto de 7 de mayo de 1948, se reorganiza la Dirección de Material del Estado Mayor de la Armada, la cual se denominará en lo sucesivo: Dirección de Material y, en su artículo quinto, se incluye la Subinspección de Máquinas de la siguiente forma:

“Artículo quinto.— Al margen del cuadro orgánico de la Dirección de Material, pero dependiendo, a todos los efectos de su Almirante Jefe, quedarán:

a) La Subinspección de Máquinas, regida por un General de este Cuerpo, que tendrá funciones asesoras y velará por la mejor conservación del material de máquinas, fiscalizando consumos y redactando instrucciones y manuales al fin indicado.”

Esta fórmula “Al margen del cuadro orgánico...” y otra como “Existe además...” como se verá más tarde al referirse al Servicio Técnico de Utilización de Máquinas, demuestra entre otras cosas, la poca importancia que pretendían asignar a estos organismos.

A su vez, la Orden Ministerial de 20 de abril de 1949, aclara que el Servicio de Máquinas quedará integrado en la Subinspección de Máquinas dependiente de la Dirección de Material.

La Orden Ministerial de 31 de enero de 1950 pone en vigor las instrucciones para el régimen y gobierno de la Subinspección de Máquinas de la Armada, considerando a ésta como la encargada de desarrollar las misiones que la Ley de 26 de mayo de 1944 asigna al Cuerpo de Máquinas, con las siguientes funciones:

“Como dependiente de la Dirección de Material:

a) Asesorar al Almirante Director de Material en cuantos asuntos tengan relación con los distintos Servicios de Máquinas de la Armada.

b) Informar sobre las plantillas del personal de máquinas en todas sus escalas, categorías y clases, así como en los planes para su formación y mejor utilización.

c) Formar parte de los Organismos asesores y Juntas del Ministerio en que preceptivamente le corresponda.”

Para cuantos informes e instrucciones se refieran al manejo, utilización y conservación del material, la Subinspección de Máquinas dependerá del Estado Mayor de la Armada.

Uno de los Jefes de Sección de la Subinspección ejercerá, al mismo tiempo, la Jefatura del Detall del Cuerpo, dependiendo a estos efectos del Vicealmirante Jefe del Servicio de Personal.

La Subinspección de Máquinas tendrá al corriente al General Inspector del Cuerpo de aquellos asuntos de importancia o posible trascendencia para el mismo.

En el año 1957, por Decreto de 28 de junio, siendo Ministro de Marina el Almirante Abarzuza, se crean en los distintos Arsenales de la Armada los Ramos de Máquinas, los cuales desarrollarán, en su totalidad, las misiones que la Ley de 26 de mayo de 1944 señala para las actividades en servicio de tierra al Cuerpo de Máquinas.

La Jefatura de dichos Ramos la ejercerán los Jefes de los Servicios de Máquinas de los Departamentos, quienes, además de los deberes y atribuciones que tienen, asumirán los que la Ordenanza para el régimen militar facultativo y económico de los Arsenales del Estado de 1911 confiere a los Jefes de Ramo y los asignados a los Inspectores de Máquinas de los Arsenales.

NUEVAS MISIONES

A partir de 1959, con la llegada a España de los primeros buques de procedencia americana, y con el fin de adaptarse a su organización, los Servicios de Electricidad y Seguridad Interior de los buques pasaron a depender del Jefe de Máquinas, en cumplimiento de un “Decreto”, de difusión interna, del Ministro de Marina, Almirante Abarzuza, el cual por su indudable trascendencia, parcialmente reproducimos.

“Mi criterio en este asunto es cerrado y debe adoptarse sin más discusión y dejarnos de escrúpulos que a mi juicio son infundados, ya que el Servicio de S.I. se encomiende a un Oficial de Máquinas, este Servicio como todos los del buque, son subordinados al Segundo Comandante, incluso el de Jefe de Máquinas. Por el contrario, ¿quién puede dudar que todos los servicios que se enumeran en el punto 4 del escrito del C. de N. Jefe del C. de A. de la flota no caen por su propio peso dentro del Cuerpo de Máquinas? ¿Quién tiene todos los resortes y tiene más conocimientos teóricos y prácticos para la mayor eficacia de este servicio?

