

# GALERIA DE INSPECTORES GENERALES DEL CUERPO DE MAQUINISTAS

Antonio DE LA VEGA BLASCO  
Capitán de Corbeta

En virtud del Real Decreto de 15 de Diciembre de 1930 en el cuerpo de Maquinistas de la Armada, se alcanza por primera vez el empleo de General, con el nombre exacto de Maquinista General Inspector, equiparado a Contralmirante. El artículo 6º de dicho Real Decreto especifica que el General Inspector residirá en Madrid, a las inmediatas órdenes del Ministro de Marina, para las órdenes que le encomiende; tendrá todos los deberes y prerrogativas establecidos en los Reglamentos a los Inspectores Generales de los Cuerpos.

Se asciende por elección entre los Maquinistas Inspectores, de la misma forma que se efectúa en el Cuerpo General de la Armada. Cuando se firma este Real Decreto, era Presidente del Gobierno el General Berenguer y Ministro de Marina el Contralmirante D. Salvador Carvia Caravaca.

Tras la proclamación de la II República, el nuevo Ministro, D. Santiago Casares Quiroga reorganiza su departamento por medio de un Decreto del Gobierno provisional de fecha 10 de Julio, sancionado como Ley tras la constitución de las Cámaras el 24 de Noviembre. En lo que respecta a lo que nos interesa conozcamos que el empleo de General cambia de denominación, pasando a llamarse General Maquinista de la Armada. Su misión es ser Jefe del Servicio de Máquinas del Ministerio. Este servicio sería desempeñado por el Cuerpo de Maquinistas, con las misiones ya conocidas de manejo, conservación, inspección y reparación de las máquinas propulsoras y auxiliares de los buques y de las que existan en los arsenales y demás dependencias de la Armada, a excepción de aquellos aparatos que por su carácter especial deben estar asignados a personal de otros Cuerpos. Otras misiones son inspección y reconocimiento de combustibles y lubricantes, la formación del personal del Cuerpo y del de Fogoneros, la intervención en las entregas de destinos de Jefes de Máquinas y Comandantes de buques y la inspección periódica del material de sus destinos.

Otra importante misión del General Maquinista, consistía en aprobar destinos, ascensos, situaciones y licencias del personal del Cuerpo.

Con estos trabajos y antecedentes, el primer Coronel Maquinista que cumplirá los requisitos necesarios será D. Gerardo Rego Blanco que ascendió con antigüedad de 25 de Julio de 1931 por medio de un Decreto dado en Madrid el 19 de Agosto de 1931 y firmado por el Presidente de la República D. Niceto Alcalá-Zamora. En el momento de su ascenso contaba dicho Jefe nada más y

nada menos con cuarenta y cuatro años de servicios efectivos y, de ellos, 1.084 días de navegación. El último lo será D. Ricardo Díaz Vilela, que ascendió en 1970 a General Inspector, nuevo nombre debido a otra organización, y pasó a la Reserva en Abril de 1973, cerrando así la vida real del Cuerpo de Maquinistas.

Conozcamos las Hojas de Servicios de los Generales que, provenientes del Cuerpo de Maquinistas, ocuparon el primer lugar del escalafón, tanto en su Cuerpo, como los que lo alcanzaron en el posterior Cuerpo de Máquinas.

### **General de brigada maquinista don Gerardo Rego Blanco**

Nace en Ferrol el 20 de Enero de 1870 y el 17 de Agosto de 1880 ingresa como Aprendiz Meritorio en el Taller de Máquinas del Arsenal de Ferrol. El 10 de Mayo de 1882, ya como Operario, se le señaló su primer jornal 0,60 pesetas. En 1887 se examina para Ayudante de Máquinas, expediéndosele su nombramiento el 4 de Marzo. Por fin su primer destino de embarque: El 31 de Enero de 1888 lo hace en el crucero “Isla de Luzón”. En este primer empleo del Cuerpo embarcará en la fragata “Almansa”, será asignado al monitor “Puigcerdá” y más tarde en la lancha “Rull”.

