

LOS MAQUINISTAS DEL 98 (*)

Antonio DE LA VEGA BLASCO
Capitán de Fragata

Por este título, en las clásicas preguntas ¿quién? ¿cuándo? ¿dónde? ¿cómo? ¿cuántos? y ¿por qué?, ya podemos centrar dos de ellos: el de quién: los maquinistas, y el cuándo: el año 1898, de triste recuerdo. A partir de ahora vamos a ir procurando contestar a las restantes y también, ¿por qué no?, profundizar en las dos primeras.

El Estado General de la Armada para el año 1898 nos proporciona las siguientes cifras: los maquinistas, por sus empleos eran: 6 Maquinistas Jefes, 24 Mayores de 1.ª clase, 32 Mayores de 2.ª, 112 Primeros Maquinistas, 95 Segundos y 140 Terceros. Como resto de antiguas organizaciones, también está en servicio el Segundo maquinista, indígena de Filipinas, D. Enrique Salafranca y Fabian. El Maquinista Jefe más antiguo se llamaba D. Nicolás Contreras y Rivas, había nacido el 23 de febrero de 1836 e ingresado en el servicio el 17 de mayo de 1864. Estaba en posesión de las siguientes condecoraciones: Cruz de plata, Cruz de María Isabel Luisa, Cruces del Mérito Naval de 1.ª y 2.ª clase, ambas con distintivo blanco, y Medalla conmemorativa de Callao. Curiosamente y probando la ya conocida vinculación de los maquinistas con la ría de Ferrol, de los seis Maquinistas Jefes, ya citados, cinco están destinados en Ferrol y sólo uno en Filipinas.

Forman por lo tanto el Cuerpo 410 individuos, los últimos Terceros Maquinistas habían ingresado el 27 de noviembre de 1897.

Otro dato interesante es que estaba embarcado el 79,5% y el 20% restante no se puede decir propiamente que estuviese destinado en tierra, ya que incluye a los que estaban con licencia (13 individuos, 3,1%) o los en tránsito, 7, y también al 2.º Maquinista D. Ernesto Teijeiro, que en aquellos momentos estaba en el manicomio de Conjo.

El 80% del Cuerpo embarcado, es un número a recordar. Estos hombres desarrollaban su sacrificada y dura profesión a bordo de algo más de ochenta buques de combate, de más de 100 toneladas, con esta distribución: 1 acorazado, 2 costeros, 1 monitor, 4 cruceros acorazados, 16 cruceros, 45 cañoneros, 7 destructores y 5 torpederos. Además de muchas lanchas cañoneras, propias

(*) Discurso de ingreso en la Asamblea Amistosa y Literaria.

para barajar las costas de nuestras colonias; 4 transportes, 2 vapores de la Comisión Hidrográfica, etc., etc.

Algunos destinos de tierra eran en los Jefes y Mayores: Dique y Machina en los Arsenales, Profesor en la Escuela de Maquinistas, Auxiliar de Estado Mayor; en las clases subalternas: Brigadas Torpedistas de los Arsenales, Instalaciones eléctricas y Factorías.

Como sabemos, el Cuerpo de Maquinistas fue creado, en un primer intento en 1850, año en el que se establece en Ferrol una Escuela de Máquinas; tras otros intentos fallidos en 1852 y 1855, el 15 de diciembre de 1859 se publica un reglamento creando el llamado Cuerpo de Maquinistas conductores de máquinas. Tras el fracaso de este reglamento, el Cuerpo se reorganiza en 1863 siendo Ministro D. Francisco Mata. Es con este Reglamento, con el que ingresa gran parte del personal del Cuerpo existente en 1898, a saber, todos los Maquinistas Jefes, todos los Mayores, los Primeros maquinistas y aproximadamente la mitad de los Segundos. El resto de los Segundos y todos los Terceros ingresará en la Armada con el nuevo Reglamento de 27 de noviembre de 1890, preparado por el Ministro Beránger. Conozcamos algunos detalles de este Reglamento, creo que la lectura de ciertos artículos es deliciosa y... se puede decir que prácticamente contemporánea para algunos de los presentes. Dice el

Artículo 1.º

El Cuerpo de Maquinistas de la Armada tiene a su inmediato cargo el manejo y entrenamiento de las máquinas propulsoras de los buques y de los auxiliares de los mismos, así como también de los otros aparatos motores a bordo, ya sean de vapor, hidráulicos o eléctricos, con excepción de aquellos especiales cuyos servicios se hallen asignados reglamentariamente a las clases de Condestables, Contra maestres u otros individuos de la Armada.

