

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 13



TEXTO ABREVIADO E ÍNDICES AUMENTADOS DE  
LA OBRA *EL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA  
ARMADA (1850-1950)*

Año XXVIII

2010

Núm. 110

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL

TEXTO ABREVIADO E ÍNDICES AUMENTADOS DE LA OBRA  
*EL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA*  
(1850-1950)

Adela Arévalo Díaz del Río





CONSEJO RECTOR:

*Presidente:* Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Vicepresidente y Director:* Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío.

*Redactor jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas.

*Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío, subdirector; Ramón Peral Lezón, capitán de navío, Departamento de Historia; Pedro Contreras Fernández, coronel de intendencia, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y Distribución:* Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

*Administración:* Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 379 50 50.  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2010.  
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.  
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.  
ISSN: 0212-467-X.  
NIPO: 076-10-088-9 (edición en papel).  
NIPO: 076-10-089-4 (edición en línea).

*Impreso en España. - Printed in Spain.*

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.  
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de la misma.

## ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
Justificación .....	7
Texto resumido .....	9
Índice onomástico .....	37
Índice de buques .....	61
Índice general de la obra .....	71

**TEXTO ABREVIADO E ÍNDICES AUMENTADOS DE LA OBRA**  
***EL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA***  
***(1850-1950)***

# JUSTIFICACIÓN

Recientemente vio la luz en el mundo editorial *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)*, de Antonio de la Vega Blasco (Madrid, 2009). La obra, cuya recensión ha sido publicada en esta *Revista de Historia Naval*, fue editada por el Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Subdirección de Documentación y Publicaciones, a propuesta del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A la vista de dicha recensión, gran número de suscriptores y colaboradores hicieron llegar a la dirección de la *Revista* su opinión en el sentido de que, dada la magnitud de la obra (1.002 páginas) y la densidad de datos importantes que contiene, sobre todo en lo que se refiere a las vicisitudes de los maquinistas durante la II República y, en especial, en el transcurso de la Guerra Civil (1936-1939), la recensión quedaba corta y los dejaba con ganas de conocer más sobre el tema sin necesidad de entrar de lleno en la lectura del libro.

En consecuencia, la dirección de la *Revista*, haciéndose eco de la citada opinión pública, amparado por este número 110 publica un suplemento con un epítome de la obra de Antonio de la Vega, al que ha añadido unos índices (uno analítico y otro de buques) más amplios que los del original.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

## TEXTO RESUMIDO

A tenor de lo expuesto en el trabajo de Antonio de la Vega *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1950)*, se puede sintetizar en la evolución de los acontecimientos entre dos líneas de acción fundamentales, claramente definidas e interrelacionadas: la evolución técnica imparable de los barcos, que afectaba a la organización de la Armada, barcos y arsenales, y aumentaba constantemente la importancia del maquinista en ella, y la aceptación o asunción por parte del cuerpo de mando, el Cuerpo General de la Armada, de la realidad anterior.

La evolución técnica, en el periodo considerado, arranca desde que a un barco de vela, con todas sus características, producto de la evolución de siglos, se le instaló en su interior una máquina y en el exterior unas ruedas de paletas laterales que daban movimiento al buque con independencia de los vientos, con unos hombres que la manejaban. Era una nueva profesión. Al final del periodo, el barco era una máquina compleja. Si el primer vapor de la Armada tenía una máquina de 200 caballos de potencia y 8 nudos de velocidad, y nada más, al final la potencia instalada era de 90.000 caballos y 34 nudos. Además, a bordo existían la electricidad, multitud de máquinas y circuitos auxiliares: servomotor del timón, dinamos generadores de electricidad, tanto para el alumbrado como para movimiento de los cañones y otros; máquinas de achique, contraincendios, agua dulce, agua de lastre, cabrestantes, chigres, grúas para lanchas, ascensores para municiones, compresores para torpedos, desaladoras, frigoríficas y un largo, etc., por no citar el constante aumento de las presiones de trabajo del vapor en calderas y la aparición de los motores de combustión interna y las turbinas de vapor. Si en los primeros vapores había uno o dos maquinistas y algunos fogoneros, en el crucero *Canarias* había 26 jefes y oficiales del Cuerpo General y 21 jefes y oficiales maquinistas.

La asimilación por el Cuerpo General de lo anterior fue siempre a remolque de la realidad. Desde los primeros momentos existieron dos criterios: incorporar plenamente la nueva técnica a la formación del Cuerpo General, o desentenderse de ella (salvo las nociones consideradas fundamentales) y tener a bordo unos especialistas a los que se pagaba lo necesario y nada más. Esta última fue la adoptada y, por ello, se actuó siempre a posteriori, ante la necesidad de reconocer la creciente importancia del trabajo de los maquinistas a bordo. Los maquinistas no permanecieron pasivos, sino todo lo contrario. Fueron exigentes en lo tocante al reconocimiento de su trabajo: en sueldos, en estatus social y en estatus militar. Las reclamaciones fueron constantes en todos los órdenes: sueldos y descuentos, vida a bordo (habitabilidad, entrada en la cámara de oficiales, uso de botes), pasajes en traslados, «consideraciones», «equiparaciones», «graduaciones», puestos en formaciones, estar en el tomo de oficiales del Estado General de la Armada, etcétera. Se puede afirmar que los maquinistas fueron beligerantes en defen-

sa de lo que consideraban sus derechos dados los reglamentos existentes, sin perjuicio de la disciplina y buscando los caminos que la legalidad vigente les permitía.

Y los maquinistas, en defensa de su profesión, tenían no sólo que enfrentarse con el Cuerpo General, sino también, en los arsenales, con el Cuerpo de Ingenieros, que con su mayor formación teórica, sobre todo en los primeros tiempos, siempre ejercía la última inspección, aunque como técnicos reconocían la labor de los maquinistas y casi siempre apoyaban la necesidad de mejorar el cuerpo en todos los aspectos.

Esta actitud defensiva de los maquinistas, en contra del, podríamos decir, conservadurismo de lo existente, les hizo ser más bien progresistas, sobre todo a medida que se adquiría mayor conciencia «de clase», como demuestra la fundación del Círculo de Maquinistas o el porcentaje significativo de masones en el cuerpo durante todo el periodo. Cabe aquí expresar que si los altos mandos de la Armada (ministros) eran conscientes de la realidad y, por ello, de la necesidad de mejorar el estatus de los maquinistas en la Armada, el resto de mandos intermedios ofrecían una resistencia «pasiva», con constantes interpretaciones «a mínimos» de lo que parecían ofrecer los distintos reglamentos. Las dificultades de los ministros quedan en evidencia al recordar que desde 1895 se anunció un nuevo reglamento del Cuerpo (compendio del estatus de los maquinistas —deberes y derechos—), éste no vio la luz, ni siquiera cuando, con la misma promesa, se creó el Cuerpo de Máquinas en 1944. Se puede afirmar que en el Cuerpo de Maquinistas había voluntad de renovación, y en el Cuerpo General, instinto de resistencia.

Un aspecto muy importante a considerar fue que los maquinistas, por su formación técnica, se veían, y era así en realidad, con una mayor preparación que los cuerpos a los que estuvieron equiparados. Los restantes cuerpos subalternos, en especial el de contramaestres, al que siempre se hacía referencia, desde luego tenían una formación distinta y también menor (comparando estudios y obligaciones) que la de los maquinistas.

El problema de la llegada de los maquinistas a bordo, como es obvio, se planteó en todas las marinas, y cada una de ellas adoptó las medidas que consideró necesarias, evolucionando también en ellas. Y durante bastantes años, las dudas, decisiones y contradicciones se sucedieron. La de incluir la formación maquinista en la del Cuerpo General fue muy pronto adoptada por los Estados Unidos de América; el considerarla una especialidad del Cuerpo General lo hizo Inglaterra; que se hiciera cargo de las máquinas el Cuerpo de Ingenieros se efectuó en Italia; en Francia siguió siendo un cuerpo aparte, pero con todas las condiciones igualitarias necesarias en dicha república respecto al Cuerpo General y reconocimiento de su función y asegurando su futuro profesional en la Armada.

Respecto a los primeros años, que podemos encuadrar en el periodo 1834-1863, todo lo actuado se puede definir como «balbuceos». La constancia que se tenía era que, como no había españoles formados en la nueva profesión, había que contratar extranjeros. Y llegaron los primeros ingleses. Hubo que

afrontar dos hechos: venían con grandes sueldos (exceso de demanda respecto a la oferta) y solicitaron un cierto reconocimiento «militar», venían por poco tiempo en su contrato y aseguraban sus sueldos y estatus. Pero estos técnicos provenían de otra clase social: eran operarios en los talleres donde se habían construido las máquinas de ahí que conociesen su manejo; eran, por tanto, «practicones» con escasa formación teórica, gente de cierta edad y origen humilde, pero que sabía lo que se desconocía en España. Amén de sus costumbres: alimentación, afición a la bebida, reconocimiento en su país de la profesión tras la Revolución industrial; superioridad, por la ignorancia de los demás, y religión (protestante, si es que la practicaban). Estos hombres marcaron a los españoles cuando éstos recogieron el testigo de la profesión en los barcos. Se les reconocía su capacitación técnica y, por ello, era inevitable tenerlos a bordo, pero alteraban el poder omnímodo del comandante —al desconocer la técnica— y suscitaban envidias por sus sueldos. Además, como auténticos «contratados», se les podía considerar, en cierto sentido, unos mercenarios que servían por el sueldo y no por «patriotismo», dado que no se sentían identificados con los fines nacionales de la Armada. En defensa de sus intereses se preocuparon de no enseñar a los españoles que, iniciándose desde los puestos más humildes de la profesión, intentaban aprender todo lo posible. El afán reivindicativo de los extranjeros trascendió a los españoles, pero sin que derivase en insubordinación, de obedecer, aspecto éste muy importante; el Cuerpo, en general, fue siempre disciplinado, salvo en momentos dramáticos de la vida nacional, como la guerra civil (1936-1939), pero ya en estas fechas se daban otros condicionantes sociopolíticos, por encima de los puramente militares.

Y decíamos disciplina —disciplina militar—, sinónimo de instrucción moral, en este concepto se simultanean para los maquinistas los deberes y los derechos; en todas las páginas que anteceden a estas conclusiones, no hay ejemplo de dejar de cumplir las obligaciones por mor de los derechos existentes. Siempre se cumplió primero y se reclamó después. En un barco en la mar no era necesario —ni es— recordar obligaciones y derechos, es donde la disciplina es absorbida por todos los presentes, aun los más reacios a ella; a bordo, ante un medio hostil, es palpable la absoluta necesidad de cohesionar los esfuerzos individuales para alcanzar fines colectivos, y cada uno con sus misiones y responsabilidades.

Para los directores de la Armada, la formación de los maquinistas a lo largo de muchos años fue una especie de navegar entre Escila y Caribdis, adjudicando a cada escollo los papeles de teoría y práctica; cuanto más se creía necesaria la teoría, se acercaba el Cuerpo de Ingenieros —con la consecuente falta de práctica—, y si se creía necesaria la práctica, el Cuerpo se volvía subalterno y «practicón», alejado de las verdaderas necesidades de la Armada. Era una profesión nueva que necesitaba de ambas partes y que por ello rompía las clasificaciones sociales habituales. Y cada año era necesario saber más en ambos aspectos.

En 1850 se consideró necesario que la Armada tuviera sus propios maquinistas de forma continuada y no contratarlos a tiempo parcial, dada la dificultad de organizar tantos cambios; por ello, se pretendió formar a los maquinistas a expensas del Estado, pero éste no tenía los medios técnicos para dicha formación, y ni siquiera se sabía realmente lo que se necesitaba. Se pretendía mejorar la formación de los alumnos, que ya venían con bastantes años trabajados en los talleres, tanto en teoría como con mayores conocimientos profesionales. Mejorar la formación a un operario en las distintas necesidades profesionales del momento era largo y complejo, e intentar formar al mismo individuo, carente de la base adecuada, con una necesaria teoría, devino imposible. Las instalaciones fabriles de la Armada en máquinas y calderas eran elementales. Toda la formación/creación de los maquinistas se inició en el arsenal de Ferrol, dado que en él se habían organizado los primeros talleres de monturas de máquinas y calderas. Fue una iniciativa lógica, al buscar la sinergia de los distintos esfuerzos presupuestarios, pero condicionó para siempre el lugar donde se creaban/formaban los maquinistas. Este hecho fue fundamental en el devenir histórico. Ni en Ferrol ni en sus alrededores existía una actividad industrial adecuada, ni la ciudad, por ser Capitanía General de Departamento, heredera de todas las tradiciones del siglo XVIII, con sus clases sociales, era la adecuada para que se desarrollase la nueva profesión. Propició la llegada de individuos locales —ría de Ferrol y circundantes— a las distintas escuelas que se organizaron a lo largo de los años. Por evidentes motivos económicos de proximidad que alejaban a otros de zonas mucho más activas industrialmente, en una proporción extraordinaria respecto a otras procedencias. Y ello sin entrar en la idiosincrasia de los gallegos del momento.

Otro aspecto que se mantendrá constante a lo largo del siglo XIX fueron las muy diferentes necesidades de los distintos arsenales. Tanto por la lejanía como por las misiones asignadas —extensas zonas marítimas y tipos de barcos adecuados—, los arsenales de Filipinas y La Habana siempre fueron más autónomos en el manejo de los maquinistas, por más que desde el Ministerio de Marina se procurara centralizar y unificar criterios en la contratación. Cartagena fue casi siempre un arsenal con menores necesidades que los otros dos peninsulares.

Ya que se han citado numerosos casos relativos a los elevados sueldos de los maquinistas respecto a los oficiales del Cuerpo General, podríamos quedarnos a título de ejemplo con lo legislado el año 1848; cuando un primer maquinista español cobraba 1.500 reales de vellón y un segundo 1.200, los extranjeros cobraban, aproximadamente, un tercio más. En el Cuerpo General, un capitán de navío cobraba 2.000 reales, un capitán de fragata 1.500 y un teniente de navío 900. La distorsión que se planteaba era manifiesta: ¿cómo un hombre rudo, con poca formación cultural, desarrollando un trabajo manual y hasta sucio, podría cobrar tanto?

La primera norma sobre la uniformidad de los maquinistas se dio en 1851; algunas prendas tenían hechuras similares al uniforme pequeño del Cuerpo General: en los botones, debajo de la corona real, una máquina de vapor en

relieve y, en vez de galones, este mismo emblema bordado en el cuello de la casaca.

La escuela prevista en 1850, tanto para ingenieros como para maquinistas, no funcionó correctamente y se cerró para éstos dos años después. Se presentaron pocos alumnos, con escaso nivel, y además, la falta de medios en la escuela, sobre todo en libros y manuales, fue determinante. En 1852 se acometió un nuevo intento basado en la filosofía de formar a los aprendices desde el principio, ya que ingresaban sin experiencia profesional. La formación era teórico-práctica, pero sobre todo práctica, por ello dicha formación debía tener mayor duración. Al fallar la creación de la Escuela de los Ingenieros Maquinistas en 1855, que deberían ser los profesores de los maquinistas en la escuela creada en 1850, también se terminó esta etapa en 1856 con notables incidentes previos. Ya en 1853 se dieron de baja dos alumnos al no aceptar la disciplina de la Escuela y, además, con el apoyo de sus padres, que debiendo ser los más interesados en el futuro de sus hijos, evidentemente, no lo vieron. Los profesores instanciaron a la superioridad porque no veían claro su futuro (1853); previamente, según el director de la escuela, se habían insubordinado y tuvo que arrestarlos. Los alumnos, conjuntamente, renunciaron a sus plazas en 1855. El director informaba constantemente que no veía claro el planteamiento general de la escuela y en esta ocasión también informaba de su sospecha sobre la actitud de los profesores en las reclamaciones de los alumnos, que exponían «que hace más de tres años que están en dicha escuela con la esperanza de un buen porvenir como se les había hecho creer y aún ignoraban las bases en que se funda su carrera. Ven además con sentimiento que se les compara con operarios y que no se establece la gran diferencia que, en su concepto, existe entre unos y otros. Creen merecer por sus conocimientos teórico-prácticos, ser diferenciados de los hombres que no ponen ningún conocimiento más que la práctica adquirida sin la ley del raciocinio...». Una reclamación tan concienzuda de su realidad no parece propia de alumnos de poca experiencia; desde luego debió de haber asesoramiento interior, y así lo pensó la autoridad naval, aunque no pudo probarlo. No obstante varias son las enseñanzas para el futuro: búsqueda de un estatus en la Armada, alejado de los «jornaleros», dada su formación teórica y cierta conciencia de su valor. Si estas eran las dudas de los futuros maquinistas, los contratados existentes tampoco tenían claro qué eran los maquinistas a bordo. En el año 1856 el primer maquinista inglés del vapor *Rey Fernando* fue expulsado por su comandante por hallarse en el alcázar del buque y considerar aquél que era un lugar que no le correspondía: «No le correspondía pasar el palo mayor de popa». Por esta vez, el mando consideró que no fue acertada la decisión del comandante, «pues no hay orden alguna de S.M. que a ello se oponga y antes bien manifiestan que los ingenieros maquinistas son de hecho y de derecho, por exámenes, sueldos, partes de presas y comisiones y uniforme considerados como oficiales y cuál debe ser por entidad de su profesión y servicio en los bajeles de S.M.». Empieza aquí una larga etapa en la historia

del Cuerpo, la de «consideraciones» de oficiales, evidentemente sin serlo. Es significativa la denominación de ingenieros maquinistas.

Cuando, en el año 1852, el ministro Armero intentó centralizar todo lo relativo a los maquinistas (material y personal) en lo que podríamos llamar una «inspección general», se encontró con la decidida oposición del Cuerpo de Ingenieros, celoso de sus atribuciones y funciones en la Armada y arsenales. Desde el punto de vista del control del funcionamiento de las máquinas se dieron, ya en fechas tempranas, diversas instrucciones para que cada buque elaborara los informes pertinentes, los llamados «cuadernos de vapor», también adecuados para el control del gasto de carbón y otros productos de consumo de las máquinas.

Desde la creación del Colegio Naval en 1844, dedicado a formar a los futuros oficiales del Cuerpo General, se incluyeron en los programas, podríamos decir que tímidamente, ciertos conocimientos sobre las máquinas de vapor, a pesar de que todavía no existían los libros necesarios. En 1852 se dispuso que se incorporase y sirviese de texto el libro *Manejo de las máquinas de vapor a bordo*; se inicia así el camino sobre el que se tratará en estas conclusiones.

En 1859 se produjo otro cambio de rumbo; desapareció la enseñanza escolar, es decir, la Armada renunció a formar sus propios maquinistas y, simplemente, para cada uno de los empleos del Cuerpo se prescribieron unas exigencias, exámenes, en los que los voluntarios debían demostrar sus conocimientos, lo que podríamos llamar autoformación. Si las anteriores organizaciones citadas, de 1850 y 1852, trataban sobre escuelas de formación, en la de 1859 ya se legislaba sobre creación de un cuerpo. Fue por lo tanto un primer reglamento, al contemplar todos los aspectos de la carrera. La única forma de ingresar en el Cuerpo, y ello fue una limitación importante, era partiendo de operario de los talleres de los arsenales de la Armada; también se dio entrada a los maquinistas contratados, en las mismas condiciones que existían para los distintos empleos. Se definieron con gran precisión las obligaciones de los maquinistas a bordo, con dependencia directa del comandante. Los primeros maquinistas que cumpliesen determinadas condiciones (años de servicio, años de embarque) obtendrían la graduación de alférez de fragata o alférez de navío y las demás «consideraciones» del Cuerpo de Contramaestres, según sus empleos. En el Cuerpo de Contramaestres, con menor formación que los maquinistas —lo cual siempre fue así reconocido—, se podía alcanzar la graduación de teniente de navío. Inmediatamente surgieron los primeros problemas. Los extranjeros, que normalmente alternaban con los oficiales, se negaron a utilizar los beques de proa (tripulación), ya que hasta entonces habían utilizado los jardines de popa (oficiales), y también surgieron problemas, en algunos empleos, con los pasajes a bordo de los mercantes cuando se trasladaban de un arsenal a otro, al negarse a ir en tercera clase en vez de en segunda.

Se produjeron cambios en la uniformidad, con una mayor similitud a los otros cuerpos de la Armada. La máquina de vapor en la gorra se sustituyó por

un martillo, una pala y un ancla, lo que no pareció un progreso, y además se comenzó a utilizar distintivos en la bocamanga: unas trencillas de oro o plata. Los sueldos continuaron aproximadamente como antes, superiores a los del Cuerpo General en algunos empleos, como ya se ha citado, y desde luego inferiores a los de los extranjeros contratados; por otra parte, ya había demanda de maquinistas en la industria nacional, donde se les pagaba mejor. Se anunciaron incipientes derechos a retiro y pensión a familias, similares a los del Cuerpo de Contramaestres. Se pretendía que, en los nuevos contratos que se firmaran, los sueldos fueran los de reglamento, lo que resultó un fracaso total.

Sólo habían pasado seis meses desde la publicación del reglamento de 1859, cuando los verdaderos gerentes de la actuación de los maquinistas, los comandantes generales de los apostaderos (sobre todo los de La Habana y Filipinas), ya escribían al ministro que había que reformar el reglamento en sueldo y en consideraciones; al terminar los contratos, los maquinistas se iban a trabajar en tierra con mayores sueldos y menores responsabilidades y, además, si antes eran oficiales mayores y se les trataba, en muchos casos, como ingenieros maquinistas, ahora se les equiparaba a oficiales de mar. Aseguraban que no encontrarían maquinistas que ingresaran en el Cuerpo. Contundentemente, terminaba el comandante general de La Habana: «... y no veo muy lejos el día en que por falta de maquinistas no puedan prestar servicios estos buques». Así que, para que siguiesen navegando, al comandante general no le quedaba más remedio que saltarse el reglamento. La falta de maquinistas será una constante a lo largo de la vida del Cuerpo; se van adquiriendo barcos con cada vez más potentes y se carece de maquinistas para gobernarlos.