Separando, pues, los dos problemas importantes planteados: S.I. y Electricidad y refiriéndonos por ahora a la S.I. procede, y así tomo la resolución, con toda la responsabilidad, el aceptar plenamente la organización americana, tanto en los buques entregados y que nos entreguen, como en los que se

modernizan y para ello, simplemente, procede disminuir el Oficial del Cuerpo General y aumentar un T. de Máquinas.

Con relación a los escrúpulos que se enumeran, son a mi juicio infundados, ya he dicho que a flote es el Segundo Comandante el Jefe de todos los Servicios y en tierra pasa igual, no tiene nada que ver que una gran parte de los cometidos del Servicio de S.I. y El, sea encomendado al Cuerpo de Máquinas para que la dirección de los Centros de Adiestramiento sea privativo del Cuerpo General por derecho propio.

Por otra parte, este argumento que sustento era el que se obtenía, creo acordar por unanimidad, en las reuniones diarias que durante el largo viaje Norfolk-Pasajes tuvimos a bordo del Lepanto, y por lo tanto, me extraña que este mismo personal haya cambiado de criterio como al parecer se da a entender en el punto 8.5. del escrito anteriormente citado, al exponer el resultado de las reuniones celebradas.

Con respecto al Oficial encargado de los servicios eléctricos, aunque para mí no hay tampoco la menor duda, estimo que mientras no haya especialistas del Cuerpo de Máquinas, debe seguir como hasta ahora desempeñaba este destino el Cuerpo General.”

Estos nuevos cometidos de electricidad y seguridad interior del Cuerpo de Máquinas, debieron ser establecidos por Ley, como ampliación de las funciones que la de 26 de mayo de 1944 asignaba al personal del citado Cuerpo; sin embargo no fue así, y de hecho este personal sin poder contar, salvo raras excepciones, con los Oficiales especialistas de Electricidad y Seguridad interior del Cuerpo General, tuvo que hacerse cargo de estas nuevas responsabilidades a bordo; no obstante, los destinos de tierra, Jefaturas del CISI, CASI's, STEE's y ETEA, siguieron siendo desempeñadas en la mayoría de los casos, por Jefes del Cuerpo General o Ingenieros.

ENCUADRAMIENTO DE LOS GENERALES SUBINSPECTORES

La Ley de 24 de diciembre de 1962, de plantillas de los Cuerpos Patentados de la Armada, aprobó el aumento de un General Subinspector para el Cuerpo de Máquinas, por ello en 1963, el destino de “Jefe de Servicios de Máquinas de la Armada y de la Subinspección General de Máquinas de la Dirección de Material”, se desdobló en los siguientes:

— Jefe de la Subinspección General de Máquinas de la Dirección de Material.

— Jefe de los Servicios de Máquinas y de Utilización y Pruebas en la Dirección General de Construcciones e Industrias Navales Militares.

El problema que surgía al tratar de encuadrar a los Oficiales Generales del Cuerpo de Máquinas, se debía, en gran medida, al confusionismo creado por la dificultad de diferenciar funciones entre las asignadas a diferentes Cuerpos de la Armada; concretamente a los Cuerpos General, de Ingenieros, Máquinas e Intendencia.

El Cuerpo de Ingenieros tiene asignadas, entre otras, las funciones de inspección y dirección del mantenimiento 2º y 3º escalones, lo mismo que el Cuerpo de Máquinas.

Por otra parte, “la inspección y custodia del material de su especialidad acopiado en almacenes” que la Ley de 1944 asignaba al Cuerpo de Máquinas, también lo tiene asignado el Cuerpo de Intendencia.

Y por último, los destinos de dirección o jefatura en los que se desempeñan funciones de gestión, pueden ser desempeñados por los componentes de cualquiera de los Cuerpos antes citados.

