

UBICACIÓN DE LAS ESCUELAS DE MÁQUINAS EN SUS 150 AÑOS DE EXISTENCIA

Manuel SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ



OBRE el antiguo Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1944) se ha escrito y se conoce casi todo: sus orígenes y evolución, la formación de sus componentes, su azarosa historia, y hasta la legislación que le afectaba. Su sucesor, el Cuerpo de Máquinas (1945-82), permanece vivo en la memoria de los que fuimos contemporáneos.

Más difícil será encontrar un testimonio escrito y fehaciente de los lugares físicos donde, bajo diversas denominaciones, se instruyeron, sucesivamente, los encargados de las máquinas de los buques de guerra en los diferentes periodos de su historia: Escuela Especial de Maquinistas e Ingenieros Mecánicos (1850-52), Escuela Especial de Maquinistas (1852-56), Escuela de Maquinistas/Sección de la Escuela de Maestranza (1890-1915), Academia de Ingenieros y Maquinistas (1915-32), Escuela de Maquinistas (1932-40), Escuela de Mecánicos (1940-66), Escuela de Máquinas (1966-89) y Escuela de Energía y Propulsión de la Armada o ESEPA (1989-2001).

Convencidos de que «no se entendería la historia de la Armada sin la Escuela de Máquinas» (1), hemos considerado que, siguiendo la línea marcada, sería de interés conocer los emplazamientos reales que tuvieron dichos centros, aún a sabiendas de que se trata de un asunto sobre el que existe escasa y, a veces, contradictoria documentación. Será una vía figurada de acercar las nuevas generaciones en el «recuerdo y agradecimiento a la valerosa y abnegada aportación humana surgida de sus aulas al servicio de la Armada Española» (2).

La primera escuela (1850)

La Escuela Especial de Maquinistas e Ingenieros Mecánicos nació con el decreto fundacional de los Cuerpos de Ingenieros Mecánicos y Maquinistas de

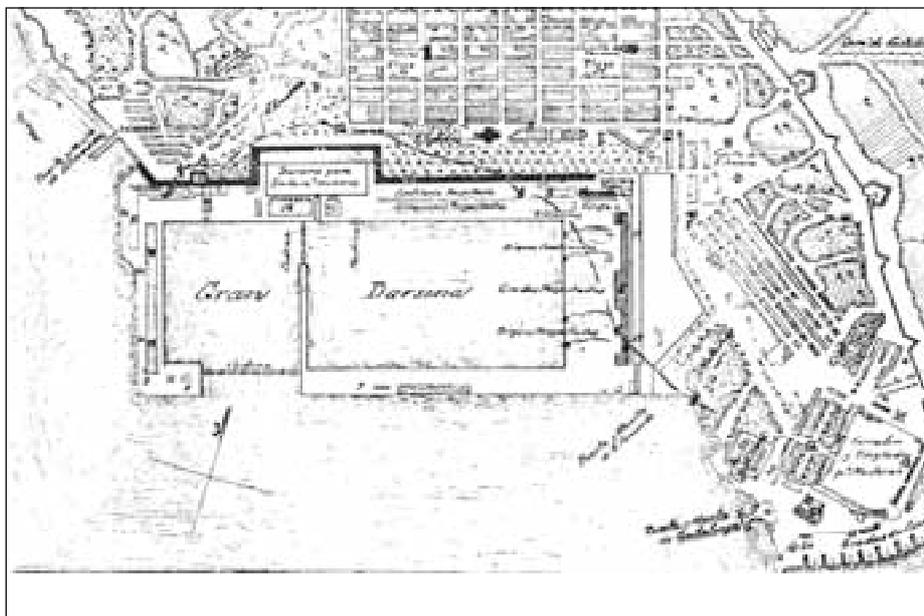


Ilustración núm. 1.

Vapor, en mayo de 1850, siendo ministro de Marina el marqués de Molíns, Mariano Roca de Togores.

La normativa legal situaba la escuela como «aneja al taller de dichas máquinas (de vapor), establecido en el Arsenal del Departamento del Ferrol». Sin embargo, días después del decreto, el ministro ordenó que se habilitase para escuela el antiguo Cuartel de Guardias Marinas (situado en Esteiro, fuera de las tapias del astillero, frente a la puerta y muelle de Fontelonga: letra K de la ilustración 1) (3). El 26 de agosto de ese 1850, el director general de la Armada inició los trámites por carta, haciéndole saber las cantidades estimadas necesarias para acondicionarlo. En cualquier caso, «en 1850 se estableció allí (Cuartel de Guardias Marinas) la Escuela Especial de Maquinistas de la Armada», según Montero Arostegui (4).