En esta época, se contrataba también a maquinistas franceses, a los que se consideraba de mejor trato y más dispuestos a enseñar que los ingleses. Además, durante un cierto tiempo (por ejemplo durante la guerra de África de 1860 y, recordemos también, durante los sucesos de 1848, cuando se produjeron las presiones antiesclavistas inglesas sobre España), el Gobierno inglés no concedía permiso a sus maquinistas para contratar en España. También se dieron órdenes para que no se contratase a holandeses, por su ignorancia y embriaguez.

Todo lo expuesto hizo necesario publicar otro reglamento cuatro años después (en 1863, proverbial). Hacía casi treinta años que los barcos llevaban maquinistas y todavía no se había formado un cuerpo con españoles lo suficientemente consistente para resolver las necesidades de la Armada. Los problemas eran los mismos desde el principio: necesidad de que fuesen españoles y con dedicación a tiempo completo, pagarles según la realidad circundante (más que los empleos a que estaban «considerados») y darles un estatus a bordo conforme a su responsabilidad.

El reglamento de 1863 intentaba resolver todo lo anterior y, aunque no lo logró, sí tuvo los suficientes alicientes para que el Cuerpo se fuese dotando de personal, el cual adquiriría cierta estabilidad y estatus; por ello duró, con

dificultades, hasta 1890. Se dio entrada en el Cuerpo, en los cuatro primeros empleos, cada uno con su examen, a toda clase de personas idóneas: operarios de taller civiles o militares, maquinistas mercantes o de ferrocarril. La filosofía del proyecto era clara: dotarse con operarios que acreditasen sus conocimientos. Desde luego, a la cabeza de cada empleo figuraron los que habían ingresado según el reglamento de 1859. El Cuerpo se constituiría con los siguientes empleos: maquinistas mayores, primeros maquinistas de primera y segunda clase, segundos, terceros y cuartos y ayudantes de máquinas.

No se creó una escuela de maquinistas, pero en la Escuela de Maestranza de Ferrol (y en otras que pudieran crearse en los demás departamentos peninsulares) se organizaron cursos para que los maquinistas pudiesen aprender las materias teóricas previstas en los exámenes. Es evidente que era una oportunidad; pero debemos recordar que sólo podían acudir los destinados en tierra, ya que los destinados en buques bastante trabajo tenían. Asimismo, se encargó, por reglamento, que los primeros maquinistas de cada buque dedicasen por lo menos dos horas diarias a la formación de sus subordinados. Los ascensos siguieron siendo por examen, salvo en dos nuevos empleos, el último de ellos, por elección, y en el otro, a partes iguales, por elección y antigüedad. Toda una novedad en aquellos tiempos, pero la formación prevista de cada cual era «la instrucción tanto teórica como práctica, podrán adquirirla los maquinistas y ayudantes de máquinas libremente y donde mejor les convenga».

Si antes el maquinista de cargo o más antiguo era responsable ante el comandante de su destino, en este reglamento ya aparece el segundo comandante del buque, al cual el maquinista debía dar cuenta diaria de las novedades en su destino, carbón consumido y otros efectos.

Desde el punto de vista disciplinario, el maquinista estaba sujeto a las leyes penales, de policía y disciplina que establecían las Ordenanzas Navales y otros reglamentos vigentes..., y no eran militares.

Ya desde el reglamento de 1859, en todos los organismos de la Armada se jugaba con el significado de las palabras «consideraciones», «graduaciones» y «equiparaciones» en lo relativo a la comparación de los empleos del Cuerpo de Maquinistas con los de otros cuerpos de la Armada (Cuerpo General o Cuerpo de Contra maestres), y en esta situación híbrida se juzgaba según el criterio interesado de cada cual. El reglamento de 1863 sólo prescribía «consideraciones». Un resumen de ellas podría ser este: ocupaban alojamientos especiales en las inmediaciones de la máquina, formaban un rancho entre sí a los efectos de cantina, cocina, etc.

Los primeros maquinistas de segunda y primera clase podrían hacer uso del jardín de oficiales cuando no lo tuvieran propio y pasear y permanecer en el alcázar en las horas de descanso (recordemos los viejos problemas planteados por los maquinistas); también podrían ir y volver a tierra en el bote de los oficiales. Estos fueron los primeros derechos de los maquinistas. La norma general (para todos los empleos) era: «Serán considerados a bordo los maquinistas, por todos los individuos del buque, como corresponde a su clase distin-

guida y a las importantes funciones que están llamados a desempeñar, debiendo ser atendidos como una clase que sigue en categoría a la de los oficiales mayores y tratados en todas circunstancias por el comandante y oficiales con estimación y decoro...». No había más que esta declaración genérica sobre «consideraciones», sin alguna otra definición relativa a los distintos empleos; por ello, esta imprecisión fue el caballo de batalla en los años siguientes. Además, lo de oficial mayor era una declaración genérica que no se sustanciaba en empleos militares, o sea, más que un primer contra-maestre y menos que un oficial de cualquier cuerpo político-militar. Y, cada vez que se planteaba un caso particular, los organismos afectados lo interpretaban de acuerdo con sus propios criterios; así, en pensiones se consideró que la «equiparación genérica» era el Cuerpo de Contra-maestres (1869). Al fijar sus sueldos cuando estaban procesados, la referencia eran los sueldos, «ya que éstos eran mayores que los oficiales subalternos del Cuerpo General» (1870), o sea, nada que ver con contra-maestres. Y para solicitar permiso para contraer matrimonio, «sea arreglada a la de las clases que no tener opción a derechos pasivos (1872), y según el artículo 36 del reglamento, sí tenían derecho a dichos pasivos (pensiones de retiro, viudedad, etc.), aunque no se había desarrollado el artículo y no se sabía lo que correspondía a los maquinistas; se hacían elucubraciones cada vez». Como se observa, interpretaciones e interpretaciones, y los maquinistas, trabajando y solicitando insistentemente aclaraciones.

En el año 1874, por la presión del momento, el presidente del Poder Ejecutivo de la República dispuso que se reconociese a los maquinistas «las preeminencias y consideraciones de las clases siguientes»: a los maquinistas mayores y los primeros de ambas clases, como oficiales mayores; a los segundos maquinistas, como primeros contra-maestres, y a los terceros y cuartos, como segundos contra-maestres

Pero como, con independencia de sus empleos, había maquinistas «graduados de oficiales», fue necesario legislar años después (1876) que «fuera de filas (!) y del desempeño de sus obligaciones peculiares, deben ser considerados como tales oficiales, después de los efectivos de la clase de alféreces; alojar después a éstos en las marchas..., que en los viajes de mar en buques mercantes, aloja en cámara de segunda clase, y en los ferrocarriles vayan como oficiales...».

El año 1887 se legisló que los maquinistas mayores y primeros no tendrían asimilaciones militares... En definitiva, un caos respecto a lo que eran (por similitud militar) los maquinistas.

Los sueldos que fijó este reglamento eran superiores a los del anterior; además se crearon unos premios de constancia (antecedentes de los futuros quinquenios y trienios) interesantes, aunque tras largos años de servicio. Asimismo, por comparación, los sueldos del Cuerpo General también aumentaron en mayor proporción. Dichos premios consistieron en 1.200 reales de vellón a los doce años de servicio, 2.400 a los 20 y 4.200 a los 28, pero siempre con la condición de «servicios prestados sin interrupción», lo cual dificultó

taba la concesión al no permitir ausencias en el escalafón, aunque también se lograba la fidelidad con este estímulo pecuniario

Los maquinistas extranjeros contratados (casi siempre en los puestos más altos del escalafón, o sea, los de mayor responsabilidad) continuaron percibiendo mayor sueldo. Así, un primer maquinista de primera clase cobraba en Europa lo mismo que un maquinista mayor, y uno de segunda, un 40 por ciento más que los españoles. Desde luego, es evidente que no deseaban ingresar en el Cuerpo y preferían seguir contratados; ahora bien, siempre que se mantuvieran las ofertas de trabajo. Se intentó durante muchos años que los contratados cobraran cantidades similares a las de los españoles, pero no se resolvería hasta que éstos tuvieran acceso a los puestos altos del escalafón. A los españoles se les efectuaba un descuento del 5 por ciento, y a los extranjeros no (1867), aunque en 1876 ya se legisló que todos los asimilados o equiparados a contramaestre no debían tener descuento. En el constante esfuerzo de reducir los derechos de los maquinistas, a veces indefensos por falta de legislación y otras veces por evidente mala voluntad de los intérpretes de la ley, el intendente del Departamento de Ferrol (1877) consultó si, cuando los maquinistas ascendían a mayores o primeros, y por ello, tenían las mismas «preeminencias» de los oficiales mayores, debían dejar de percibir los premios de constancia, al igual que les sucedía a contramaestres, practicantes, etc.; por esta vez, el Consejo Superior de la Armada dictó que no había analogía alguna en lo planteado por el intendente. El asunto volvería a renacer en 1882, con el mismo reglamento.

A lo largo del trabajo se han expuesto innumerables casos sobre la indefensión legal de la situación de los maquinistas respecto a sus derechos (no así a sus obligaciones). Quizá un caso claro para traer a las conclusiones fue el planteado en 1886 por el primer maquinista de primera clase nombrado para el cargo (jefe de máquinas más tarde) del crucero *Reina Regente*, en construcción en Glasgow; la Intendencia le asignó para sobrevivir en tierra lo mismo que se les abonaba a los sargentos, y como él se consideraba oficial, reclamó. La solución, la de siempre: un parche; ni sargento, ni oficial: que se aumentase la remuneración de sargentos en cinco pesetas diarias.

Y, como no se cumplía el artículo 36 del reglamento (pensiones, retiros, etc.), los maquinistas optaron por formar su propio montepío el año 1872, al crear el Círculo de Maquinistas de la Armada, que además de ser una sociedad de socorro mutuo, tendría como finalidad publicar un boletín en el que pudieran exponer la situación del Cuerpo y, también, formar a los maquinistas en los nuevos equipos propulsores y auxiliares y en las teorías necesarias. La asociación terminaría al final de la Guerra Civil, en 1940.

Todos los problemas que presentaban los maquinistas extranjeros, conocidos desde su llegada, se originaron, como era lógico, en la larga campaña de la Escuadra del Pacífico; hubo insubordinaciones y poca profesionalidad y, además, fue preciso enviar desde la Península numerosos maquinistas para sustituir a los que concluían sus contratos. Los españoles presentes asumieron, sin que consten grandes problemas, los destinos de los extranjeros.

Los premios de constancia, de los maquinistas a los altos empleos del Cuerpo, se anularon en 1882, al considerar (el Consejo Supremo de Guerra y Marina de turno) que los mayores y primeros estaban equiparados a oficiales desde 1874 (era una real orden que sólo trataba de «consideraciones y preeminencias»), ignorando la real orden de 1878 citada en estas conclusiones. Otra vez las palabras y su interpretación. Es evidente que fue un agravio hondamente sentido por el Cuerpo, al saber que la palabra «consideración» de oficial carecía de verdad en su totalidad. El Consejo Supremo de Guerra y Marina reconoció la importancia del servicio de los maquinistas y propuso que recibiesen los premios de constancia no como tales, sino como sobresueldo o gratificaciones..., eran necesarios y había que pagarles, pero de oficiales, nada. Así se legisló, pero, como era normal, con dudas y nuevas instancias de maquinistas.

Más idas y venidas. En 1883 se legisló que los maquinistas con «categoría», «consideraciones», o lo que fuese, debían estar en el primer tomo del Estado General de la Armada (oficiales), pero se dio marcha atrás en 1886: todos los maquinistas, al segundo tomo (cuerpos subalternos). Camino errático.

Otro motivo de fricciones fue la aparición en 1868 de otro intermediario en el trabajo a bordo de los maquinistas: «el oficial encargado de máquina», sin funciones específicas claras; no había bastante con el comandante y el segundo comandante. En 1870 se legisló que serían «los primeros responsables del buen estado de las máquinas..., son asimismo el conducto por donde el maquinista debe recibir órdenes para todas las operaciones que deben hacerse en la máquina..., de todos los trabajos que se verifiquen...». Una complicación más para el maquinista. Seguía en vigor la dependencia directa del comandante para unos temas, del segundo para otros, y quedaba el oficial de guardia (en puerto sobre todo), además del nuevo elemento. El asunto se intentó aclarar en 1884 en una real orden minuciosa. El maquinista debía obedecer las órdenes que recibiese de todos los anteriores y comunicarla a los demás inmediatamente —Vamos, como para una emergencia—, y siempre con dependencia directa del comandante. Mucha alta dirección por el Cuerpo General y pocas ganas de entrar realmente en las cámaras de máquinas y calderas con todas sus consecuencias.

Un primer maquinista de primera clase, en 1884, solicitó que se le cambiase su nombramiento por otro de real despacho, como se otorgaba por lo usual a todos los oficiales, lo que se le concedió, pero con la especificación «con las preeminencias y consideraciones de oficial mayor pero sin que se indique asimilación militar alguna». Había que acudir primero al *Diccionario de la Lengua Española* y después intentar conocer lo que pensaban sus intérpretes.

Otro golpe bajo a los maquinistas ocurrió el año 1878. Con motivo de la boda del rey Alfonso XII, se concedieron gracias al personal de la Armada; sobre los maquinistas se legisló: «Obtendrán el empleo inmediato, un primer maquinista de primera clase y otro de segunda clase». Por fin se iba a cubrir el empleo de maquinista mayor, quince años después de su creación. Poco duró la ilusión; un mes después, otra real orden declaró que no procedían estos ascensos «por estar suprimida virtualmente dicha clase [mayor] por real orden

de 28 de septiembre de 1876»; se recuerda la oposición de los ingenieros a este empleo. Había mala fe; esta real orden de 28 de septiembre simplemente era de plantillas para el momento. No se citaba a los mayores pero no se habían suprimido en ley alguna. Llama la atención lo de supresión «virtual», curiosa manera de legislar. El Cuerpo recibió muy mal la noticia: los comentarios fueron muy amargos. Un primer maquinista ascendió a mayor, después se anuló el ascenso y se le concedió una medalla y, finalmente, se le ascendió a mayor. Paradójicamente, el día que ascendió a mayor se declaraba luto por la muerte de la esposa del Rey (por cuyo matrimonio se le había ascendido), vaivenes en la vida de los hombres.

Dada la evolución del material confiado a los maquinistas en la Armada, muchos eran conscientes de que algo había que hacer, sobre todo considerando lo que pasaba en el extranjero. Las opciones oscilaban siempre entre los mismos parámetros, especialidad del Cuerpo General y Cuerpo Subalterno (Montejo, 1885), mejorar su instrucción (escuela) y consideraciones, y llegar a mayores (Carranza, 1889) y hacerlos militares (Concas, 1889). Mientras tanto, se siguió ampliando la formación de los aspirantes y guardiamarinas, tanto en la Escuela Naval Flotante como en la práctica de mar.

Hay tres aspectos sobre la vida de los maquinistas que gravitan sobre todos los capítulos de este trabajo y que quizás convenga trasladarlos conjuntamente en este momento: su participación en las diferentes guerras; los riesgos de la profesión, incluyendo algunas enfermedades a las que eran más propensos, y la pertenencia de un número importante de ellos a la masonería.

Concas, en el año 1889, escribía: «El personal de máquina ha ido con nosotros al fuego en las cinco partes del mundo y entre tanto milagro como los comandantes han hecho con buques viejos andando como cangrejos y con calderas como regaderas, jamás nos ha faltado la decidida cooperación de los maquinistas españoles, que si bien no han hecho nada que no sea su deber, debemos hacer constar por nuestra parte que, con muy raras excepciones, siempre los hemos visto hacer de buena voluntad». Por ello, a estas alturas del siglo XIX, se podría recordar que los maquinistas, como no podía ser de otra manera, estuvieron «al fuego» allí donde operaba la Armada. Sucintamente, se pueden citar las guerras carlistas, las diversas campañas en Filipinas, primera guerra de Cuba (pronto llegará la definitiva frente a los Estados Unidos con notables sacrificios humanos), Santo Domingo, Méjico, Cochinchina, y años después, Marruecos y la temible Guerra Civil (1936-1939). Y hubo muchas muertes en combate y en naufragios u otros accidentes de mar.

A los peligros para la vida de los maquinistas, además de los accidentes navales que se producen en un medio hostil como es la mar, hay que incluir la tensión psicológica producida por la responsabilidad de estar al frente de unos servicios fundamentales. También se producían roturas de máquinas o de tuberías, con las consiguientes heridas y quemaduras; no se deben olvidar las explosiones de calderas, que durante largos años fueron una amenaza.

Finalmente quedan las enfermedades producidas por el medio: las elevadas temperaturas que se alcanzaban en las cámaras de máquinas, en especial en el

Caribe y Filipinas, afectaban tanto al aparato digestivo como a las vías respiratorias; los cambios de temperatura (salir al exterior de las cámaras, que podía estar muy frío), el «golpe de calor», la tuberculosis pulmonar, neumonía, hipertrofia del corazón, aneurisma, etc., eran comunes entre los maquinistas.

Se ha conocido que un número importante de maquinistas militaron en la masonería en el último tercio del siglo XIX, hecho que continuará en el XX. Las razones podían ir, desde el puro medro personal hasta la búsqueda de un mejor estatus corporativo por el desarrollo de los conceptos de igualdad y solidaridad con otros cuerpos y, quizá, por mejorar la formación personal. En el análisis cualitativo, es decir, los grados alcanzados en la masonería, se deduce que no fueron de gran responsabilidad, ni en sus propias logias ni, desde luego, en las organizaciones regionales o nacionales; por ello, creemos que el hecho de pertenecer a la masonería no tuvo grandes consecuencias corporativas.

En estos años finales del reglamento de 1863, como demostración de la capacitación de los maquinistas, hay que destacar que tres de ellos formaron parte de la dotación del submarino ideado por el teniente de navío Peral Caballero en las pruebas de mar del mismo en 1889. El submarino era una máquina nueva y con propulsión eléctrica, todo un desafío y un reconocimiento que no fue todo lo público que debió ser. La participación de los maquinistas en el suceso quedó oscurecida, y aún hoy, en obras recientes, no se destaca debidamente.

Se ha constatado que las mayores quejas de los maquinistas eran las relativas a las «consideraciones» en los empleos altos del Cuerpo, es decir, a si eran oficiales o no; en los demás empleos, en aquellos momentos no parece que plantearan reivindicaciones respecto a no ser considerados subalternos (contra maestros).

El reglamento de 1890 pretendió resolver lo más inmediato: señaló claramente que el Cuerpo de dividía en dos secciones, una con las consideraciones de los oficiales del Cuerpo Político-Militar, y otra con la del Cuerpo de Contra maestros (Subalterno). El Cuerpo quedó definitivamente dividido en dos secciones, y así llegará a la II República y Guerra Civil (1936-1939). Aunque se era consciente de la absoluta necesidad de una Escuela de Maquinistas (así consta en el preámbulo del reglamento), no se efectuó por problemas «de presupuesto», intentándose por tanto potenciar las Escuelas de Maestranza de los arsenales creando en ellas secciones para maquinistas ya que, hasta entonces, habían funcionado precariamente respecto a lo que se pretendía.

En las «consideraciones» se hizo un esfuerzo ministerial; pero sin llegar a ser definitiva su realidad, ya que al maquinista jefe se le consideraba «como jefe de menor antigüedad entre los diversos cuerpos auxiliares», es decir, no hay referencia al Cuerpo General y, sin embargo, a los maquinistas mayores de primera y segunda clase se les consideraba «como el último de los oficiales mayores, equiparados a teniente y alférez de navío, respectivamente. La equiparación se hace con los oficiales mayores, equiparados a su vez al Cuerpo General —doble salto mortal; no se quiere equiparar directamente al Cuerpo General—. Estos tres empleos sí figurarían en el primer tomo del Estado General de la Armada (oficiales), y los restantes, en el de subalternos. Para conocer como fue desarrollado el tema de las consideraciones de los oficiales,

conozcamos lo que decía el reglamento: «Las consideraciones a que se hace referencia en cuanto a los maquinistas jefes y mayores son, no tan sólo la distinción de tener asiento en la mesa de los oficiales y alternar con ellos, sino el uso de botes, pasear por el alcázar, asistir a las invitaciones que colectivamente reciban ellos, saludos por las demás clases subalternas y en fin el pleno goce de todas las distinciones de que disfrutaban los oficiales». Muchas de ellas ya estaban en el anterior reglamento, otras —siempre sobre el presupuesto de que eran «distinciones» que se les hacían (no que les perteneciesen)—, como tener asiento a la mesa de oficiales, eran nuevas. Ya conocemos cómo fue interpretado eso de «tener asiento a la mesa».

A los maquinistas les pareció que con este reglamento progresaban mucho. Fue un error, pues generó más envidias y problemas y, aunque el proceso de mejoría siguió imparable, fue siempre gracias a los servicios prestados.