Tras los correspondientes exámenes es nombrado Tercer maquinista con antigüedad de 22 de Noviembre de 1892, embarcando seguidamente en el acorazado “Pelayo”, donde permanece un año y cuatro meses. Para conocer su vida a bordo digamos que en este período acumula 155 días de vapor y 18 días de navegación efectiva a vapor con caldera encendida. A finales de Marzo de 1894 pasa al cañonero “Alsedo”, buque en el que se le concede su primera condecoración: La Cruz del Mérito Naval de plata con distintivo blanco, como recompensa a los servicios prestados durante el viaje de dicho cañonero desde Cádiz a La Habana en los meses de Julio, Agosto y Septiembre de 1895. Este año asciende a Segundo Máquinista. En sus informes de esta época consta lo siguiente: “Ha demostrado grandes conocimientos profesionales, ser trabajador, inteligente, subordinado y de intachable conducta y, a pesar de no haber cursado torpedos, conoce el material y es un buen electricista”.

Siguen los buques, ya en Cuba, lancha “Caridad”, donde toma el cargo; cañonero “Galicia”, en el que cumple su deber profesional el 27 de Julio de 1896 “bajo el fuego del cañón y fusilería enemiga en el Puerto de Portillo”; crucero “Marqués de la Ensenada” y lancha “Estrella”. El 3 de Julio de 1897 toma posesión del Cargo del cañonero “Sandoval”. El 25 de Julio de 1898, ya en plena guerra, este cañonero, fondeado en Guantánamo, sufrió el bombardeo de los americanos y ante fuerzas superiores fue echado a pique, pasando a tierra hasta que el 15 de Septiembre es repatriado a la Península en el vapor “San Agustín”. Digamos que el “Sandoval” había fondeado 35 minas para defender la Bahía de Guantánamo —alguna participación tendría en ello el maquinista

de Cargo, conecedor de torpedos—, como reflejan sus informes. Cuando los buques americanos entraron, dos de ellos liaron las hélices con los cables de las minas sin que estas explotasen. Por los servicios prestados en la Isla de Cuba recibe la Cruz de Plata del Mérito Naval con distintivo rojo.

Sigue la cadena sinfín de buques: crucero auxiliar “Meteoro”, ¿acorazado? “Vitoria” y cañonero “Hernán Cortés”. Tras alguna permanencia en tierra en los Arsenales de Ferrol y Cartagena, el 29 de Noviembre de 1900 pasará a la situación de excedencia. Eran épocas de amortizaciones de plantillas. En Noviembre de 1902, tras volver al servicio activo, es ascendido a Primer Maquinista y embarca en el acorazado “Vitoria”, y meses más tarde, en el torpedero “Halcón” y en el cañonero “Marqués de Molins”. El 30 de Diciembre de 1906 pasa a la Escuela del Cuerpo como alumno, donde, durante tres semestres, cursa con éxito los estudios necesarios para obtener el empleo de Maquinista Mayor de 2ª clase (equiparado a Alférez de Navío); su antigüedad en este empleo fue del 20 de Octubre de 1908. En estos momentos Gerardo Rego Blanco con su esfuerzo personal ha dado un salto cualitativo, porque para ir a la escuela había que estar previamente bien preparado; lleva en el servicio veintiocho años.

El 24 de Noviembre embarca en el crucero “Princesa de Asturias”, en este buque colabora en los auxilios prestados a los damnificados por los terremotos de Messina en Enero de 1909, por lo que recibió la correspondiente Medalla Conmemorativa. Desde Agosto hasta Diciembre del mismo año colaboró en las operaciones de guerra del Ejército de Tierra en aguas de Marruecos, navegando entre Melilla y Chafarinas, bombardeando la costa en diversas ocasiones. El 12 de Diciembre de 1910 pasó destinado al contratorpedero “Proserpina”, en el que permaneció casi cuatro años, hasta el 14 de Noviembre de 1914. Navegó por Africa, bombardeando la costa de Marruecos en Junio de 1913. Por Real Orden de 20 de Enero de 1914 se le dan las gracias por haber contribuido al salvamento del vapor inglés “LUGAT” embarrancado en Punta Alcázar.

Por las operaciones de guerra en la costa de Marruecos recibe la Medalla de Melilla con los pasadores de Nador y Tardit; la de Africa con pasador de Larache y finalmente la Cruz Roja del Mérito Militar de 1ª clase por los servicios prestados a bordo del contratorpedero “Proserpina”.

El 25 de Septiembre de 1914 asciende a Mayor de 1ª clase y pasa a desempeñar el Cargo de las Máquinas del crucero “Princesa de Asturias”, viejo conocido suyo. En este caso, vuelve a la guerra, bombardeando en el mes de Noviembre varios poblados marroquíes cercanos a Ceuta. El Comandante del crucero, el 15 de Octubre de 1915, le propone para una recompensa por su actividad y éxito profesional al entubar completamente, sólo con el personal de abordó, la caldera número 3 y todos los condensadores de las máquinas. Esta propuesta no obtuvo resultados. El 6 de Febrero de 1918 desembarca y, tras dos meses de licencia reglamentaria, se presenta en La Carraca para desempeñar el destino “Machina y buques desarmados”.