Un cuatrienio errático (1852-1856)

A la vista de los pobres resultados obtenidos y de los informes pesimistas elevados por los directores interinos el 14 de enero de 1851 (brigadier José Soler) y el 4 de junio del mismo año (capitán de fragata José Miguel Sotelo), recién iniciado 1852 aparece un nuevo reglamento provisional (5) elaborado

por Soler (*alma mater* del nacimiento y primeros pasos institucionales de la escuela y de los maquinistas) que, entre otras cosas: desiste de la creación de los dos Cuerpos, reduciéndolos a uno (Cuerpo de Ingenieros Maquinistas), prevé una escuela especial que «se establecerá... en el Departamento de Ferrol, en el local más conveniente de su Arsenal» (Art. 11), aumenta el periodo de la instrucción teórico-práctico de cuatro a siete años y suprime el acuartelamiento de los aprendices (que provendrán de «obradores... de los arsenales o de la población»).

La precariedad y la incertidumbre siguieron presentes pero, aunque mantengamos la prudencia al definirnos respecto a los emplazamientos sucesivos de la Escuela, sí sabemos con certeza que en 1854 continuaba instalada en el «viejo» Cuartel de Guardias Marinas (GG. MM., en lo sucesivo) de Esteiro, el local previsto por el ministro cuatro años antes.

A finales del citado 1854 (6), el centro escolar se traslada «definitivamente» (sic) al lugar «donde estuvo la antigua Academia de Pilotos», con motivo de la entrega del Cuartel de GG. MM. a la Junta de Sanidad local, para el establecimiento de un «hospitalillo provisional», dado el caso de cólera morbo, con fallecimiento, ocurrido el 6 de octubre en la ciudad (7).

A pesar de las múltiples indagaciones llevadas a cabo, no ha sido posible confirmar documentalmente la ubicación real de la referida Academia de Pilo-



Ilustración núm. 2.

TEMAS GENERALES

tos: Blanca Carlier (8) la sitúa, desde 1765 (tras su instalación inicial, en La Graña), en el edificio construido en el antiguo Cuartel de Brigadas de Artillería de Marina del Campo de San Roque (actual parque municipal), donde también se alojó «por muy poco tiempo» la Compañía de GG. MM., sin dar más orientaciones sobre su posterior paradero o continuidad. Sin embargo, en la comunicación del comandante general del Departamento de 12 de octubre de 1854, en la que se propone dicha antigua Academia como Escuela de Maquinistas (propuesta aprobada por la R. O. de 27 de octubre de 1854), se indica que aquélla está «en el Arsenal de los diques... inmediatez a la factoría de vapor».

Ambas reseñas podrían ser compatibles si admitimos que, al trasladarse las brigadas de Artillería al Cuartel de Dolores (1771), y la Compañía de GG. MM. al Cuartel de Esteiro (1776), dejando sin contenido al complejo del Campo de San Roque porque los pilotos se mudaran (hasta la extinción del Cuerpo en 1846) al extremo norte del entonces recién levantado edificio multiuso denominado el «Gran Tinglado» (n.º 6 de la ilustración 1: actual Sala de Proyectos de Navantia, más la parte del edificio desaparecida en 1913 con la construcción del dique Reina Victoria), donde en la importante reforma interior (1855-58), minuciosamente descrita por Montero Aróstegui en su libro, se acabó de conformar un «inmenso taller que ocupaba la mayor parte de aquel vasto edificio» (ilustración 2). Sólo así sería posible compaginar la información de Blanca Carlier con las precisiones de la comunicación de la autoridad de Marina citada en el párrafo anterior, similares a las del decreto fundacional.

Los cambios de lugar, reglas y programas, la excesiva autoestima de los aprendices, e incluso las variaciones de criterio de la superioridad (la creación de los ingenieros maquinistas «se opone a los intereses y conveniencia del Estado... ninguna utilidad puede reportar para el servicio...») (9), chocaron frontalmente con la evolución esperada del Cuerpo.