Este confusionismo se refleja claramente, en el Decreto 3163/66, de 29 de diciembre, que reorganiza las estructuras concernientes al material del que se derivó el S-16, las cuales, se puede decir, conculcaban la Ley de 26 de mayo de 1944, de rango superior.

En efecto, en el Decreto 3163/66 al definir los Servicios Técnicos de Construcciones y Mantenimiento, precisos para que desarrollen las actividades técnico-industriales necesarias para la construcción y mantenimiento de la Fuerza e Instalaciones Navales de Apoyo, no se cita para nada al Servicio Técnico de Utilización de Máquinas (STUM). Este, aparece como un añadido, en el Artículo 11, con la fórmula “Existe además, el Servicio Técnico de Utilización de Máquinas...”, y se le asignan las mismas funciones que al Servicio Técnico de Casco y Máquinas (STCM), salvo que a éste corresponde “asesorar, proyectar y redactar especificaciones e instrucciones de manejo, entretenimiento y conservación del material” y al STUM “asesorar sobre manejo, conservación y entretenimiento del material, y adaptar, difundir y aplicar, con dichos fines, las instrucciones correspondientes”. Es decir, la única diferenciación, al parecer, es que el STCM proyecta y redacta especificaciones e instrucciones y el STUM asesora, adapta, difunde y aplica. Se puede observar que esta diferenciación, si así se le puede llamar, es bastante complicada en su aplicación.

Si se examinan las misiones encomendadas al Cuerpo de Máquinas en su Ley de creación, de 26 de mayo de 1944, se verá que en los apartados a), b), c) y d) se asignan cometidos que positivamente son conculcados por el S-16. Así, en el apartado a), se le da “el manejo, conservación, entretenimiento e inspección de los elementos de propulsión de los buques...” y en el b) “la reparación de los referidos elementos, en cuanto por su importancia, no exija la intervención al Cuerpo de Ingenieros Navales”. Esa función del apartado a) no se le asigna, sin embargo, en el S-16, ya que éste, sólo concede al STUM el asesoramiento en materia específica del Servicio sobre manejo, conservación y entretenimiento del Material.

Todo esto, demuestra que el problema tiene unas raíces más profundas, que se reflejan más que en las atribuciones de los Generales del Cuerpo de Máquinas, en el empleo que la Armada debe hacer del personal perteneciente al mismo, desde el momento en que, por razón de categoría, no pueda estar ya embarcado.

El Almirante de la JAL Don Gonzalo Díaz, el 4 de junio de 1968, al exponer al AJEMA estas observaciones, también le ponía de manifiesto que, en este sentido, no puede olvidarse que es una necesidad y un deber obtener el debido rendimiento de un personal que, aparte de su concienzuda y costosa preparación, tiene una brillante ejecutoria profesional, y ha sido en los buques el que en particular compenetración con el Mando, ha constituido su natural complemento, siguiendo sus mismas vicisitudes, tanto en paz, como en guerra.

El Almirante Díaz, entendía que debería enfocarse el problema no en esta forma parcial para colocar un personal cuya función ha quedado tan desdibujada, sino en su verdadera dimensión, es decir, “la utilización racional del personal del Cuerpo de Máquinas que alcance empleos en que no corresponde embarcar”, para ello, proponía varios destinos que podrían desempeñar, siendo digno de mención el utilizar un General del Cuerpo de Máquinas para las nuevas orientaciones que se perfilaban ya sobre mantenimiento.

LEY ORGANICA DE LA ARMADA

La Ley 9/1970, de 4 de julio, Orgánica de la Armada, en el punto cinco de su preámbulo, expone:

“Una de las bases orgánicas más importantes, por el cambio de mentalidad que supone, es la de la desvinculación del Servicio de toda idea que pueda referirlo exclusivamente a un Cuerpo concreto de Oficiales. Esta moderna doctrina orgánica aceptada, no permite mantener las funciones de los Cuerpos que la anterior legislación establecía y en el concepto actual han perdido gran parte de su contenido las figuras de los Inspectores Generales de los Cuerpos.”