Si para el manejo o conservación de dichos aparatos especiales, se reclama, en caso de necesidad, o por conveniencia del mejor servicio, la cooperación de los maquinistas embarcados, tendrán éstos el deber de prestarlos, dentro de los límites que por sus Jefes fuese ordenado.

Artículo 2.º

Este Cuerpo se dividirá en dos partes: En la primera, tendrán sus individuos las mismas consideraciones que los Oficiales de los Cuerpos Político-Militares; y en la segunda, la de Contra maestres, en la siguiente forma:

— Maquinista Jefe - Como Jefe de menor antigüedad entre los diversos Cuerpos Auxiliares .

— Maquinista Mayor de 1ª - Como el último de los Oficiales Mayores equiparados a Teniente de Navío.

— Maquinistas Mayores de 2ª - Como el último de los Oficiales Mayores equiparados a Alférez de Navío.

— Primer Maquinista - Primer Contraмаestre.

— Segundo y Tercer Maquinista - Segundos Contraмаestres.

— Aprendiz Maquinista - Maestranza eventual, sin formar parte del Cuerpo.

Las consideraciones a que se hace referencia en cuanto a los Maquinistas Jefes y Mayores son, no sólo la distinción de tener asiento en la Mesa de Oficiales y alternar con ellos, sino el uso de botes, pasear en el alcázar, asistir a las invitaciones que colectivamente reciban aquéllos, saludos por las clases subalternas y, en fin, el pleno goce de todas las distinciones de que disfrutaban los Oficiales.

Artículo 37

Ocuparán a bordo el alojamiento especial destinado a los Maquinistas en el repartimiento del buque, el cual se procurará sea siempre en la inmediación de las Máquinas. Arrancharán los Maquinistas Jefes y Mayores de Primera y Segunda, con los demás Oficiales del buque, ocupando los Mayores en la mesa el último lugar después de los Oficiales patentados. Los demás Maquinistas formarán un rancho presidido por el más antiguo, a excepción de los aprendices, que continuarán arrancharando con la Maestranza.

Artículo 56

Los Maquinistas de todo buque armado sostendrán en puerto una guardia constante, que permanecerá a bordo, exceptuándose de este servicio los Maquinistas Mayores y el Primero, los que se atenderán a las disposiciones que para el régimen interior dictará el Comandante.

Artículo 57

Las guardias de Puerto empezarán de moderno a antiguo...

Artículo 58

El Servicio de mar empezará de antiguo a moderno...

Se ingresaba en el Cuerpo como Aprendiz y por oposición, de acuerdo con

un programa establecido, los ascensos en la Segunda Parte del Cuerpo (Subalternos) son por oposición y por antigüedad. El pase de la Segunda Parte a la Primera se hace por oposición con arreglo también a un programa.

En este Reglamento de 1890, se mantiene el mismo fundamental error que en el de 1863, no se crea una escuela en la que aprender la profesión. Hay en el preámbulo una contradicción evidente al respecto, el Ministro manifiesta que el material ha evolucionado mucho desde 1863 y por ello es necesario modificar los programas que se deben conocer *aunque es justo reconocer que este personal ha respondido siempre a las necesidades del servicio, no se debe confiar exclusivamente al celo e iniciativa individuales, la adquisición de nuevos conocimientos que el progreso de los tiempos y del material exige para el buen desempeño de sus importantes funciones.* Sin embargo... *todo esto exige la creación de centros de enseñanza en que puedan adquirir los Maquinistas los conocimientos necesarios y como la fundación de esta Escuela especial no puede ahora intentarse por razones de orden económico, hay precisión de utilizar, por vía de ensayo, las Escuelas de Maestranza existentes en los Arsenales.* Una vez más, no se crea la Escuela, una vez más a los Maquinistas se les exigen conocimientos pero no se les facilitan los medios. Las Escuelas de Maestranza no podían cumplir su cometido ya que lo maquinistas no podían asistir a ellas por ser siempre necesarios en sus destinos embarcados. Debían asistir obligatoriamente a las Escuelas todos los maquinistas subalternos desembarcados en los Departamentos, los cuales eran una ínfima minoría del Cuerpo. Por *ahorros* se cerraron las Escuelas de Maquinistas de Cartagena y Cádiz de 1894, subsistió solamente la de Ferrol. En 1898 eran alumnos de esta Escuela los Primeros Maquinistas D. Manuel Sánchez, D. José Aragón, D. Antonio Utrilla, D. José Figueroa y D. Juan Martín, es decir, cinco individuos, no es de extrañar que no se pudiesen alcanzar la plantilla prevista de 60 Mayores de Segunda.