Como secuela, al renunciar el 3 de julio los 38 aprendices a sus plazas, mediante una instancia colectiva, el curso de 1855 terminó sin alumnos. Pero una semana después, el director (capitán de fragata Trinidad García de Quesada, artífice de la reforma, distribución y montura de aparatos del «Gran Tinglado») informaba que ya había encontrado 30 operarios de los talleres del arsenal, con las condiciones adecuadas para reemplazarlos.

Al finalizar el curso siguiente, de 1856, ya fuera fruto de una instancia exculpatoria cursada por algunos padres de los dimisionarios o, más bien, porque la Marina tratase de solventar el problema del relevo del personal extranjero, el hecho es que se facilitó la readmisión en la escuela de los que habían pedido la baja, siempre que solicitaran el indulto de forma individual (10). Sólo pidieron el reingreso 23 ex alumnos que tuvieron que esperar a la producción de vacantes para ocupar puestos libres, según se explicitaba en la real orden.

El triste colofón de tantos reveses y obstáculos fue la extinción «espontánea», en 1856, de la Escuela Especial proyectada cuatro años antes.

La larga travesía del desierto (1859-1915)

Tras tres años que podemos calificar de estériles, se inicia un largo periodo (1859-1915) que, por lo que nos atañe, justifica el socorrido título de este apartado: se legisla de forma indefinida y con medias tintas a la hora de sustentar la evolución y el auge de la corporación maquinista de la época. Y lo mismo respecto al tratamiento académico: o no se cita el asunto, o no se determina un emplazamiento propio para la Escuela Especial, tan necesaria como solicitada por los individuos del Cuerpo.

En 1859, coincidiendo en el tiempo con el inicio de la reconstrucción de la Escuadra (casi desaparecida con Fernando VII), se aprueba el Reglamento de los ahora llamados Maquinistas Conductores de Máquinas (11) que no cita la Escuela Especial. Desaparece la enseñanza escolarizada: los aspirantes, de bajísimo nivel cultural, procedentes de los talleres («de metales») de la Armada, debían instruirse prácticamente a bordo, efectuando los exámenes de ascenso en los arsenales.

De alguna manera concordante con lo anterior, Montero Aróstegui, al describir en su libro (editado, precisamente, este año 1859) «los arsenales y... sus grandes edificios» (Sección X del Capítulo V) y referirse al tramo norte del «Gran Tinglado» (quizá la parte desaparecida en 1913), el no ocupado por la gran factoría de máquinas de vapor, sitúa «en su cuerpo alto la Escuela de Maquinistas y Maestranza». Cabe deducir que era en el mismo espacio o muy próximo «donde estuvo la antigua Academia de Pilotos... en el Arsenal de los diques... inmediatez a la factoría de vapor», en cumplimiento a la Real Orden de traslado «definitivo» de 1854; y también que el centro de enseñanza subsistía sólo de nombre para la primera de las corporaciones citadas y sí como escuela de formación para la pujante Maestranza, que pronto iba a subsumir la del Cuerpo de Maquinistas.

El escaso eco de las sucesivas convocatorias y la inconveniencia de seguir contando con numerosos maquinistas extranjeros movió en 1863 al dictado de un nuevo Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada (12), que siguió disponiendo la formación por libre, sin escuela, aunque concediendo a los operarios que se destinasen para maquinistas poder seguir los cursos de la Escuela de Maestranza de Ferrol y los similares que se preveían crear en los otros arsenales. En paralelo con el anterior, este Reglamento estableció en su Art. 15 que «los desembarcados... podrán asistir... a los referidos cursos»; y en el 22 que «los exámenes... [se llevarán a cabo] en los Arsenales», con exclusividad en el de Ferrol para cierto tramo del escalafón.

La Ley de Escuadra de 1887 supuso un resurgimiento que se plasmó, prin-

TEMAS GENERALES

cialmente, en un apreciable avance técnico en el diseño de las máquinas de a bordo. A su estela, otro nuevo Reglamento, en 1890 (13), creó la necesaria Escuela de Maquinistas, aunque la disposición legal acotaba que sería, por motivos presupuestarios, «una Sección establecida en las de Maestranza de los tres arsenales», sin contar por tanto con edificio propio. No obstante, el sistema de enseñanza sufrió un claro impulso y, aparte el examen habitual para ingreso, se estableció un curso de un año, preparatorio para el ascenso de los subalternos a la Primera Parte del Cuerpo (Art. 2: «...tendrán sus individuos las mismas consideraciones que los Oficiales de los Cuerpos político-militares»), de las dos en las que el citado artículo lo dividía. Cuatro años más tarde, en 1894, se estableció por Real Orden que sólo quedase la Sección de Ferrol como centro académico para el personal al que nos estamos refiriendo.