A su vez, el punto dos del Artículo quinto establece que:

“Los Servicios se agruparán en tres estructuras específicas que abarquen respectivamente todo lo concerniente a los recursos básicos de Personal, Material y Financiero. A las actividades de cada Servicio concurrirán conjuntamente los Cuerpos de la Armada en la debida proporción, sin que deba identificarse la idea de Servicio con la de Cuerpo.”

En principio, se puede considerar como norma de generalidad, que los componentes del Cuerpo de Máquinas, deberían tener la oportunidad de ejercer las funciones de mando, administración y técnicas en los destinos correspondientes a los recursos básicos de Personal y Material hasta el de rango más elevado siempre que su preparación y capacidad se lo permitan, guardando similar proporción a la que desempeñan en las unidades de la Fuerza. Sin embargo, aunque la Ley Orgánica de la Armada no derogaba, explícitamente, la Ley de 26 de mayo de 1944 de creación del Cuerpo de Máquinas, realmente como ya se sabía y se demostró posteriormente, este Cuerpo fue el único que quedó sentenciado, sin llegar a concurrir su personal en la debida proporción a las actividades de

cada servicio, tal y como propugnaba la citada Ley, siendo éste el momento en el que el Cuerpo General debió asumir las funciones del Cuerpo de Máquinas.

MODIFICACIONES DEL S-16

El 31 de diciembre de 1971 el AJEMA, al aprobar la Modificación, en el “S-16”, de la organización de la Dirección de Construcciones Navales Militares, creó, entre otros organismos, la Sección de Mantenimiento con las siguientes funciones:

a) Realizar estudios generales sobre los problemas y actividades relacionadas con el mantenimiento, proponiendo la correspondiente doctrina.

b) Planear, programar y controlar todas las actividades del mantenimiento que se lleven a cabo en los distintos escalones, resolviendo los problemas que presenten los Organismos encargados de la ejecución o inspección de las correspondientes obras en los buques, aeronaves e instalaciones navales en tierra.

Esta Sección que fue el embrión de la actual Subdirección de Mantenimiento de la DIC, trajo consigo la desaparición de facto del STUM de la DIC a cuyo frente se encontraba un General Subinspector del Cuerpo de Máquinas. La lógica imponía el nombramiento inmediato de este General para dirigir la nueva Subdirección; sin embargo, permaneció, a las órdenes del AJAL, cerca de cuatro años, en espera de tomar posesión del destino, cosa que se realizó, por fin, en septiembre de 1976.

Efectivamente, la Subdirección de Mantenimiento (SUBDEM) que a partir de 1973 venía funcionando, de hecho, como tal, quedó establecida por la O.M. número 1185/76 que reorganizaba las Estructuras concernientes al Material de la Armada.

Esta reorganización del Sistema-16, especialmente de su Capítulo III correspondiente a la DIC, trajo consigo un trasvase de personal de los antiguos organismos que conformaban esta Dirección a los nuevos, en especial a la SUBDEM, que absorbió todo el personal del Cuerpo de Máquinas procedente del STUM de la DIC que desaparecía.

Con esta reorganización del Mantenimiento, gran parte del personal del Cuerpo de Máquinas, con un General Subinspector al frente como Subdirector de Mantenimiento de la DIC, pasó a desempeñar sus funciones en las estructuras de mantenimiento de la DIC y de los Arsenales, ya que por su formación, conocimiento y experiencia, adquirida a lo largo de su vida militar, era el más capacitado para desempeñar tales funciones.

REORGANIZACION DE LA INSPECCION GENERAL Y CREACION DE OTROS ORGANISMOS DE MAQUINAS

La Orden Ministerial número 491/76, de 12 de mayo, reorganiza la Inspección General de Máquinas y crea las Jefaturas de Máquinas Central y de

las Zonas Marítimas, con el fin de asesorar al Mando y entender en los problemas de mantenimiento el primer escalón en materia de propulsión, electricidad y seguridad interior, ámbito de acción del personal del Cuerpo de Máquinas de la Armada. En este sentido, se trata de perfeccionar la Inspección General de Máquinas mediante la creación, bajo su directa dependencia, de una Junta de Doctrina (JUMAQ).