En Noviembre de 1918 es nombrado profesor de Tecnología Mecánica de la Escuela Naval Militar en la que permanece hasta Agosto de 1922. El 28 de febrero de 1920 había ascendido a Maquinista Jefe (Capitán de Corbeta) y el 5 de Junio de 1922 a Maquinista Jefe de 1ª (Capitán de Fragata). En Enero de 1923 se incorpora a su nuevo destino en el Ramo de Ingenieros de Arsenal de Ferrol y en Junio de 1925 en idéntico destino pero en el de La Carraca.

Tras su ascenso a Maquinista Inspector (Capitán de Navío), en Junio de 1928 pasa al Estado Mayor Central en la Dirección General de Campaña y el 20 de Diciembre de 1930 es nombrado Jefe de los Servicios del Departamento de Cádiz e Inspector de Máquinas del Arsenal de La Carraca. Premiando sus continuados servicios recibió la Cruz de San Hermenegildo en 1919, la Placa en 1928 y, tras su pase a la reserva el 19 de Enero de 1934, en Noviembre de 1944 la Gran Cruz.

### **General de brigada maquinista don Abraham Alonso Méndez**

En 1934, tras el pase a la reserva del General Maquinista Rego Blanco, no hay un Coronel del Cuerpo que reúna las condicines de ascenso preceptivas (dos años en el empleo), por lo que el puesto queda vacante hasta el 24 de Abril de 1935 en que puede hacerlo el Coronel D. Abraham Alonso Méndez.

Interesante historial el de este segundo general. Nació en Redes el 24 de Febrero de 1878, pero por motivos familiares se trasladó a Filipinas en cuyo Apostadero ingresó como Aprendiz el 1 de Octubre de 1894; como se observa, poco más de dieciseis años.

Aunque posteriormente desarrollemos algún apartado de sus extensos servicios, conozcamos la simple lista de los buques en que estuvo embarcado, totalizando 1.424 días de mar:

Vapores: “Argos”, “Isla de Luzón” y “Uranus”.

Transporte: “General Alava”.

Cañoneros: “Lanao”, “Maribeles”, “Marqués de la Victoria” y “Marqués de Molins”.

Contratorpederos: “Terror”, “Osado” y “Proserpina”

Cruceros: “Reina Cristina”, “D. Antonio de Ulloa”, “Velasco”, “D. Juan de Austria” y “Carlos V”.

Acorazados: “Vitoria”, “España” y “Alfonso XIII”.

De ellos desempeñó el Cargo Profesional en los “Lanao” y “Maribeles” y fue Jefe de Máquinas del “Marqués de la Victoria”, “Marqués de Molins” y “Proserpina”.

El 1 de Enero de 1898 embarcó en el vapor “Argos” de la Comisión

Hidrográfica de Filipinas y el 14 de Abril se le dió pasaporte para pasar al cañonero "Laguna de Lanao" surto en el fondeadero de Marahuit, en el que embarcó el 30. Cumpliendo órdenes superiores, el cañonero es hundido por la propia dotación el 21 de Diciembre, lo mandaba el TN D. Joaquín Aguirre. Dada la urgencia sólo se salvaron los pertrechos de guerra más indispensables y Alonso Méndez perdió todo su equipaje. En Septiembre de 1904 todavía instanciaba para que le abonaran las pagas del naufragio.

El 3 de Enero embarcó en el cañonero "Maribeles" surto en Zamboanga, del que desembarca por haberse vendido dicho cañonero el 30 de Marzo, pasando a la Estación Naval de Isabel de Basilán. A bordo del "General Alava" asistió a las operaciones de guerra llevadas a cabo en Zamboanga desde el 10 de Mayo hasta el 24 del mismo mes en que fue evacuada esta plaza. Asistió en el mismo buque a las operaciones en Las Carolinas. Por R. O. de 18 de Octubre de 1899 se le concedió la Cruz de Plata del Mérito Naval, roja, por las operaciones que tuvieron lugar en Visayas, Mindanao y sitio de Ilo-Ilo. El Tercer Maquinista, lo era desde el 1 de Enero de 1897, Alonso Méndez, llegó de vuelta a la península el 1 de Abril de 1900.

