

# LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

Antonio de la VEGA BLASCO  
Capitán de Navío (R)

## Una promoción singular

**L**A promoción de 1918 del Cuerpo de Maquinistas de la Armada reúne un muestrario de todos los avatares profesionales posibles que podían sobrevenirle a uno de sus miembros tras la guerra civil. Por esa razón, y por considerar que en ella ya se cumplían plenamente los requisitos de la nueva organización corporativa establecidos en el real decreto de 14 de marzo de 1915, promulgado siendo ministro de Marina Augusto Miranda y Godoy, la hemos elegido para el presente estudio. Hasta aquella fecha, el Cuerpo se había regido por el real decreto de 27 de noviembre de 1890, pero la evolución del material y las consecuencias de la guerra de 1898 impusieron una reorganización sobre la base de nuevos principios. Tal reorganización reconocía la importancia de las misiones desempeñadas por los maquinistas, cuya formación y perspectivas profesionales —en cuanto a empleos y equiparaciones militares— se mejoraban, si bien habría que esperar a 1929 para que el Cuerpo fuese declarado de naturaleza militar.

Respecto a los empleos, en el peldaño más bajo encontramos al aprendiz, y en el inmediatamente superior, al tercer maquinista. La escala de categorías se coronaba con el empleo de maquinista mayor, equiparado a contraмаestre mayor de 1.<sup>a</sup> clase, y en el empleo de primer maquinista se ofrecía la posibilidad de pasar a la Primera Sección.

Debemos destacar la gran influencia del ministro Miranda en el devenir de la Armada. La Ley Miranda, de 17 de febrero de 1915, relativa fundamentalmente a construcciones navales, contenía no obstante un artículo adicional que, en lo que aquí nos concierne, establecía: «Se le autoriza asimismo [al ministro] para reorganizar el servicio de los submarinos con oficiales del Cuerpo General de la Armada y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y de los Contraмаestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y su plantilla a las necesidades del nuevo material». Que el ministro asumió la cartera de Marina con un programa de reformas bien perfilado lo demuestra el hecho de que, ya el 14 de marzo, había reorganizado la Segunda Sección del Cuerpo de Maquinistas. No en vano entre 1892 y 1895 había sido

profesor de la academia del Cuerpo y, en su Proyecto de Bases sobre Enseñanza Naval, de 1911, expuesto su filosofía sobre los saberes que debían reunir los oficiales del Cuerpo General.

Se puede asegurar que las reorganizaciones de los cuerpos subalternos fue fundamental para la Armada (1) y si, a pesar del prestigio y sabiduría del ministro, durante su mandato no se pudo reorganizar la Primera Sección del cuerpo (la de los oficiales), fue por la resistencia del Cuerpo General, resistencia que en último término vencería Pidal, durante los cuatro meses de su ministerio, con el real decreto de 10 de abril de 1918 (2).

Para llegar a conocer las vicisitudes que les esperaban a los hombres que deseaban ingresar en el cuerpo a partir de 1915, lo mejor es que leamos de los artículos concretos del reglamento citado:

«Art. 5.º El ingreso en la Sección 2.ª se hará como Aprendiz maquinista, por oposición. Para tomar parte en ella se necesita: ser soltero, de buena conducta, mayor de 16 años y menor de 22, ser de complexión sana y robusta y poseer certificado de haber trabajado con aprovechamiento dos años, cuando menos, en talleres de construcción o carena de máquinas del Estado o particulares acreditados, reservándose el ministro de Marina la facultad de designar los talleres particulares que puedan expedir dichos certificados.

»Los exámenes comprenderán: Escritura al dictado, Aritmética práctica, Geometría, Elementos de Física, principios de dibujo lineal, idea del funcionamiento de las máquinas, trabajos de forja, calderería de cobre, fundición, ajuste y torno y manejo de los aparatos y herramientas mecánicas que se encuentran ordinariamente en los talleres de construcciones metálicas.

»Art. 6.º Los admitidos embarcarán durante un año en los buques de la Escuadra, en los cuales recibirán instrucción militar con conocimiento de las Ordenanzas y reglamentos y enseñanza práctica de máquinas, haciendo el servicio en ellas, en las calderas y en las embarcaciones con motor mecánico como auxiliares de los Maquinistas. Aquellos cuyas aptitudes, conducta y cualidades morales no sean satisfactorias, a juicio del comandante serán propuestos a la Superioridad para su despido, quedando sujetos al servicio militar o de la Armada con arreglo a las leyes vigentes.

»Usarán el uniforme de los actuales aprendices maquinistas.

»Los calificados “Aptos para la profesión” pasarán a la Escuela de Maquinistas.

»Art. 7.º En la Escuela harán en dos cursos, de un año de duración cada uno, con exámenes de aprobación intermedios, estudios de Álgebra y Trigonometría elemental, problemas de Geometría aplicados a las prácticas de taller, Geometría descriptiva, Física general, Mecánica, Electricidad, Metalurgia, teoría y manejo de máquinas de todas clases, elementos de Química, especialmente los necesarios para el conocimiento de los materiales empleados en las

---

(1) Para conocer al personaje es de lectura obligada la extraordinaria investigación contenida en VISCASILLAS ANTÓN, J., y ANCA ALAMILLO, A.: *El almirante don Augusto Miranda Godoy*. Armesto & Asociados, 2012, epígrafes 4.1.3 y 5.4.

(2) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Vicisitudes de una política naval*. San Martín, 1978, p. 322.

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

máquinas y para el reconocimiento y pruebas de combustible y materias lubricadoras, conocimiento de la estructura interior de los buques, manera de llevar los cuadernos de máquinas y demás documentación del cargo de Maquinista, prácticas de taller, higiene de los Maquinistas e instrucción militar. Los alumnos que no obtuvieren nota de aprobación en un examen intermedio, seguirán sus estudios hasta terminar el curso; si perdieren este lo repetirán por una sola vez, y si volviesen a perderlo, serán despedidos, quedando sujetos al servicio militar o de la Armada con arreglo a las leyes vigentes.

»Terminados los estudios en la Escuela, ascenderán a terceros Maquinistas por el orden de antigüedad de su calificación en un examen final de conjunto y de carácter teórico práctico. En este examen los alumnos ejecutarán trabajos de taller y manejarán ante el Tribunal las máquinas y aparatos de que disponga la Escuela, contestando a las preguntas, observaciones y supuestos de averías que aquel les proponga. El Tribunal, en vista del resultado de este examen y de las notas obtenidas en los dos cursos, determinará las calificaciones definitivas y el orden de antigüedad.

(...)

»Art. 8.º Todos los trabajos de la Escuela tendrán carácter predominantemente práctico. Con este objeto, la Escuela dispondrá de un taller (...) pondrán a disposición del Director los buques y el material moderno de que se disponga y que designará el Gobierno para que los alumnos adquieran en su manejo una pericia y destreza completas, sin las cuales no deberá concederse a ningún alumno el título de Maquinista por grande que sea su aprovechamiento en los estudios teóricos».

Quedan patentes las dificultades a superar por los hombres que deseaban ser terceros maquinistas: haber trabajado dos años en instalaciones industriales, aprobar una oposición, pasar un año embarcados —sujetos a informes vinculantes sobre su aptitud—, ingresar y pasar dos años en la Escuela de Maquinistas, para seguir dos cursos con exámenes parciales y, como colofón, superar un examen final que daba, por fin, acceso al empleo y al orden de escalafonamiento. Desde luego, esta trayectoria inicial era mucho más difícil que en otros cuerpos subalternos.