Las funciones de apoyo y asesoramiento del Mando, que esta O.M. asignaba a los nuevos Organismos, fueron desarrolladas, ampliamente, por la Instrucción de Organización número 008/76, de 28 de julio, convirtiéndolas en Organos, únicamente, asesores del mando y pueden resumirse en dos grandes bloques:

a) Creación, puesta al día y mantenimiento de la doctrina de utilización y mantenimiento de primer escalón del material de máquinas.

b) Velar por la adecuada aplicación de la doctrina establecida, tanto respecto a la utilización del material, como a la ejecución de su mantenimiento del primer escalón, dentro del ámbito de la propulsión, la electricidad y la seguridad interior.

Esto último, nunca se pudo desempeñar eficazmente, por falta de personal, y porque esta función estaba, a su vez, asignada, de forma genérica, a las Divisiones del EMA y a las Secciones de Logística y Operaciones de los Estados Mayores de las Zonas Marítimas, Flota y Unidades Colectivas.

La única misión que desempeñaría el General Inspector de Máquinas era la de elaborar y proponer la doctrina de utilización del material de la fuerza e instalaciones navales en lo relacionado con la propulsión, la electricidad y la seguridad interior. El resto de las Juntas de Doctrina de la Armada, estaban desempeñadas por Capitanes de Navío, como es conocido.

FUNCIONES DEL CUERPO DE MAQUINAS ASUMIDAS POR EL CUERPO GENERAL

La Ley 7/1982, de 31 de marzo, por la que las funciones del Cuerpo de Máquinas de la Armada son asumidas por el Cuerpo General, en su preámbulo, entre otras consideraciones, plantea parte de los problemas del Cuerpo de Máquinas que, por su importancia, reproducimos:

“Hace tiempo que la Armada siente la inquietud de resolver los problemas derivados de tener encuadrados en dos Cuerpos a Jefes y Oficiales que, aunque reciben formación específica distinta, tienen los mismos sistemas de ingreso, selección y ascenso y la misma formación militar, reciben en parte la misma formación científica y práctica y conviven a bordo y en tierra desempeñando a veces destinos comunes, sin poder tener, no obstante, las mismas oportunidades y progresión de carrera en el ejercicio de su profesión. Esto es debido a que el ejercicio de la función técnica sólo ocupa, generalmente, la primera etapa de los Oficiales del Cuerpo General y del Cuerpo de Máquinas, y si bien los primeros continúan su carrera ejerciendo otras funciones de

mando y responsabilidades adecuadas en sus empleos, los del Cuerpo de Máquinas, por corresponderles funciones eminentemente técnicas, tienen limitados sus destinos específicos en los empleos superiores, con el consiguiente desequilibrio en la estructura de su escalafón y desaprovechamiento de la formación, conocimiento y experiencia que adquirieron a lo largo de su vida militar.

En el futuro la evolución de la técnica puede obligar a definir nuevas calificaciones de los Oficiales del Cuerpo General y a diversificar las características de su preparación, pero bajo el principio que persigue esta Ley: un solo Cuerpo, con la misma formación básica para todos sus componentes, que abarque las técnicas necesarias en todo momento.”

Las funciones que desempeñará el personal de la Sección Transitoria del Cuerpo General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo cuarto de esta Ley, son las siguientes:

“a) Preferentemente las funciones que tenía asignadas el Cuerpo de Máquinas y que requieran la formación específica o las preparaciones profesionales y técnicas exclusivas de ese Cuerpo. Estas funciones desarrolladas por el R.D. 2556/82, de 24 de septiembre, son:

— El manejo, mantenimiento e inspección de las instalaciones de energía y propulsión y seguridad interior de los buques, así como de toda clase de máquinas y equipos en buques, bases, estaciones navales y dependencias, relacionados con estas clases de instalaciones.