De 1894 a 1915, entre cierres, traslados y restablecimientos, transcurre la vida de la llamada Escuela en todos los documentos oficiales, que la sitúan (entendemos que se refieren a la Sección de la Maestranza de 1890, heredera de la Escuela de Maquinistas de 1854) «en la misma zona industrial del Arsenal» de Ferrol donde se ubicó en sus inicios.

La Escuela del Cantón de Molíns (1915-1993)

La Escuela del Cantón de Molíns, bajo los diversos nombres con los que se fue denominando en el largo periodo de su permanencia (el más prolongado de entre todas las instalaciones consideradas), constituyó un ansiado logro para la consolidación definitiva del Cuerpo de Maquinistas, primero, y el de Máquinas después, y un centro de enseñanza emblemático para la formación, perfeccionamiento y especialización de sus alumnos (pasaron por él alrededor de 25.000), a la par con la evolución y modernización de la Armada.

Tras la decadencia y desánimo generalizado de finales del XIX y principios del XX, surgió una reactivación de la Armada a través de las leyes llamadas de Ferrándiz (1908) y de Miranda (1915). Y, como soporte financiero, por esa época España recibió los beneficios derivados de la Gran Guerra (1914-18), que le permitieron saldar casi toda su deuda exterior.

Quizá impulsado por lo anterior y, sobre todo, por la necesidad de acompañar la formación del personal con la modernización imperante del material, se puso en marcha en 1915 la Academia de Ingenieros y Maquinistas (14), «en el mismo sitio que estaba ya la de Maquinistas» y en el edificio que comenzó a levantarse ex profeso (incorrectamente llamado en la actualidad Edificio de Ingenieros), y un nuevo Reglamento del Cuerpo (15).

Durante más de una década convivieron en esta Academia destacados apellidos de ambas ramas profesionales, como Ucha (alumno libre de Ingenieros, siendo ya renombrado arquitecto), Suanzes, Franco, Albarrán, Duarte o Seijo. El internado, en grupos separados, se hallaba instalado en el segundo



Ilustración núm. 3.

piso del nuevo edificio, mientras que las clases de los ingenieros estaban en el primero y las de los aprendices maquinistas en el bajo (ilustración 3).

Muchos de los contenidos de los programas de estudios de los maquinistas perduraron incluso mientras estuvo vigente el posterior Cuerpo de Máquinas (1945-82). Y, en cuanto a la actividad puramente académica, hasta 1936, se consolidaron: el curso de dos años para acceso al Cuerpo y el de dieciocho meses para ascenso a oficial (teniente, desde 1932).

A partir de 1932, tras la marcha de los Ingenieros Navales a Madrid, la Academia toma el nombre de Escuela de Maquinistas (16) y queda dedicada, exclusivamente, a su enseñanza, con directores de la Primera Sección del Cuerpo y no del de Ingenieros, como sucedía desde 1890. (A principios de ese año, ocurrió un hecho que refleja hasta dónde habían arraigado los diferentes centros que fueron de maquinistas en la ciudad de Ferrol, testimoniando también su interrelación: el alcalde solicitó por instancia al ministro que no se llevase a cabo el traslado de la «Academia» de Maquinistas a la Escuela Naval única de San Fernando (Cádiz), «por no reportar beneficio alguno a los intereses generales y perjudicar grandemente a los de la ciudad») (17).

En 1935, al año siguiente de creación de la Especialidad de Motores Térmicos, efectuaron el curso (por primera y última vez antes de la Guerra

TEMAS GENERALES

Civil) dos comandantes y tres capitanes maquinistas (18), inaugurando ellos la presencia de oficiales-alumnos.

Tras la contienda, en marzo de 1940, el nuevo director (capitán de fragata Pedro Fernández Martín), recién llegado de visitar la Escuela de Maquinistas de la Kriegsmarine en Wesermünde (Alemania), elevó dos interesantes propuestas respecto a la dependencia:

- Cambiar el nombre, pues «el de Maquinistas no es conforme con los alumnos que... vendrán en primero de julio (Operarios de Máquinas)».
- Denominar al director como «Comandante Director... a tono con el carácter y ambiente militar que la Escuela ha de tener».