Las perspectivas de carreras, empleos, sueldos, gratificaciones y plantillas era la siguiente:

<i>Empleos</i>	<i>Sueldo anual (en ptas.)</i>	<i>Indemnización de embarco (en ptas.)</i>	<i>Gratificación de cargo (en ptas.)</i>	<i>Plantilla aprobada (núm.)</i>	<i>Plantilla anterior (núm.)</i>	<i>Edades de retiro (núm.)</i>
Maquinista Mayor	4.200	1.728	528	25	80	62
Primer Maquinista	3.000	1.404	504	133	94	56

Segundo Maquinista	2.200	1.080	480	280	169	54
Tercer Maquinista	1.800	900	480	366		50
Aprendiz Maquinista	900					

El incremento de la plantilla era notorio, aunque el propio real decreto puntualizaba que este incremento no se haría efectivo hasta que se incorporasen nuevos buques a la Armada. En cuanto a la Primera Sección del cuerpo, si bien en aquellos momentos se desconocía la evolución de su plantilla, se preveía que también aumentaría, como efectivamente sucedió en 1918, cuando de 64 maquinistas pasó a ochenta y cuatro, incluyendo dos nuevos empleos equiparados: maquinista jefe de primera —equiparado a capitán de fragata— y maquinista inspector —equiparado a capitán de navío.

Obtener un ascenso también era dificultoso, pero lo cierto es que los más preparados veían mejoradas sus posibilidades de mejorar profesionalmente. En este sentido, así se regulaba el ascenso de tercer maquinista a segundo, y de este a primero: «Serán un tercio por antigüedad sin defectos y los dos restantes por oposición entre los que hayan cumplido las condiciones de tiempo de embarco y navegación», fijados en dos años de embarco en buque armado, en tercera situación. Los programas de oposición se fijarían con anticipación suficiente antes de cada convocatoria. Las vacantes de maquinistas mayores se cubrirían por riguroso turno de antigüedad sin defectos.

El pase a la Primera Sección (la de jefes y oficiales) se fijó en los artículos 12 y 13:

«Art. 12. La primera Sección se nutrirá con los primeros Maquinistas que hayan hecho con aprovechamiento en la Escuela los estudios que se detallan en el artículo siguiente.

»El ingreso en la Escuela con este objeto, se hará por oposición entre los que lo soliciten y cuenten dos años, por lo menos, de ejercicio de su empleo de buques armados, cubriéndose únicamente el número de plazas que determine la Superioridad de la convocatoria.

»Los que en dos oposiciones no alcanzasen plaza, quedarán definitivamente en la Sección de subalternos.

»Art. 13. Los estudios para el ingreso en la primera Sección se harán en un curso de dieciocho meses divididos en tres periodos, con exámenes intermedios, y versarán sobre ampliación de los ya efectuados de Geometría descriptiva, Electricidad, Física, Mecánica general, Metalurgia y teoría de máquinas a que se refiere el artículo 7.º, y con mayor extensión cuanto concierne a la

## LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

conducción de las máquinas de todas clases; a su montura, regulación y reparaciones; a las nociones de construcción naval en la parte referente a la construcción y distribución interna de los buques; a la parte Química necesaria para el reconocimiento de materiales, y a los últimos adelantos del material naval.

»Al terminar los estudios en la Escuela, ascenderán a oficiales segundos por el orden de antigüedad de sus calificaciones en el examen final.

»Los que no obtengan nota de aprobación, volverán a los buques como primeros Maquinistas, no pudiendo repetir curso».

La promoción de 1918 constaba de 39 miembros (véase cuadro 1). El más joven de ellos era Eusebio Fernández Vázquez (22-09-1900), y el mayor, Rafael García Salamanca (17-01-1894).

Las perspectivas de desarrollar una carrera profesional de los maquinistas ingresados tras el decreto de 1915 se vieron ampliadas con la reorganización de la Primera Sección (10-04-1918), ya que se podía alcanzar el empleo de maquinista inspector, que correspondía al de capitán de navío, como ya se ha citado.

Cuadro 1. TERCEROS MAQUINISTAS. ANTIGÜEDAD EN EL EMPLEO, 01-01-1918.

	<i>Fecha nacimiento</i>
D. Benigno López Rodríguez	01 sep. 98
D. José Junquera Quintia	28 jul. 99
D. Jesús M. <sup>a</sup> Permuy Seijo	30 en. 95
D. Salvador Catalá Suarep	13 abril 98
D. Ángel Vázquez Daporta	28 feb. 98
D. Rafael García Salamanca	17 enero 94
D. Pedro Loyola Larrañaga	05 jul.96
D. Eusebio Fernández Vázquez	22 sep. 900
D. Mario Corcuera Llantada	09 jun.96
D. José L. Seijo López	21 jun. 900
D. Ricardo López Alvaríño	24 sep. 95
D. Gerónimo Balsalobre Peñalba	14 feb. 900
D. Francisco Seijo Fontela	03 marzo 96
D. Samuel Madrid Posades	13 feb. 98
D. Blas Contreras Martínez	02 feb. 97
D. Julián Sarabia Vera	18 ag. 96
D. José Luis Conde Lozano	17 feb. 98
D. José Gilabert Pérez	18 marzo 97
D. Agustín Ledes Bonis	27 feb. 98
D. Enrique Zamora Barranco	11 marzo 97
D. José Delmonte * Vidal	25 marzo 97
D. Santiago López Jiménez	12 oct. 95
D. Francisco Bastida Romero	10 feb. 96
D. Antonio Moreno Gallego	19 jul. 98
D. Ignacio Sinde Díaz	20 abril 94
D. Eduardo Velázquez Navarro	02 mayo 900

D. Modesto Pastor Fluixá	24 feb. 97
D. José Nogueras y Manzanera	08 jun. 900
D. Segundo López Yáñez	09 jun. 95
D. Tomás Acción Golpe	05 jun. 97
D. Emilio Bonaplata Caballero	11 mayo 99
D. Ramón Díaz Espiñeira	21 feb. 96
D. Miguel Vaello Canosa	24 feb. 95
D. José Espín Peña	28 mayo 99
D. Francisco del Cerro Jiménez	24 marzo 96
D. Francisco Ruiz González	05 ag. 97
D. Epifanio García González	23 jul. 98
D. Manuel Gutiérrez Pérez	07 nov. 99
D. Juan García Bazán	29 sep. 97

\* En posteriores Estados Generales de la Armada aparece como «Belmonte».

### Diez años después

En 1928 quedaban en activo 33 maquinistas, veinticuatro de ellos en destinos de mar (72,7 por 100). Los restantes se distribuían así: cuatro estaban en tierra, uno en eventualidades y otros cuatro en cursos de la academia del cuerpo (Vázquez, Loyola, Corcuera y Seijo López). Nueve de los treinta y tres poseían la especialidad de submarinos, prevista en el decreto de 1915 (Permuy, Vázquez, Corcuera, Sarabia, Gilabert, Belmonte, Acción, Díaz y Gutiérrez, todos ellos con actuaciones importantes en la guerra civil). Y es que, recordemos, a partir de 1915 (RO de 19 de febrero), se tomaron las primeras disposiciones para formar los núcleos de las dotaciones de los futuros submarinos españoles. El primero de ellos fue el *Isaac Peral*, botado el 22 de julio de 1916 por la eléctrica Boat Co., de Quincy, Massachusetts, que llegó a Las Palmas el 12 de mayo de 1917. Ese mismo año llegaron también los tres tipo A, de construcción italiana.