Que no se aceptaban las «consideraciones» expuestas en el reglamento fue evidente en los años siguientes; los incidentes —que han llegado a nuestros días— fueron numerosos y significativos: en cierto buque, en el momento de sentarse a la mesa el maquinista, se levantaron los oficiales. El maquinista, ante el desaire, no supo hacer otra cosa que enfermar. En el año 1891 se produjo un incidente entre un maquinista jefe y un teniente de Infantería de Marina sobre el saludo y cesión de la acera en que andaban —los maquinistas jefes sólo tenían derecho a que les saludasen las clases subalternas, pero no tenían por qué ceder la acera—. En 1893 se dictó que los maquinistas jefes y mayores no tenían equiparación ni asimilación a los jefes y oficiales de ningún otro cuerpo —¿dónde quedaba el artículo 2.º del reglamento, que expresaba que eran los últimos oficiales mayores equiparados a teniente de navío y a alférez de navío?— En el año 1894 todavía hubo que declarar por real orden que los maquinistas oficiales podían entrar a todas horas en la Cámara de Oficiales —¿qué pasaba hasta entonces?— Sólo debían de entrar a comer, si es que lo hacían—. Finalmente, en 1898 se ordenó que los mayores embarcados debieran ocupar en la mesa el último lugar después de los oficiales patentados, cualquiera que fuera el empleo de éstos; o sea, ni consideraciones, ni equiparaciones; los últimos, siempre los últimos.

Aún en 1903 se recordaba que no existía verdadera asimilación de los maquinistas con relación al Cuerpo General; tenían sueldos superiores a los de las clases a que se les consideraba. Ya estaban pagados; que no pidieran más. Y en un tema sobre preferencia de alojamiento solicitado por un mayor de primera, se legisló «procurando que los alojamientos de dichos oficiales [maquinistas] reuniesen las condiciones de comodidad y aseo necesarios»; se subraya el «procurando», ni siquiera era una orden.

En el largo y continuado tema de los pasajes para el transporte hacia otros destinos, en el año 1909 se modificó el artículo 37 del reglamento: en los buques de comercio, los maquinistas, jefes y mayores de primera y segunda viajarán en primera; los primeros maquinistas, en segunda y los demás, en tercera de preferencia. Por ferrocarril, los jefes en primera, los mayores de primera y segunda en segunda y los demás en tercera.

Respecto a la plantilla del Cuerpo, a partir del reglamento de 1890 la situación continuó siendo la misma: falta de maquinistas. El reglamento de 1890 fijó un total de 400 maquinistas, que realmente eran 386 y, al hacer un acoplamiento a los nuevos empleos se redujeron a 376. Posteriormente, se realizaron algunas modificaciones (ampliación de 10 primeros maquinistas). Cabe recordar que en el combate de Santiago de Cuba (1898) de los 138 maquinistas presentes había embarcados en la escuadra 21 (15,2%) contratados. La falta de maquinistas fue extraordinaria en los años que precedieron al Desastre, debido a la incorporación de los nuevos buques previstos... ¡desde 1887! Se sometió a los maquinistas a esfuerzos sobrehumanos. La reducción de algunas plantillas de otros buques supuso el aumento del tiempo que habían de dedicar a las máquinas los que quedaban; además de utilizar los alumnos de la escuela, lo que sucedió con los cruceros del *Nervión* es significativo: «Por falta de personal, la misma y ya incompleta dotación de máquinas que hizo el viaje a Alemania en el *María Teresa* tuvo que asistir a las pruebas que en Bilbao hizo el *Oquendo*, condiciéndolo a esta capital (Ferrol) para volver luego con el *Teresa* al citado puerto y regresar seguidamente saliendo de nuevo en el *Oquendo* e incorporarse a la Escuadra». Tras el desastre, por las pérdidas de buques (y por lo tanto de destinos y por fallecimientos) y de destinos en tierra en las colonias, se revisaron a la baja todas las plantillas de los cuerpos de la Armada, con el promedio de un veintitres por ciento respecto a las anteriores. Pues bien, el de Maquinistas, a pesar de ello, aumentó su plantilla hasta los 450 individuos, lo que demuestra la absoluta penuria anterior, pero tampoco se cubrieron los puestos y en 1900 todavía faltaban 108 maquinistas. Una nueva modificación, en 1909, redujo la plantilla a 407, pero existían realmente 380, con notoria falta en los empleos de mayor de segunda y tercer maquinista. Dado que el reglamento no era lo atractivo que parecía al principio y que la industria nacional progresaba, había pocos hombres dispuestos a iniciar carrera como aprendices; en 1911 se crearon, para suplirlos en algunas de sus funciones, los operarios mecánicos, con mayor sueldo que aquéllos aunque menores perspectivas profesionales. Un parche más. La escasez fue tan grande que en 1913 se legisló que se diese parte diariamente al Estado Mayor Central de todas las novedades sobre el personal de maquinistas, a los que, por ello, no se les dejaba descansar, pasando constantemente de un buque a otro, a pesar de que teóricamente se procuraba que permaneciesen largos periodos en cada destino.

La uniformidad impuesta al Cuerpo en 1890 contenía importantes novedades, acogidas con distinto talante, con diferente tratamiento a la parte de oficiales y a la de subalternos. Al tratar de los oficiales aparecía la palabra «asimilados»: «Los asimilados a jefes y oficiales usarán el sombrero para gala». ¿Estaban asimilados, o sólo tenían «consideración de»? Los galones en la bocamanga eran iguales a los empleos —¿equiparados?, ¿asimilados?— del Cuerpo General, sobre fondo verde y el distintivo del Cuerpo (hélice de tres alas) en el cuello de las prendas. Finalmente, en la gorra se pasó a utilizar el escudo ovalado con ancla y corona, perdiéndose por fin la pala y el martillo.

Como era habitual, un maquinista elevó instancia (1891) a fin de solicitar que, ya que era oficial, se le prometiese lucir estrellas en la bocamanga como legislaba una real orden de 1871. El ministro de turno contestó que no, ya que, «si bien el objeto del Reglamento ha sido colocar esta clase en mejores condiciones de instrucción y respetabilidad, no ha sido el de igualarlo completamente a oficiales». El constante ir y venir de lo que eran los maquinistas en la Armada.

En 1909 se produjo un profundo cambio en la uniformidad de todos los Cuerpos de la Armada, en pro de la homogeneidad. En el Cuerpo General se introdujo la coca, y el resto de los Cuerpos utilizaría los mismos galones en los distintos empleos, cambiando únicamente el color del fondo; los maquinistas continuaron con el verde claro. Como siempre, hubo que recordar y aclarar esta uniformidad a los que no querían entender (1910). Los maquinistas jefes o mayores..., constituyen un Cuerpo patentado de jefes y oficiales vivos y efectivos y de carácter político-militar; usarán el mismo uniforme que los jefes y oficiales de los Cuerpos de igual carácter, sin más diferencia que el color del fondo de las divisas. Y eso que en 1905, al implantarse gratificaciones de efectividad (10 años en un empleo), ya se había recordado que los jefes y oficiales maquinistas componían un cuerpo de oficiales.

En atención a los estudios que para su ingreso en el Cuerpo se les exigía y a sus circunstancias especiales, a todos los maquinistas de la Armada se les concedió el tratamiento de «don» en 1909. Un avance en el reconocimiento a su profesión.

El reglamento de 1890 suprimió los premios de constancia, lo que supuso automáticamente la rebaja de las retribuciones. Tras las instancias habituales de los maquinistas, en 1893 se legisló que las continuaran cobrando hasta su ascenso, para que no perdiesen dinero, pero como no estaban en el presupuesto anual, no se cobraban. En 1903 y 1907, los sueldos del Cuerpo General continuaron aumentando, y los de los maquinistas siguieron igual. En 1911 se aumentó el sueldo a los maquinistas jefes (400 pesetas más), y a los subalternos embarcados, los haberes de embarco.

La promesa del artículo 36 del reglamento de 1863 seguía sin cumplirse, ya que no se publicó ley alguna al respecto y, por ello, en la asignación de las pensiones de viudedad de los maquinistas había que hacer equilibrios: no eran militares, estaban «considerados como» —¿equiparados? ¿asimilados a empleos militares?—, otros tenían «graduación de oficial»..., se les aplicaban las leyes según criterios cambiantes. Además, sus sueldos no eran iguales a sus «equiparados»: eran superiores —¿cuáles eran los sueldos reguladores?—. Durante muchos años se aplicó como regulador el que cobraban por reglamento, pero en 1902 el Consejo Superior de Guerra y Marina dispuso que cobrasen el del empleo similar al que estaban «asimilados», con la rebaja consiguiente a las pensiones hasta entonces concedidas. El ministro de turno dictó una real orden totalmente contraria a esta disposición del Consejo Superior, pero de nada sirvió pues éste siguió negando que el sueldo regulador fuera el realmente percibido por reglamento. El asunto no se resolvió hasta que la viuda de un

maquinista decidió y pudo acudir al Tribunal Supremo en un contencioso-administrativo, el cual dio la razón a la demandante: en su pensión, el sueldo regulador sería el del reglamento de 1911. La situación mejoró por ley en 1912, cuando se reconoció a los individuos de varios cuerpos subalternos (entre ellos los maquinistas) que los fallecidos con posterioridad a la ley de presupuestos de 1903, contando doce años de servicio, legaran pensión, de acuerdo con la ley de montepío militar, por el mayor sueldo que hubieran disfrutado. Esta ley dejó fuera a las viudas de los fallecidos entre el 11 de septiembre de 1901 y el 29 de diciembre de 1903, 10 familias, entre ellas, las de dos maquinistas fallecidos en la explosión de la caldera de la cañonera *Cóndor* en enero de 1902.

Se recuerda que el reglamento omitía las edades de retiro, por lo que los maquinistas trabajaban mientras aguantase la salud. Las edades de retiro se fijaron en 1908.

Las escuelas de maquinistas departamentales (curso para oficiales y curso para ingreso) comenzaron a funcionar con las dificultades previstas: los maquinistas no podían asistir por su trabajo en tierra y, a pesar de ser alumnos, algunos tuvieron que dejar la escuela por ser necesario que embarcasen, aunque fuera por poco tiempo (por ejemplo, llevar un barco de Bilbao a Ferrol). Las escuelas de Cádiz y Cartagena se cerraron, por falta de presupuesto, el año 1894. Dada la extensión del programa en 1897, se amplió el tiempo de estudio hasta tres semestres (antes eran dos), y es que los maquinistas hasta enfermaban con la tensión. Ya tenían cierta edad para estudiar, y aunque era muy importante para ellos pasar a oficiales, aun así muchos no se presentaban en el curso por considerar imposible aprobarlo.

Dado que se estaban estudiando reformas para el Cuerpo, la escuela de Ferrol permaneció cerrada de mayo de 1907 a enero de 1910, truncándose por ello las esperanzas de muchos; cuando se reabrió, los programas se habían ampliado (motores de combustión interna, turbinas de vapor, calderas de alta presión), y como hubo pocos voluntarios, se permitió que acudiesen incluso los que no tenían cumplidas las condiciones de embarco reglamentarias.

En 1914 se creó en Ferrol la Escuela de Ingenieros de la Armada (para formar a los oficiales de dicho Cuerpo en tres años, más dos en prácticas fuera de la escuela), y la sección de maquinistas se integró en dicha escuela, que pasó a denominarse Escuela de Ingenieros y Maquinistas de la Armada.

Indudablemente, la Ley de Escuadra del ministro Ferrándiz (1907), con la construcción de numerosos buques y nueva organización, supuso que los maquinistas debían mejorar su situación a bordo, dadas sus crecientes responsabilidades al aumentar la importancia de las instalaciones maquinarias a bordo, tanto en potencia como en tipos de máquinas (turbinas de vapor, electricidad...).

Sobre la formación maquinista de los oficiales del Cuerpo General, la *Revista General de Marina*, el año 1911, observaba que «lo que no cabe negar es que la educación mecánica del oficial naval ha de ser la misma que si fuera a ser encargado de servicio en las máquinas o maquinista efectivo». Lo que, desde luego, era una teoría utópica, tanto por la existencia de maquinistas oficiales a

bordo en la dirección, aunque sólo con las «consideraciones de oficiales», como por la de los subalternos, ejecutores y conductores prácticos de las instalaciones. Se podía lograr suficiente formación para la dirección de las máquinas, pero no para ser maquinistas efectivos en las diversas funciones mecánicas.

Como era habitual, tanto en la *Revista General de Marina* como en el *Boletín del Círculo de Maquinistas*, durante el periodo de vigencia del reglamento de 1890, se continuaron publicando las distintas organizaciones de los maquinistas en el extranjero y también distintas propuestas para cambiar la de los nacionales. Así, Montaldo (1891) analizó la organización en Inglaterra, Alemania, Italia y Rusia. De nuevo Concas (1897), quien reconocía que el maquinista «es un personal que viene a representar un nuevo modo de ser en nuestra sociedad», consideraba imprescindible la creación de una Escuela de Maquinistas, citando los programas adecuados, y que el Cuerpo fuera militar, incidiendo en la sucesión de mando en los buques por Cuerpos: General, Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina y Maquinistas, con sueldos de sus empleos militares. Lloveres (1897), como maquinista, comentó el artículo anterior. La *Revista General de Marina* de 1903, en su apartado «Crónica Naval», analizó la nueva organización de los maquinistas en Inglaterra, con una crítica negativa (había en ella los mismos orígenes, especialización, igual futuro); lo mismo sucedió el año 1909.

Tras el Desastre escribió Triana (1899), comentando el combate de Santiago. Fue contestado el mismo año por Landrove (de este asunto se tratará posteriormente); también escribieron Cifuentes (1902) y Cervera (1902). El maquinista Zarzuela (1906) solicitaba la creación de una escuela de maquinistas, que los empleos del Cuerpo llegaran hasta el asimilado a capitán de navío, y en el Cuerpo Subalterno, los primeros maquinistas tuviesen la asimilación de capitanes graduados, gratificaciones y sueldos especiales, y que se fijasen las edades de retiro.

El maquinista Arévalo solicitó reformas en el *Boletín del Círculo de Maquinistas* (1907) y en la *Revista General de Marina* (1911); en el artículo proponía un Cuerpo dividido en tres partes: la primera, de oficiales, con las equiparaciones desde alférez de navío a capitán de navío; la segunda, de personal técnico, con la asimilación de segundo contraamaestre a contraamaestre mayor de primera, y la tercera, de auxiliares de máquinas como segundo y tercer contraamaestres. Arévalo propuso, asimismo, la militarización del Cuerpo. Montojo (1911) propuso, claramente, que máquinas debía ser una especialidad del Cuerpo General: «El comandante no puede ver a bordo otra cosa que máquinas y maquinistas... El comandante o es maquinista o no es nada, en cuanto se refiere al interior del buque».

Los maquinistas participaron en la huelga ferroviaria de 1912, conduciendo las máquinas de los trenes y este mismo año se publicó el libro *Turbinas marinas* escrito conjuntamente por el teniente de navío Cornejo y el maquinista mayor de primera Baliño, lo que evidencia la formación adquirida por los maquinistas. Expresiva del deseo de éstos de progresar en las nuevas técnicas fue la instancia del segundo maquinista Arnosa, que había solicitado permiso

para cursar estudios y obtener el título de piloto aviador en la escuela de Duperdussin, en Francia (1912), lo que le fue denegado. Un importante número de maquinistas se asoció a la Liga Naval Española, fundada por el teniente de navío de primera Navarrete con el fin de difundir en la sociedad la influencia de todo lo marítimo en la vida de las naciones (1900).

Los maquinistas, sin desearlo, fueron protagonistas tras el Desastre en el Congreso de los Diputados en diciembre de 1899. Antes, en julio, el capitán de fragata Triana había publicado un artículo en la *Revista General de Marina* donde, destacando la necesidad de crear una auténtica escuela de maquinistas, dadas las deficiencias de los mismos, termina escribiendo, al citar el combate de Santiago de Cuba: «... donde nuestros buques no anduvieron por la eterna muletilla de nuestros maquinistas de que el carbón era malo». Este artículo fue estimado ofensivo por el Cuerpo de Maquinistas, que reaccionó publicando otro artículo, con la tesis contraria, en la misma revista en octubre.

Pero este planeamiento adquirió máxima categoría al ser tratado por el diputado (y ex ministro) Antonio Maura en el Congreso de los Diputados el 6 de diciembre de 1899, al analizar el presupuesto del Ministerio de Marina para el año siguiente. Maura hizo suya la tesis de Triana (sin citarlo, aunque indudablemente también existían otras fuentes en el mismo sentido) y atacó el presupuesto por no contemplar la creación de una escuela de maquinistas, y a éstos por haber fallado éstos en los combates —falta de velocidad—, como si fuesen los responsables principales de la derrota. Los maquinistas fueron defendidos por el presidente del Gobierno, Silvela, que recordó todos los antecedentes del combate (estado de armamentos, falta de alta dirección y falta de concentración en todos nuestros buques), y por los diputados Marengo (del Cuerpo General) y Luaces (del Cuerpo de Ingenieros). Se ignoraron otros parámetros del combate —características de los buques, aspectos puramente tácticos, artillería—. En definitiva, se utilizó a los maquinistas para atacar al Gobierno, pero dejó en éstos una gran amargura por las mendaces acusaciones vertidas sobre su conducta en el combate.

Los Reglamentos de 1915 (subalternos) y 1918 (oficiales) supusieron un notable avance en el reconocimiento de la importancia de los maquinistas en la Armada. Indudablemente, fue la evolución natural de todo lo anteriormente expuesto, propiciada por sus responsabilidades en los nuevos materiales (turbinas de vapor en acorazados y otros, combustible líquido). También eran imprescindibles en submarinos, con motores diésel y generadores y baterías eléctricas (1915). Fueron años de crecimiento de la Armada y, por ello, de los maquinistas; en este periodo ya se alcanzaron los 80.000 caballos en los cruceros tipo Cervera.

Las obligaciones y responsabilidades de los maquinistas variaron poco —la misión permanecía—: subordinación al Cuerpo General, cualquiera que fueran los empleos respectivos, e inspección por el Cuerpo de Ingenieros.

En la parte subalterna (1915), se alcanzó el empleo de maquinista mayor, equiparado a contra maestre mayor, una de las peticiones del maquinista Arévalo antes citadas.

Como ya se ha insistido, fue muy importante el fortalecimiento de la formación maquinista en la escuela de Ferrol. Antes de ingresar como terceros maquinistas y provenientes de aprendices, efectuarían un curso de dos años de formación y, para pasar a la sección de oficiales, tres cursos de un semestre cada uno. Era el reconocimiento final de la necesidad de formar a los maquinistas.

Los resultados fueron excelentes, como se demostraría en el funcionamiento de las unidades durante la Guerra Civil y en cómo supieron resolver su futuro en el exilio exterior los republicanos que tomaron esta decisión y también los del interior —a muchos de estos, por sus antecedentes—, no les fue permitido trabajar en el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares (1939), antecesor de la Empresa Nacional Bazán (1942).

Al alternar los subalternos en todos los actos no profesionales con los restantes cuerpos (en guardias, en puerto, en servicios de tierra, etc.), adquirirían automáticamente el carácter militar (1915).

La sección de oficiales (1918) se vio incrementada con nuevos empleos *correspondientes* al Cuerpo General (no «considerados», «equiparados», etc.), alcanzando el de capitán de navío (maquinista inspector). Se fijaron las edades de retiro, sueldos y plantillas. La plantilla de subalternos aumentó un 134,4 por ciento, y la de oficiales, un 31,2. Tanto las plantillas como los nuevos empleos y la escuela redundaron en un notable incremento del prestigio de la profesión, acudiendo personal en número desconocido hasta entonces. Los tres años en que se retardó la reforma de la primera sección (oficiales) respecto a la de la segunda son demostrativos de la resistencia corporativa que encontraron los ministros para imponerla, máxime cuando formaban parte de un proyecto común y cohesionado. Cabe recordar que el incremento de plantilla previsto estaba condicionado a la entrada en servicio de nuevas unidades.

La formación de los aprendices en la escuela era eminentemente práctica, y la del curso para oficiales incidía en la necesaria capacitación teórica. Eran cursos duros, sobre todo el de capacitación para oficial; además, se llegaba con demasiada edad y poca práctica de estudio, dadas las vicisitudes profesionales. Fueron tan duros los cursos que continuamente hubo que atemperar los requisitos para acceder a él, e incluso se organizó uno de preparación previo a los exámenes. Se produjo una autoselección previa del propio personal maquinista, con la consiguiente quiebra corporativa. La primera sección, ya cuerpo político-militar, con la correspondencia de empleos hasta capitán de navío se aproximaba al Cuerpo General con una tendencia a la alta dirección (del mantenimiento y organización), y la subalterna quedaba más como puramente conductora de las instalaciones. Asimismo, estos subalternos se consideraban con una capacitación mucho mayor (estudios y saberes) que los del Cuerpo de Contra maestres. Fue el principio de la quiebra corporativa, que se hará patente en la Guerra Civil.

Aunque las plantillas sufrieron los avatares presupuestarios (en 1919, 611 subalternos; en 1921, 748; en 1925, 745), continuaron siendo atractivas en lo tocante al futuro profesional.

Correspondiendo en el afán unificador de las leyes y organización de la Armada, los sueldos se fueron asimilando a los correspondientes de otros cuerpos o equiparados a los empleos del Cuerpo General, y lo mismo sucedió con la uniformidad. Sobre las pensiones que dejaban los maquinistas a sus familias, continuaron las dudas largo tiempo, sobre todo en la parte subalterna. Aún en 1927 había que acudir al Tribunal Supremo, que siguió declarando que el sueldo regulador era el mayor que hubiesen percibido —algunos seguían queriendo no comprender.

Un momento estelar de los maquinistas fue el real decreto de 16 de julio de 1929, en virtud del cual el Cuerpo, en sus dos secciones, adquiriría carácter militar pleno: «Contribuye, pues, la principal misión del Cuerpo de Maquinistas de la Armada prestar un servicio de aplicación inmediata al combate...», y había maquinistas combatiendo desde 1834. Además se decía: «... la eficacia militar del buque en el combate depende en gran parte de obtener de sus máquinas el máximo rendimiento, teniendo este elemento tanta importancia como la eficacia artillería o torpedera...». Se terminaban las confusas «consideraciones», «equiparaciones» o «asimilaciones» y se instauraba la correspondencia con los empleos del Cuerpo General y de Contramaestres. El primer maquinista que alcanzó el empleo de maquinista inspector, correspondiente a capitán de navío, lo ocupó el año 1920; poco antes, en 1917, un maquinista tuvo que solicitar que se le reconociese el tratamiento de «don», en vigor desde 1909; algunos seguían sin cumplir las leyes.