No sabemos si fue decisivo, pero el hecho es que, dos meses después, la Escuela pasó a llamarse Escuela de Mecánicos (19), abriéndose el periodo más largo de conservación del nombre, de su historia.

Ya con esta nueva denominación, se inició un intenso y duradero andar académico, completamente novedoso y reglado:

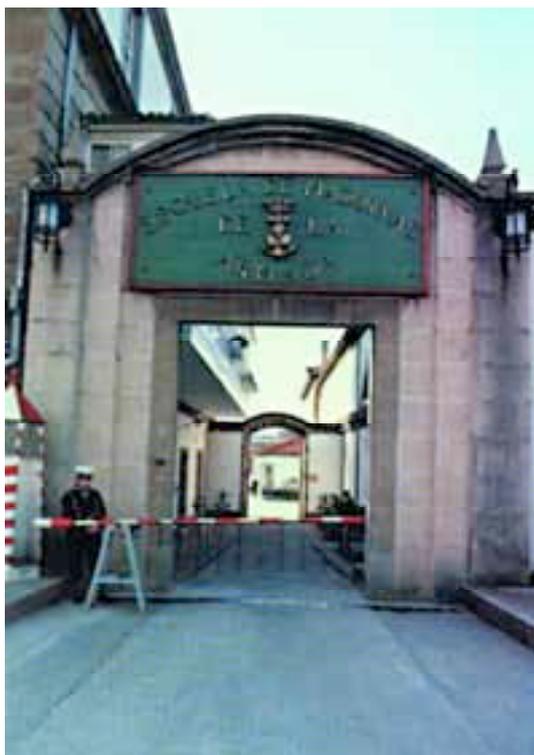


Ilustración núm. 4.

— La marinería, en sus distintos grados de especialistas (marinero, cabo y cabo primero), llevaba a cabo los cursos de formación y ascenso en el centro, incluida la 1.^a fase de acceso al Cuerpo de Suboficiales.

— Tras la creación del Cuerpo de Máquinas, los aspirantes cursaban dos años en la escuela, antes del paso a la Escuela Naval Militar (sólo duró de 1945 a 1952).

— Del 52 al 86, pasaron por sus aulas los oficiales-alumnos de las especialidades de Máquinas (excepto Electrotecnia); luego, hasta el 89, los de Propulsión (nueva especialidad del Cuerpo General).

En 1966 (20), pasó a llamarse Escuela de Máquinas (ilustración 4), completando

una evolución lógica y acorde con los tiempos, que se había iniciado en 1963 con la designación de un coronel de Máquinas como comandante director (coronel Benigno Díaz Santé).

El 1 de septiembre de 1989, se le transfirieron las enseñanzas de Electricidad que antes se impartían en la ETEA (Vigo). Unido ello a la integración, el año anterior, del Centro de Instrucción de Seguridad Interior, se concluyó, en la misma fecha, con el cambio de nombre por el de Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA).

Antes, en 1982, el llamado Centro de Instrucción y Adiestramiento de Máquinas o CIAM (aprobado por el Consejo Superior de la Armada en 1978) empezó a levantarse en la Ensenada de Caranza. Con la entrada en servicio de sus Módulos de Enseñanza, la escuela fue transfiriéndole, poco a poco, sus actividades. En el 89, el CIAM pasó a ser oficialmente una prolongación de la propia ESEPA. Y el 31 de agosto de 1993, con el arriado de la bandera del cantón, se dio por finalizado el traslado y se cerró un capítulo abierto 78 años antes.



Ilustración núm. 5.

Final de trayecto (1994-2001)

El 17 de octubre de 1994, S. M. el Rey Don Juan Carlos inauguró la nueva instalación de Caranza que albergaba la ESEPA (ilustración 5): un centro escolar para el siglo XXI, sucesor legítimo de un honroso pasado, del que debemos sentirnos profundamente orgullosos.