Las recompensas recibidas por su trayectoria pueden utilizarse como índice de su dedicación militar y profesional. Las tenían nueve maquinistas, que sumaban un total de 18 condecoraciones (11 Cruces al Mérito Naval rojas, una de ellas pensionada, cinco al Mérito Militar rojas, una al Mérito Naval blanca y una Medalla de Marruecos), obtenidas la mayoría de ellas merced a su participación señalada en operaciones en Marruecos como el desembarco de Alhucemas o la evacuación del peñón de Vélez de la Gomera. El más sobresaliente en este apartado fue Ignacio Sinde Díaz, que ostentaba tres al Mérito Naval rojas, una de ellas pensionada, y una al Mérito Militar roja.

Habían causado baja por distintos motivos seis maquinistas: Junquera (1925), Catalá (1920), Madrid (1920), Ledes (1922), Velázquez (1926) y Bonaplata (1925). Dos de estas bajas son demostrativas de la capacidad intelectual de los miembros del cuerpo, ya que obedecieron al ingreso de quienes

dejaron de pertenecer a él en sendas academias de oficiales del Ejército de Tierra. José Junquera, el 20 de junio de 1919, pasó como cadete a la Academia de Artillería, de donde salió como teniente el 9 de julio de 1924. Posteriormente accedería al Cuerpo de Ingenieros de Armamento y Construcción, para retirarse con el empleo de coronel en 1963. Emilio Bonaplata ingresó en el Ejército de Tierra, como cadete de Caballería, el 25 de abril de 1922, para salir como teniente el 30 de junio de 1926. Efectuó el curso de Estado Mayor los años 1929-1930, y en 1943 alcanzó el empleo de coronel del cuerpo.

En este apartado también hay que incluir al maquinista Blas Contreras, quien en 1922 fue nombrado alumno de la Academia de Ingenieros del Ejército de Tierra. Tras su incorporación a esta fue dado de baja en noviembre del año siguiente, posiblemente en razón de sus ausencias por motivos de salud, lo que propició su reincorporación a la Armada.

### Vicisitudes de 1928 a 1936

Durante este período causaron baja, por orden de antigüedad: López Rodríguez (treinta años de antigüedad), García Salamanca (treinta y uno), Conde (treinta y uno), Bastida (treinta y uno), Moreno (treinta y dos), Sinde (treinta y dos), Noguerras (treinta y dos), Ruiz (treinta y tres) y García González (treinta y tres). Estas bajas fueron propiciadas por las leyes de retiro de los ministros de Marina Casares Quiroga y Giral (23 junio 1931, 10 julio 1931 y 15 julio 1932), análogas a las firmadas por el ministro de la Guerra, Azaña, en el Ejército de Tierra. El objeto principal de estas leyes era reducir las plantillas, y el secundario, propiciar la salida de aquellos de sus miembros que no comulgaran con el nuevo régimen republicano, amén de que, dentro del incoado proceso de reorganización de la Marina, muchos cuerpos fueron declarados a extinguir. No parece que hubiese muchos monárquicos en el Cuerpo, por lo que quienes causaron baja debían de buscar mayor estabilidad familiar, tener posibilidades de trabajar en la vida civil o padecer algún impedimento físico. Y se fueron hombres con buenos historiales en su sección, en posesión de numerosas condecoraciones rojas, como Moreno, Sinde y Noguerras.

Si en 1928, como se ha indicado, cuatro maquinistas estaban estudiando en la academia del Cuerpo (todos aprobaron), en 1929 su número ascendía a catorce: Permy, López Alvaríño, Balsalobre, Seijo Fontenla, Contreras, Sarabia, Gilabert, Zamora, López Jiménez, Pastor, López Yáñez, Acción, Espín y García González. Cuatro de ellos no lograron aprobar los cursos: López Alvaríño, Seijo Fontenla, López Yáñez y García González. Los demás llegaron a 1936 con el empleo de capitanes maquinistas, salvo García González, que pasó al Cuerpo de Intervención.

Desde el 15 de diciembre de 1930 se podía alcanzar el empleo de maquinista general inspector, equiparado a contralmirante, y en la Segunda Sección, si antes la máxima equiparación posible para un maquinista mayor era la de contraamaestre mayor de 1.<sup>a</sup> clase, ahora pasa a estar equiparado a alférez de

fragata, y con posibilidad de utilizar las divisas de maquinista oficial de 2.<sup>a</sup> clase (alférez de navío) en determinadas condiciones.

Finalmente, en 1936, tras las leyes de la República, la Primera Sección constaba de los empleos de teniente a general, y la Segunda, los de primero, segundo y tercer maquinista, equiparados a teniente, alférez y alférez graduado, respectivamente.

### La promoción en julio de 1936

En los días fatídicos de julio de 1936 quedaban en activo 24 maquinistas (el 61,5 por 100 de los iniciales), catorce en la Primera Sección, todos ellos capitanes, y diez en la segunda: ocho primeros maquinistas y dos segundos. En el cuadro 2 constan sus destinos y sus vicisitudes posteriores. Hemos procedido a analizar el lugar de nacimiento y la profesión paterna de los miembros de este grupo de 24 maquinistas, análisis que arroja los siguientes resultados: ocho nacieron en Ferrol y su zona de influencia, seis en Cartagena, tres en el Cantábrico, dos en San Fernando, tres son de variada procedencia y el origen de dos de ellos es desconocido. En cuanto a la profesión paterna, la del padre de nueve de ellos se desconoce, en el caso de tres estuvo relacionada con la vida marítima, seis trabajaron de jornaleros, dos fueron propietarios y tres de ellos pertenecieron a las ramas de tipografía, carpintería y carbonería, respectivamente. Esto nos dibuja un retrato humilde sobre el origen de los candidatos al ingreso en el cuerpo y deja entrever el esfuerzo que debieron desarrollar para alcanzar una vida mejor.

Como en 1928, consignemos las recompensas de los maquinistas en activo: en la Primera Sección, cinco Cruces del Mérito Naval rojas, dos del Mérito Militar rojas y una de la Campaña de Marruecos; en la Segunda Sección, tres Medallas de las Campaña de Marruecos y una del Mérito Militar roja.

En la Primera Sección estaban embarcados 10 capitanes (cinco de ellos en calidad de jefe de máquinas), dos se hallaban no embarcados, y otros dos, destacados en la garantía de los barcos mejicanos. En la segunda, todos los primeros (ocho) estaban en tierra, carecían de puesto embarcados y no se sabía muy qué hacer con ellos (de los 64 existentes, veinticinco estaban disponibles forzosos); los dos segundos se hallaban embarcados. Conozcamos las vicisitudes de estos 24 maquinistas. Se utilizan las denominaciones nacional (N) y republicano (R) por ser las más habitualmente usadas.

