

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

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).

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 acreditaran 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 contra maestros), 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 (Artilería 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 trituración 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

Baamonde 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

Dabouza 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
Porrás (del Consejo Superior de Guerra y Marina 1882): 237
Porta de la Grella, 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
Russell, 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 SUSCRITORES

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

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
Berenguela (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>
PRÓLOGO	9
SIGLAS/ABREVIATURAS	13
ÍNDICE DE CAPÍTULOS	15
INTRODUCCIÓN	17
EL NACIMIENTO DEL CUERPO (1834-1863)	
CAPÍTULO 1. Los primeros tiempos (1834-1850)	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
CAPÍTULO 2. Se crea la Escuela Especial de Maquinistas (1850- 1852)	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
CAPÍTULO 3. Reglamento de la Escuela de Maquinistas de 25 de febrero de 1852 (1852-1859)	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. Arsenal. 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
 CAPÍTULO 4. Reglamento de 15 de diciembre de 1859 (1859-1863)	 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

CAPÍTULO 5. Reglamento de 14 de octubre de 1863 (1863-1890)	159
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. Ayudantes	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 Departamento	241
Fallecimiento de maquinistas. Naufragios. Accidentes	244
Relaciones de los maquinistas con sus superiores a bordo. Alojamiento. 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
 CAPÍTULO 6. Reglamento de 27 de noviembre de 1890 (1890-1915)	 307
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
 LA CONFIRMACIÓN DEL CUERPO (1915-1931)	
 Capítulo 7. Reglamentos de 14 de marzo de 1915 y 10 de abril de 1918 (1915-1930)	
	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
CAPÍTULO 8. Reglamento de 15 de diciembre de 1930	559
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
LA PLENITUD DEL CUERPO (1931-1936)	
CAPÍTULO 9. La II República. Reorganización de la Marina de	
Guerra (1931-1936)	573
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)

Capítulo 10. La Guerra Civil (1936-1939)	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)

CAPÍTULO 11. La evolución del Cuerpo durante la posguerra (1939-1944)	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
 Capítulo 12. La desaparición del Cuerpo. La Ley de 26 de mayo de 1944. Se crea el Cuerpo de Maquinas	727
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.