El artículo 23 fijaba los sueldos; digamos que los maquinistas jefes cobraban 5.100 Ptas., que correspondía en el Cuerpo General a algo más que un Teniente de Navío de 1ª (4.800 Ptas.) y algo menos que un Capitán de Fragata (5.400 Ptas.). Los Primeros Maquinistas cobraban lo mismo que los Tenientes de Navío, 3.000 Ptas.

Es interesante la uniformidad, el artículo 34 establece que los Maquinistas Jefes y Mayores, tendrán marinera para traje de a bordo, levita para diario, frac para gala, y como prenda de abrigo el capote, permitiéndoles el uso de la capa que llevan los Oficiales. Llevarán los Maquinistas Jefes en las bocas mangas un galón de oro y otro de plata, iguales a los de los Tenientes de Navío de 1ª, pero sobre fondo verde. En la gorra llevarán las mismas insignias que en la bocamanga, usando los Maquinistas Jefes, Mayores... y Primeros Maquinistas, el escudo con ancla orlada y corona... Por distintivo del Cuerpo, en cada lado del cuello de las prendas de uniforme, llevarán una hélice de tres alas enlazadas con un ancla bordada en oro los Maquinistas Jefes y Mayores y

el mismo distintivo de metal dorado a fuego, las clases inferiores. Los asimilados a Jefes y Oficiales usarán el sombrero para gala.

Reza la exposición del Real Decreto: *lo que hace que en los buques del día todo movimiento, verdadera vida de la nave, así en la paz como en la guerra, dependa únicamente de sus aparatos mecánicos. Como debida recompensa y estímulo a este sufrido personal, que tan importantes servicios presta en los modernos buques, se concede la consideración de Jefes a los Maquinistas que ocupan los primeros puestos en el escalafón, y la de Oficiales a los de la Segunda y Tercera categoría, equiparaciones justas, en consonancia con lo establecido en todas las Marinas y compensación debida a un Cuerpo que, además de su idoneidad para el manejo de los complicados mecanismos que tiene a su cargo, lleva una vida de rudo y constante trabajo, agitada y expuesta de continuo a los mayores riesgos...* Consideraciones, según el académico Casares, quiere decir *cortesía y respeto*; pero equiparación, equiparación es comparar una cosa con otra considerándolas iguales, suena muy bien pero...

Una vez más, y ello se repetirá muchas veces, hasta en el siglo actual, se promete mucho en el Preámbulo de las Leyes para desvirtuarlo en la realidad diaria posterior. Sólo quedarán promesas y declaraciones de intenciones que jamás se convertirán en hechos. Por cierto que también el Almirante Beránger solicitó la opinión de los maquinistas: llamó a la Corte a los entonces Primeros maquinistas de primera clase D. Nicolás Contreras Rivas y D. Federico Lorenzo Fernández, como vemos apellidos conocidos por todos, destinados ambos en el Arsenal de Ferrol. Con la llegada de la República en 1931 el nuevo gobierno también solicita la opinión de los maquinistas sobre las reformas necesarias en el cuerpo... anteayer volvió a suceder lo mismo. Como ya dijo Lampedusa: *Que todo cambie para que todo siga igual.*

Estas eran las normas del Reglamento, pero se puede decir que el ambiente era malo, los maquinistas no estaban muy de acuerdo con el texto y mucho menos con la interpretación restrictiva que se hizo del mismo. Interpretación que se hizo gracias a las presiones de todos los interesados en demostrar que los maquinistas no tenían ni cultura, ni principios militares, para ostentar el empleo de oficial.