Cuadro 2. PRIMERA SECCIÓN. SITUACIÓN A 18 DE JULIO DE 1936  
Y VICISITUDES TRAS LA GUERRA

<i>1.ª Sección, jefes y oficiales</i>	<i>Empleo</i>	<i>Antigüedad</i>	<i>Destino</i>	<i>Vicisitudes</i>
D. Ángel Vázquez Daporta	Capitán	24.03.32	Prof. Esc. Maquinistas (N)	Siguió carrera. General inspector en 1980



LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

D. José L. Seijo López	Capitán	24.03.32	JM (*) <i>Júpiter</i> (N)	Siguió Carrera. Coronel
D. Pedro Loyola Larrañaga	Capitán	24.03.32	2.º JM <i>Libertad</i>	Exilio
D. Mario Corcuera Llantada	Capitán	24.03.32	Querétaro, en México	Siguió carrera. Coronel
D. Gerónimo Balsalobre Peñalba	Capitán	24.03.32	Arsenal Cartagena (R)	Guerra en Cartag. Consejo de guerra. 1940. Un año prisión militar menor. Indultado. Ascendió a comandante. Ley 12 de julio 1940.
D. Blas Contreras Martínez	Capitán	01.04.32	2.º JM <i>Cervantes</i> (R)	Condenado a veinte años de reclusión reclusión. Baja
D. Jesús M.ª Permuy Seijo	Capitán	14.06.32	2.º JM <i>Canarias</i> (N)	Consejo de guerra: seis años y un día. Separado del Servicio. En Zona republicana.
D. Santiago López Jiménez	Capitán	10.06.33	JM A. <i>Valdés</i> (R)	Exilio
D. Julián Sarabia Vera	Capitán	21.01.34	JM <i>Alcalá Galiano</i> (R)	Exiliado. Condenado en rebeldía. Masón (1945)
D. Enrique Zamora Barranco	Capitán	01.07.34	2.º JM A. <i>Cervera</i> (N)	Siguió carrera. Coronel
D. Modesto Pastor Fluixá	Capitán	01.07.34	JM <i>Lepanto</i> (R)	Fusilado en Málaga (15.08.1936) por los republicanos
D. Tomás Acción Golpe	Capitán	22.09.35	2.º JM <i>Jaime I</i> (R)	Exilio
D. José Espín Peña	Capitán	09.10.35	JM M. <i>Núñez</i> (R)	Desembarco en Guinea. Consejo de guerra. Absuelto. Siguió carrera. Coronel
D. José Gilabert Pérez	Capitán	25.10.35	Supernumerario. Garantía <i>Potosí</i> (N)	Siguió carrera. Teniente coronel

(\*) JM = jefe de máquinas

Cuadro 2 bis. PRIMERA SECCIÓN, RESUMEN NUMÉRICO

Zona	Núm.	Siguieron carrera	No siguieron carrera
Nacional	5	3	2
Republicana	5	1	4
TOTAL	10	4	6

*Zona nacional*

En ella quedaron y siguieron carrera Vázquez, Seijo López, Zamora y Gilabert.

ÁNGEL VÁZQUEZ DA PORTA era submarinista. Siguió dicho curso en 1921 y embarcó en junio de 1922 en el B-2, donde permaneció cinco años. Pasó a la Primera Sección en 1927. En 1936 era profesor por la academia del cuerpo, donde llevaba desde 1934 explicando el funcionamiento de los motores de combustión interna, dada su especialidad de submarinista. Participó activamente en la defensa de la academia en julio de 1936, a las órdenes del teniente de corbeta Díaz Mauriz, futuro general del cuerpo. A finales de 1938 fue nombrado jefe de máquinas del destructor *Ciscar*, con el que pasó a Bizerta a recuperar la flota republicana allí internada. Ascendió a general de brigada en 1948, y a divisionario en 1960, para pasar por último a la reserva en 1962 y fallecer en 1980. Había solicitado su ingreso en la Armada el 16 de mayo de 1916, viviendo en San Juan de Filgueira, tras trabajar dos años en la empresa Fundición y Talleres Mecánicos de A. Aulet, en Ferrol, como operario mecánico (3).

JOSÉ L. SEIJO LÓPEZ era en julio de 1936 jefe de máquinas del minador *Júpiter*, aún en construcción, sin desatender su destino en la ayudantía del arsenal de Ferrol. De pura estirpe gallega, sus padres provenían de Santa María de Cortiñán y Serantes, y sus abuelos, de San Martín do Porto, San Esteban de Pradela, Segreiro y Santa Cecilia de Trasancos. Había sido segundo jefe de máquinas del crucero *Miguel de Cervantes* (1934-1936), un cambio de destino importante para su devenir. Naufragó en el acorazado *España* y siguió carrera, hasta alcanzar el cargo de jefe de máquinas en la Escuadra en 1942. Se retiró con el empleo de coronel.

ENRIQUE ZAMORA BARRANCO nació en Vélez Málaga. De los catorce a los diecisiete años trabajó en los Astilleros Burell, en la barcelonesa carretera de Casa Antúnez. En 1916, año en que solicita su ingreso en el cuerpo, ejercía de operario en el taller de máquinas de la SECN en Ferrol. En los primeros días de la rebelión militar estaba a bordo del *Cervera*. Denunciado por un fogone-

---

(3) Biografía completa en «Galería de inspectores generales del Cuerpo de Maquinistas», en *Cuadernos Monográficos del IHCN*, núm. 12, 1991, p. 159.

ro, pasó preso al *Plus Ultra*, aunque, comprobada la falsedad de la denuncia, volvió a embarcar en el *Cervera*. Por esta denuncia, el juez instructor de la causa 29/36, el año 1938, solicitó su desembarco tras imputarlo, a lo que se negó rotundamente el comandante del crucero por considerar que su conducta personal y profesional era intachable, ensalzando como muestra su comportamiento al caer una bomba de aviación en las calderas del barco. Continuó su carrera hasta retirarse de coronel.

JOSÉ GILABERT PÉREZ, natural de Cartagena. Cuando solicitó su ingreso en la Armada (junio 1915) acreditó haber trabajado en la empresa La Maquinista Minera y Marítima, situada en la Carretera de los Molinos de su ciudad natal. En octubre de 1935 solicitó licencia por enfermedad, se supone que preparando su pase a La Naval. En enero de 1936 fue declarado supernumerario y a principios de julio de 1936 debía embarcar en La Coruña, a bordo del trasatlántico *Magallanes*, para pasar a México como garantía de la empresa constructora del cañonero *Potosí*, cuyas pruebas de mar se efectuaron en marzo de 1936 (Matagorda). Optó por quedarse en España y presentarse a las autoridades nacionales en Ferrol en los primeros momentos del Alzamiento. Naufragó en el crucero *Baleares*, donde permaneció embarcado de 14-12-1936 a 06-03-1938, y fue jefe de máquinas del submarino *General Sanjurjo* (de 09-05-1938 a 16-05-1939). Continuó su carrera y se retiró con el empleo de coronel. El trasatlántico estaba en puerto (18 de julio) porque su tripulación se había solidarizado con los estibadores, en huelga desde el 14 de julio.

En el extranjero se encontraba el capitán MARIO CORCUERA LLANTADA. Estaba en México como garantía/instructor de la SECN, que había construido en sus astilleros de Ferrol el cañonero *Querétaro*, botado en mayo de 1934. Desde los primeros momentos intentó contactar con la zona nacional y ponerse a disposición de sus representantes. Cuando finalmente lo logró, se ocupó de mandar información sobre los embarques de las armas y pertrechos que allí adquiriría la República, entre ellos el cargamento del *Mar Cantábrico*, en este caso vía cónsul de Italia, aunque también actuaron como contactos suyos el delegado de Falange en Veracruz y el representante de la Cía. Trasatlántica. Finalmente embarcó para Lisboa, en el vapor *Vulcania*, el 5 de junio en Nueva York. Le acompañaba otro maquinista de garantía: el comandante Bartolomé Tous Rotger, del cañonero *Potosí*, que terminaba un período de estancia en México.

Corcuera era submarinista condecorado con la Cruz de Plata del Mérito Naval, distintivo rojo, por su actuación a bordo del submarino *Isaac Peral*, el año 1922, en la evacuación del peñón de Vélez y en el desembarco Alhucemas. Continuó carrera y se retiró de coronel.

*Zona republicana*

En zona republicana quedaron Loyola, Balsalobre, Contreras, Permuy, López Jiménez, Sarabia, Pastor, Acción y Espín (único que continuó su carrera).