Desde el 25 de Junio de 1903 hasta Enero de 1905 permaneció en la Escuela del Cuerpo y, por los servicios prestados a bordo del "Terror" a lo largo de parte de los años 1909 y 1910, se le concede la Medalla de la campaña de Melilla en 1911. Asimismo, posteriormente se le darían las gracias por el celo, laboriosidad y amor al servicio demostrados en las múltiples reparaciones de máquinas de dicho contratorpedero.

Durante el segundo semestre de 1911 de nuevo pasó a la Escuela de Maquinistas con el fin de efectuar estudios de turbinas y motores de combustión interna, obteniendo la calificación de "muy bueno".

En 1913 pasa a Londres, algo menos de dos meses, para efectuar prácticas de turbinas en buques de este tipo. Con antigüedad de 3 de Enero de 1914 ascenderá a Primer Maquinista y pasará al acorazado "España" en el que permanecerá más de dos años. En 1916 efectúa los exámenes preceptivos para obtener el empleo de Maquinista Oficial de 2ª clase, al que asciende el 23 de Junio del mismo año. Pasa como 2º Jefe de Máquinas al acorazado "Alfonso XIII" en el que embarca el 4 de Agosto. Navega en misiones de paz por las costas patrias y el 21 de Febrero de 1919, por haberse declarado la huelga en la empresa "La Canadiense", de Barcelona, se le destina a la parte técnica de la Central de Máquinas de dicha firma cesando el 21 de Marzo.

Estuvo destinado numerosas veces en el Arsenal de Ferrol y fue profesor de la Academia de Ingenieros y Maquinistas más de tres años. Asistió a las pruebas del acorazado "Jaime I" en 1921, en 1927 se le concede la Cruz de San Hermenegildo y en 1928 la Medalla de la Paz de Marruecos. En este año ascenderá a Maquinista Jefe (Capitán de Corbeta). Durante unos tres meses en 1931 es nombrado Inspector de Máquinas interino de la Escuadra. El 13 de Mayo de 1932 se le nombra Jefe de los Servicios de Máquinas de la Base

Naval de Ferrol y Director de la Academia del Cuerpo. En 1934, tras su ascenso a Coronel Maquinista, ocurrido en Mayo del año anterior, pasa destinado al Ministerio de Marina como Jefe de los Servicios de la Sección Máquinas. Culminando su carrera, como se dijo al principio de esta breve biografía, ascenderá a General de Brigada en 1935.

Por lo anterior, al iniciarse la guerra civil en 1936, y residiendo en Madrid, es el Primer Jefe de los Servicios y de la Sección de Máquinas, pero se tiene conocimiento de que no prestó servicio. El 23 de Noviembre de 1937 pasó a Valencia y, una vez ocupada la ciudad, se presentó en la Comandancia de Marina el 31 de Marzo de 1939. En sesión celebrada el día 12 de Diciembre del mismo año, el Consejo Superior de la Armada, por unanimidad propone al General Franco el pase a la Reserva por conveniencias del servicio, a lo que este dió su conformidad. En este momento, sumando los abonos reglamentarios, contaba con 47 años y 8 meses de servicios.

### **General de división don José Manso Díaz**

El futuro general Manso Díaz nació el 23 de Agosto de 1878 en la calle de Cahido, 58 en Ferrol. Su padre era Manuel Manso Guerrero, nacido en Mandia, municipio de Serantes de profesión calderero y su madre se llamaba Andrea Díaz Naveiras, de profesión sus labores, como se diría hoy, natural de San Vicente de Meiras, Valdoviño. El tercer general del Cuerpo es, por lo tanto, también de Ferrol.

El 19 de Enero de 1893 fue admitido como Aprendiz Operario en el taller de Maquinaria del Arsenal de Ferrol, con el jornal de 0,60 pts. En 1895 prestó examen para Aprendiz Maquinista. Aprendiz desde el 25 de Septiembre, embarcó en el crucero “Alfonso XIII” y después en el “Infanta María Teresa”. El 26 de Octubre de 1897 se presentó a examen para Tercer Maquinista en Cádiz, resultando de nuevo aprobado. Por fin el 9 de Febrero de 1898, ya como Tercer Maquinista, embarcó en el crucero “Cristóbal Colón”; ya soplaban tiempos de guerra en Cuba. Tras el combate de Santiago en Julio, llegó de vuelta a la península el 19 de Septiembre a Santander, a bordo del “City of Rome”.