El Maquinista Mayor de 2ª, en 1898, Celestino Luque Matalobos, escribía, treinta años después, ya retirado... tratando sobre el Reglamento de 1890 y el General Beránger: *Destrozó con su Reglamento a los subalternos del Cuerpo quitándoles su uniforme, rebajándoles de categoría, vistiéndoles de Sargentos, y aun reduciéndoles el sueldo; a los Primeros Maquinistas, Jefes de Máquinas, antes muy bien considerados por Jefes y Oficiales, les señaló un uniforme que lo mismo podía ser de Sargento graduado que de cartero, y en estas condiciones ridículas, les hizo un hueco en la mesa de Oficiales, diciéndoles que serían los últimos, bastante menos que los Oficiales y algo más que los reposteros.*

Estos Maquinistas hubieron de aceptar el martirio por fuerza, pero los

Oficiales, con sobrada razón, protestaron de aquel atropello a las Cámaras, en las cuales, sólo Oficiales efectivos con estrellas, deberían tener asiento, y se presentó el conflicto y el disgusto; en cierto buque en el momento de sentarse el Maquinista a la mesa, se levantaron los Oficiales. El Maquinista, ante el brusco desaire no supo hacer otra cosa que enfermar.

Al igual que la temperatura es síntoma y no enfermedad, conocamos algunas Reales Ordenes aclaratorias sobre la situación de los Maquinistas..., vértices de un iceberg, cual es la convivencia diaria: El 10 de diciembre de 1891 fue necesario resolver un incidente ocurrido entre un Maquinista Jefe y un Teniente de Infantería de Marina sobre saludo y cesión de acera. En 1893 se legisla sobre un incidente ocurrido entre el Maquinista Mayor de 1ª clase D. José Navarro y el Teniente de Navío, Jefe de la Cámara de Oficiales, ambos del Crucero *Reina Regente*, D. José M^a Ariño, con motivo de haber invitado aquél a la mesa de Oficiales a un individuo particular estando el buque en Estados Unidos. El Jefe de Cámara del Crucero *Reina Mercedes*, solicitaba, en 1894, aclaración sobre si los maquinistas oficiales podían entrar, a todas horas, en la Cámara de Oficiales. Ustedes comprenderán el infierno vivido por los maquinistas: entraban sólo a comer en la Cámara —es lo que decía el Reglamento— y al terminar se ausentaban... lo que el resto de los Oficiales llamaban *el acto oficial de la comida*. Por una vez, la superioridad contestó que los Oficiales maquinistas podían entrar a todas horas en la Cámara .

En 1895, se sigue dando vueltas al saludo militar y hay que legislar que los Maquinistas Jefes y Mayores sólo tienen el deber de saludar a los distintos Jefes y Oficiales de superior categoría a la que están equiparados..., gracias a esta orden, iniciativa del CF Villaamil, no fue sumariado en Ferrol —siempre Ferrol— un Maquinista Mayor de 1ª, ya que había negado el saludo a un Contador de Fragata que se lo había exigido..., aún en mayo de 1898 se plantea un problema sobre situación en la mesa a bordo del crucero acorazado *Carlos V*.

Y la vida, sigue siendo dura para el Maquinista, recapitulemos las bajas de 1895, año que se puede considerar por encima de la media. Se inicia con el fallecimiento de D. José Peragón Molina, Mayor de 2ª, en Cartagena. El 25 de enero lo hace el del mismo empleo en Cádiz D. Jacobo Rodríguez Barroso. El de mayo se pierde, cuerpos y bienes, el Crucero *Reina Regente*, desaparecieron en total 27 hombres del Cuerpo: dos mayores, D. Ramón Sauri Riu y D. Joaquín Agusti Ascuin; tres Primeros: D. Juan Espinosa Moreno, D. Angel Conesa Pallarés y D. José Saavedra Labandeira; cinco Segundos: D. José García Menéndez, D. Manuel Charlo Gatica, D. Sebastián Sánchez Fernández, D. Eduardo Dalmau Prado y D. Juan Jesús Sánchez Alcaraz; ocho Terceros: D. Fulgencio Cabas Aguilar, D. Manuel Barroso Márquez, D. Juan Portela de la Hera, D. Eugenio Pantín Alvarez, D. José Parada Parada, D. Agustín del Valle Ferrer, D. Joaquín Jiménez Cuedo y D. Fernando Heredia Cortés; y... nueve Aprendices, cuyos nombres merecen tanto respeto como el

de sus superiores: Alejandro Aznar Piñeriro, José Urubraga Hernández, Antonio Fernández Martínez, Jaime Agullo Gil, Ramón Cerezeda Mena, Antonio Setja Martínez, Antonio Monleón Lozado, Antonio Todor Rosi y Antonio Benito Fernández; mucho Antonio, y ningún Don, pero así era la época.