Un reflejo de lo que sucedía en la política nacional —nuevos o más influyentes partidos políticos, crisis del sistema de la Restauración, aparición de la Junta de Defensa de las Armas del Ejército de Tierra (1916-1917), «conciencia de clase»— lo encontramos el año 1921, en el que se inició una causa judicial por indisciplina contra varios maquinistas. El origen estuvo en un telegrama que un primer maquinista del crucero *Alfonso XIII*, desde Cartagena, envió a un segundo maquinista de la dotación del acorazado *Carlos V*, en el que se descalificaba al Gobierno por la legislación sobre la segunda sección (subalternos).

Llamados a declarar, varios maquinistas expusieron que no estaban conformes con la situación; creían que no estaban remunerados en proporción a los servicios que prestaban a bordo, ni dignificados respecto a otros cuerpos con menos formación. Se dio a conocer que los maquinistas aportaban voluntariamente una cantidad mensual, que era depositada en bancos, para poder, por medios legales (Sala de lo Contencioso, etc.), exigir que se cumpliesen las leyes y reglamentos cuando hubiese reales órdenes que, según su criterio, no se ajustaban a ellos. En cada departamento y en la Escuadra existía un maquinista recaudador. En la investigación se demostró que no había organización (reglamento interno, aportaciones fijas, obligaciones etc.), ni acta de reuniones, ni actitud subversiva. El propio auditor de la Flota tuvo que reconocer que no había habido perjuicio para el servicio (exigencias, resistencia al cumplimiento de las órdenes recibidas, etc.), sino sólo indisciplina en los comentarios que se hacían sobre el Gobierno y otras clases subalternas. Desde

luego no se quiso investigar a fondo, pero debió de ser una llamada de atención para el mando.

Años después, tras las reformas sobre el personal (plantillas) del ministro García de los Reyes (1929) se constituyeron juntas clandestinas en algunos cuerpos de oficiales de la Armada que se consideraron afectados por la prepotencia del Cuerpo General, con el agravante de que buscaron el apoyo de los cuerpos subalternos. En estas juntas clandestinas no aparecieron ni los maquinistas ni el Cuerpo de Infantería de Marina. Es indudable que los oficiales maquinistas no estaban por la labor; pero el pensamiento de obtener ventajas, como grupo de presión clandestino, en la segunda sección quedó vivo y quizás propició ingresos importantes en la masonería.

Como había sido habitual hasta entonces, en la *Revista General de Marina* y en el *Boletín del Círculo de Maquinistas* se efectuaron propuestas sobre reformas del Cuerpo y sobre el estatus de los maquinistas en el extranjero. En el año 1923, sólo cinco años después de la organización de 1918, un maquinista oficial de primera clase (correspondiente a teniente de navío), con treinta y dos años de servicios, hacía unas notables propuestas que incidían en la cada vez mayor separación en los trabajos de las secciones existentes, todo ello buscando acelerar el progreso en la carrera y evitar que los oficiales quedasen con menos haberes de retiro que si continuasen subalternos.

Las propuestas eran atrevidas. En síntesis, proponían crear, evolutivamente, tres corporaciones distintas: la más baja, un cuerpo de engrasadores y fogoneros, todos ellos cabos y maestros; un cuerpo intermedio, formado por conductores de máquinas, es decir, la entonces segunda sección, que se ponía a extinguir (correspondiente entonces a contraalmates), y la escala superior, compuesta por el Cuerpo de Maquinistas (oficiales) y el Cuerpo Militar, con las mismas denominaciones militares que Ingenieros, Artillería, Administración, etc. (llegando al empleo de contralmirante), ingresando en la Escuela de Maquinistas con los mismos programas, edad y duración de la formación que los Cuerpos citados. Se rompía, por tanto, la procedencia de los maquinistas oficiales de la antigua segunda sección; todos los maquinistas serían oficiales y a sus órdenes estarían los engrasadores y fogoneros.

A la altura de 1926, lo expuesto en la *Revista General de Marina* sobre la organización de los maquinistas en Italia fue demostrativo del profundo foso existente entre el Cuerpo General y el de Maquinistas. En Italia se había decidido fundir los Cuerpos de Maquinistas e Ingenieros en otro llamado «Cuerpo de Ingeniería Naval»: todos los maquinistas serán ingenieros y todos los ingenieros prestarán servicios en las máquinas de los buques en los empleos inferiores. Comentando este texto, la *Revista General de Marina* exponía: «En 1911 se había intentado ya un ensayo de organización de los maquinistas de la Armada en armonía con las corrientes inglesas y americanas (en boga en aquella época) de la procedencia única, es decir el ingreso común en la Escuela Naval Militar, especializándose luego en el manejo y dirección de las máquinas los que quieran adoptar tal profesión. Pero en todas las Marinas se vio que la falta de porvenir material, la limitación de ideales y la parte que de

oficio manual tiene esa carrera eran obstáculo insuperable para el desarrollo del nuevo sistema».

Afirmar que en todas las Marinas «se vio falta de porvenir material» es falso, tal como se ha expuesto en el párrafo anterior. Además, ¿no se podía ejercer el mando de arsenales o de algunos de los ramos profesionales allí existentes, o el de los organismos dedicados al mantenimiento de la Armada? No se tenía porvenir material porque había que desgajarlo de los destinos del Cuerpo General o del Cuerpo de Ingenieros. La limitación de ideales es un insulto, como si el único ideal de los maquinistas fuese el sueldo (asimilándolos a mercenarios), y afirmar que «la parte que de oficio manual tiene esa carrera era obstáculo insuperable para el desarrollo del nuevo sistema» nos devuelve al siglo XV, cuando los oficiales del Cuerpo General trabajaban manualmente y todos los días en la regulación y montaje de los torpedos..., la única diferencia era la suciedad posible del trabajo. Toda una demostración ideológica de cómo andaban las cosas —¡en 1926!— por parte de algunos sectores.

La formación en máquinas de los oficiales del Cuerpo General se vio aumentada en estos años; pero, por más que desease el mando que ésta fuese lo más adecuada posible para ejercer la alta dirección del servicio, la complejidad cada vez mayor de éste hacía que siempre el Cuerpo General se apoyase en los siempre disciplinados especialistas, que además cumplían con sus obligaciones —otra cosa es que solicitasen constantemente mejorar su situación—. Bastante tenían los oficiales del Cuerpo General con asimilar nuevas armas, tiro, tácticas, etc., o incluso su propia formación en tiro, navegación, astronomía, hidrografía, etc.

La rica formación de los maquinistas y su polivalencia quedó demostrada con su amplia colaboración para paliar la huelga en las instalaciones eléctricas de La Canadiense (1919) y en el hecho de que dos terceros maquinistas ingresaron en las Academias de Oficiales de Ejército de Tierra (Artillería y Caballería, años 1919 y 1922). Si por falta de personal no se le hubiera cerrado el camino al maquinista que el año 1912 solicitó pasar voluntariamente a ser piloto de aeronaves, es seguro que muchos otros habrían optado posteriormente por esta nueva profesión.

En momentos difíciles de la convivencia nacional, durante las postrimerías de la Monarquía, el ministro de Marina Carvia, buscando un apaciguamiento general, acometió una amplia reforma orgánica en la Armada que afectó favorablemente a los maquinistas (1930); y recogía concesiones a todos los Cuerpos que paliaban las reformas tan controvertidas del ministro García de los Reyes. Por el advenimiento de la República se puede afirmar que sus disposiciones apenas entraron en vigor, aunque sí inspiraron disposiciones posteriores republicanas.

En general se aceptaron muchas de las propuestas ya citadas del maquinista oficial de primera clase años atrás (1923). Se alcanzaba el empleo de contralmirante (como inspector del Cuerpo), se creaba una tercera sección de auxiliares de máquinas para suplir las funciones de terceros maquinistas

(empleo que se suprimía). En la segunda sección, los maquinistas mayores estarían equiparados a alférez de fragata, y los primeros y segundos, a suboficiales.

Con una aparente reducción mínima de las plantillas totales, combinada con una redistribución que aumentaba el número de los empleos altos, se lograban unas mejores perspectivas de carrera. Se dio opción a que el director de la Academia del Cuerpo fuese un maquinista inspector (capitán de navío), lo que se alcanzó a principios del año 1931. Al ser plena la equiparación militar, los sueldos fueron en cada empleo los mismos que los homólogos del Cuerpo General, con escasas variaciones para los casos en que se perdiese dinero. La uniformidad siguió adecuándose a la del Cuerpo General, con las variaciones propias de los nuevos empleos y sus equiparaciones.

A principios de 1931 se adoptaron algunas decisiones de gran trascendencia en orden a la adquisición de una cierta autonomía corporativa: el negociado de personal de maquinistas en el ministerio pasó a manejar todo el personal del Cuerpo, incluidos los alumnos, y todos los tribunales de exámenes intracorporativos estarían formados por maquinistas. La formación de los maquinistas también quedaba a cargo del Cuerpo.

Los maquinistas también pasaban a ser responsables de las inspecciones de su material (manejo, conservación, entretenimiento); la inspección de reparaciones también quedaba a su cargo, salvo que existiesen ingenieros presentes o fuesen designados para el caso, un avance claro. La creación de un inspector general del Cuerpo (contralmirante), con todo lo que conllevaba, también era un avance muy importante. Si bien la segunda sección no lograba que sus empleos fuesen equiparados a oficiales, sí se abrió el camino para alcanzarlo. La parte negativa eran las promesas que sobre ello hacían todos los opositores a la monarquía, buscando dividir a la Armada.

La II República supuso, en general, la plena consolidación del Cuerpo de Maquinistas como el más importante en la Armada tras el Cuerpo General, dotado de una gran autonomía en su funcionamiento y con pleno reconocimiento de sus funciones. No fue una consolidación total, dado que algunos miembros de la segunda sección consideraron que no se reconocían sus servicios o, lo que es lo mismo, no alcanzaban plenamente sus objetivos o quizás los objetivos que se les habían prometido.

El Gobierno provisional de la República (14-04-1931 a 14-10-1931) acometió muy pronto, por medio de decretos, la reorganización de la Armada. En lo aquí tratado fueron importantes tres decretos: el de 10 de julio de 1931 de reorganización de la Marina de Guerra (fue ley el 24 de noviembre de 1931), el de la misma fecha que reorganizaba todos los Cuerpos Subalternos, y el de 8 de septiembre del mismo año que reorganizó la segunda sección del Cuerpo de Maquinistas. Asimismo, fue de gran trascendencia el decreto de 23 de junio de 1931 que estableció ciertos requisitos para poder solicitar voluntariamente la situación de retiro; este decreto se convalidó como ley el 30 de septiembre de 1931, aunque sería reformado después. Como todos estos decretos adquirieron fuerza de ley al constituirse el primer gobierno de la

república —y en el curso del conocido como Bienio Reformista—, bajo la presidencia de Manuel Azaña, con importantes reformas respecto a los decretos iniciales, es por lo que en estas conclusiones sólo se expondrá lo dispuesto en las leyes, con las necesarias referencias a los cambios que se hubiesen producido.

Antes de las reformas que pensaba introducir, el ministro Casares Quiroga creó unas comisiones *ad hoc* en cada Cuerpo (mayo-junio, 1931), para que, integradas por personal seleccionado del mismo, propusiesen lo que considerasen necesario. En una clara concesión al realismo, todas estas comisiones se pusieron a las órdenes de un almirante (23 junio).

Quizá pueda ser significativo que la comisión del Cuerpo de Maquinistas fue la última nombrada (16 junio); la correspondiente a los Cuerpos de Intendencia, Sanidad y Jurídico lo fue el 21 de mayo, y la de los Cuerpos Generales, Infantería de Marina, Ingenieros y Artillería, el 2 de junio. ¿Olvido o seguridad, por información anterior, de lo que había que hacer? De los cinco maquinistas nombrados, dos eran masones. Del tercero se ha afirmado su filiación masónica, no confirmada documentalmente, y el cuarto tenía un hermano masón.

La ley de 24 de noviembre de 1931 elevó al Cuerpo de Maquinistas al rango de segundo patentado, tras el Cuerpo General (por ser declarados a extinguir los de Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Eclesiástico y Farmacia), respecto de los de Sanidad, Intendencia y Jurídico. Estos cinco Cuerpos, todos de naturaleza militar, con iguales derechos, obligaciones y prerrogativas.

La organización de la Armada descansaba en dos principios fundamentales: el mando (que prevé, ordena y dirige la utilización de la Fuerza) y la administración (que provee las necesidades de la Fuerza). El ministro ejercía su acción por medio de la Subsecretaría, el Estado Mayor de la Armada, el Consejo Superior de la Armada y Servicios Técnico-Administrativos —entre éstos, el de Máquinas— y el Consejo de Jefes de Servicio. El Servicio de Máquinas queda autónomo en todo lo relativo al material a su cargo, incluidas las inspecciones (al declararse a extinguir el Cuerpo de Ingenieros). Los servicios eran autónomos en la administración y formación de su personal material.

Lo más importante de la ley fue que en la Escuela Naval se formaría el personal de los Cuerpos: General, de Maquinistas y de Intendencia. El ingreso en el Cuerpo General y en el de Maquinistas se verificaba a través de una oposición común, señalando las plazas correspondientes a cada Cuerpo; en la oposición habría asignaturas de aplicación a cada carrera. Los empleos del Cuerpo serían desde alférez de navío maquinista hasta capitán de navío maquinista. Un solo escalafón por tanto, pero dentro de él una especialidad y una programación de carrera distinta, dependiendo de las vacantes de cada cual. Mientras no se ingresase por este sistema, se continuaría dando acceso a la sección de oficiales a los de la segunda sección. Al ascender a contralmirante se perdía el calificativo de maquinista, pero sólo se podían cubrir destinos específicos. La filosofía estaba clara: ingreso y formación común (búsqueda de coherencia corporativa), pero de difícil aplicación en el manejo del escala-

fón y sobre todo pensando en los organismos en tierra; si a bordo los conocimientos del Cuerpo General (navegante y armas) tenían relevancia y eran reconocidos, no sería lo mismo en tierra, en los diversos organismos. Como este sistema de ingreso no se implantó, no cabe hacer comentarios; no obstante, representaba el pleno reconocimiento de la función de los maquinistas en la Armada.

Los retiros extraordinarios, legislados por varios decretos y leyes posteriores, propuestos inicialmente por el ministro Casares (junio de 1931) propiciaron por último que los maquinistas de la segunda sección, al estar a extinguir, pudieran solicitar en cualquier momento el pase a retirado cumpliendo las condiciones anteriormente legisladas (agosto de 1932), lo cual dejó casi vacíos los escalafones que increíblemente, se seguían alimentando en el último empleo (terceros maquinistas). Las funciones de los terceros maquinistas se suplían con el recién creado Cuerpo de Auxiliares de Máquinas.

Los antiguos Cuerpos Subalternos se convirtieron en Cuerpos Auxiliares, pudiendo alcanzar los empleos de oficiales hasta incluso el de jefes, con ciertas condiciones, por lo demás livianas. Al alcanzar estos empleos sin mejorar la formación, sin tener acceso a nuevos destinos y desempeñando las mismas funciones que antes, la nueva organización sólo cabe calificarla de un regalo de la República que, como es lógico, fue fuente de problemas en las relaciones con el Cuerpo General; y es que los nuevos capitanes y tenientes siguieron ocupando la misma mesa o la misma silla y el mismo alojamiento que antes de ser oficiales. Existían, por tanto, dos clases de oficiales.

Por lo anterior, y por lo que les sucedió a los maquinistas de la segunda sección, éstos se vieron muy desamparados. Al continuar existiendo la segunda sección, aunque se declarase a extinguir, el pase a oficiales continuó rigiéndose por el procedimiento anterior y, por tanto, resultaba mucho más difícil y restrictivo respecto a los otros cuerpos auxiliares. Los primeros maquinistas pasaron a ser tenientes; los segundos, alféreces, y los terceros, alféreces graduados, una dignificación que, sin embargo, no satisfizo totalmente al cuerpo; habían deseado, y eso es lo que esperaban alcanzar, pasar automáticamente a la primera sección, o por lo menos ser todos oficiales. Habían propuesto un plan consistente en crear una escala a extinguir en la que se alcanzaba el empleo de capitán de fragata maquinista; toda la segunda sección se integraría en ella (los terceros maquinistas como alféreces) y todos tendrían opciones a pasar a la escala (activa) de jefes y oficiales efectuando los cursos legislados entonces; los que no los aprobasen o no los efectuasen quedarían definitivamente en la escala a extinguir, donde existían destinos de embarque. Hubo muchos más motivos para que la segunda sección rechazase lo legislado. El año 1932 se concedió la graduación de alférez a los dos empleos más bajos de los recién creados cuerpos auxiliares, antes equiparados a suboficiales, y además se les dio antigüedad de 9 de septiembre de 1931 (la misma que a los terceros maquinistas), con lo cual los terceros maquinistas alternaban en los servicios no profesionales, una vez más, con individuos con una formación mucho menor y, por añadidura, menores perspectivas de carrera. Esta situación se había alcanzado, según los maquinistas, por la animadversión del

Cuerpo General. A todo lo anterior hay que añadir que el personal de mecánicos (antigua tercera sección) pasó a ser un Cuerpo de Auxiliares de Máquinas, con los empleos de alférez de fragata y auxiliares con equiparación a suboficiales y, como se ha citado, poco después (1932), con la de alféreces graduados, lo que hizo incluso más desagradable la situación de los terceros maquinistas, al alternar en guardias y en pie de igualdad con aquellos a los que siempre habían mandado, personal con menos formación pero idéntica categoría. Esta situación general fue atribuida por la segunda sección a la mala voluntad del Cuerpo General y no a falta de apoyos por parte de la primera.

La Guerra Civil supuso la trituration del Cuerpo: sólo siguió carrera el 43,3 por ciento de sus componentes. Cada maquinista se vio envuelto en una situación que le exigió tomar partido, y por ello tuvo que hacer una composición de su situación personal: la ideología política más o menos influyente, tanto la propia como la del entorno, en relación con su ubicación geográfica y con la situación de su familia; en el maquinista embarcado, fuera de sus bases habituales, todo lo anterior se agudizaba. Cada uno tuvo que tomar decisiones personales que fueron desde el dejarse llevar por los acontecimientos, pasando desapercibidos por no tener ideología, tener protagonismo en los primeros momentos decisivos, o esperar acontecimientos y tomar posiciones después. En general, los maquinistas que tuvieron protagonismo en los primeros momentos —una minoría— participaron en el mantenimiento de la legalidad republicana, aunque no en los asesinatos de oficiales que sucedieron después; pero, desde luego, no estuvieron al lado de los oficiales del Cuerpo General.

Si ya había quedado establecida la hegemonía republicana en el Cuerpo, el hecho de que el bando nacional fusilara a 20 maquinistas en activo, a los que habría que añadir cinco retirados, y el bando republicano a tres (más otro retirado, en los primeros momentos), es un índice claro de cómo actuó o se consideró que había actuado el Cuerpo globalmente por parte del bando vencedor.

Otro número muy importante es el de los que no continuaron carrera por motivos claramente políticos, tanto si sirvieron en el bando nacional como en el republicano, que fue el 33 por ciento del Cuerpo (separados del servicio, Ley de Reordenamiento de Escalafones y Ley de Represión de la Masonería y el Comunismo).

Que eligieran el exilio (durante y después de la guerra) el 11,8 por ciento del Cuerpo, es altamente significativo.

Ni los servicios prestados durante la guerra al bando nacional, ni el número de fallecidos en acto de servicio (8 en activo, más 5 retirados), ni los fusilados por los republicanos (3 y 1 en idénticas circunstancias) sirvieron para compensar lo sucedido en el bando republicano, tales como algunas iniciativas en los primeros momentos o actitudes e impronta de otros durante la guerra (Gutiérrez Pérez, la de los retirados Játiva y hermanos García Rego, etc.). El Cuerpo quedó marcado y no se podía seguir formándolo con la misma procedencia desde la base. La capacidad de influencia de los que continuaron quedó muy mermada.

Tras la guerra y la creación del Cuerpo de Suboficiales el año 1940, al que se pasaron muchos miembros de la segunda sección del Cuerpo de Maquinistas, hacía imposible seguir nutriendo, a medio plazo, la primera sección del Cuerpo e indicaba que se pensaba un nuevo sistema de ingreso en el Cuerpo de Maquinistas Oficiales. Lo sucedido en la Guerra Civil fue determinante para buscar un origen común, es decir, la Escuela Naval, para formar a los Cuerpos Militares, en nuestro caso, Cuerpo General y de Maquinistas. El Cuerpo General continuó sin asimilar completamente la técnica maquinista en la formación de sus oficiales.

El origen militar común se alcanzó con la ley de 26 de mayo de 1944, por la que se creó el Cuerpo de Máquinas. Dadas las características de la profesión (continuaba imperando la necesidad de ser «prácticos»), se buscó una formación inicial de dos años en la Escuela de Mecánicos, y posteriormente un año en la Escuela Naval, seguido de dos años de prácticas embarcados en la Escuadra, de nuevo en la Escuela Naval un año y otro embarcados; finalizando seis meses en la Escuela Naval. Tras aprobar todos los cursos anteriores, se alcanzaba el empleo de teniente de máquinas. Según el propio preámbulo de la ley, se buscaba «elevar el rango del cuerpo..., 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».

El artículo 19 de la ley establecía que «en el plazo no superior de un mes... se someterá a la aprobación del Consejo de Ministros el Reglamento Orgánico del cuerpo...» El Cuerpo será extinguido en 1982 sin que el reglamento hubiese visto la luz. Mal principio, posiblemente demostrativo de que las tensiones habituales y continuadas, que jalonan los cien años de vida de este Cuerpo, seguían sin resolverse.