Tras una licencia por enfermo, en Enero de 1899 embarcó en el crucero auxiliar “Meteoro” y después al acorazado “Pelayo” durante casi tres años; cañonero “Mac Mahon”, cañonera “Perla” en la que desempeñó el Cargo profesional casi otros tres años; su Comandante dice de él: “Es muy trabajador y amante del cumplimiento de su deber ...jamás pone dificultad para hacer ninguna clase de trabajo de su profesión”. Hizo importantes trabajos tales como “ferular los tubos del condensador..., ajustar barras excéntricas...echó nuevos mamparos a la carbonera...parches a los fondos.... Construyó y torneó perfectamente un doble juego de guayacanes...colocán-

dolos en el eje de la hélice en un mal varadero hecho en la playa y procurándose todas las herramientas con su ingenio, lo que le valió los plácemes por Oficio del Comandante del Apostadero de Ferrol...posteriormente realizó trabajos de herrero, fundición, carpintería; en resumen es hombre de recursos y un maquinista de experiencias; además, muy agradable y bien educado que se capta fácilmente el aprecio de los de arriba y de los de abajo”. Firma Juan Cervera. Esta era la vida y estos los conocimientos que acreditaban a un maquinista.

En Febrero de 1909 ascendió a 2º Maquinista y pasó al “Almirante Lobo”, durante los cuarenta y tres meses que permaneció en él, completó 466 días de vapor efectivos y obtuvo su primera recompensa, la Cruz de Plata del Mérito Naval con distintivo rojo, por la campaña de Melilla. De nuevo esperaba al maquinista Manso el cañonero “Mac Mahon” en el que navegará durante tres años llevando el Cargo profesional.

El 25 de Abril de 1916 comienza a disfrutar dos meses de licencia concedidos por la superior Autoridad... pero el 13 de Mayo lo mandan a tomar el Cargo del remolcador “Antelo” en el que siguió hasta el 12 de Enero de 1917 que fue nombrado Ayudante Profesor de la Academia de Ingenieros y Maquinistas, el primer destino en tierra después de casi veinte años de embarque.

Tras la pertinente autorización, se presenta a los exámenes para cubrir vacantes de Primer Maquinista, que se incian en Enero de 1918 aprobando con el número uno y por R.O. de 5 de Febrero del mismo año asciende al citado empleo, embarcando en el torpedero nº 41 el 28 de Febrero. Por los trabajos efectuados en este buque se le concede la Cruz del Mérito Naval de 1ª clase con distintivo blanco; cesa a finales de 1919 tras doscientos treinta y siete días de mar. Pasa en Enero de 1920 al “Marqués de Molins”.

Momento importante: el 15 de Noviembre de 1920 se examina para ingresar en la Academia de Ingenieros y Maquinistas y poder efectuar los cursos de Maquinista Oficial. Tras aprobar, ingresa en la citada Academia en Enero de 1921 y durante este año y el primer semestre de 1922 aprueba los tres cursos reglamentarios con la calificación global de Bueno. En 1921 ya poseía la Cruz de San Hermenegildo.

Por R.O. de 18 de Julio de 1922 el maquinista Manso ya es Oficial: recibe su nombramiento de Maquinista Oficial de 2ª clase equivalente a Alférez de Navío. Pasa inmediatamente al “Carlos V” como Segundo Jefe de Máquinas, después “Alfonso XIII” y Jefe de Máquinas del cañonero “Marqués de la Victoria”. A bordo del “Alfonso XIII” asistió a los bombardeos efectuados el día 22 de Noviembre en el Cabo Quilates y desembarcadura del río Neckor del 23 al 27 del mismo mes y a la protección de la posición de Afrau. En Agosto de 1923 participó en los bombardeos efectuados el 21 y 22 sobre Alhucemas y Sidi-Dris.

Durante los años 1926 y 1927 permanece destinado en el Arsenal de Ferrol preparándose para embarcar en el crucero “Almirante Cervera” que estaba armándose por aquel entonces y que había sido botado en 1925. Participó en

las pruebas de mar y velocidad efectuadas a partir de Mayo de 1928. Al ser entregado el hermoso crucero, el 15 de Septiembre de 1928, es su primer Jefe de Máquinas. En Octubre de 1929 sostiene la velocidad de 30 nudos durante 26 horas.