Siguiendo con los fallecimientos diremos que el 1 de febrero fallece en Ferrol el Maquinista Jefe D. Manuel Martínez Mayobre, dos veces Benemérito de la Plata, combatiente en Callao y en Bilbao. El 22 de febrero muere en el manicomio de Conjo (Santiago) el Maquinista Jefe D. Pablo Villaroux Horte, nacido en Francia e ingresado en el Cuerpo en 1870, y el 1 de mayo le sucede lo mismo, en San Fernando, al Mayor de 2ª D. Antonio Rodríguez Laplaña, y sigue la lista interminable, el 12 de mayo D. Lorenzo Veiga, el 15 de junio D. Emilio Silva, y el 18 de septiembre, al hundirse, saliendo de La Habana, el Crucero *Sánchez Barcaiztegui*, se lleva en su interior al Primer Maquinista Camilo Vázquez Andrada y al Tercero D. Enrique Oler Molina. Cierra la lista, el maquinista José Bouza, muerto en La Habana, y... he leído 36 nombres... 29 en acto de servicio. Honor a los muertos.

En el Cuerpo faltaba personal, fue un mal endémico..., cuando hubo que preparar dotaciones para el *Infanta María Teresa*, en 1895, hubo que embarcar urgentemente a los siete Terceros recién aprobados y cuando está próxima la entrega del *Oquendo*,... no tenía personal alguno de máquinas... no lo había en los tres departamentos...

Voy a leerles unos párrafos publicados en el Boletín del Círculo de Maquinistas, el 1 de octubre de 1895 en Ferrol:

Por falta de personal se echó mano, de parte de los alumnos que hacían sus estudios en la Escuela para la dotación del crucero «Vizcaya», así como de los que habiéndolos terminado, a duras penas, debían examinarse para el empleo de Maquinistas Mayores en el mes último, negándoles su justísima petición de pasar a este Departamento (Ferrol) para verificarlo. 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», conduciéndolo a esta capital para volver luego con el «Teresa» al citado puerto y regresar seguidamente saliendo de nuevo en el «Oquendo» e incorporándose a la Escuadra. Y por falta de personal se extremaron las cosas llevándolas a veces a límites hasta inhumanos.

Dado que la Escuela no se crea, y los nuevos barcos se están poniendo en servicio, y éstos, llevan máquinas... sólo resta suplir la falta de previsión, naturalmente, con improvisación... abriendo la mano lo máximo posible... se llama a servir en la Armada como Primeros Maquinistas... a los Segundos de los buques de comercio que reúnan ciertas condiciones de navegación. Al amparo de esta disposición se cuenta en la Armada, con casi cincuenta Primeros Maquinistas contratados por un cierto período de tiempo, durante el cual, tampoco se hace lo necesario para poder relevarlos al fin de sus contratos. Por cierto que entre estos nuevos maquinistas se da el caso, *verdaderamente anó-*

malo, de que alguno de ellos fue contratado para servir como Primero en la Armada, unos meses después de haber probado ante un tribunal de exámenes su inaptitud para desempeñar el cometido de Aprendiz Maquinista, y que ahora irá a servir como tal Primero al lado de sus compañeros de promoción considerados más útiles que él y que... todavía no han pasado de la clase de Aprendices.

Dada la categoría del personal que viene, se prevé que habrá que volver a contratar extranjeros. La falta de Escuela se hace ya, a estas alturas, incomprensible, hasta la Compañía Transatlántica tiene ya la suya instalada desde 1889.

Como hemos conocido, la formación de los maquinistas era casi totalmente práctica y ello era, evidentemente, un defecto; cuando además, estaba supe- ditada al libre albedrío y a la suerte que se tuviese en el material a manejar. Por ello influía mucho, y era lo deseable, el tiempo de permanencia en los destinos. Su origen social en estos años es evidentemente humilde, baste recordar que para ingresar de Aprendiz, era necesario conocer lo suficiente de los ofi- cios de herrero y calderero, algo de ajuste y limpieza de calderas; la Aritmética, incluidas las fracciones. Como se ve, poco para empezar.