— La inspección de obras de su especialidad, tanto a bordo como en tierra, ya sea como responsables de las mismas o como miembros de las comisiones inspectoras que con carácter accidental puedan constituirse o se encuentren establecidas de un modo permanente.

— La inspección y reconocimiento de toda clase de combustibles, lubricantes y demás fluidos que se utilizan en las máquinas y equipos que le están encomendados.

— El servicio en general de las instalaciones de aprovisionamiento de combustibles y lubricantes.

— La enseñanza, instrucción y adiestramiento del personal de la Armada, a todos los niveles, en los aspectos de energía y propulsión y seguridad interior.”

Estas funciones son las asignadas al Cuerpo de Máquinas por la Ley de 26 de mayo de 1944 debidamente actualizadas, incluyendo la electricidad y la seguridad interior; se desconoce por qué no se incluyó la inspección y custodia del material de su especialidad acopiado en almacenes.

“b) Compartirá con las otras Escalas Básicas del Cuerpo General las funciones básicas de mando, de administración y técnicas que no requieran la formación específica o una especial preparación profesional y técnica exclusiva del Cuerpo General.

c) Las funciones de otros Cuerpos de la Armada que no requieran la formación específica o las especiales preparaciones profesionales y técnicas exclusivas de estos Cuerpos.

Para el desempeño de las funciones b) y c) relacionadas anteriormente, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada determinará los destinos a que tendrá acceso el personal de la Sección Transitoria. Los destinos que deban ser cubiertos anualmente se establecerán en las previsiones de destinos del Cuerpo General.”

Los resultados de esta Ley no fueron los esperados por algunos componentes del Cuerpo de Máquinas que tantas ilusiones habían puesto en ella. Solamente cambió la denominación del Cuerpo de Máquinas, que fue declarado a extinguir, por la de Sección Transitoria del Cuerpo General (STCG), cambiaron distintivos y ascendieron de golpe promociones enteras, que estaban muy atrasadas, a continuación del último de la correspondiente promoción de salida de la Escuela Naval del Cuerpo General.

Como las raíces del problema que tenían planteado los componentes del Cuerpo de Máquinas no fueron resueltas por esta Ley, muchos de sus componentes, quizás desilusionados, y quizás demasiados, abandonaron su Cuerpo de procedencia, pasando, en algunos casos, a Supernumerario o a la Reserva Transitoria, y en otros, reorientando su profesión hacia el Cuerpo de Ingenieros —vía de escape tradicional— o hacia el Servicio de Informática o Inteligencia con la consiguiente pérdida y desaprovechamiento, en la mayoría de los casos, de la formación, conocimiento y experiencia adquiridos en el ejercicio de su profesión como Maquinistas.

EL FINAL

En febrero de 1987, como resultado de una Junta de Coordinación que tuvo lugar en la Jefatura Central de Máquinas, para estudiar la documentación reglamentaria de máquinas y conocer la opinión de los Jefes de los Servicios de Máquinas de las Zonas Marítimas y Flota, sobre los problemas que tenían planteados en relación con el desempeño de sus funciones, el General Jefe Central de Máquinas, con el fin de evitar que la situación moral del personal de Máquinas alcanzase límites no deseables de abandono y desidia, que influirían, de forma negativa, en el desempeño de sus funciones, y por lo tanto, en la eficacia de la Fuerza Naval, propuso al 2º JEMA dos distintas líneas de acción:

a) Que el personal de la Sección Transitoria del Cuerpo General desempeñe preferentemente las funciones que tenía asignadas el Cuerpo de Máquinas y que sean la Jefatura Central de Máquinas, Jefaturas de Máquinas de las Zonas Marítimas y Jefaturas de los Servicios de Máquinas de la Flota y Unidades Colectivas, los únicos Organismos que desempeñen las funciones asignadas por la O.M. 491/76.

b) Que los Estados Mayores, en sus Divisiones o Secciones de Operaciones y Logística, asuman las funciones que la citada O.M. 491/76 asigna a dichas Jefaturas.