El 25 de Abril de 1930, hizo entrega de la Jefatura de Máquinas al de su mismo empleo D. Fernando Portillo Guerrero, pasando al Ramo de Armamentos del Arsenal de Ferrol, en el que le sorprende la llegada de la República y asciende a Comandante con antigüedad del 23 de Abril de 1931. En este empleo es nombrado Jefe de Máquinas del acorazado "España", tomando posesión el 24 de Agosto de 1931 y cesando el 24 de Noviembre en que es nombrado Jefe de Máquinas del crucero "República" fondeado en los caños de La Carraca, en el que no navegará hasta Abril de 1932. Sin duda, aburrido de estar en este buque y quizás del Departamento, el Comandante Manso Díaz solicita el 30 de Julio de 1932 que se le conceda el pase a la situación de retirado acogiéndose a las disposiciones que la Armada adoptó en similitud de las leyes de Azaña en el Ejército de Tierra. Ignoramos qué sucedió con esta petición, pero evidentemente, Manso, siguió en activo. Quizás por esta petición, en Febrero de 1933 cesa en el "República" y vuelve a ser nombrado Jefe de Máquinas del acorazado "España" en el que embarca el 6 de Febrero, cesando el 5 de Junio y pasando inmediatamente al "Jaime I". Es relevado en su puesto, en Mayo de 1934, por el Capitán Maquinista Antonio Porta de la Grela, otro futuro General Maquinista.

En Mayo de 1934 asciende a Teniente Coronel con antigüedad de 7 de Julio de 1932 y pasa a Cartagena como Inspector de Máquinas del Arsenal.

El maquinista Manso era hombre de confianza del mando y el 10 de Diciembre es nombrado vocal efectivo para asistir al Consejo de Guerra de Oficiales Generales para ver y fallar la causa 66 de 1934. Asiste a las pruebas de la boya de salvamento Génova a bordo de los submarinos C-2 y C-5 en Enero de 1935, pruebas de máquinas de los "A. Antequera", "M. Núñez", "A. Miranda" y "Alsedo". Por fin, el 10 de Agosto, vuelve a Ferrol a ocupar igual destino al que desempeñaba en Cartagena, además de Director de la Academia de Maquinistas. En Diciembre asistió a las pruebas sobre amarras del crucero "Balears".

Por orden de 14 de Mayo de 1936 ascendió a Coronel, con antigüedad de 27 de Diciembre de 1935, pasando a Madrid Disponible forzoso interino. El 13 de Julio tomó posesión del destino de Jefe de los Servicios de Máquinas de la Base Naval Principal de Cádiz, destino en el que permanecía al iniciarse la Guerra Civil pocos días después; "adhiriéndose desde el primer momento con todo entusiasmo al Movimiento Salvador de España". Desde Enero a Noviembre participó en varios Consejos de Guerra de Oficiales Generales y en Diciembre pasó destinado a Ferrol. El 21 de Mayo de 1938 fue nombrado Vocal Eventual del Consejo Superior de la Armada y como tal asistió a una reunión en Burgos a principios del mes de Julio. Durante 1939, además del

destino profesional, es Vocal Permanente de varios Consejos de Guerra. Al final de año recibe la Medalla de la Campaña 1936-39.

Tras la guerra, 1940 es un año notable para el maquinista Manso: asciende por Orden de 5 de Enero a General de Brigada, con antigüedad de 7 de Octubre anterior, recibe la Medalla Militar Colectiva por estar comprendido en la Orden de 20 de Junio de 1940 y es nombrado Inspector del Cuerpo, a las órdenes del Ministro de Marina. El 9 de Junio es recibido, junto a otros Almirantes y Generales por el Jefe del Estado. Este mismo mes estudió los expedientes de los maquinistas de la 2ª Sección con el fin de determinar cuales de ellos podrían pasar a la Escuela Naval Militar a verificar estudios y pasar al Cuerpo patentado.

En 1941, los días 7, 10, 29 y 31 de Marzo asistió a las Juntas Superiores de la Armada relacionadas con la depuración de la 1ª Sección de Maquinistas, sobre este tema y la reorganización del Cuerpo hubo otras juntas el 4 de Abril, 21 y 28 de Julio y 13 de Octubre. Por Decreto de 16 de Octubre ascendió a General de División, siendo el primer maquinista en lograr tal empleo. Continuó como Inspector del Cuerpo hasta 1944 en que por Orden de fecha 29 de Julio, pasó a la Reserva por edad. Falleció el 26 de Diciembre de 1967.