Un factor importante fue que las máquinas, eran, año tras año, más com- plicadas y difíciles, de mantener a punto y de manejar; asimismo, las calderas exigían cada vez mayor atención para la conducción, por sus elevadas presio- nes. Se puede decir que el material avanzaba continuamente, siempre por delante de los conocimientos de sus usuarios; además, el material, es inútil re- cordarlo, no tenía nada de homologado o normalizado, sucedía justamente lo contrario: distintos fabricantes nacionales y también extranjeros, coexistían las calderas de cajón con las cilíndricas y con las Niclausse acuotubulares, y las máquinas monocilíndricas y las horizontales, con las verticales de triple ex- pansion. Del medio kilo por cm², a los doce; de los cien caballos a los trece mil; desde la electricidad a los torpedos.

De este confuso mundo de equilibrios, nacen las tensiones: importancia del trabajo, preparación práctica, origen humilde, trabajo sucio, mecánico, tra- to con otros jefes y oficiales, aristócratas los menos y burgueses los más, con un trabajo, digamos, más en la línea del pensar y dirigir; quizás pretensiones poco fundadas, desprecios y poca comprensión.

Y es que, ya está dicho en otras páginas, el maquinista representa la llega- da de la revolución industrial y venía a trastocar siglos de tradiciones y orde- nanzas .

Y ahora recordemos brevemente el combate de Santiago de Cuba el 3 de julio de 1898. Los antecedentes son importantes: El Crucero *Vizcaya* fue sepa- rado de la Escuadra y enviado en visita de buena voluntad a Nueva York; cuando ya las relaciones eran tirantes. Cuando salió de Cartagena, dada la es- casez de maquinistas, se tuvo que contratar a los que quisieran de los barcos mercantes surtos en puerto, y aun así, salió sin la dotación completa. Su Jefe

de Máquinas, debía ser un Maquinista Mayor de la clase, pero por desembarco, su vacante no había sido cubierta y ejercía las funciones el de Segunda Clase Gerardo Fontela, ferrolano —cómo no— de 44 años, que iría a morir en el lugar donde empezó su vida marinera: ya que entonces navegó, en vapores mercantes, en las costas de Cuba. El *Vizcaya* fue a La Habana, donde se reunió con el *Oquendo*, para salir juntos el 1 de abril hacia Cabo Verde, a incorporarse a la Insignia. El *Oquendo* había salido de Cartagena el 12 de febrero, donde, al carbonear, se enteró de la voladura del *Maine*; llegó a La Habana el 5 de marzo. El viaje de ambos buques hacia Cabo Verde fue penosísimo, el calor en las cámaras rara vez bajaba de los 52° C, el personal, escaso, navegaba a dos guardias de seis horas, no tengo que significarles a ustedes el esfuerzo que esto supone. El 5 de abril llegaron a Puerto Rico donde carbonearon *como hacen siempre los buques españoles*, es decir, empleando marinería para embarcarlo y los fogoneros para estibarlos, operación dura y penosa que se alargó durante cuatro días. El 19 llegaron a Cabo Verde.

Conozcamos los maquinistas del resto de buques de la Escuadra. El Jefe de Máquinas del *Colón* el Mayor de 2ª D. Emilio Bonet y Chapela, había embarcado en dicho buque el 14 de abril de 1897. A bordo del *Infanta María Teresa* venía como Jefe de Máquinas el Mayor de 1ª D. Juan Montero Vidal, con casi cuatro años de experiencia a bordo y treinta y uno en el cuerpo. Y completan la lista de Jefes de Máquinas, aquellos de los contratorpedos: Lo era en el *Furor* el Mayor de 1ª D. Juan Cuenca y Romero y el del *Terror*; el Mayor de 1ª D. José Navarro Castells.

El Jefe de Máquinas del *Oquendo* se llamaba Román Rey Doce, había ingresado en el servicio el 27 de octubre de 1869.