En paralelo con su nacimiento, una vez desaparecido el servicio militar obligatorio, la escuela empezó a recibir promociones de aspirantes a marineros profesionales (ramas de Máquinas y Electricidad), además de continuar con los cursos ya establecidos, como el de la especialidad de Propulsión. Y, adecuándose a la incorporación de nuevas unidades, se comenzaron a poner en servicio los simuladores de los Sistemas de Control de Plataforma (BAC *Patiño*, LPD *Galicia* y cazaminas clase *Segura*), versión más informatizada y moderna que los anteriores controles de propulsión (patrulleros *Lazaga*, corbetas *Descubierta*, portaaviones *Príncipe de Asturias*, fragatas *Santa María*).

Con el siglo entrante, el centro tomó nuevos derroteros. Así, en 2001 pasó a llamarse Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» (21); y en los dos años siguientes, con motivo del proceso de «integración... y reestructuración de centros docentes», se le transfirieron las enseñanzas de la ETEA (Comunicaciones, Sistemas Tácticos y Electrónica), la «Antonio de Ulloa» (Artillería y Misiles, Dirección de Tiro, Armas Submarinas y Sonar) y la de Infor-



TEMAS GENERALES

- (1) Cita del AJEMA en el acto de descubrimiento de una placa conmemorativa en el patio de Poniente de la antigua Escuela de Máquinas. Ferrol, 18 de diciembre de 2003.
- (2) Final de la leyenda que figura en la placa citada anteriormente.
- (3) Las academias para guardias marinas de Ferrol y Cartagena se crearon en 1776, clausurándose ambas por R. O. de 26 de septiembre de 1824.
- (4) *H.^a y Descripción de la Ciudad y Dpto. Naval del Ferrol*. (Capítulo V). Madrid, 1859
- (5) R. O. de 25 de febrero de 1852.
- (6) R. O. de 27 de octubre de 1854.
- (7) Oficio del presidente de la Junta de Sanidad de Ferrol al comandante general del Departamento de 7 de octubre de 1854.
- (8) «El Cuerpo de Pilotos de la Armada». Revista literaria y cultural *Arena y Cal Digital* (núm. 55), noviembre 1999.
- (9) R. O. de 3 de noviembre de 1855.
- (10) R. O. de 19 de mayo de 1856.
- (11) R. O. de 15 de enero de 1859.
- (12) R. D. de 14 de octubre de 1863.
- (13) R. O. de 27 de noviembre de 1890.
- (14) R. O. de 3 de febrero de 1915.
- (15) R. D. de 14 de marzo de 1915.
- (16) O. M. de 1 de febrero de 1932.
- (17) Disposición Ministerial de 22 de enero de 1932.
- (18) O. M. de 26 de junio de 1935.
- (19) O. M. de 27 de mayo de 1940.
- (20) Veintinueve de octubre de 1966, a propuesta de la Inspección General del Cuerpo.
- (21) Instrucción del AJEMA núm. 116/2001 de 30 de mayo de 2001.
- (22) Órdenes ministeriales 1682/2002, 174/2003 y 293/2003 de fechas 27 de junio de 2002, 4 y 7 de febrero de 2003, respectivamente.

BIBLIOGRAFÍA

- Compilación Legislativa de la Armada*
MONTERO ARÓSTEGUI, J.: *Historia y Descripción de la Ciudad y Departamento Naval del Ferrol*. Madrid, 1859.
- Archivo de la Comandancia-Dirección de la Escuela de Máquinas de la Armada (1939 a 1965). *Crónica de España*. Plaza & Janes, S. A., 1991.
- Maquinistas de la Armada* (1850-1990). Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991.
- «Ferrol 1714-1914. Dos siglos grabados por el arte». *El Ideal Gallego*, 1997.
- BLANCA CARLIER, J. M.ª: «El Cuerpo de Pilotos de la Armada». Revista *Arena y Cal Digital*, núm. 55, noviembre 1999.
- 150 años de historia. 1850-2000*. Escuela de Energía y Propulsión de la Armada.
- SANTALLA LÓPEZ, M.: *Las Reales Fábricas de Ferrol (Gremios y barcos en el siglo XVIII)*. Ed. Embora. Ferrol, 2003.
- VEGA BLASCO, A. de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)*. Tesis Doctoral. Mayo 2006
- SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, M.: *La Escuela del Cantón de Molíns. Crónica de 1939 a 1982*. Trabajo inédito, 2006.
- Archivo particular del capitán de navío Francisco Fernández Núñez.
Archivo particular del capitán de navío Manuel Sánchez-Moraleda López.