En este caso, el AJEMA, tal y como dispone el R.D. 2556/82, tendría que

determinar los nuevos puestos que serían desempeñados por el personal que, con motivo de esta asunción de funciones, se quedaría sin destino.

Más de dos años después, el 1 de abril de 1989, por Orden Ministerial delegada, se establece que las funciones relacionadas con la utilización y mantenimiento de primer escalón de la propulsión, la electricidad y la seguridad interior, que corresponden al Cuerpo de Máquinas, son asumidas por los Estados Mayores y Planas Mayores. Con ella se suprimen la Jefatura Central de Máquinas, las Jefaturas de Máquinas de las Zonas Marítimas, las Jefaturas de los Servicios de Máquinas de la Flota y de las Unidades Navales Colectivas, pasando la JUMAQ a ser desempeñada por un Capitán de Navío.

Esta Orden Ministerial de 1 de abril, también dispone que el General Inspector de Máquinas, bajo la dependencia directa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, ejercerá la función asesora en la elaboración y aplicación de la doctrina de utilización y mantenimiento en lo relacionado con la propulsión, la electricidad y la seguridad interior. Para el desempeño de esta función contará con el apoyo de una Secretaría.

Esta función que, por otra parte, está asignada a las Divisiones del EMA, no podía ser desempeñada eficazmente por el General Inspector de Máquinas, con los medios de que disponía.

Como resultado del Real Decreto 1207/1989, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos, se crea la Dirección de Servicios Técnicos como órgano responsable, en el ámbito de la Armada, de la dirección, coordinación y, en su caso, la ejecución en materia de informática, estadística, investigación militar operativa, cartografía, psicología y publicaciones. Para el desempeño de estas funciones, el 2 de enero de 1990, se nombra al General Inspector de Máquinas, Director de Servicios Técnicos del Cuartel General de la Armada.

Hemos oído decir que si la Ley Orgánica de la Armada fue la “sentencia de muerte” del Cuerpo de Máquinas y la Ley 7/1982 “su ejecución” o “extinción”, la O.M. de 1 de abril de 1989 constituyó el “tiro de gracia”.

De acuerdo con la Ley 17/1989, de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, al desaparecer la Sección Transitoria del Cuerpo General, la Escala Superior del Cuerpo General de la Armada tendrá que asumir todas las funciones del antiguo Cuerpo de Máquinas, y a partir de entonces, todo el personal del Cuerpo General, podrá tener opción a desempeñar cualquier destino, si su empleo, conocimientos y capacidad se lo permiten y alcanzar el rango más elevado de la Armada, sin cortapisas derivadas de las técnicas desempeñadas como Oficial, incluidas, por supuesto, las de propulsión, electricidad y seguridad interior.

La evolución técnica continúa, las máquinas cambian, se perfeccionan, son cada vez más sofisticadas; han quedado muy lejos las máquinas alternativas y las calderas de baja presión, pero se puede asegurar que, en la Armada, la profesión maquinista continúa viva; en definitiva, la función sigue. Tampoco los

hombres que hoy deben responsabilizarse de las misiones del Cuerpo que en estas fechas desaparece, se parecen a los primeros maquinistas ingleses contratados: mas, considerando todo lo que se ha relatado de las distintas organizaciones de los Cuerpos de maquinistas durante más de ciento treinta años y sus problemas sostenidos a lo largo de tanto tiempo; en las actuales circunstancias... ¿Quién va a transmitir a los nuevos especialistas el espíritu de nuestros viejos Maquinistas?

Ojalá se comprenda algún día y se valore en su justa medida el sacrificio y entrega de todo un Cuerpo que por bien de la Armada y por encima de intereses personales prefirió aceptar un harakiri corporativo que posibilitase la solución de viejos errores antes que seguir caminando por la senda de la desconfianza y de la incomprensión.

Madrid, diciembre de 1990