PEDRO LOYOLA LARRAÑAGA, nacido en Bermeo. Antes de ingresar en la Armada (lo solicitó el 22 de mayo de 1916) había trabajado en su ciudad natal en Talleres de Construcción y de Máquinas y Calderas, de Agapito B. Arangua. Cuando el destructor *José Luis Díez* entró en Burdeos el 6 de marzo de 1937, sus oficiales desertaron (entre ellos estaba su jefe de máquinas, el capitán José Fernández Díaz, más conocido como «el Tuerto» por la falta de visión que afectaba a su ojo izquierdo tras un accidente en el crucero *Carlos V* el año 1919) y, de resultas de ello, se ordena a Loyola hacerse cargo de las máquinas. Participó en todos los avatares del llamado despectivamente *Pepe el Puerto* hasta su huida a Inglaterra, a cuyo puerto de Falmouth llegó el 31 de agosto de 1937. Una vez allí, Loyola desertó, y no para volver a España. No queriendo vivir ni con unos ni con otros, se exilió a Francia y, finalmente, a Venezuela, donde trabajó en Puerto Cabello como jefe del departamento técnico de Diques y Astilleros Nacionales.

GERÓNIMO BALSALOBRE PEÑALVA, natural de Cartagena. Solicitó el ingreso en la Armada el 30 de mayo de 1916. Había trabajado durante tres años en Talleres Electro-Mecánicos Calderón, de su ciudad de origen —así lo certificaba Miguel Rodríguez Yufera—, para pasar después al taller de máquinas del arsenal cartagenero, con 1,40 pesetas de jornal. Permaneció casi toda la guerra en destinos en el arsenal, tras un breve paso por el *Alcalá Galiano*. Fue también profesor suplente de la Escuela Naval Popular. Al finalizar la guerra se le incluyó en la causa 373/40 de Cartagena, y en consejo de guerra celebrado el 24 de mayo de 1940 fue condenado a un año de prisión militar menor, con suspensión de empleo. Indultado posteriormente (16 de agosto), ascendió a comandante con antigüedad de 25 de abril de 1940 y se le aplicó la ley de 12 de julio de 1940 de revisión de escalafones, con lo que pasó a situación de retiro.

BLAS CONTRERAS MARTÍNEZ solicitó su ingreso en la Armada el 30 de mayo de 1916. Residía en Cartagena, en Puertas de Murcia 16, y había trabajado en la empresa La Maquinista Agrícola, Minera y Marítima, en el barrio del Peral, propiedad de Julio Frigard. En 1922 fue nombrado alumno de la Academia de Ingenieros del Ejército de Tierra, tras los pertinentes exámenes, celebrados el año anterior. No continuó los estudios y cesó en noviembre de 1923, posiblemente a causa de sus ausencias por razones de salud, tras lo cual se incorporó a la Armada. En 1927 efectuó el curso de submarinos. Después del *Cervantes*, fue jefe de máquinas del *Jorge Juan* en marzo de 1937, para volver después al *Cervantes* y, poco después, a la inspección de máquinas del arsenal de Cartagena. En la causa 216/39 fue condenado a veinte años de reclusión y, al ser recurrida la sentencia, a treinta, pena que por último se le conmutó y redujo a quince años.

JESÚS M.<sup>a</sup> PERMUY SEIJO. Aunque destinado en el crucero *Canarias*, la guerra le sorprende en zona republicana, al haber sido nombrado, para el 15 de julio, vocal en un tribunal del exámenes en Cartagena, donde pasó por varios destinos, como el destructor *Almirante Miranda*. En mayo de 1937, al ascender a comandante, se convierte en jefe de los servicios de máquinas en la base de Mahón. Fue condenado en consejo de guerra a seis años y un día de presidio, causando así baja en la Armada. Amnistiado al poco, dada su gran valía profesional trabajó en la que sería Empresa Nacional Bazán, en la que fue jefe de carenas. Trabajó también como perito inspector de buques en la famosa empresa de seguros Lloyd's.

SANTIAGO LÓPEZ JIMÉNEZ. Su padre y abuelos paternos procedían de Cuenca, y su madre y abuelos maternos, de Sevilla y Badajoz. Antes de ingresar en la Armada trabajó en Talleres Mecánicos Enrique Rey, en La Coruña, como ajustador mecánico (1913-1915). Siendo jefe de máquinas del destructor *Almirante Valdés*, tomó parte activa en la detención de los oficiales del Cuerpo General que rehusaban cumplir las órdenes del gobierno de bombardear Melilla el 18 de julio de 1936. Al mando del *Valdés* llegó la tarde del 19 de julio a Cartagena, donde entregó a los oficiales presos a las autoridades con documento firmado. También tuvieron gran protagonismo en estos hechos sus subordinados, los terceros maquinistas Ángel Guevara de la Rosa, Joaquín Orozco Soriano y Francisco Rocha Teijeiro, y el auxiliar de máquinas Juan Méndez Fernández. Ninguno de los siete maquinistas oficiales a bordo continuó carrera. La mayoría pasó al exilio y otros sufrieron condenas de prisión —no se debe olvidar que los cinco oficiales del Cuerpo General fueron restituidos a bordo y que después serían asesinados, en aguas de Málaga, el 14 de agosto—. Una vez ascendido a comandante por orden ministerial de 10 de octubre de 1937, tuvo varios destinos, entre ellos el Estado Mayor de la Armada. Acabada la guerra, pasó al exilio.

JULIÁN SARABIA VERA. Nació en Cartagena. Ascendía por parte paterna de Albuchete, y por la materna, de Fuente Álamo. Solicitó su ingreso en la Armada el 6 de junio de 1916, tras lo que fijó su residencia en Madrid. Los años anteriores se había iniciado en la profesión en El Progreso Industrial, talleres de construcción y reparación de máquinas de José Ortiga e Hijos, emplazados en el número 21 del madrileño paseo de Santa María de la Cabeza. Aprendió forja en el Instituto Católico de Artes e Industrias, en Alberto Aguilera 25, y electricidad en la SE Cementos Portland, en Esquivias (Toledo). Con la especialidad de submarinos, y embarcado en el B-1 desde 1921, obtuvo sendas Cruces Rojas del Merito Naval por participar en la evacuación de personal en el peñón de Vélez (17 y 18 de abril de 1922) y en el desembarco de Alhucemas (5 de junio).

En la madrugada del 20 de julio, estando su barco, el destructor *Alcalá Galiano*, amarrado en el arsenal de Cartagena, la dotación apresó a todos los oficiales, excepto al capitán Sarabia. Tras ascender a comandante desempeñó varios destinos, entre ellos la jefatura del detall de máquinas en el Estado

Mayor de la Marina y la secretaría de la sección de máquinas. Pasó al exilio. Pertenecía a la masonería, en la que había sido iniciado el 24 de marzo de 1923. Su nombre simbólico era «Isaac Peral». Se integró en la logia Tolstói 3 con el grado 3.º Por sentencia de 27 de febrero de 1945, dictada por el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, fue condenado en rebeldía a doce años y un día de reclusión menor, con inhabilitación absoluta (sumario 569/44).