## ÍNDICE ONOMÁSTICO (\*)

Abarzuza y Oliva, Fernando: 552  
Abd el Krim: 482  
Abeal López, Víctor: 660  
Acción Golpe, Tomás: 598/623/679  
Acevedo Fernández, Fernando: 365  
Acosta Noriega, Eduardo: 620  
Acosta Peñaranda, Manuel: 210/245/358  
Agacino Armas, Ramón: 631  
Agacino Martínez, Eugenio: 266  
Aguilar Carrión, José: 554/667/669  
Aguilar Díaz, José: 400  
Aguilera, José Antonio: 216  
Aguirre-Solarte, Carmen: 51  
Ahumada Domínguez, Pedro: 476  
Alba Bonifaz, Santiago: 313  
Albacete Albert, Salvador: 276  
Alcalá Zamora, Niceto: 573  
Alfonsín Sánchez, Ramón: 401  
Alfonso XII: 159/211/214/261/263/747  
Alfonso XIII: 214  
Allende Salazar, José de: 112  
Almazán Fernández, Pedro: 533/703  
Alonso, Bruno: 674/692  
Alonso Alonso, Alonso: 703  
Alonso Leira, Manuel: 704  
Alonso Méndez, Abraham: 386/402/476/530/554/607/614/626/653  
Alvarado, Enrique: 94/95/97/98/99/100  
Alvarado del Saz, Juan: 313  
Álvarez Bouza, Carlos: 620  
Álvarez Bouza, Manuel: 554  
Alvear, Tomás de: 109  
Alzola Minondo, Benito de: 365  
Amadeo I: 159/210  
Amado, Pablo: 120  
Amarita, León: 34  
Amaro García, Braulio: 379/399  
Amusátegui Rodríguez, Antonio de: 682  
Anaya Maestre, José: 605  
Anderson, Peter: 115

---

(\*) Únicamente están recogidas las personas citadas en el texto. No se incluyen las comprendidas en los anexos.

Aneiros Fernández, Antonio: 246  
 Angosto, Diego: 691  
 Antequera Bobadilla, Juan Bautista: 193/210/224/237/276/340/256  
 Antón Iboleón, Gabriel: 481  
 Antonini, segundo maquinista: 219  
 Aragón Salado, José: 356/476  
 Arana Sillero, Elvira: 357  
 Arca Fernández, Francisco: 246  
 Ardois Casaus, Federico: 269  
 Arévalo Santamaría, Pedro: 441/442/444/476/489  
 Argos Angulo, Filemón: 717  
 Arias de Miranda Goytia, Diego: 352  
 Arias Salgado Trelles, Alejandro: 349  
 Ariño Michelena, José María: 333/334/335  
 Armero Fernández de Peñaranda, Francisco: 36/41/58/67/86/105/233/739  
 Armstrong, James: 82/114  
 Arnaud, Carlos: 288  
 Arnosa Rey, José: 459/754  
 Arostegui y Negra, Juan: 232  
 Arrabal Bandera, Juan: 401/455  
 Arteaga Goma, Juan: 399  
 Arus, Ricardo: 292  
 Asensio Martínez, Antonio: 675  
 Aspiazu Paul, Juan: 363  
 Auñón Villalón, Ramón: 197/ 269/338/412  
 Avecilla Pons, Andrea: 674  
 Ayala Pérez, José Antonio: 294/584/683/699/701  
 Azaña Díaz, Manuel: 573/594/625/643/644/691/692/693  
 Azcárraga Palmero, Marcelo: 215/307  
 Aznar Cabanas, Juan Bautista: 481/559

**B**aamonde López, José: 675  
 Baamonde Ortega, Manuel: 25/209  
 Badio Marcenal, Felix: 476 Baird, almirante: 394  
 Balado, Juan: 246  
 Balboa López, Benjamín: 594/694  
 Baldasano Ros, Josef: 36  
 Baliño Brage, Victoriano: 459/476/754  
 Balmforth, maestro taller forja (1856): 109  
 Baptista Florence, Francisco: 661/662  
 Barbastro Samper, José: 631  
 Barcia Trelles, Augusto: 573  
 Barreiras, José: 136  
 Barrera, Antonio: 76  
 Barrera Luyando, Emilio: 482

Barrera Beardo, Encarnación: 667  
Barrera López, Antonio: 476  
Barrera Rodríguez, Antonio: 486/667  
Barros García, Marcial: 476  
Bastida Romero, Francisco: 555  
Beardo Belizón, Carmen: 667  
Beceiro Díaz, Juan: 482/554/597  
Beira, Luis: 401  
Beira Vilar, Melchor: 246  
Bellón, Antonio: 76  
Belmonte Vidal, José: 555  
Benavides, Manuel D.: 684  
Benítez Velázquez, José: 219/221  
Bennet, John: 29  
Beránger Ruiz de Apodaca, José María: 45/166/167/168/175/193/198/210/243  
/244/246/275/307/308/310/317/320/322/323/324/331/338/375/382/383/385  
Berenguer Fusté, Dámaso: 481/559  
Berga, Cayetano: 79  
Bergamín García, Francisco: 412  
Bernal Bustelo, Antonio: 672  
Bernardino y Ramos, Alejandro: 236  
Betell, Gil: 112  
Bethell, Santiago: 299/300  
Biesca, diputado: 413  
Biondi Onrubia, Francisco: 665  
Blanco Gregorio, Teodora: 663  
Blasco de Garay: 23  
Bogo Pazos, José: 309/386  
Bona García de Tejada, Casimiro: 224  
Bonaplata Caballero, Carlos: 550  
Bonaplata Caballero, Emilio: 549/699  
Bonaplata Requeijo, Carlos: 497  
Bonet Chapela, Emilio: 333  
Bonifacio, ayudante maquinista: 218/220/231  
Borbón, Calos María Isidro: 23  
Borbón, María Cristina: 23  
Bordejé Morencos, F. Fernando: 308/491/596  
Bordejé Hilarión: 38/39/41/42  
Bouyón, Alejandro: 38/39/41/42/74  
Bozano Otero, Manuel: 453  
Brabo, Antonio: 76  
Brage Vizoso, Manuel: 705  
Brañas Cancelo, José: 605  
Brousse, segundo maquinista: 218  
Bruquetas Casal, Manuel: 176/223

Bryant, Edmundo: 146  
 Buceta Rocha, Honorato: 246  
 Bulwer, embajador inglés: 113  
 Buorel-Roncière, doctor: 289  
 Bustamante Quevedo, Joaquín: 167/168/271/276/392/393/394/395  
 Bustelo Bazán, José: 401  
 Bustillo Gómez de Barreda, José María: 46/121  
 Butler Anguita, Eduardo: 365  
 Butrón Gómez de la Serna, Emilio: 46  
 Buxado, Estevan: 79

Cabanellas Ferrer, Miguel: 639  
 Cabreyro, ayudante maquinista: 217  
 Cal Díaz, Alfredo: 509  
 Calderón Abril, Arcadio: 469  
 Calixto Francisco, Albino: 211/227  
 Calvelo Villarino, Elvira: 679  
 Calvet, Ezequiel: 76/77/78/80  
 Calviño Rodríguez, Genaro: 605  
 Camargo Abadía, Guillermo: 266  
 Campoy Abellán, José: 476  
 Campoy Zapata, Guillermo: 667  
 Canalejas Casas, José: 74/75/76/80/99/101/103/104/116/224/307/308/458  
 Canalejas Méndez, José: 74  
 Caneiro Pernas, José: 665  
 Canosa Caruncho, Cipriano: 660  
 Cánovas del Castillo, Antonio: 276/307/308  
 Cantareda, Blagui: 79  
 Caos Altamirano, Francisco: 598  
 Capaz Montes, Oswaldo: 574  
 Caprivi, Georg Leo conde Von: 393  
 Carbó Ferré, Juan: 52/113/212  
 Caridad Picado, José: 247  
 Carlos IV: 23/292  
 Carlos María Isidro (Ver Borbón)  
 Carman, Eduardo: 88  
 Carmona Parraga, Antonio: 476  
 Carranza Echevarría, José: 99/268/275/363/376/377  
 Carranza Fernández de la Reguera, Ramón: 269  
 Carranza Fernández de la Reguera, Fernando: 433/471/478  
 Carrascón, Fidencio: 224  
 Carril Rodríguez, Eusebio: 476  
 Carvia Caravaca, Salvador: 559/560/571/758  
 Casanova Rodríguez, Manuel: 256  
 Casaravilla, Juan: 232

Casares Bescansa, Javier: 576/577  
Casares Quiroga, Santiago: 534/573/574/575/578/580/584/594/610/613/643  
/646/647/ 693/696/759  
Castejón Martínez, Ramón: 673  
Castellano Gil, J.M.: 294  
Castellanos Martínez, Emilio: 476  
Castillo, Alejandro del: 684  
Castiñeira Vieriro, Antonio: 476  
Castro Arizcun, Luis: 576/577/640  
Castro Calvelo, Ricardo: 664/679  
Castro Castro, Daniel: 476  
Castro Díaz, Gerardo: 476  
Castro Díaz, Ricardo: 679  
Castro Girona, Alberto: 482  
Castro Mata, José Ramón: 399  
Castro, Juan Wenceslao: 251  
Catalá Jaso, Julio: 661  
Catalá Suárez, Salvador: 555  
Cayuelas Robles, Ramón: 675  
Cebreiro, Manuel: 109  
Cebreiro Corral, Ernesto: 476  
Cerdido Aneiros, Andrés: 704  
Cerdido Aneiros, Manuel: 599/671  
Cerdido Cao, Ángel: 671  
Cerezo Martínez, Ricardo: 345/507/509/596/611/689  
Cerneira Barros, Manuel: 353  
Cervera Macías, José: 399  
Cervera Topete, Pascual: 168/314/404/405/409/413/416/400/421  
Cervera Valderrama, Juan: 432/478/640/682  
Chacón, Guillermo: 60  
Chacón, José María: 30/31/35  
Chacón Orta, Francisco: 68/74/117/118  
Chacón Pery, Francisco: 463/464  
Chacón Pery, José María: 492/518  
Chaffeau, José Augusto: 287  
Chandler, L.H.: 449  
Chereguini Buitrago: 459  
Cid Mayobre, Marcial: 643  
Cifuentes, Joaquín: 430/478  
Ciudran, Juan: 38  
Clavería Siral, Francisco: 218  
Clavería Zaldua, Narciso: 23  
Clemente Orozco, Antonio: 483  
Cobian Roffignac, Eduardo: 308/313/469  
Cockburn, Jaime: 219

Coll Leiro, Emilio: 98/192/212/263  
Colling, Williams: 58  
Collinge, Guillermo: 44  
Collison, Tomás: 288  
Comerma Batalla, Andrés Avelino: 224  
Comillas, marqués de: 275  
Concas Palau, Víctor: 221/269/270/308/386/387/388/389/390/391/402/406  
/407/409/ 410/ 478/ 572/747  
Concepción, Paulino: 211  
Contreras y Rivas, Nicolás: 222/275/320/377/397  
Cooper, Thomas: 33  
Córdoba y Gallart, Estanislao: 251  
Cores Arevano, Andrés: 663  
Cores Arevano, Ramón: 704  
Cores Otero, Ramón: 476/620  
Cornejo Carvajal, Honorio: 482/505  
Cornejo Carvajal, Jesús: 459/754  
Coromina Pla, Jacinto: 49/50/51/53/192/212/235/260  
Corona Morena, Juan: 487  
Cortés Pérez, José: 246  
Cortés Trujillo, Emilio: 399  
Cosme, Bartolomé: 150  
Costa Llovera, Martín: 367  
Cotón Novo, Domingo: 305  
Coves, José: 136  
Cowles, Cowper: 162  
Cranford, George: 109  
Cruz, José María de la: 74  
Cruz, Braulio de la: 227  
Cruz, Melitón José: 227  
Cuenca Romero, Juan: 354/476  
Cumbreira González, Juan: 663  
Cunard, Samuel: 291

**D**abouza Ruiz, Luis: 691  
Damaso, Ladislao: 245  
Dato Iradier, Eduardo: 307/481  
Dávila Arredondo, Fidel: 707  
Demerson, Paula: 291  
Deus, Jacobo: 378  
Díaz Baamonde, Leopoldo: 476  
Díaz Espantoso, Carmen: 357  
Díaz Herrera, Segundo: 121  
Díaz Martínez, José: 674  
Díaz Martínez, Luis: 554

Díaz Mauriz, Evaristo: 484/532/533/632/643/724  
Díaz Moreu, Emilio: 423  
Díaz-Robles Mayobre, Emilio: 246  
Díaz Santé, José María: 716  
Dibb, Joseph: 217/218  
Diesel, Rudolf: 312  
Dogherty, Patricio: 43  
Domenech, Jaime: 221  
Durán, Antonio: 207  
Durán, Juan: 334

Echegaray, Josef (T.N.): 25  
Echegaray González, José: 74/76/80/94/95/97/98/99/100/101  
El Raisuni: 482  
Ericsson, John: 163  
Escandon, Fernando: 236  
Escaño, Antonio: 292  
Escobar Rodríguez, Juan: 664  
Escosura, Jerónimo: 34  
Escudero Guillorme, Fernando: 533  
Espartero, Baldomero F.: 23/87  
Esperante Pereira, Manuel: 401/455  
Espinosa Sanjuán, Manuel: 546  
Estapé, semaforista: 180/181  
Estrada Arnaiz, Rafael: 657  
Ezpeleta y Enrile, Joaquín: 106

Fajardo Rodríguez, Ricardo: 309  
Falcón Durán, Juan: 476  
Feijó Santiago, Ángel: 176/218/223/231  
Femenia Torres, Gabriel: 675  
Fenor y Lamaza, Ginés: 245  
Fernández, ayudante: 219  
Fernández, cuarto maquinista: 218/221  
Fernández, Luís: 357  
Fernández Caro Nouvilas, Ángel: 289/290/291  
Fernández de Haro, Joaquín: 74/76/80/99/103/104/117  
Fernández de la Puente, Francisco: 722  
Fernández Díaz, José: 677  
Fernández Escaja, José: 399  
Fernández Fernández, Manuel: 612  
Fernández García, Enrique: 641/661/662  
Fernández Gómez, José: 212  
Fernández Lamaza, José: 176/218/223/231/356/376  
Fernández Rivas, Ángel: 246/247

Fernández Rizzo, Juan: 399  
Fernández Rodríguez, Gustavo: 282/365/384/461/462/469  
Fernández Silvestre, Manuel: 482  
Fernández Solmo, Eduardo: 599  
Fernández Tellado, José: 476  
Fernández Urbano, Manuel: 357/454/484  
Fernández Vázquez, Eusebio: 675/698  
Fernández Villaverde, Raimundo: 307  
Fernando VII: 23  
Ferrándiz Niño, José: 308/311/313/317/318/366/441/477/507/753  
Ferré Roca, Juan: 214/216/217  
Ferré y Roca, Andrés: 212  
Ferrer, Juan: 113  
Ferrer Benimeli, José A.: 292/294  
Ferrer Otero, Emilio: 377  
Ferro Freire, Amadeo: 722  
Figueroa López, José: 476  
Figueroa López, Manuel: 357/399  
Fischo, John: 137  
Fitch, John: 27  
Flórez Carrio, Manuel: 460/481  
Fontán Pose, José: 486/598  
Fontela Díaz, Gerardo: 357/399/403/404  
Fontela Panceira, Andrés: 554/612  
Fortet, John: 115  
Fossi y Biche, Ramón: 249  
Franco Bahamonde, Francisco: 608/637/638/640/682/707  
Franco Bahamonde, Nicolás: 707  
Franco Castañón, Hermenegildo: 665  
Franco Salgado-Araujo, Francisco: 637  
Franco Corral, Lesmes: 76  
Frau Abrines, Lorenzo: 292 Freire Paz, José: 671  
Fuentes López, Valentín: 692  
Fulton, Robert: 27

Gabarrón Sánchez-Fortín, Salvadora: 675  
Galeano Marín, José: 716  
Galvache Robles, José: 462/464/465  
Gamir Ulibarri, Mariano: 673  
Gamón Luzuriaga: 717  
Gante, Confitero: 115  
Garay García, Antonio: 533/534  
García Ballester, Lutgardo/José/ Ginesa: 674  
García Bautista, Joaquín: 501

García Bazán, Pedro: 703  
García Candón, Alejandro: 476  
García Carreño, Pelayo: 554  
García de Angulo, Enrique: 177  
García de los Reyes, Mateo: 482/507/508/509/531/559/757/758  
García de Quesada, Trinidad: 43/102/108/245  
García de San Pedro, Fernando: 76  
García Díaz, Juan: 342/354/424  
García Díaz, Manuel: 509  
García Fernández, Antonio: 531  
García Garrido, Carlos: 476  
García González, Epifanio: 576/577/578/693/699/706/716  
García González, Otilia: 694  
García Manchón, Manuel: 296/297/298/299/400  
García Marcos, Epifanio: 693  
García Martínez, José Ramón: 215  
García Montero, Bernardo: 246/247  
García Niebla, José: 531  
García Pena, José: 377  
García Rego, Daniel/Joaquín: 691/694/706/762  
García Salamanca, Rafael: 555  
Gardoki, José: 74  
Garrido Guareño, Pedro: 622  
Gausón, Severiano: 401  
Gautier, Eduardo: 273  
Gautier, Francisco: 25/36  
Gavaldá Cabre, José María: 28  
Gaves, George: 43  
Gil Figueroa, Baldomero: 456  
Gil, Thomas: 29/35  
Giménez, Carlos: 115  
Giral Pereira, José: 594/610/625/694  
Glashan, John: 150  
Godínez Aroca, Miguel: 674  
Godínez Avecilla, Miguel: 605/641/674  
Golpe y Brañas, Ramón: 237  
Gomar Muiños, Adolfo: 365  
Gómez, Antolín: 77/79/86  
Gómez Imaz Simón, José: 224/313/416  
Gómez López, Francisco: 180/181  
Gómez López, Juan: 232  
Gómez Martín, Aurelio: 357  
Gómez Rego, Ricardo: 399/403  
Gómez Uriarte, Emilio: 476  
González, Juan: 211

González, Tadeo: 217/218/219  
 González Aulló, Bernardo: 245  
 González de Aledo, Jaime: 620  
 González de Ubieta, Luis: 680  
 González González, José: 576  
 González Iglesias, Baldomero: 399  
 González Miquez, Eduarda: 693  
 González Ortega, Francisco: 605/672  
 González Parrado, Julián: 395  
 González Suarez, Manuel F.: 555/704  
 Goubet, Claude F.: 316  
 Gracia Rivas, Manuel: 290/291  
 Grandal Montero, Manuel: 531  
 Grau, Manuel: 38  
 Grau Figueras, Gil: 79  
 Griffiths, Williams: 150  
 Guardia de la Vega, Rafael de la: 465  
 Gueroud, segundo maquinista: 218  
 Guerra Caravaca, Antonio: 532/534  
 Guerrero Vázquez, Juan: 218/231/246  
 Guerrero Mata, Francisco: 399  
 Guerrero Morales, Miguel: 399  
 Guerrero Ruiz, Cristóbal: 333  
 Guitián Vieito, Gregorio: 681/682/686  
 Gundy, Joseph: 207  
 Gutiérrez, Eduardo: 76  
 Gutiérrez, Marciano: 669  
 Gutiérrez de Rubalcaba Casal, Joaquín: 122/130/139/203  
 Gutiérrez González, José: 680  
 Gutiérrez Pérez, Manuel: 666/680/682/683/684/685/686/687/688/689/691/692  
 /698/ 706/762  
 Gutiérrez Sobral, José: 380  
 Guzmán Castro, Juan: 476

**Habsburgo-Lorena, María Cristina: 159/214/307**  
 Hall, Guillermo: 112  
 Hamilton, Archibald: 82/83  
 Haro Rodríguez, Manuel: 623  
 Harris, maestro jarcias: 146  
 Harris, James: 217/218/219/221/222  
 Hender, Richard: 88  
 Henry, Federico: 31/53  
 Heredia, Manuel A.: 29  
 Hermida, ayudante maquinista: 218  
 Hernández Celis, Santos: 476

Hernández Guirao, Antonio: 476  
Hernández López, Antonio: 531  
Hernández Paredes, José: 363  
Hernández Pinzón Álvarez, Luis: 29/122/160/193/216/217  
Hernández Segura, Francisco: 486  
Herrera Sánchez, Luis: 471  
Herrera y Manzano, Enrique: 513  
Herva Vázquez, José: 723  
Hewelt, maestro jarcias: 146  
Hezeldine, Guillermo: 45  
Hidalgo Marabotto, Miguel: 399  
Hinojosa Freire, Filomena: 672  
Hodges, maquinista de 1.ª: 220  
Holland, John: 316  
Homedes, Manuel: 357  
Hornby, almirante: 475  
Horneda Pineda, Rosario: 608  
Houlton, William, G.: 112/150  
Hulchison, John: 115  
Hunget, Francisco: 38  
Hunt, Juan H.: 112

Iglesias Liste, Fernando: 554  
Isabel II: 23/69/159

Jaime del Pozo, José María: 258  
James, Andrew: 207  
Játiva García, Alfonso: 641/646/683/692/706/762  
Jáudenes, Antonio M.: 76  
Jáudenes Maldonado, José: 216  
Jiménez Arjona, Antonia: 665  
Jiménez Baeza, José: 555  
Jiménez García, Carlos: 246  
Jouffroy d'Abans, Claude F.: 27  
Juan, Jorge: 146  
Junquera Quintía, José: 549/699  
Jur, Juan: 38