### **General de división don Evaristo Díaz Mauriz**

Ascendió al Generalato con antigüedad del 1 de Marzo de 1940 y posteriormente fue Divisionario el 23 de Agosto de 1944, siendo Inspector del Cuerpo durante unos cuatro años.

Nació en Neda el 15 de Octubre de 1882 y, siendo Marinero de 2ª clase, el 5 de Agosto de 1903, solicitó autorización para participar en las oposiciones de ingreso en el Cuerpo de Maquinistas como Aprendiz. En aquellas fechas ya era Ayudante de Máquinas de la marina mercante y había navegado en ella. Fue aprobado sin plaza y en Noviembre de 1904 obtuvo el título de Segundo Maquinista Naval, tras lo cual continuó su servicio como Marinero en el acorazado "Pelayo"; estando en él fue llamado para servir como Aprendiz y pasó, en este nuevo empleo, el 30 de Octubre de 1905 al crucero "Princesa de Asturias", buque en el que permaneció casi tres años.

Examinado y aprobado, ascendió a Tercer Maquinista por Real Orden de 22 de Abril de 1910, pasando el 5 de Mayo al contratorpedero "Proserpina" y, en Septiembre de 1912, embarcó en el torpedero nº 41 en San Sebastián, en el que cesó en Junio de 1916. Por Real Orden de 30 de Junio de 1917 ascendió a Segundo Maquinista, estando embarcado en el acorazado "Alfonso XIII".

En 1920 fue pasaportado a Ferrol con el objeto de ser examinado para alumno de la 1ª Sección, tras ser aprobado pasó, en Febrero del año siguiente, a la Academia de Ingenieros y Maquinistas para efectuar los estudios reglamentarios, que duraban tres semestres. Conozcamos por curiosidad las asigna-

turas: Primer Semestre: Ampliación de Geometría y Geometría Descriptiva, Ampliación de Física, Introducción al Análisis Matemático y Mecánica. Segundo Semestre: Teoría de Máquinas, Electrotecnia, Construcción Naval y Reconocimiento de materiales.

Con antigüedad de 23 de Julio de 1922 ascendió al empleo de Maquinista Oficial de 2ª (Alférez de Navío). Ya como oficial estuvo embarcado en el crucero “Reina Victoria Eugenia” desde su entrega; de nuevo en el “Proserpina” (más de tres años), crucero “Extremadura” unos dos años y cruceros “República” y “Almirante Cervera”. En este último como Jefe de Máquinas desde Noviembre de 1934 a Diciembre de 1935, siendo ya Comandante Maquinista. Ascendió a Teniente Coronel en Marzo de 1936.

El 17 de Junio de 1936 se hace cargo de la dirección de la Academia del Cuerpo y en este destino, en el que continuará toda la guerra, compartiéndolo con otros, le sorprende la Guerra Civil (1936-1939). Durante esta, ascenderá a Coronel el 1 de Abril de 1938. En Noviembre de 1939, ya en la paz, es nombrado Jefe de los Servicios de Máquinas del recién creado Ministerio de Marina.

Sus condecoraciones fueron las siguientes: Cruz y Placa de San Hermenegildo, dos Cruces Blancas del Mérito Naval y Medalla de Plata de la Coronación de S M el Rey. Pasó a la Reserva en 1948.

### **General inspector don José Albarrán Pardo**

Permaneció este general al frente del Cuerpo de Maquinistas durante once años y casi tres meses, los cuales unidos a los dos que fue General de Brigada totalizan trece años y tres meses en el Generalato. Si contamos el tiempo de abono de servicio por permanencia en buques submarinos (4 años y 9 meses) por los sucesos de Octubre de 1934 (3 meses) y los de la Guerra Civil 1936-39 (2 años y 5 meses), este honroso y honrado general totalizó 54 años de servicio.

Su vinculación a la Armada se inicia el 24 de Noviembre de 1911 cuando ingresa como meritorio en el taller de Armería del Arsenal de La Carraca, se le señaló el jornal de una peseta y cuarenta céntimos. José Albarrán había nacido a las doce de la noche del día 7 de Febrero de 1896 en la sevillana Ecija, calle Fama, 5. Sus padres y abuelos eran de dicha localidad, siendo el oficio de su padre, Francisco Albarrán Roldán, el de carpintero.

Siendo ya Operario del taller de Armería citado, solicitó el 16 de Junio de 1915 participar en el concurso para cubrir plaza de Aprendiz de la Armada convocado en Abril del mismo año. La tradición oral dice que tanto en este concurso como en todos los cursos que participó (ascensos y pase a la Primera Sección del Cuerpo ya como oficial), logró siempre el número uno; extremo este que no se ha podido comprobar en su totalidad.