MODESTO PASTOR FLUXIA. Nació en San Juan, Alicante, de donde era natural su madre. Su padre había nacido en Muchamiel, localidad también de Alicante. Antes de su ingreso en la Armada trabajó cinco años como obrero ajustador mecánico en La Maquinista Alicantina. El Alzamiento le sorprende en Málaga como jefe de máquinas del destructor *Lepanto*, cuya dotación apresada a los oficiales el 20 de julio. La única excepción fue su comandante, el capitán de fragata Valentín Fuentes, considerado, con razón, ferviente republicano. Los detenidos pasaron al buque prisión *Monte Toro*. Días después, los sublevados del buque sacaron del barco prisión *J.J. Sister* a sus antiguos oficiales, a los que asesinaron frente a la tapia del cementerio de Málaga. Entre ellos figuraba el capitán Pastor. Los fusilados eran un capitán de corbeta, un alférez de navío y un capitán de Intendencia. Todos murieron a un tiempo el 15 de agosto de 1936.

TOMÁS ACCIÓN GOLPE. El año 1935 efectuó el curso para acreditar la especialidad de motores de combustión interna, de reciente creación. También era submarinista. Al terminar el mencionado curso, en julio de 1936, fue destinado forzoso, como segundo jefe de máquinas, al acorazado *Jaime I*, un cambio de destino que sería determinante en su vida, al igual que les sucedió a tantos otros de sus compañeros. En la mañana del 20 de julio, navegando, parte de la dotación se amotinó y detuvo a los oficiales. Entre ellos figuraba Acción, que sería posteriormente liberado. Ascendió a comandante en octubre de 1937 y desempeñó varios puestos profesionales. Pasó al exilio el 29 de marzo, desde Cartagena, a bordo de la V-24, con la que llegó a Orán. Falleció en Casablanca en 1947.

JOSÉ ESPÍN PEÑA. Su instancia para la oposición de ingreso en el cuerpo lleva fecha de 19 de mayo de 1916. Había trabajado dos años en el taller mecánico de A. Barrero, de la calle Vicario 12 de San Fernando, y posteriormente en el taller de instrumentos náuticos del Instituto y Observatorio de Marina. A bordo del crucero *Méndez Núñez* llegó a Santa Isabel de Fernando Poo el 24 de junio de 1936. Tras los sucesos en la Península, el 23 de julio el barco salió de la capital guineana para tocar en Dakar. El 5 de agosto zarpó otra vez hacia Guinea con una situación insostenible a bordo, donde se había creado un comité revolucionario que había transmitido a Madrid su lealtad al gobierno. Llegó a su destino el 14 de agosto. Los oficiales —entre ellos se hallaba Espín— fueron desembarcados el 28 de agosto (un capitán de fragata,

LA PROMOCIÓN DE 1918 DEL CUERPO DE MAQUINISTAS DE LA ARMADA

uno de corbeta, seis tenientes de navío, un alférez de navío, un capitán de máquinas, un teniente de máquinas, un 2.º maquinista), para pasar el 30 de agosto. Fue protagonista en el comité el segundo maquinista Eugenio Rodríguez Sierra, que finalmente mandó el crucero en su derrota a Cartagena, adonde llegó el 21 de septiembre. Todos los oficiales desembarcados en Santa Isabel lograron fugarse el 5 de septiembre para pasar al Camerún, y desde allí, a bordo del mercante alemán *Panther*, llegaron a Las Palmas el 18 de septiembre. Espín navegó posteriormente en el *Lauria*, el *Dato* y el *Melilla*, recogiendo al *Jorge Juan* en Bizerta. En el consejo de guerra celebrado en junio de 1938 por los sucesos del *Méndez Núñez*, fue absuelto con todos los pronunciamientos favorables. Se retiró con el empleo de coronel.

Cuadro 3. SEGUNDA SECCIÓN. SITUACIÓN A 18 DE JULIO DE 1936 Y VICISITUDES TRAS LA GUERRA.

<i>2.ª Sección, primeros maquinistas</i>	<i>Antigüedad</i>	<i>Destino</i>	<i>Vicisitudes</i>
D. Ricardo López Alvariño	09.09.1933	Disponible Forzoso. Ferrol (N)	Siguió carrera. 1.ª Sección
D. Francisco Seijo Fontela	»	Polígono tiro Janer (N)	Separado servicio 1938. Consejo de guerra. Dos años. En 1945 Ley 1 marzo (masonería)
D. José Belmonte Vidal	»	Arsenal Cartagena Estación Submarinos (R)	Reclusión perpetua. Separado servicio
D. Segundo López Yáñez	»	Disponible forzoso Ferrol (N)	Siguió carrera 1.ª Sección
D. Ramón Díaz Espiñeira	»	Estación Submarinos. Cartagena (R)	Causa sobreseída. Siguió carrera 1.ª Sección.
D. Miguel Vaello Canosa	»	Arsenal Ferrol (N)	Siguió carrera. 1.ª Sección
D. Francisco del Cerro Jiménez	»	Defensas submarinas Mahón (R)	Causa 1940. Absuelto. Retirado Ley 12 julio 1940
D. Juan García Bazán	»	Polígono de tiro Glez. Hontoria (N)	Retirado forzoso 1937 ¿Suicidio? Masón
D. Eusebio Frenández Vázquez	»	Submarino B-6 (R)	Fellicido acto Servicio en C-5 (30.12.1936)S
D. Manuel Gutiérrez Pérez	»	Submarino C-5 (R)	Exilio

Cuadro 3 bis. SECCIÓN SEGUNDA, RESUMEN NUMÉRICO

Zona	Núm.	Siguieron carrera	No siguieron carrera
Nacional	5	3	2
Republicana	5	1	4
TOTAL	10	4	6

En zona nacional estaban y siguieron carrera López Alvariño, López Yáñez, Vaello; no siguieron Seijo Fontenla y García Bazán.

RICARDO LÓPEZ ALVARIÑO. El Alzamiento le pilló en Ferrol, donde estaba disponible forzoso desde 1932. En la base ferrolana prestó servicio durante la guerra, aunque con varios paréntesis de baja por enfermedad. Pasó a la Primera Sección del Cuerpo tras superar el conocido como «curso corto» en la Escuela Naval. Teniente en 1941, al ascender a capitán pasó a la Escala de Complemento. En 1948 ascendió a comandante, aunque siguió destinado en el arsenal de Ferrol. En 1929 había intentado sin éxito pasar a la Primera Sección.

SEGUNDO LÓPEZ YÁÑEZ solicitó su ingreso el 8 de junio de 1916. Había trabajado en la fundición coruñesa de metales La Maravilla, propiedad de Hijos de Miguel M. Ortiz. Cuando estalló la rebelión militar se hallaba disponible forzoso en Ferrol. Se presentó a las autoridades nacionales el 27 de julio, para pasar a la Academia de Maquinistas. De agosto a noviembre estuvo embarcado en varios bous de la zona marítima, y posteriormente volvió a la academia. Accedió a la Primera Sección del Cuerpo en 1941, como teniente, pero «sin derecho a ascenso al empleo inmediato cuando en su día pudiera». No obstante, en 1948 ascendió a comandante en la Escala de Complemento, y después, en 1953, pasó a la Escala de Tierra. El año 1929 había intentado pasar a la Primera Sección, pero no lo logró.

MIGUEL VAELO CANOSA solicitó su ingreso el 8 de junio de 1916. Había trabajado en Talleres Mecánicos y de Fundición de Arturo Mulet. Estuvo toda la guerra en la inspección de máquinas del arsenal de Ferrol, y terminado el conflicto embarcó, en abril, en los cruceros *Jorge Juan* y *Almirante Antequera*. Tras pasar a la Primera Sección a través del curso corto, como teniente embarcó en 1940 en el *Cervera*. Pasó a la Escala de Complemento, como capitán, en 1943. Ascendió a comandante en 1948.