Kinght, Alfred: 286  
Kirkvond, primer maquinista: 219

Laborde Navarro, Ángel: 34  
Labra Torrendell, Abelardo: 669  
Lacaci Díaz, Leoncio: 377  
Lacosta García-Amoroso, Federico: 476/499/528

Lago Otero, Secundino: 526  
Lago Rico, Andrés: 656/657/704  
Lake, Simón: 316  
Lamas Palmacios, Juan: 161/219  
Lamas y Seoane, Ricardo: 245  
Lamater: 163  
Lamaza y Rodríguez, Antonio: 240  
Landrove Timiraos, Gerardo: 360/361/364/410/411/412  
Lapersonne, cocinero: 115  
Larhey, maestro lonas: 146  
Laubeuf, Maxime: 316  
Lazaga, Juan Bautista: 42  
Lebreiro, Manuel: 224  
Ledo Pérez, Nazario: 476  
Leiba, Domingo de: 245  
Leira Barcia, Faustino: 555  
Leira Fernández, Agustín: 605  
Leira Manso, Eugenio: 716/723  
Leira Sierra, Jacinto: 533/534/535  
Lens Tuero, Alberto: 722  
Lerroux García, Alejandro: 573/693  
Lersundi Hormaechea, Francisco: 109  
Lesmes, Pedro: 232  
Liaño de Lavalle, Serafín: 614  
Lighton, Samuel A.: 43/44  
Lima Quijano, Romualdo: 476  
Llabrés, Juan: 245  
Llanes, Pablo: 42/82  
Lleonart Batlle, Juan: 149/235/236  
Llorca Martínez, Francisco: 476  
Lloveres Gramola, Ángel: 258/309/377/388/389/390/391  
Lobeiras Moreda, Manuel: 605  
Lobo Malagamba, Miguel: 115/218/220  
Lobo Roibal, Genaro: 362/454  
López, Francisco: 476  
López, cuarto maquinista: 219  
López Alvariño, Ricardo: 698  
López Amor, Pedro: 659  
López Castillo, Joaquín: 299  
López Jiménez, Santiago: 677/678  
López Martínez, Antonio: 671  
López Rodríguez, Ramón: 599  
López Simonet, José: 612  
Lorenzo Fernández, Federico: 275/309/320/375/377  
Lorenzo Sánchez, Ramón: 555

Loureiro López, Ramón: 531  
Loureyro, ayudante maquinista: 219  
Loyola Larrañaga, Pedro: 677  
Luaces Alonso, Cesar: 417  
Luaces Lamela, Vicente: 476  
Lujan, Francisco: 64  
Luque Benítez, Ubaldo: 661/706  
Luque Matalobos, Celestino: 47/323/361/445/446/476  
Luque Matalobos, José: 296/297/400

Mac-Crohon Blake, José: 124  
Macías Están, José: 399  
MacIntyre, William: 115/288  
Mac-Naiz, Andrew: 82  
Magaz Pers, Antonio: 481  
Maldonado, Eliseo: 88  
Mallarí, Andrés: 245  
Maneiros Casas, Juan: 555  
Manso Brañal, José: 246/247  
Manso Díaz, José: 402/654/598/724  
Manso Díaz, Juan: 614/643/695  
Manterola, Nicolás: 111  
Manuel, Esteban: 209  
Manzanera Gabarrón, Juan D.: 530/555  
Mapey, George: 85  
Marcos Pascual, Victoriano: 401  
Marengo Gualter, José: 421422/423  
María Cristina (Ver Borbón)  
Maroto, Rafael: 23  
Marqués Gutiérrez, José: 716  
Márquez Roman, Francisco: 684/687  
Martín, James: 286  
Martín Dopico, Juan: 476  
Martín García, Germán: 357  
Martín Gomes, Víctor: 135  
Martínez, Amparo: 671  
Martínez de la Rosa Berdejo, Francisco: 149  
Martínez, Federico: 77/79  
Martínez Frutos, Emilio: 237  
Martínez Grau, Ramón: 74/76/80/96/97/98/99/104/117  
Martínez López, Guillermo: 673/674  
Martínez Martínez, Francisco: 554  
Martínez Martínez, José: 90/91/124/171  
Martínez Mayobre, Manuel: 378

Martínez Otón, Diego: 675  
Martínez Pérez, Antonio: 74/75/76/60/61/63/65/66/70/73  
Martínez Sardina, Felipe: 357/570/603  
Martínez Tacón, Juan José: 30/31/34/54/76  
Martínez Vidal, Pedro: 246/247  
Martínez y Freira, Pedro: 251  
Martínez Zárata, José: 671  
Martínez (1864), ayudante maquinista: 218  
Martínez (1897), ayudante maquinista: 378  
Marty Saladrich, Miguel: 79  
Massaguer Plantada, Federico: 176/235/236/256  
Mata y Alos, Francisco: 132/168  
Matheus, M.: 43  
Matres García, Trinidad: 597  
Matta Montes, Juan José de la: 424  
Maura Montaner, Antonio: 271/276/278/307/308/311/317/318/319/412/413  
/414/416/ 418/420/422/423/440/475/477  
Mazarredo, José: 291  
Medina Marcos, Victoriano: 598  
Mejía, José: 211  
Mejías, ayudante maquinista: 217/218  
Méjico, Eulogia: 209  
Melero, Jerónimo: 38/39/41/42  
Melgares Fernández, José: 399/403  
Méndez Maceiras, Juan Benito: 536/537/538/562/563/566  
Méndez Núñez, Casto: 207/210/222  
Mercader Zufia, Pedro: 532  
Mier Conejero, Francisco: 555  
Mier del Río, Miguel de: 668  
Millán, ayudante maquinista: 219  
Mira Vivó, Vicente: 555  
Miranda, Pedro: 76  
Miranda Godoy, Augusto: 283/429/445/481/482  
Molins Carreras, Camilo: 682/684/687  
Molins, marqués de (Ver Roca de Togores, Mariano)  
Montaldo Pero, Federico: 370  
Monteagudo Carro, Ángel: 660  
Montenegro Vieites, Mario: 675  
Montero Regueiro, Ricardo: 355  
Montero Vázquez, Eduardo: 476  
Montero Vidal, José: 378  
Montero Vidal, Juan: 399/402/403  
Montero Armada, José: 219/223/377  
Montero Rapallo, Manuel: 271/272/273  
Montesinos Sánchez, Joaquín: 476

Montojo Montojo, Saturnino: 20/445/478  
Montojo Salcedo, Juan: 267  
Montojo Trillo, Florencio: 332/350  
Moody, John: 44  
Mora Rosendo, Joaquín: 668  
Morales, Isidro: 52  
Morales, Vicente: 401  
Morales de los Ríos, José: 43  
Moreno Fernández, Salvador: 656/657/707/712  
Moreno Fernández, Francisco: 640  
Mores, Pedro: 116  
Morey Iglesias, Miguel: 554  
Morren, profesor belga: 102/103  
Mouris, Román: 211  
Mugartegui, Ventura: 64  
Muiño Lago, Hipólita: 360  
Muiños Guerrero, José: 673  
Muiños Rico, Joaquín: 674  
Mullan, hermanos constructores: 146  
Munger, William: 51/52  
Muñoz Marín, Eugenio: 399

Nadal García, Francisco: 554  
Napoleón I: 292  
Napoleón III: 87  
Naranjo, Antonio: 246  
Narváez Campos, Ramón M.: 69  
Nation, James: 83/109  
Nava Caveda, Hilario: 145/150/151/153/154/155/207/220/232/234  
Navarrete Alcázar, Adolfo: 475/754  
Navarro Barcelona, Andrés: 663  
Navarro Castell, José: 258/271/273/334/335/424  
Navarro Monreal, José: 487  
Naves Ruiz, Francisco: 700/703  
Navia Osorio Castropol, Ramón: 682  
Naya Gómez, José: 375  
Niclausse, J.A.: 470  
Nieto Antúnez, Pedro: 716  
Nikol, primer maquinista: 220  
Noche Pérez, Nicolás: 661  
Noé Espinosa, Antonio: 295  
Noguera Mallari, Raimundo: 235  
Notarte, Agustín: 245  
Novaliches, marqués de: 116  
Novato, Antonio: 77

Núñez del Prado (del Consejo Superior de Guerra y Marina, 1882): 237  
Núñez Limón, Edmundo: 646  
Núñez Zuloaga, Indalecio: 377  
Núñez Quijano, José: 509/510/614/665

O'Donnell Joris, Leopoldo: 87/89/121/142  
Oackley, Tomás: 112  
Ocampo Aneiros, José A.: 33/304  
Ocampo Alonso, Juan: 476  
Ochoa Lorenzo, Nicolás: 631  
Ogero (Sociedad de Navegación e Industria, 1863): 137  
Old, Peter: 286  
Oler Molina, Enrique: 378  
Oliván Borrueal, Alejandro: 76  
Olive y Sendra, Agustín/Estevan: 79  
Olivera Labandón, Justo: 399  
Onaindia Ramsden, Celestino: 703  
Oreyro Villavicencio, Jacobo: 241  
Orgaz, Eduardo de: 150  
Orlando, Francisco de P.: 76  
Orleáns-Borbón, María de las Mercedes: 211/261/263  
Ortega Álvarez, Manuel: 486  
Ortiz Romero, Juan: 399  
Osorio Echevarría, Manuel: 501  
Otero de Tejada, Ramón: 25  
Otero Veiga, Francisco: 456  
Otero Veiga, Manuel: 243/309  
Otto, doctor: 312

Padilla Valencia, Juan: 476  
Palmer, Juan: 43  
Palmer, Miguel: 38  
Palmer Bonet, Miguel: 675  
Palomino Ramírez, José: 361  
Pantín Álvarez, Juan: 476  
Pantín Fernández, Juan: 663/664  
Paradela Mondejar, Santiago: 500/516/517  
Paradella, maquinista: 378  
Pardal, Gabriel: 666  
Pardo, ayudante maquinista: 218  
Paredes Chacón, José María de: 333  
Pareja Septien, José: 220  
Parlana, Duncan M.: 52  
Parrado (Ver González Parrado)  
Parsons, Charles: 312

Pascua Galiano, Fernando: 663  
 Pascual del Pobil Chicheri, Luis: 666  
 Pasquín de Juan, Manuel: 333/468  
 Pastor Fluxá, Modesto: 669  
 Patiño Ollo, Federico: 476  
 Patiño Rosales, José: 292  
 Pavía, Francisco de P. (1850): 76  
 Pavía Pavía, Francisco: 229  
 Paz Martínez, Juan Antonio: 594  
 Pedrero Beltrán, Antonio: 224/340/341/530  
 Pelagaggi, primer maquinista: 218  
 Pemartín Sanjuan, Francisco: 686  
 Penn, constructor de máquinas: 82/83/115  
 Pepper, maestro de jarcias: 146  
 Peral Caballero, Isaac: 167/168/295/297/749  
 Pérez del Camino, Melitón: 30  
 Pérez de Guzmán, Baltasar: 94/95/99/100  
 Pérez Expósito, Cándido: 669  
 Pérez Fuentes, Celso: 554/576/577/578  
 Pérez García, Guillermo: 672  
 Pérez Gómez, Manuel: 554/599  
 Pérez González, Francisco: 476  
 Pérez Páramo, José: 246  
 Pérez Seoane, Pablo: 376  
 Pérez Suero, Carmen: 680  
 Permuy, Benito: 236  
 Permuy Pita, Juana: 357  
 Pernas Fernández, Juan: 661  
 Pezuela Lobo, Manuel de la: 193  
 Philip, segundo maquinista: 218  
 Pico, Francisco: 115  
 Picos Vizoso, Luis: 476  
 Pidal Rebollo, José: 361/490/492  
 Pintado Cough, Ignacio: 481  
 Piñeiro Martínez, Antonio: 269  
 Piñeiro Fernández, Juan José: 133/195/197/348  
 Pío IX: 45  
 Pita Castro, Ramón: 555  
 Pla, Demetrio: 98  
 Polo de Bernabé Mordella, José: 193  
 Pombo Ríos, Aquilino: 641/661/662/667  
 Ponce de León, Evaristo: 291  
 Poncelet, Regnier: 103/104  
 Porras (del Consejo Superior de Guerra y Marina 1882): 237  
 Porta de la Grela, Antonio: 554/654

Porta Pía, Alfonso: 672  
Portela Conde, Juan: 137/212/240  
Pose Marigómez, Florencio: 487/554  
Posse, Manuel: 60  
Prado Mendizábal, Pedro: 683/691  
Prieto Tuero, Indalecio: 644/645/692  
Prim Prats, Juan: 122/160  
Primo de Rivera, José: 43  
Primo de Rivera Orbaneja, Miguel: 276/481/678  
Príncipe de Asturias (Alfonso XII): 88  
Prior, Joseph: 109  
Prunera Fortuny, Sebastián: 219  
Puente Pozuelo, José de la: 476  
Puerta Díaz, Gonzalo de la: 378  
Puerta Yáñez Barnuevo, José María de la: 646  
Pujol, José: 79

Quemadas, conde de las: 237  
Quesada, Manuel: 53/54/69  
Quintana Junco, José: 462  
Quintanilla, Jaime: 660  
Quintanilla Martínez, Venancio: 605

Ramonde Baliño, Antonio: 605/663  
Ramos Izquierdo, Francisco de Paula: 237  
Ramos Izquierdo, Juan de Dios: 118  
Ramos Pantín, Abelardo: 482  
Randles, Williams: 110  
Ravel, Frederic: 132  
Rebollo Gomes, Francisco: 457  
Reed, Edward: 393  
Regalado Rodríguez, Francisco: 657  
Rego Rico, Cándido: 218  
Rego Blanco, Gerardo: 363/402/567/576/605/607694/731  
Reguera, ayudante maquinista: 217/218  
Rengifo Suárez, Everardo: 605  
Requejo Rasines, Antonio: 631  
Requejo Rasines, Honesto: 428/454/554/632  
Rey Díaz, Luis: 661  
Rey, Eugenio: 236  
Rey Puebla, Antonio: 692  
Reyes, Simón de los: 209/245  
Rico, Antonio: 29/39/43/44  
Rico Díaz, Bartolomé: 309/386  
Riera y Fraysa, cerrajero maquinista: 79

Rigo, Pedro: 245  
Río (Consejo Superior de Guerra y Marina 1882): 237  
Río Conejero, Antonio del: 482  
Ríos Ferrín, Olegario: 673  
Ríos Meroño, Manuel: 660  
Ríos Sordo, Ramón: 660  
Rivas Martínez, Enrique: 356/357/501  
Rivas Martínez, Manuel: 476  
Rivero Fuentes, Manuel: 667  
Rizo Bayona, Ángel: 584/593/665/678/683/693/699/700  
Robertson, Guillermo: 112  
Roca de Togores, Mariano: 51/58/59/73/74/89/104  
Roca Rejo, Martí: 366  
Rocha, Francisco: 723  
Rodes, Joseph: 286  
Rodgson, Montgomery: 38  
Rodríguez, Antonio: 88/211  
Rodríguez, Sebastián: 115  
Rodríguez, Ramón: 136  
Rodríguez de Arias Fernández de Villavicencio, Rafael: 168/178/233/241/253  
/261/276/ 308  
Rodríguez Dopico, Ramón: 605/717/722  
Rodríguez González, Agustín R.: 295  
Rodríguez, José: 400  
Rodríguez Laplaña, Antonio: 333  
Rodríguez López, José: 599  
Rodríguez Roca, José: 717  
Rodríguez Sandiani, José: 221  
Rodríguez Sierra, Eugenio: 535  
Rodríguez Taboada, José: 368  
Roig Limón, Martín: 202  
Rojas Lobato, Pablo de: 672  
Romero, Luis: 700  
Romero Beardo, Antonio: 299  
Romero Moreno, Juan: 276  
Rooth, Richard: 146  
Ropero Rendón, Manuel: 356/476  
Ros Araujo, Fulgencio: 424  
Rosario de León, Gumersinda: 361  
Rousselet, ayudante cocinero: 115  
Rovira y Pareta, Florinda: 356  
Ruiz, Mateo: 245  
Ruiz, Pablo María: 263  
Ruiz, Manuel: 401  
Ruiz Atauri, Manuel: 640

Ruiz de la Escalera, Benito: 287  
 Ruiz González, Antonio: 683/684/685/687/688/689/690/691  
 Rusell, Johan: 147

Saavedra Pita, José: 399  
 Sacaluga Rodríguez, Benito: 554/576/631/664/665/666  
 Sáez González, Francisco: 597  
 Sagasta, Praxedes Mateo: 276/307/333/338  
 Salafranca y Fabián, Enrique: 229/230/397  
 Salas Pintó, Federico: 637/638  
 Salas González, Francisco J.: 638  
 Salaverría (del Consejo Superior Guerra y Marina 1882): 237  
 Salgado, José: 245  
 Salguero, Pedro: 77/79  
 Samper Lapique, Antonio: 614  
 San Juan, Macario: 245  
 San Juan Armesto, Edmundo: 364/401  
 Sánchez de Toca Calvo, Joaquín: 313/360  
 Sánchez Guerra Martínez, José: 423  
 Sánchez Gutiérrez, Antonio: 605/722  
 Sánchez Pérez, Dantón: 623  
 Sánchez Torres, Luis: 605/614  
 Sánchez Velasco, Mariano: 675  
 Sanguino, Luis: 241  
 Sanmartín García, Baudilio: 679  
 Sans Torres, Pedro: 682  
 Santa Cruz Blasco, Antonio: 93/109/144  
 Santes y Fontela, Ricardo: 364  
 Santiago Figue, Ricardo: 176/179  
 Santos Candón, Antonio: 486  
 Santos Pereira, Cándido: 476  
 Santos Pereira, Gregorio: 624/625/626  
 Santos, Simplicia Raquel: 209  
 Sarabia Vera, Julián: 584/678  
 Sarriá y Herrera, Juan: 338/350  
 Sastre Gabarrón, José: 660/675  
 Sastre Vilar, José: 675  
 Satrústegui, P. de: 157  
 Saura Hernández, Adolfo: 681  
 Saura Rodríguez, Manuela/Adolfo: 681  
 Sayers, maestro jarcias: 146  
 Schwarte, H.J.: 658  
 Scotten, Charles H.: 217  
 Segur, José: 79  
 Serminges, Tomás: 88

Serra Salvi, Luis: 357  
Serrallach Mas, Antonio: 74/76/80/97/98/99/104/105/117  
Serrano Domínguez, Francisco: 159  
Sheldon, David: 112/147  
Ship, Roberto: 88  
Sierra Anca, Josefina: 672  
Sierra Carmona, Manuel: 646  
Sigsbee, Charles D.: 400  
Silvela Le Vielleuze, Francisco: 307/312/313/419/420/440  
Simó, Miguel: 76  
Sirera y Moro, Félix: 259  
Slater, primer maquinista: 219/220  
Smith, James: 112  
Smith, John: 217/218  
Smith, tercer maquinista: 217/219/220  
Sobredo López, Ramón: 137/377  
Soler Sánchez, José: 29/55/65/66/77/79/80/81/86/99  
Soriano Jiménez, Juan: 555  
Sotelo Machín, Juan de Dios: 47  
Sotelo, José Miguel: 85/86/97/99  
Sotelo Soler, José: 256  
Soto Varela, Francisco: 205/241  
Soutullo Santiago, Abelardo: 365  
Stevens, Robert: 27  
Stewart, James: 218/286  
Suanzes, Fernández, Juan Antonio: 707  
Suárez, Esteban: 35  
Suárez Ruiz, Antonia: 210/358  
Sueiro, Daniel: 683  
Symington, William: 27

Tallerie Ametller, Tomás: 177/189/190/251  
Tames, Andrés: 288  
Tapia Mariño, Ignacio: 211/258  
Taylor, James: 147  
Tejjeiro, Ernesto: 397  
Tellado, Norberto: 77/79  
Tellado, segundo maquinista: 218  
Tenreiro Rodríguez, Juan: 576/577  
Thomas, Richard P.: 217  
Thompson, Juan: 38  
Tinoco, Juan: 245  
Tojeiro Couce, José: 554  
Took: 88  
Topete Carballo, Juan B.: 160/209

Topete Carballo, Ramón: 177/180/193/251/257  
Toro, Cayetano del: 273  
Torón, Jacobo: 471  
Torre Díaz, conde de (Ver Zulueta Ceballos)  
Torrens, ayudante maquinista: 217  
Torrente, ayudante maquinista: 218  
Torrente Patiño, Ernesto: 620/662  
Tous Rotger, Bartolomé: 486/554  
Touza Omil: 717  
Tredgold, Th.: 34  
Triana Ortigueira, Manuel: 409/410/411/412/415/424  
Tudela Lorca, Bartolomé: 674  
Tudury, Juan: 141

Ulloa, Francisco J.: 76  
Urgorri Díaz, José: 555/599/704  
Uria Vilariño, Abelardo: 476  
Uriarte y Cobas, José: 204/206/377

Valcárcel, Ussel de Guimbarda, Carlos: 193/475  
Valín Fernández, Alberto: 294/699  
Vallarino Valderrama, Baltasar: 36/37/38/39/41/42/74/102/105/106/107/112  
/739  
Valles Collantes, Francisco: 545/623  
Varela Vázquez, Julio: 578  
Vasco de los Ríos, Pedro: 257  
Vázquez Andrade, Camilo: 378  
Vázquez Daporta, Ángel: 599/620/643/704  
Vázquez de Figueroa, José: 30  
Vázquez Hinojosa, Alicia: 672  
Vázquez Lage, Juan: 672  
Vázquez Ramos, Francisco: 654  
Vedruna Blanco, Carlos: 533/534  
Vega, Benito: 236  
Veiga Torrente, Juan: 309  
Vélez Delgado, Juan José: 476  
Vera Moreno, Antonio: 399  
Verdía Joly, Remigio: 679  
Vial, Louis: 148  
Victoria I: 312  
Vidal y Rabasó, José: 256  
Vigodet, Casimiro: 87  
Vila Bayolo, José: 362/454  
Vila Otero, Gumersindo: 658/722  
Vilar Guerrero, José: 600