Volvamos a la Escuadra. En Cabo Verde, nuevo carboneo y los maquinistas se pusieron a trabajar para poner los buques listos para el combate: esta es otra, de las que podemos llamar, lacras de la profesión: en la mar trabajo porque todo está en función; en puerto trabajo para mantener, reparar y tener el servicio listo. En todos los cruceros del Nervión se efectuaron auténticas modificaciones en circuitos, por ejemplo, en el de circulación de agua en compresores de torpedos proa o poner bridas ciegas en aquellas partes del circuito de vapor auxiliar que quedaban fuera de cubierta protectora, que eran varias, consideren ustedes que en caso de rotura de esta tubería y a falta de válvulas para seccionar el circuito se podía quedar sin vapor, el servo del gobierno del timón, las dinamos, los compresores para las torres principales de artillería y los ascensores de municiones. También se afirmaron piezas de respeto de gran tamaño, como émbolo y la tapa de cilindro de baja presión. La travesía, hasta Martinica, después a Santiago, donde llegaron el 19 de mayo, volvió a ser dura; en Santiago nuevo carboneo, con un Cumberland de mala calidad, traído de depósito general, del ferrocarril, e incluso de algunas minas de hierro de Daiquiri. Este carbón se fue quemando en puerto, intentando guardar el mejor para el combate o la salida.

No voy a relatarles el combate, no voy a utilizar la retórica decimonónica, no hablaré de cuerpos destrozados, explosiones, sangre, ardor, amor a la Patria, gritos desgarradores..., sólo voy a hablarles, primero del número de los maquinistas del Cuerpo que fueron al combate y después, de los que murieron en él. Si las plantillas de los cuatro cruceros sumaban 90 profesionales, estuvieron presentes según el Estado General de la Armada unos 50 profesionales del Cuerpo y algunos —pocos— maquinistas mercantes contratados, de aquí viene el navegar a dos guardias con sus grandes inconvenientes.

Pues bien, de estos 50 maquinistas, fallecieron o desaparecieron en el combate 12 y además perecieron seis aprendices y un contratado, y aún tengo que comprobar la posible muerte de otros dos contratados, dados por desaparecidos por Real Orden de 17 de diciembre de 1898. Como ustedes habrán pensado, la contribución a la Parca, es alta, casi la cuarta parte de los presentes.

En el *Infanta María Teresa*, insignia, murió su Jefe de Máquinas, el Mayor de 1.^a clase D. Juan Montero Vidal; según testimonio del Comandante del barco, murió en su puesto en la máquina, posiblemente al reventar un tubo de vapor principal. El *María Teresa*, recibió los dos únicos proyectiles de 12 pulgadas que hicieron blanco en los buques españoles, de los 39 disparados por el enemigo, o sea el 5,1% de los impactos: 3 de 8 pulgadas, 3 de 5 pulgadas y 1 de 4 pulgadas amén de 19 de menores calibres. Al final del combate, los cañones principales de 11 pulgadas y los de la batería auxiliar de 5,5 pulgadas estaban prácticamente intactos, y no hubo explosiones de pañoles. D. Juan Montero dejó viuda y cinco huérfanos de corta edad. Cuando se construyeron en la Escuela Naval Militar de Marín las recientes aulas de máquinas, escribí una carta abierta al Director de la Revista General de Marina proponiéndole que, al igual que otros edificios recibiese el nombre de este maquinista muerto en combate, en su puesto de zafarrancho, frente al enemigo. Juan Montero tenía 49 años y 33 de servicios, había sido jefe de máquinas de los cruceros *D. Juan de Austria* y *Castilla*. Le acompañaron a la tumba el Mayor de 2.^a D. José Melgares Fernández, ahogado al intentar salvarse tras las varadas, y el Primer Maquinista D. Braulio Amaro García .

Por cierto, la prensa del momento en un alarde de buena información igual que nos tiene acostumbrados hoy, sensacionalismo y vender, informó, —fue un diario sevillano— que Melgares era hijo del famoso bandido andaluz del mismo apellido, lo cual era y es a todas luces falso; el periódico rectificó inmediatamente la noticia pero los maquinistas pensaron *calumnia que algo queda* y es que el Cuerpo tenía, ya no puede tener porque no existe, muchos enemigos.

El Jefe de Máquinas del *Vizcaya* el Mayor de 2.^a D. Gerardo Fontela Díaz también murió en el combate, había embarcado durante la construcción del crucero y lo acompañó en su final, dos vidas y un destino común. En este buque también dieron su vida el Tercer Maquinista D. Manuel Figueroa López y el Aprendiz D. José Fernández Escaja. ¿Por qué la Armada no recuerda a estos dos Jefes de Máquinas muertos en combate frente al enemigo?