No siguió carrera FRANCISCO SEIJO FONTENLA, quien había solicitado su ingreso en 1915 y trabajado como aprendiz ajustador mecánico en la SECN. El 18 de julio de 1936 estaba destinado en el polígono de tiro Janer, cuyo jefe, el capitán de navío Bustamante, se adhirió a la sublevación militar desde los primeros momentos. Pocos días después, el personal auxiliar protagonizó un intento de rebelión rápidamente sofocado. Los participantes fueron sometidos a consejo de guerra, celebrado en Valladolid el 8 de abril de 1937. El tribunal



dictó una sentencia de muerte, cinco de reclusión perpetua, dos de doce años y una de tres. Al maquinista Seijo, por su participación en el motín, le correspondió la más leve: dos años. Obtuvo la libertad condicional el 8 de agosto de 1938. Posteriormente fue condenado a la pena de separación del servicio por el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo. Había ingresado en la masonería en 1929, iniciado por su compañero de promoción Epifanio García González, de quien trataremos posteriormente. Falleció en 1944.

JUAN GARCÍA BAZÁN tampoco siguió carrera. Siendo operario en el arsenal de La Carraca solicitó su ingreso en el cuerpo el 14 de junio de 1915. Julio de 1936 le sorprendió en el polígono de Torregorda, donde estaba destinado desde el 4 de junio de 1935. Se adhirió al «Movimiento Nacional», pero desde el primer momento se proceder fue considerado «muy dudoso», por lo que por orden de 25 de julio de 1937 se le retiró del servicio. Diversas fuentes sin confirmación documental alguna informan de que se suicidó.

En zona republicana permanecieron y no siguieron carrera Belmonte, Del Cerro, Fernández y Gutiérrez, y la pudo continuar Díaz Espiñeira.

JOSÉ BELMONTE VIDAL. Cuando solicitó su ingreso, en 1915, estaba trabajando en el taller de máquinas de la SECN en Cartagena, cuyo ingeniero jefe era H.E. Reeves. Destinado en la estación de submarinos de Cartagena desde 5 de noviembre de 1935, en los primeros y confusos momentos del golpe militar, que en el departamento se resolvieron con el triunfo de los partidarios del gobierno, fue nombrado jefe de la base de submarinos, posiblemente por influencia del segundo maquinista Gutiérrez Pérez. Tras los sucesos de marzo de 1939 y el fin de la guerra no quiso o no pudo escapar con la Flota. Juzgado en la causa 8/39, un consejo de guerra celebrado el 15 de abril de 1939 le condenó a reclusión perpetua «como autor del delito de rebelión», aunque, como era habitual, posteriormente se le indultó.

FRANCISCO DEL CERRO JIMÉNEZ. Tras trabajar dos años en el taller de cerrajería y forja de Pedro Fuentes Pérez en Cartagena, solicitó su ingreso en la Armada el 28 de mayo de 1916. Los sucesos de julio de 1936 lo encontraron destinado en las defensas submarinas de la base naval de Mahón, donde servía desde el 12 de abril de 1934. No consta que participase en lo sucedido en aquella base (recuérdese los asesinatos en La Mola), y por ello en la causa 447/40 del Departamento de Cartagena, en consejo de guerra celebrado el 27 de agosto fue absuelto; a pesar de ello no fue considerado afecto al nuevo Estado y por ello pasó a retirado forzoso el 28 de abril de 1941 en aplicación de la Ley de 12 de julio de 1940.

EUSEBIO FERNÁNDEZ VÁZQUEZ. Desde el año 1925 estaba atrasado en el ascenso (lo adelantaron las promociones de 1919-1920 y 1921), bien por

motivos de salud, bien por informes personales negativos. Por orden de 30 de junio de 1936 debía embarcar en el submarino B-6 desde el destino de «Disponibile Forzoso en Cartagena», pero no parece que lo hiciera. Formando parte de la dotación del Submarino C-5, salió de Bilbao el 30 de diciembre de 1936 y se perdió en la mar por causas desconocidas, se supone que frente a Ribadesella, percarce en el que murieron 41 personas.

MANUEL GUTIÉRREZ PÉREZ. Siendo jefe del arsenal de Cartagena firmó la orden de salida a la mar de los buques prisión *España* núm. 3 y *Sil*, conociendo las intenciones de sus dotaciones de asesinar a los jefes y oficiales de la Armada, el Ejército y la Guardia Civil en ellos presos. Tras la salida de los barcos el 18 de agosto, fueron asesinados 147 hombres en el *España* núm. 3, cien de ellos jefes y oficiales de la Armada. Del *Sil* murieron 52 hombres. Gutiérrez explica en sus memorias que, conociendo que los miembros de la guardia roja del *Jaime I* iban a matar a los presos, autorizó la salida de los barcos para que la matanza no se produjese en puerto, a la vista de los destructores extranjeros cercanos, y porque no recibió ayuda alguna del jefe de la base, Ruiz González, por más que se la solicitó. No obstante, también es de señalar que autorizó la entrega a los ejecutores de parrillas de calderas, se supone que para atarlas a las víctimas antes de tirarlas al mar, lo que apunta, desde luego, a que su colaboración en la matanza no obedeció a mero estado de necesidad. Había solicitado su ingreso en el cuerpo el 6 de junio de 1916. Era sevillano y justificaba haber trabajado más de dos años en los talleres mecánicos Emilio Moeckel y Engelhard de dicha ciudad. Su vida profesional se vio truncada por unos informes personales negativos, a bordo del *Galatea*, el año 1922; por ello vio cómo su ascenso se retrasaba varios años. Submarinista en 1920, estuvo embarcado desde principios de 1926 en el B-6, a bordo del cual recibió la Cruz de Plata al Mérito Naval blanca por haber permanecido el submarino en inmersión más de setenta y dos horas en marzo de 1927, lo que constituyó una marca mundial. Sobre la razón de que se le designase jefe del arsenal, los testimonios discrepan. Unos afirman que se nombró a sí mismo; otros, que fue aclamado (nombrado) por los rebeldes en los primeros momentos, y algunos, en fin, sitúan la causa en sus contactos masónicos. Lo que está fuera de toda duda es que su nombramiento fue acordado por el gobierno. Se dispone de numerosos testimonios que lo caracterizan como un hombre poco politizado, aunque, sin pertenecer a partido político alguno, era un ferviente republicano. Estando en Burdeos en misión oficial (submarinos C-4 y C-2, allí refugiados), donde llevaba desde septiembre de 1937, en febrero de 1938 decidió desertar y pasar a París y, posteriormente, a la República Dominicana y Venezuela. Amnistiado en 1979, volvió a España varias veces. Falleció en 1984.

RAMÓN DÍAZ ESPÍÑEIRA. Solicitó su ingreso el 23 de mayo de 1916. Había trabajado en la SECN de Ferrol como aprendiz plomero. Los tres días de julio más importantes de la historia de España le pillaron destinado en los talleres de la estación de submarinos de Cartagena, donde servía desde el 10 de octu-

bre de 1935. Allí continuó hasta el 20 de diciembre de 1937, cuando fue nombrado jefe de máquinas del *Churruca*. En febrero de 1938 pasó al vapor *Lealtad* y en agosto al petrolero *Campillo*, del que desembarcó el 15 de marzo de 1939 para convertirse en ayudante mayor del taller de embarcaciones menores. En su expediente de depuración aparecen numerosas declaraciones contradictorias, por lo que consta que mantuvo buenas relaciones con personas de ambos bandos. Debieron de prevalecer, no obstante, las opiniones de los nacionales, ya que su expediente fue sobreseído (24 agosto 1939), tras de lo cual pasó a la jefatura de transportes. Por orden de 14 de julio de 1941 ascendió a teniente de la Primera Sección, a través del curso corto (había solicitado la admisión en este el 5 de diciembre de 1940), con antigüedad de 25 de noviembre de 1940, y nombrado jefe de máquinas del *Velasco*. Capitán desde 20 de diciembre en la Escala de Complemento.