Villa de la Fuente, Pedro: 88  
Villaamil Fernández Cueto, Fernando: 165/269/338/380/405/441/477/595/728  
Villatoro, cuarto maquinista: 217  
Villaverde, Guillermo: 275  
Villeroux y Hoste, Pablo: 212/301  
Viluma, marqués de: 104  
Viniegra Arejula, Juan: 459  
Viñoly, Miguel: 77  
Vizoso Orozco, Remigio: 309  
Vizoso Ocampo, Luis: 532/533/534/535  
Vizoso Sande, Juan: 533/534/535

Walton, José: 287  
Welch, Catalina: 300  
Wesl, Guillermo: 75  
West, primer maquinista: 218/220  
Weyler Nicolau, Valeriano: 395  
White, William, M.: 393  
Wilkens, Abraham: 220  
Wilkinson, S.: 475  
Wilkins, William: 220  
Wilson, Bracey R.: 623  
Wilson, H.H.: 475  
Wohlguemuth, Alejandro: 455    Word, James: 112

Yarza Ormazábal, Joaquín: 598  
Yates, Benjamín: 137  
Yates, J. Enoch: 52  
Ytikens, Eduardo: 38

Zarandona Posadillo, Pedro: 614  
Zarco del Valle, Antonio R.: 64  
Zarzuela Méndez, Eladio: 434/436/437/438/476  
Zavala de la Puente, Juan: 130/142/143/147  
Zédé, Gustave: 316  
Zuazua Dapena, Eugenio: 703  
Zugazagoitia Mendieta, Julián: 692  
Zulueta Cevallos, Pedro Juan: 44/82/83/84/115

## NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2. — 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

C/e: [ihcn@fn.Mde.es](mailto:ihcn@fn.Mde.es)

## ÍNDICE DE BUQUES (\*)

*A-1 (Narciso Monturiol)* (1917): 319/487  
*A-2 (Cosme García)* (1917): 319/487/553/554  
*A-3* (1917): 319/487/553/554  
*Activo* (1869): 163  
*Adriático* (mercante inglés, 1904): 474  
*Aegir* (Alemania, 1895): 316  
*África* (1862): 124, 137, 176, 227, 456  
*Agordat* (Italia, 1897): 316  
*Águila* (1892): 455  
*Álava, General* (1855): 121, 207  
*Alcalá Galiano* (1930): 485/678  
*Alcázar* (1919): 485  
*Alerta* (1845): 44/49  
*Alerta* (1895): 384  
*Alfonso XII* (1887): 166/312/379  
*Alfonso XII* (mercante, 1890): 474  
*Alfonso XII* (mercante, 1891): 472  
*Alfonso XIII* (1891): 312/380  
*Alfonso XIII* (1913): 319/532/533/553/554/680/756  
*Aljibe N.º 2* (1932): 694  
*Almansa* (1864): 144/160/161/163/222/456  
*Almirante Antequera* (1930): 658  
*Almirante Cervera* (1925): 484/575/671/681/754  
*Almirante Ferrándiz* (1928): 656/673  
*Almirante Lobo* (1909): 486/502  
*Almirante Miranda* (1931): 645  
*Almirante Valdés* (1932): 677  
*Alsedo* (1922) 484/668  
*Álvaro de Bazán* (1840): 553/554  
*Amethyst* (1902): 312  
*Andalucía* (1963): 124  
*Andaluz* (1843): 44  
*Animosa* (1860): 258  
*Antonio López* (mercante, 1881): 400/401/474  
*Aragón* (1879): 164/235/237  
*Arapiles* (1864): 123/143/163  
*Arayak* (1860): 395  
*Arcila* (1918): 485  
*Argos* (1870): 402  
*Ariadne* (Alemania, 1900): 316

---

(\*) Únicamente están recogidos los buques citados en el texto. No se incluyen los comprendidos en los anexos.

*Ariete* (1886): 164/165/246/247/379  
*Artabro* (1933): 679  
*Aspirante* (ex Remolcador N.º 2) (1860): 161/258  
*Audaz* (1889): 386  
*Azor* (1887): 246

**B-1** (1921): 482, 487  
*B-5* (1925): 641/674  
*B-6* (1925): 662/681  
*Balear* (mercante, 1844): 38  
*Baleares* (1932): 575/640/642/670/672/695  
*Barceló* (1886): 379  
*Bazán* (ex *Regente*, 1844): 43  
*Beranguela* (1857): 89/122/160/217/219/222/252  
*Black Prince* (inglés, 1862): 162  
*Blanca* (1859): 89/121/122/123/130/176/189/217/218/220/236/282/376/377/378  
*Blas de Lezo* (1923): 484/575  
*Blasco de Garay* (1845): 44/46/122/189/456  
*Bojeador* (1860): 236  
*Bonifaz* (1912): 482/536  
*Bote portatorpedos N.º 1* (después *Castor*, 1878): 164/204  
*Brooklyn* (USA, 1895): 407/419  
*Buenaventura* (1857): 88/121/122/176  
*Buenos Aires* (mercante, 1887): 474  
*Bulusan* (1860): 124  
*Bustamante* (1913): 319

**C** (submarinos, 1927): 488/682  
*C-2*: 691  
*C-3*: 660/675  
*C-4*: 691  
*C-5*: 675/683/687  
*Cabo Fradera* (1927): 661  
*Caledonia* (después *Conde de Regla*) (1850): 69/82/83/84  
*Calvo Sotelo* (1934): 575  
*Callao* (1888): 395  
*Campania* (mercante, 1893): 474  
*Canalejas* (1922): 578/654  
*Canarias* (1931): 575/642/656/657/658/673/716/734  
*Cánovas* (1922): 720  
*Cantabria* (mercante, 1855): 158  
*Cardenal Cisneros* (1897): 309/354/355  
*Caridad* (1860): 136/456/607  
*Carlos V* (1895): 310/338/340/485/532/756

*Carmen* (1861): 123/227/236  
*Castilla* (1881): 164/401  
*Castilla* (ex *Moctezuma*) (1846): 43, 44, 46  
*Cataluña* (1900): 309/313/547/552/673/680  
*Cauto* (1870): 456  
*Centinela* (1895): 378  
*Ceres* (1860): 121/257  
*Cervantes* (1928): 575/668/716  
*Cervantes* (ex *Churruca*, Argentina, 1929): 485  
*Ceuta* (ex *Águila*, Italia, 1919): 722  
*Charlotte Dundas* (1801): 27  
*Churruca* (1866): 189  
*Churruca* (1929): 485/675  
*Ciriza* (bou, 1816): 662  
*Ciscar* (1933): 645/716  
*City of Rome* (1898): 402  
*Ciudad de Cádiz* (ex *Isabel II*, 1850): 241  
*Claudio López* (mercante, 1895): 486  
*Clermont* (1807): 27  
*Cobra* (1898): 312  
*Colón* (1849): 43, 44/46/47/114/121/189/297  
*Concepción* (1860): 122/123  
*Concordia* (1857): 88  
*Conde de Venadito* (1888): 313/357/384/456  
*Conde de Regla* (ex *Caledonia*, 1850): 69/141  
*Cóndor* (1887): 362/454/455  
*Congreso* (1840): 42/44  
*Constancia* (1859): 88  
*Consuelo* (1858): 378  
*Contramaestre Casado* (1920): 532/661/663/673  
*Cosme García* (A-2, 1917): 487/554  
*Covadonga* (ver *Virgen de Covadonga*)  
*Cristóbal Colón* (1896): 310/398/402/405/406/415/418  
*Cuba Española* (1870): 245  
*Cuervo* (1891): 455  
*Cyclopes* (1919): 681/686

**D** (submarino inglés, 1906): 316  
**D** (submarino español, 1944): 675  
*Dardo* (1895): 384  
*Dato* (1923): 574/716  
*Dédalo* (1901): 510  
*Delfín* (mercante, 1844): 38  
*Demolólogos* (1814): 27  
*Destructor* (1886): 165/167/246/247/296/379/411/469

*Devonshire* (Inglaterra, 1927): 680  
*Dreadnought* (1906): 318

*Ebro* (1874): 456  
*Edén* (1898): 312  
*Edetana* (1859): 251  
*Ejército* (1887): 455  
*Elcano* (1846): 44/48/53/69/87/112  
*Elcano* (1927): 622/662  
*Escaño* (1932): 645  
*Esmeralda* (Chile, 1865): 160  
*España* (mercante, 1857): 160  
*España* (1912): 319/459/483/525/526/659/660/671/716  
*España N.º 3* (mercante alemán, ex *Roma*, 1906): 684/685/689/694/706  
*España N.º 5* (mercante alemán, ex *Riga*, 1906): 574  
*Esperanza* (1870): 339  
*Estrella* (1895): 607  
*Extremadura* (1900): 487/502/553/554

*Fernando el Católico* (1850): 45/46/161/236  
*Ferrol* (1858): 121/122/189  
*Ferrolana* (1860): 162/236  
*Filipinas* (1892): 381  
*Francisco de Asís* (ex *Fernando el Católico*, 1850): 45/46/110/122/137/739  
*Furor* (1897): 310/354/398/399/400

*Gacela* (1870): 456  
*Gaditano* (1860): 456  
*Galatea* (ex *Clarastella*, 1896): 680/686  
*Galicia* (bou, 1922): 662  
*Gaviota* (1910): 673  
*General Concha* (1885): 400/401  
*General Lezo* (1884): 167  
*General Liniers* (1856): 51  
*Gerona* (1864): 160/163/287  
*Giralda* (1894): 313  
*Gloire* (Francia, 1859): 123/162  
*Goubet N.º 2* (Francia, 1899): 316  
*Gravina* (1881): 164/167  
*Gravina* (1931): 645  
*Guadalete* (1835): 30  
*Guadalquivir* (1852): 122  
*Guadiana* (1863): 124  
*Guardián* (1870): 456  
*Gustave Zédé* (Francia, 1893): 316

*Habana* (1886): 246/607  
*Halcón* (1887): 613  
*Hernán Cortés* (1849): 114/189  
*Hibernia* (después *Velasco*, 1850): 69/82/83  
*Huelva* (1863): 124  
*Huesca* (ex *A. Poerio*, Italia, 1913): 654

*Infanta Isabel* (1886): 232/332/502  
*Infanta María Teresa* (1890): 168/308/380/381/398/399/402/403/405/406/408/752  
*Invincible* (Inglés, 1867): 162  
*Isabel II* (ex Royal William, 1835): 29/31/32/35/36/39/44/52  
*Isabel II* (1850): 45/46/69/121  
*Isabel II* (1885): 313/400/401  
*Isabel Francisca* (1856): 88  
*Isabel la Católica* (1850): 45/46/93/107/112/122/207  
*Isidoro* (mercante, 1915): 475  
*Isla de Cuba* (1857): 131  
*Isla de Cuba* (1886): 165/379/401  
*Isla de Luzón* (1886): 165/205/607

*Jaime I* (1914): 319/509/664/665/666/674/679/684/689/691/692/694/706  
*Jalea* (submarino italiano, 1928): 675  
*James Watt* (1822): 28  
*Jeanne d'Arc* (Francia, 1899): 315  
*Joint Venture* (2005): 27  
*Jorge Juan* (1850): 83/87/112/163/189/236/250/378  
*Jorge Juan* (1933): 645/658  
*José Luis Díez* (1926): 671/677  
*Juan de Austria* (1887): 167/401  
*Juan de Garay* (ex *Alcalá Galiano*, Argentina, 1930): 485  
*Júpiter* (1935): 642

*K* (1926): 483  
*K* (submarino USA, 1912): 316  
*Kaiserin Augusta Victoria* (mercante, 1892): 474  
*Kanguro* (1917): 27/320/487/502/671  
*Knitsley* (mercante): 671

*Laguna de Lanao* (1895): 402/608  
*Larache* (1919): 485  
*Lauria* (1912): 622/720  
*Laya* (1912): 663  
*Lealtad* (1860): 122/123  
*Lealtad* (lancha, 1881): 246

*León* (ex *Guadalupe*, 1846): 43/44/52/121/456  
*Lepanto* (1846): 44/107/121/425/456  
*Lepanto* (1893): 313/425  
*Lepanto* (1929): 669  
*Leyte* (1864): 395  
*Libertad* (ex *Príncipe Alfonso*, 1925): 575/614/681  
*Ligera* (1872): 249/257  
*Lince* (1870): 357  
*Lista* (1872): 241  
*LT 21 a 26* (1941): 723  
*Lucania* (mercante, 1893): 474  
*Lusitania* (mercante, 1905): 474

*M-19* (alemán, 1943): 658  
*Magallanes* (1846): 44/48/53/112  
*Magicienne* (inglés, 1888): 395  
*Maine* (USA, 1890): 400/404  
*Majestic* (1895): 311  
*Malaspina* (ex *Lima*, 1857): 209/245/358  
*Mallorca* (mercante 1914): 658  
*Manila* (1883): 296/395  
*Manuel Calvo* (mercante 1892): 474  
*Maquinista Macías* (1924): 673  
*María de Molina* (1868): 189/296/454/502  
*Marqués de Comillas* (mercante, 1928): 667  
*Marqués de Molins* (1892): 549/607/680  
*Marqués del Duero* (1875): 395  
*Marqués de la Ensenada* (1890): 313/384/409/456  
*Marqués de la Victoria* (1853): 149/160/236  
*Martín Alonso Pinzón* (1891): 329/384  
*Martín Álvarez* (1878): 163/269  
*Matías Cousiño*: 220  
*Mauretania* (mercante, 1905): 474  
*Mazepa* (1836): 29/39/44  
*Melilla* (ex *Falco*, Italia, 1916): 722  
*Méndez Núñez* (ex *Resolución*, 1861): 161  
*Méndez Núñez* (1922): 484/535/622/668/685  
*Mercurio* (mercante, 1844): 38  
*Mindanao* (1850): 124  
*Moan* (Dinamarca): 316  
*Monarch* (inglés, 1868): 163  
*Montevideo* (mercante, 1889): 474  
*Monturiol (A-I)*, 1917): 487/553/554  
*Mortera* (mercante, 1895): 378

*Narváez* (bergantín, 1843): 23  
*Narváez* (1857): 236  
*Narval* (Francia, 1899): 316  
*Navarra* (1881): 164/456  
*Navarra* (ex República, 1920): 484  
*Navas de Tolosa* (1865): 163/236  
*Neptuno* (1852): 207  
*New York* (USA, 1819): 407  
*Normandie* (Francia, 1860): 162  
*Northumberland* (inglés, 1868): 395  
*Numancia* (1863): 123/160/161/162/211/222/296/339/340/456  
*Núñez de Balboa* (1856): 114

*Oquendo* (1891): 309/380/381/398/399/404/406/408/752  
*Oregón* (USA, 1893): 410/415/418/419  
*Orlando* (inglés, 1888): 393  
*Osado* (1898): 386

*Patiño* (1853): 236  
*Pelayo* (1887): 166/167/329/340/376/377/379/380/411/424/426/470/536/680/699  
*Penélope* (mercante, 1859): 376  
*Península* (1843): 44/88  
*Pensylvania* (mercante, 1895): 474  
*Peña Castillo* (mercante 1915): 474  
*Peral* (1888): 169/269/295/296/297/298/299/400  
*Peral* (1916): 319/482/486/553/554  
*Petit Pierre* (1903): 312  
*Petronia* (mercante, 1895): 474  
*Petronila* (1857): 89/122  
*Piles* (ex Girona, 1844): 43/44/45/121  
*Pirosccaphe* (1783): 27  
*Pizarro* (1844): 44/115/122/189  
*Plunger* (USA, 1897): 316  
*Plus Ultra* (mercante 1927): 660  
*Plutón* (1898): 386/398/399  
*Ponce de León* (1895): 400/482  
*Powerful* (1895): 311  
*Prince Albert* (inglés, 1862): 163  
*Princesa de Asturias* (1857): 89/121/122/280/378  
*Princesa de Asturias* (1896): 309/340/482/607  
*Príncipe Alfonso* (después Sagunto, 1869): 144  
*Príncipe Alfonso* (1925): 624  
*Proserpina* (1898): 386/607/681  
*Prosperidad* (1862): 296

*Protector* (USA, 1901): 316

*Queen Elizabeth* (1912): 318

*Rayo* (1887): 246/379

*Real Fernando* (mercante, 1812): 28

*Recalde* (1909): 319/456/502/536

*Regente* (1840): 42

*Reina Cristina* (1886): 166/167/401/455/699

*Reina Cristina* (mercante, 1889): 472

*Reina de Castilla* (1846): 23/44/53/69/112

*Reina Mercedes* (1887): 166/167/336/379/456

*Reina Gobernadora* (ex *Royal Tar*, 1835): 29/33

*Reina Regente* (1887): 165/166/167/204/333/335/376/377/379/381/411/745

*Reina Regente* (1906): 313/454/680/699

*Reina Victoria Eugenia* (1920): 483/484/536

*Relámpago* (1895): 378

*Remolcador N.º 2* (después *Aspirante*, 1860): 143/144/258

*República* (ex *Reina Victoria Eugenia*): 484/662

*Resolución* (1861): 122/123/160/216/217/218

*Río de la Plata* (1898): 341/471/510

*Robert Newton* (1850): 83

*Rotterdam* (mercante, 1895): 474

*Royal Sovereign* (1891): 311

*Sagunto* (1869): 123/163/456

*Saint Paul* (USA, 1898): 400

*San Antonio* (1854): 89

*San José* (pesquero, 1915): 482

*San Quintín* (1856): 89/150/189

*Sandoval* (1895): 402/607

*Sánchez Barcáiztegui* (1878): 163/189/354/376/377/378

*Sánchez Barcáiztegui* (1926): 485/658/667

*Santa Isabel* (1834): 121

*Santa Lucía* (1861): 124/236/259

*Santa Rosalía* (1858): 88/121

*Santa Teresa* (1856): 88

*Satélite* (1846): 44

*Savannah* (1819): 27

*Sil* (mercante, 1936): 684/485/689/694

*Sirena* (1863): 124

*Sirius* (mercante, 1838): 28

*Sister* (mercante, 1896): 669/678

*St. Louis* (mercante, 1897): 474

*Stringham* (US, 1899): 316

*T-1* a *22* (1911): 319  
*T-1*: 553/554  
*T-2*: 549  
*T-9*: 658  
*T-18*: 553/554  
*T-41*: 549  
*Temerario* (1889): 313  
*Terror* (1896): 296/310/398/400/454  
*Teruel* (ex *G. Pepe*, 1913): 654  
*Tetuán* (1863): 123/144/161/162/163  
*Tetuán* (1919): 485  
*Tornado* (1862): 160/189/287/456  
*Torpedero 208* (Francia, 1899): 315  
*Tritón* (2002): 27  
*Triunfo* (1861): 122/123/160/217/218/286  
*Turbina* (1897): 312

*U-1* a *U-32* (submarinos, Alemania, 1906): 316  
*U-34* (submarino, Alemania, 1936): 674  
*Ulloa* (1851): 143/167/395/401  
*Ulloa* (1933): 645

*Velasco* (ex *Hibernia*, 1843): 69/122/136  
*Velasco* (1881): 167/378  
*Velasco* (1923): 662  
*Velázquez* (1895): 357  
*Velox* (1898): 312  
*Vencedora* (1861): 122/124/160/218/220/236  
*Vicente Yáñez Pinzón* (1891): 296  
*Victoria* (1865): 123/143/161/162/163/296/434/456  
*Vigilante* (1845): 44/45/85/162  
*Villaamil* (1913): 553/554  
*Villa de Madrid* (mercante, 1844): 38  
*Villa de Madrid* (1862): 123/160/218/219  
*Viper* (1898): 312  
*Virgen de Covadonga* (1859): 160/210/218/219/220/221/222  
*Virgen de la Caridad* (1918): 722  
*Virgen del Carmen* (bou, 1937): 669  
*Virginus* (apresado, 1873): 161  
*Viva* (1872): 241  
*Vizcaya* (1891): 309/357/380/381/398/399/404/406/408/421  
*Vulcano* (1845): 43/44/45/113/121/259  
*Vulcano* (1935): 642

*Wad-Ras* (1861): 124/219/236

*Warrior* (1860): 123/162

*Xauen* (1918): 485/641/674

*Yosemite* (USA, 1892): 400

*Zacatecas* (Méjico, 1934): 575

*Zaragoza* (1867): 123/160/163/236/279

## ÍNDICE GENERAL DE LA OBRA

	<u>Páginas</u>
<b>PRÓLOGO</b> .....	9
<b>SIGLAS/ABREVIATURAS</b> .....	13
<b>ÍNDICE DE CAPÍTULOS</b> .....	15
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	17
<b>EL NACIMIENTO DEL CUERPO (1834-1863)</b>	
<b>CAPÍTULO 1. Los primeros tiempos (1834-1850)</b> .....	23
Situación política nacional. Las Actividades de la Armada .....	23
Los primeros vapores con éxito .....	27
Las primeras dudas sobre los maquinistas. La profesión maqui- nista .....	30
Primeros libros en castellano .....	34
Problemas con los maquinistas contratados .....	35
Primeras propuestas de organización .....	37
Evolución del material .....	42
El contrato de un maquinista español. Sueldos y pensiones .....	48
Más problemas con los extranjeros .....	52
Nuevas propuestas de organización .....	55
El ministro de Marina Roca de Togores. Propuestas sobre maqui- nistas.....	58
Colegio Naval Militar. Guardiamarinas. Formación en máquinas de vapor .....	66
<b>CAPÍTULO 2. Se crea la Escuela Especial de Maquinistas (1850- 1852)</b> .....	69
Situación política nacional. Actividades de la Armada.....	69
Planteamiento general del Real Decreto .....	69
Esquema general del Cuerpo de Ingenieros Mecánicos .....	71
Esquema general del Cuerpo de Maquinistas .....	72
Los primeros pasos.....	73
La Escuela inicia sus trabajos .....	79
La uniformidad.....	82
Los sueldos.....	82
La Escuela no funciona .....	85