El *Oquendo* registra el mayor número de muertos: seis, siendo el más antiguo el Primer Maquinista D. Justo Olivera Larandon y la cierra el Aprendiz D. José Saavedra Pita. En el *Oquendo* explotaron el pañol de municiones de proa y también probablemente los torpedos de popa, asimismo, fue el buque que recibió mayor número de impactos: 57, siendo los mayores, tres de 8 pulgadas. Además de los citados, no volvieron a la Patria, también de este buque, el Segundo D. Miguel Guerrero Morales; los terceros D. Baldomero González Iglesias y D. Juan Fernández Rizo; y el Aprendiz D. Antonio Vera Moreno.

Sólo nos resta relacionar los fallecidos de los contratorpederos *Plutón* y *Furor*. En el *Furor* fallecieron cuatro hombres: el Primer Maquinista contratado D. Francisco Guerrero Matos, el Tercer Maquinista D. José Cervera Macías y los Aprendices D. Juan Arteaga García y D. Juan Ortiz Romero. De este buque también murió al llegar a España, el 3 de septiembre, en el lazareto de Vigo, el Primer Maquinista D. Ricardo Gómez Rego, su nombre no apareció en la lista de los salvados, su familia lo lloró por muerto; más tarde apareció en la lista de los que regresaban, la familia revivió de alegría... pero llegó enfermo y no volvieron a verlo vivo.

El Jefe de Máquinas de este barco se salvó milagrosamente, el Mayor de 1ª D. Juan Cuenca Romero, de 47 años de edad, según su propio testimonio, una granada de 150 mm. del *Indiana* hizo explosión en máquinas matando a todos excepto a él... Debemos recordar que el *Furor*, fue el único de los barcos de la escuadra que se hundió frente al enemigo en aguas profundas, los demás embarrancaron.

Finaliza la lista de Maquinistas que murieron, en cumplimiento de su deber, con los tres del *Plutón*, los Terceros Maquinistas D. Miguel Hidalgo Marabotto y D. José Macía Estan, y el Aprendiz D. Eugenio Muñoz Marín.

El cuerpo de Maquinistas tendrá tiempos mejores, quizás debido a que la sangre vertida fructificara en terrenos estériles hasta entonces. Tendrá más categoría, Escuela y consideraciones... se le reconocerá su carácter militar en 1929 siendo Ministro D. Mateo García de los Reyes porque, asómbrense ustedes, hasta esta fecha no eran militares.

Entre los Maquinistas en activo del 98 se encontraban los que, con el tiempo, serían los tres primeros Generales del cuerpo. El primer General del Cuerpo (19 de agosto de 1931) D. Gerardo Rego Blanco, ferrolano, era en 1898 Segundo Maquinista, embarcado en el cañonero *Sandoval* en Guantánamo. En su Hoja de Servicios se lee: *En 25 de julio hallándose el buque en Guantánamo, sufrió un bombardeo de los americanos que con fuerzas considerables se situaron en la Playa del Este. En el mismo día hubo necesidad de echar el barco a pique...* El segundo General del cuerpo, D. Abraham Alonso Méndez, estaba embarcado a principios de 1898 en el vapor de la comisión hidrográfica de Filipinas *Argos* y el 14 de mayo pasó al cañonero *Laguna de Lanao* de 45 toneladas. Este barco, tras salvar los pertrechos de guerra, fue hundido por la propia dotación de la laguna de su nombre el 2 de

diciembre de 1898. Aunque natural de Redes —no muy lejos de Ferrol— había ingresado en el Cuerpo, en Filipinas, como Aprendiz en 1894, sus abuelos paternos eran de Coreses (Zamora) y sus maternos, de Mugaridos, en este lugar falleció en 1976 con 98 años y 47 años de servicio; tuve el honor de conocerlo en 1973 .

Como curiosidad, diremos que entre Rego y Alonso, en 1898, había 126 compañeros, distancia notable, borrada por los años.

El tercer General del Cuerpo, lo fue, y llegó incluso a Divisionario en 1941, D. José Manso Díaz, natural de Ferrol, hijo de Manuel, labrador, natural de la parroquia de Sta. Eugenia en Serantes, y de Andrea, natural de Meiras. Había ingresado como Aprendiz el 27 de noviembre de 1897.

Estos dos últimos Generales vivieron en activo, con distintos avatares, la Guerra Civil de 1936-39.

Estos fueron los maquinistas del 98, de origen humilde, autoformados, luchadores y abnegados, con gran fe en sí mismos, fe en la dignidad e importancia del trabajo que desarrollaban, y que también supieron dar ejemplo de bien hacer a las promociones que les siguieron.