EPIFANIO GARCÍA GONZÁLEZ. Aunque no estaba en activo en el Cuerpo en julio de 1936 pese a pertenecer a esta promoción, es merecedor de que lo destaquemos, pues fue un activo masón que inició a gran número de compañeros maquinistas en la Hermandad. Nacido en La Coruña, su solicitud de ingreso en la Armada tiene fecha de 4 de mayo de 1916. Para ello acreditó haber trabajado en calderería, en los talleres mecánicos de la viuda de Juan González Chas, del 1 de junio de 1912 al 1 de agosto de 1914 (4). Aprobó la oposición para ingresar en el Cuerpo de Intervención Civil de la Marina en 1932. En 1929 comenzó los cursos para pasar a la Primera Sección, pero no los superó. Debíó de ingresar en la masonería en fecha temprana, alrededor de 1926, pues en su expediente consta su suscripción a las revistas *Vida Masónica* y *Sophia* —esta última, órgano de la Sociedad Teosófica Española—, y en dicho año asimismo cotizaba en la Orden de la Estrella de Oriente. En 1933 era grado 3.º en la ferrolana logia Breogán 16. Consta también su pertenencia anterior a la logia Atlántida, de Cartagena, en la que fue «Venerable». Su nombre simbólico era «Krishnamurti», aunque raramente firmaba con él. El 18 de julio le sorprendió de permiso en La Coruña. Allí permaneció oculto hasta que, según informe de la Dirección General de Seguridad de 9 de noviembre de 1943, se evadió en un pesquero (de la familia Chas), junto a numerosas personas contrarias al Movimiento, desde La Coruña a primeros de agosto de 1938, para llegar a Saint-Nazaire el 16 de dicho mes. Estando ausente, el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y el Comunismo, el 2 de febrero de 1945, le condenó en rebeldía a doce años y un día de prisión. Desde Francia volvió a la zona republicana, donde permanecería hasta el final de la guerra. Tras su estancia en el campo francés de internamiento de Argelès-sur-Mer, trabajó en una hilatura en Marsella. Reclamado como asesor

---

(4) Por parte paterna descendía de los palentinos (de Girijota) Epifanio García Marcos y Marcelino, y por la materna, de la gallega Eduarda González Miquez (coruñesa). Esta parte materna estaba emparentada con los Chas, familia de conocidos industriales.

por el ex ministro de Marina Giral —a la sazón, presidente del gobierno republicano en el exilio—, pasó a París hasta 1950, en que marchó a Venezuela para navegar en buques mercantes por el Caribe durante cinco años. Fue profesor de la Escuela de Náutica de Maiquetía, en La Guaira (1956-1959), y de la Escuela Naval venezolana con el empleo de capitán de navío. Su hermana Otilia estaba casada con el radiotelegrafista Benjamín Balboa, cuya fidelidad a la República quedó acreditada en varias actuaciones destacadas. Falleció repentinamente en Venezuela el 6 de agosto de 1965.

## Conclusiones

Decíamos que la de 1918 era una promoción singular, ya que en ella se pueden espigar ejemplos de todas las posibilidades que ofrecía el devenir del escalafón durante y después de la guerra civil (5).

De 1918 a 1936 habían abandonado el cuerpo 15 individuos (38,4 por 100), algunos de ellos muy condecorados. Desde su ingreso hasta la llegada de la República —período de casi trece años— lo habían dejado nueve maquinistas, dos de ellos para pasar como cadetes a academias del Ejército, y después, hasta la guerra —período de cinco años—, lo abandonaron seis, cifra que duplica la anterior, sin duda debido a las leyes que facilitaban el retiro.

La solidez de la formación recibida en la academia, luego ampliada en cursos y validada en exámenes a lo largo de los años, se evidencia en la entidad de la responsabilidad asumida y la corrección con que se desempeñaron en el manejo y mantenimiento del delicado material de los servicios de máquinas. Recuérdese, por ejemplo la potencia de propulsión de los cruceros (80.000 y 90.000 caballos), o la sofisticación y peligrosidad de los submarinos. Y quienes de tal fueron capaces eran meros operarios de talleres mecánicos cuando ingresaron en el cuerpo.

Mucho tuvieron que trabajar y estudiar para ascender con éxito en el escalafón. Cabe añadir, aunque quede fuera del ámbito cronológico de este artículo, que en el exilio la mayoría ejercieron su profesión, también con éxito, en buques, astilleros o empresas navieras.

Sumando los cuadros 2bis y 3bis obtenemos el siguiente:

Zona	1. <sup>a</sup> Secc.	2. <sup>a</sup> Secc.	TOTAL	Siguieron			No siguieron		
				1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	TOTAL	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	TOTAL
Nacional	5	5	10	5	3	8		2	2
Republicana	9	5	14	1	1	2	8	4	12
TOTAL	14	10	24	6	4	10	8	6	14

(5) Para conocer el devenir de cada uno de los miembros del cuerpo durante la guerra civil, véase VEGA, A. de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española (1850-1950)*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2009, cap. x.

Estos números globales nos indican claramente que la situación geográfica en el momento de la rebelión fue determinante a la hora de elegir bando y, consecuentemente, en la prosecución o no de la carrera una vez terminada la guerra.

Analizando la Primera Sección, de los 14 capitanes de esta promoción (40 por 100 de los existentes, proporción importante) quedaron en zona nacional cinco y todos siguieron carrera, demostración de su obediencia unánime a sus mandos naturales. En zona republicana quedaron nueve. De dos de ellos se puede afirmar lo anterior: Espín, quien se unió al resto de los oficiales del *Méndez Núñez* en Guinea, y Pastor, que hizo lo propio con los del *Lepanto*, lo que le costó ser asesinado en Málaga. Al terminar la guerra, tres sufrieron condenas de prisión y cuatro pasaron al exilio, fuera por sus convicciones republicanas, fuera por haberse significado especialmente durante la guerra, uno de ellos de manera señalada: López Jiménez, otro condenado por masón ya en 1945, y otro que desertó en Inglaterra y no quiso volver a la tierra de los dos bandos enfrentados. Toda una panoplia de posibilidades.

Si analizamos la Segunda Sección, quedaron cinco en cada bando. En el nacional siguieron tres, que continuaron carrera con alguna restricción; en cuanto a los otros dos, a uno se le retiró forzosamente en fecha temprana, y quizá se suicidase, y el otro fue condenado en 1945 por masón. De los cinco que se hallaban en zona republicana, tras la guerra solo siguió uno. Uno de los cuatro restantes falleció al desaparecer el submarino C-5, o sea que murió en acto de servicio, otro fue retirado forzosamente, el tercero pasó al exilio (muy involucrado en la causa republicana, siendo como fue el responsable de la salida de Cartagena de los barcos prisión donde se asesinó a muchos oficiales) y el cuarto fue condenado a reclusión perpetua.

Tras estos números y la lectura de las actividades de sus miembros, se advierte la preponderancia entre los maquinistas de las convicciones republicanas y la singularidad de esta promoción, pues en ella encontramos ejemplos de todos los avatares profesionales posibles que podían sobrevenirle a un miembro del Cuerpo durante y tras la guerra civil, del generalato al exilio, desde el asesinato hasta la muerte en acto de servicio en la mar.