	Páginas
<b>CAPÍTULO 3. Reglamento de la Escuela de Maquinistas de 25 de febrero de 1852 (1852-1859)</b> .....	87
Situación política nacional. Actividades de la Armada .....	87
Planteamiento general del Reglamento .....	90
Plan de Estudios. Programa de carrera.....	91
Esquema general .....	92
Sueldos .....	93
La Escuela, actividades y problemas .....	94
Alumnos en el extranjero .....	102
El servicio militar y los maquinistas .....	104
Creación de una Inspección de máquinas y de maquinistas .....	105
Mantenimiento. Arsenales. Mandos .....	107
Maquinistas extranjeros .....	110
Una iniciativa del capitán general de Filipinas .....	115
Colegio Naval Militar. Formación en máquinas de vapor .....	117
La Marina Mercante .....	119
Se desiste de crear ingenieros maquinistas .....	120
 <b>CAPÍTULO 4. Reglamento de 15 de diciembre de 1859 (1859-1863)</b> .....	 121
Situación política nacional. Actividades de la Armada .....	121
Planteamiento general del Reglamento .....	124
Plan de estudios. Programa de carrera .....	125
Esquema general del Cuerpo .....	126
Obligaciones de los maquinistas .....	128
Las «Consideraciones», «Graduaciones», «Equiparaciones» .....	129
Plantillas .....	132
Uniformidad .....	133
Sueldos .....	134
Retiros. Pensiones. Recompensas .....	138
Desarrollo del Reglamento y de la profesión. Vicisitudes de los maquinistas.....	138
Maquinistas extranjeros .....	146
El Servicio militar y los maquinistas .....	149
Los fogoneros.....	149
La situación en 1863 .....	150

**EL ASENTAMIENTO DEL CUERPO (1863-1915)**

Páginas

<b>CAPÍTULO 5. Reglamento de 14 de octubre de 1863 (1863-1890) ....</b>	<b>159</b>
Situación política nacional. Actividades de la Armada .....	159
Planteamiento general del Reglamento .....	168
Plan de estudios. Programa de carrera .....	170
Esquema general .....	170
Obligaciones de los maquinistas .....	172
Las «Consideraciones», «Graduaciones», «Equiparaciones» .....	174
Plantillas .....	182
Uniformidad .....	195
Sueldos .....	201
Recompensas. Retiros. Pensiones .....	206
La Escuadra del Pacífico y los maquinistas .....	215
Nace el Círculo de Maquinistas de la Armada .....	223
Los maquinistas indígenas de Filipinas .....	226
Desarrollo del Reglamento y de la profesión. Vicisitudes de los maquinistas.....	230
Integración de los maquinistas del antiguo Reglamento. Ayu- dantes .....	230
Modificaciones al Reglamento .....	233
Los Premios de Constancia van y vienen .....	236
¿En qué tomo del Estado General de la Armada?.....	240
Pasajes. Traslados. Pérdida de equipaje. Cambios de Departa- mento .....	241
Fallecimiento de maquinistas. Naufragios. Accidentes .....	244
Relaciones de los maquinistas con sus superiores a bordo. Alo- jamientos. Vida a bordo .....	247
Falta de maquinistas. Contratos. Habilitaciones .....	251
Destinos de Ultramar .....	254
Puesto en formación de los maquinistas. Nombramientos por Real Despacho .....	255
Separados del servicio. Desertores .....	256
Movimientos de maquinistas. Licencias por enfermedad.....	257
Abonos de tiempo. Seguridad interior. Condiciones de vapor y ascenso. Permutas de cruces .....	258
Fábrica de Jarcias. Maquinistas en Talleres. La electricidad. Torpederos .....	260
¿Existía el empleo de maquinista mayor? .....	261
Un invento de un maquinista .....	263
Los maquinistas de Inglaterra .....	264

	Páginas
Las máquinas en la <i>Revista General de Marina</i> .....	266
El capitán de fragata Bustamante Quevedo y las máquinas.....	271
Evolución de la profesión en el <i>Boletín del Círculo de Maquinistas</i>	271
Se anuncia un nuevo reglamento. Clases a maquinistas. La Trasatlántica .....	275
El diputado Antonio Maura en el Congreso y los maquinistas (1890).....	276 276
La Escuela de Torpedos .....	278 278
Mantenimiento. Arsenalas.....	279 278
Escuela Naval Flotante. Guardiamarinas. Formación en máquinas de vapor.....	280 280
Marina Mercante .....	284 284
Maquinistas extranjeros .....	285 285
Tensiones, riesgos y enfermedades de los maquinistas.....	288 288
Los maquinistas y la masonería en la segunda mitad del siglo XIX .	291
Maquinistas en el submarino ideado por Isaac Peral .....	295 295
Cruz Laureada a un maestro mayor de máquinas .....	299 299
La situación en 1890 .....	301 301
<b>CAPÍTULO 6. Reglamento de 27 de noviembre de 1890 (1890-1915)</b> .....	<b>307</b>
Situación política nacional. Actividades de la Armada.....	307
Planteamiento general del Reglamento.....	309
Planes de estudios. Programa de carrera .....	324
Esquema general .....	326
Obligaciones de los maquinistas .....	327
Las «Consideraciones», «Graduaciones», «Equiparaciones» .....	330
Plantillas.....	341
Uniformidad .....	348
Sueldos. Gratificaciones.....	352
Recompensas. Retiros. Pensiones .....	355
Las Escuelas .....	362
Vicisitudes de los maquinistas antes del «Desastre» .....	370
Los maquinistas en el extranjero.....	370
Los maquinistas y el ministro Beránger.....	375
Fallecimientos de maquinistas .....	376
Condiciones de ascenso. Hojas de servicio. Edades de retiro. Permanencia en destinos. Ultramar .....	379

	Páginas
Importante y constante falta de maquinistas .....	380
Fallos en el mantenimiento del material .....	384
Artículos sobre el Cuerpo y el material en la <i>Revista General de Marina</i> .....	386
La guerra con los Estados Unidos .....	392
Opiniones del capitán de fragata Bustamante (1890) sobre el material que fue al combate .....	392
Actividades de la Armada en la preguerra .....	395
La guerra .....	396
Vicisitudes de los maquinistas después del «Desastre» .....	424
Falta de maquinistas .....	428
Propuestas para reformar el Cuerpo .....	430
Atención a la evolución de los maquinistas en el extranjero .....	447
Condiciones de ascenso .....	453
Fallecimientos de maquinistas .....	454
Maquinistas que se inutilicen en servicio. Jefes de máquinas. Alojamientos .....	456
Huelga ferroviaria .....	458
Prácticas de turbinas en Inglaterra. El libro Turbinas marinas ..	458
Un maquinista pide permiso para hacer el curso de piloto civil. Aeronáutica Naval .....	459
Maquinistas y explosivos .....	460
Autorización para reorganizar el Cuerpo .....	460
Discurso del ingeniero inspector Fernández y las máquinas .....	461
Programa de estudio sobre máquinas en la Escuela Naval y en la Escuela de Aplicación .....	462
Mantenimiento. Arsenales. Mandos .....	468
Instrucciones sobre calderas .....	468
Inspección en las entregas del Servicio de Máquinas .....	468
Jefe de Máquinas .....	469
Reglamento de máquinas y cuadernos de vapor .....	469
Mal mantenimiento de las calderas del Pelayo .....	470
Sumaria por falta de carbón .....	470
Prácticas en el taller de turbinas .....	471
Pruebas de calderas. Combustible líquido .....	471
La Marina Mercante .....	471

	Páginas
La Liga Marítima Española.....	475
La situación en 1915 .....	477
 <b>LA CONFIRMACIÓN DEL CUERPO (1915-1931)</b>	
 <b>Capítulo 7. Reglamentos de 14 de marzo de 1915 y 10 de abril de 1918 (1915-1930) .....</b>	
	481
Situación política nacional. Actividades de la Armada.....	481
El Arma Submarina.....	485
Planteamiento general del Reglamento. R.D. de 14 de marzo de 1915. (Segunda sección) .....	488
Planteamiento general del Reglamento. R.D. de 10 de abril de 1918. (Primera sección) .....	490
Planes de estudio. Programa de carrera .....	493
Esquema general .....	495
Obligaciones de los maquinistas .....	498
Las «Consideraciones», «Graduaciones», «Equiparaciones» .....	499
Plantillas.....	501
Uniformidad .....	510
Sueldos. Gratificaciones.....	511
Recompensas. Retiros. Pensiones .....	514
El Cuerpo adquiere el carácter militar .....	517
Desarrollo del Reglamento. Vicisitudes de los maquinistas .....	520
Modificaciones del Reglamento .....	520
Esquema general .....	522
Diseño de un silencioso por un maquinista.....	525
Se hacen extensivos a los maquinistas algunos artículos del Reglamento de contramaestres. Relaciones entre cuerpos subalternos.....	526
Creación de la Reserva Naval (mercantes) de maquinistas .....	527
Destinos de maquinistas. El primer maquinista inspector.	528
Ascensos .....	530
Dictado de «Don» .....	530
Operarios mecánicos .....	531
Condiciones de ascenso .....	531
Cuerpos patentados de la Armada.....	532
Causa judicial contra varios maquinistas por indisciplina .....	535

	Páginas
Falta de maquinistas .....	535
Propuestas de reorganización del Cuerpo .....	536
Documentación. Concurso para pasar a la Primera Sección. Planes de Estudio .....	540
Maquinistas en Italia .....	542
Libro de un maquinista .....	545
La Academia de Ingenieros y Maquinistas .....	546
Mantenimiento. Arsenales .....	548
Terceros maquinistas que pasaron a las Academias de oficiales del Ejército de Tierra .....	548
La Marina Mercante .....	550
Escuela Naval. Guardiamarinas. Formación en máquinas de vapor	551
Los maquinistas y la huelga de «La Canadiense» (1919) .....	552
La situación en 1930 .....	555
<b>CAPÍTULO 8. Reglamento de 15 de diciembre de 1930 .....</b>	<b>559</b>
Situación política nacional .....	559
Planteamiento general del Reglamento. Obligaciones de los maquinistas.....	560
Nuevos empleos. Progresión de carrera .....	562
Primera Sección .....	563
Segunda Sección .....	564
Pase a la Primera Sección .....	564
Ascensos en la Segunda Sección .....	565
Tercera sección.....	565
Se crea la Tercera Sección.....	566
Plantillas .....	566
Uniformidad .....	568
Sueldos .....	568
Reserva. Retiros .....	570
Desarrollo del Reglamento. Vicisitudes de los maquinistas .....	570
La situación en 1931 .....	571
<b>LA PLENITUD DEL CUERPO (1931-1936)</b>	
<b>CAPÍTULO 9. La II República. Reorganización de la Marina de Guerra (1931-1936) .....</b>	<b>573</b>
Situación política nacional. Actividades de la Armada.....	573

Las Comisiones de reforma del ministro de Marina Casares Quiroga.....	575
Un posible Plan de reformas .....	578
El Decreto de 10 de julio de 1931 de Reorganización de la Marina de Guerra.....	580
Reorganización de los Cuerpos Subalternos. Decreto de 10 de julio de 1931 y Ley de 22 de octubre de 1931 .....	584
Reorganización de la Segunda Sección. Decreto de 8 de septiembre 1931 y Ley 22 octubre 1931 .....	589
Reorganización de la Tercera Sección. 14 de noviembre 1931 .....	595
La Ley de 24 de noviembre de 1931 .....	596
La especialidad en el Cuerpo de Maquinistas .....	597
Consideraciones, graduaciones, etc. Orden de San Hermenegildo..	
Plantillas .....	599
	600
Ascenso del primer maquinista a general (1931).....	
Ascenso del segundo maquinista a general (1935) .....	605
	607
Uniformidad. Vestir de paisano.....	
Retiros. Retiros extraordinarios. Leyes Casares y Giral .....	608
Vicisitudes de los maquinistas .....	610
	614
Consejo de guerra a un maquinista por injurias al Cuerpo General (1932) .....	
Hojas de Servicio. Ingresos. Programas. Carreras .....	614
Tribunales de Honor.....	614
Entregas de Jefatura de máquinas. Relaciones con superiores.	616
Destinos.....	
Reglamento del Cuerpo.....	616
Situaciones del personal. Ingresos en la Escuela Naval Militar.	618
Permanencia en los destinos. Condiciones de ascenso/embarco	
Conferencias en Ferrol .....	618
Nosotros, la corporación más republicana de la Marina.....	620
Fallecimientos. Accidentes .....	621
Libro de un maquinista. Invento de un maquinista .....	622
Título de Bachiller .....	623
	623
El curioso caso del maquinista Santos Pereira y el honor del Cuerpo .....	624
Un informe sobre la situación de la Segunda Sección en 1932 .....	626
Materiales. Mantenimiento .....	631
La situación en julio de 1936 .....	632

**LA TRITURACIÓN DEL CUERPO (1936-1939)**

<b>Capítulo 10. La Guerra Civil (1936-1939)</b> .....	635
Plantilla real del Cuerpo el 18 de julio de 1936 .....	635
Ideología del Cuerpo .....	636
La legislación durante la Guerra en ambas zonas .....	639
Zona nacional .....	639
Junta de Clasificación (Nacional) del Cuerpo 1937 .....	643
Zona republicana .....	644
La Escuela Naval Popular .....	645
Metodología empleada en el análisis de la Guerra Civil .....	647
La Guerra Civil .....	651
Cuadro Resumen 1935-1950 .....	652
Los que siguieron carrera .....	653
Los generales existentes y los futuros. Otros casos .....	653
Los que no siguieron carrera .....	659
Los fusilados/paseados .....	659
Por los nacionales .....	659
Por los republicanos .....	669
Muertos en acto de servicio .....	670
Nacionales .....	671
Republicanos .....	672
Condenados. Separados del Servicio .....	675
Exilio .....	676
Los maquinistas retirados .....	695
Los maquinistas y la masonería en la Guerra Civil .....	696
El fin del Círculo de Maquinistas .....	704
Conclusiones .....	706

**LA TRANSICIÓN HACIA EL FINAL (1939-1944)**

<b>CAPÍTULO 11. La evolución del Cuerpo durante la posguerra (1939-1944)</b> .....	707
Situación Nacional. Actividades de la Armada .....	707
Tres leyes fundamentales .....	708
Acoplamiento del personal a la nueva situación .....	712

	Páginas
Revisión de penas. Pensiones a presos .....	717
Recompensas. Medallas Militares colectivas .....	719
Vicisitudes de los maquinistas .....	720
Maquinistas en buques alemanes durante la Segunda Guerra Mundial .....	722
Plantillas.....	723
 <b>Capítulo 12. La desaparición del Cuerpo. La Ley de 26 de mayo de 1944. Se crea el Cuerpo de Maquinas .....</b>	<b>727</b>
Planteamiento general de la Ley .....	727
Acoplamiento del antiguo Cuerpo de Maquinistas en el Cuerpo de Máquinas.....	728
Plantillas.....	729
Vicisitudes de los maquinistas .....	730
 SÍNTESIS PARA RECORDAR .....	733
BIBLIOGRAFÍA .....	765
ÍNDICE ONOMÁSTICO .....	773
ÍNDICE DE BUQUES .....	803
APÉNDICE FOTOGRÁFICO .....	817
ANEXO DOCUMENTAL .....	849
ÍNDICE DE ANEXOS .....	851
 I. Preámbulo del Reglamento de 1850 .....	853
II. Contrato del maquinista Archibald Hamilton (1850) .....	855
III. Preámbulo del Reglamento de 1852 .....	858
IV. Preámbulo del Reglamento de 1859 .....	861
V.Obligaciones de los Maquinistas (Art. 30 a 49 del Reglamento de 1859).....	862
VI. Uniformidad (Art. 58 del Reglamento de 1859) .....	867
VII. R.O. de 14.12.1861. Artículos 53 a 69. Reglamento de situación de buques.....	868
VIII. Modelos de contratos a extranjeros 13 de julio de 1861 ..	871
IX. Preámbulo del Reglamento de 1863.....	877
X. Primer escalafón conocido del Cuerpo (15.09.1867) .....	881
XI. Escalafón 1876. <i>Boletín del Círculo de Maquinistas</i> n.º 8 .....	886
XII. Recompensas de la campaña del Pacífico 1866 .....	896
XIII. Escalafón de los maquinistas indígenas de Filipinas en 1885 .....	902
XIV. Lista de maquinistas masones a finales del siglo XIX en Galicia.....	903

	Páginas
XV.	Preámbulo del Reglamento de 1890 ..... 907
XVI.	Plantilla de destinos para 1890 ..... 910
XVII.	Reducciones de plantillas de 1898-1900 ..... 913
XVIII.	Sueldos de maquinistas en distintos países, 1892 ..... 914
XIX.	Hoja de Servicios del maquinista Montero Armada ..... 916
XX.	Lista de maquinistas fallecidos en el crucero <i>Reina Re- gente</i> ..... 920
XXI.	Lista de dotaciones de los Servicios de Máquinas en el combate de Santiago de Cuba ..... 921
XXII.	Lista de destinos de la Segunda Sección en 1921 ..... 927
XXIII.	Reducciones de plantillas en todos los cuerpos de la Armada 1929 ..... 929
XXIV.	Plan de estudios de la Escuela Naval Militar de 1918 ..... 930
XXV.	Preámbulo del Reglamento de 1930 ..... 932
XXVI.	Preámbulo del Decreto de 10 de junio de 1931. Reorga- nización de la Marina de guerra ..... 933
XXVII.	Artículo 22 de la Ley de 24 de noviembre de 1931 ..... 937
XXVIII.	Misión actual de los maquinistas en los buques e impor- tancia de la misma (1932) ..... 939
XXIX.	Escalafón del Cuerpo de Maquinistas de la República de 01.07.1938 ..... 942
XXX.	Guerra Civil. Escalafón del Cuerpo, 1936-1950 ..... 952
XXXI.	Lista de generales de los Cuerpos de Maquinistas y de Máquinas, 1931-1974 ..... 989
XXXII.	Directores de la Academia de Maquinistas pertenecientes al Cuerpo, 1930-1970 ..... 991
XXXIII.	Relación de fallecidos en acto de servicio, en ambos bandos, por orden de fechas, incluyendo los retirados .... 992
XXXIV.	Relación de fusilados/paseados en ambos bandos, por orden de fechas, incluyendo los retirados..... 994
XXXV.	Artículo sobre el segundo maquinista Martínez López en Amanecer, 23.01.1937 ..... 996
XXXVI.	Listado de maquinistas masones en la Guerra Civil, en activo y retirados ..... 997
XXXVII.	Preámbulo de la Ley de 26 de mayo de 1944 ..... 1001

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

## Petición de intercambio

Institución .....

Dirección postal .....

País .....

Teléfono .....

Fax .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval  
Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....  
.....  
.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

### **Dirección de intercambio:**

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid  
Teléfono: (91) 379 50 50  
Fax: (91) 379 59 45  
C/e: ihcn@fn.Mde.es

## FE DE ERRATAS (\*)

<i>Página</i>	<i>Donde dice</i>	<i>Debe decir</i>
25	La nota (2)	corresponde a la página 26
74, línea 20	Serrallach y más	Serrallach y Más
189, 2.º cuadro	Cuadro N.º 2 (Tallerie)	Cuadro N.º 1 (Tallerie)
189, mismo cuadro	<i>Austria</i> (fragata Escuela)	<i>Asturias</i> (fragata Escuela)
192, nota 16	Coll Leivo	Coll Leiro
205, línea 23	Derechos ajenos	Derechos anejos
209, nota 22	Manuel Bahamonde	Manuel Baamonde
222, línea 2	John Harris	James Harris
311, línea 19	Fernández	Ferrándiz
345, al principio	Las letras a), b) c) y d)	Debían estar explicando el cuadro de la pág. 343
398, en el cuadro	Total sin AP	Total sin Ap
398, explicación		
532, línea 10	Crucero Alfonso XIII	<i>Acorazado Alfonso XIII</i>
564, cuadro	Última línea del cuadro: Pase a la Primera Sección	Es título del párrafo siguiente
575, línea 24		
615, línea 17	ministro	ministerio
639, título	al Guerra	la Guerra
652, línea 5, 2.º párrafo	1935-1950	1936-1950
659, 2.º párrafo	Reuniendo..... (1950)	Suprimirlo, repetido en p. 652
670, en título Muertos	riesgo de la propulsión	riesgos de la profesión
670, nota 30	Anexo XXXIV	Anexo XXXIII
694, 1.ª línea	campo de Argetes	campo de Argelès
723, nota 10 última línea	cantón de Molins: Crónica de	añadir: Crónica de posguerra. Inédita 2000
923, en crucero <i>Vizcaya</i>	Faltan las cruces de fallecidos	Fontenla Díaz (†), Figueroa López (†) y Fernández Escaja (†).

(\*) Aprovechamos la elaboración de este suplemento para introducir en él una fe de erratas del texto original

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas correcciones serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja en la que debe figurar el título del trabajo, un breve resumen del mismo, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Podrá hacer constar más titulaciones, las publicaciones editadas, los premios y otros méritos en un **resumen curricular** que no exceda de diez líneas.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible **grabados en diskette**, preferentemente con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la **mejor calidad posible**. Si se remiten en disquette o CD-ROM, deberán tener una **resolución de 300 p.p.p.**, como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente **pie**, así como su **procedencia**. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
  - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
  - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.