Su primer destino de mar fue el crucero “Carlos V” en el que embarcó en Octubre de 1915. Su vida a bordo bajo la dirección del Jefe de Máquinas fue la siguiente: de 6 a 8 de la mañana teoría de matemáticas y máquinas de vapor, en las horas restantes del día que le dejaban libres la instrucción militar y gimnasia se le dedicaba a auxiliar los trabajos de ajuste y regulación de máquinas, limpieza y reparación de calderas, reentubándolas, y prestó servicio de guardia cada tres días. “Aprovechando la circunstancia de estar afectos a la división del crucero los torpederos 3, 7, 10 y 12 y el contratorpedero “Bustamante” siempre que estos salían a la mar se les destinaba para que fuesen a ellos a practicar el manejo de las Turbinas...”. Cuando desembarcó en Marín en Junio de 1916, el 2º Comandante D. Agustín Posada afirmó: “...habiendo demostrado durante este tiempo muy buenas aptitudes para continuar con los estudios de su clase y, de continuar con el celo y aplicación demostrado hasta hoy, llegará a ser un excelente maquinista” en lo que, sin duda acertó plenamente.

Pasó seguidamente a estudiar en la Academia de Ingenieros y Maquinistas hasta el 6 de Julio de 1917, días más tarde es nombrado Tercer Maquinista, siendo el número uno de una promoción, de más de treinta individuos, cuyos miembros darán mucho que hablar en la Guerra Civil 36-39.

En Agosto de 1917, embarcó en el crucero “Cataluña”, estando en él pasó a la Escuela de Submarinos a efectuar el curso sin cesar en su destino; inmediatamente volvió a Submarinos, permaneciendo en el “Isaac Peral” más de cuatro años hasta fines de 1923.

Es necesario recordar aquí que, tras el intento del submarino diseñado por Isaac Peral en 1887 y que jamás recibió nombre, este “Isaac Peral” es el primer submarino de la Armada, botado en Estados Unidos en 1916, vino a España en 1917, era su maquinista de cargo el Primer Maquinista D. Francisco Hernández Segura. A bordo del “Peral” Albarrán Pardo será felicitado por los méritos contraídos en la operación de reconocimiento del Peñón de Velez y la evacuación de su personal civil, los días 17 y 18 de Abril de 1922 y de aquel del Peñón de Alhucemas el 5 de Junio, por la noche bajo fuego de fusil y cañón. También en el empleo de Segundo Maquinista prestó servicios en el aviso “Urania”, guardapescas “Macías”, “Torpedero nº 1” en el que efectuó 195 días de mar durante el año y medio que estuvo embarcado y destructor “Recalde”. Por estas fechas, desde 1922 y 1925 respectivamente, ya ostentaba en el pecho sendas Cruces de Plata del Mérito Naval y Militar, ambas con distintivo rojo.

Durante los años 1926 y 27 permanece en la Academia de Ingenieros y Maquinistas junto a trece compañeros de promoción; ya se va percibiendo la autoselección, consideremos en el esfuerzo individual que representaba prepararse por libre a los exámenes de ingreso en la Academia. Tras un breve lapso de dos meses en el crucero “Príncipe Alfonso”, pasa en Febrero de 1929 a ser Jefe de Máquinas del cañonero “Laya”. En estas fechas en las que tanto se habla del Quinto Centenario del Descubrimiento, consignemos que el “Laya”

salió a la mar el 25 de Junio de 1930 remolcando a la carabela “Santa María” camino de Huelva y que el 12 de Septiembre estaba en Sanlúcar de Barrameda, tan vinculada a América.

En 1931 es nombrado Jefe de Máquinas del buque-escuela “Juan Sebastián Elcano”. En el puerto de Nueva York le sorprende el ascenso a Capitán Maquinista con antigüedad del 24 de Marzo de 1932.

El día 26 de Febrero de 1934 se presentó en el Estado Mayor de la Escuadra siendo destinado como 2º Jefe de Máquinas del crucero “Libertad” en el que participa, en Octubre, llevando tropas a Gijón para sofocar el movimiento revolucionario asturiano. En Junio de 1935 pasa con carácter voluntario a la Ayudantía Mayor del Arsenal de La Carraca y el 1 de Agosto toma posesión del destino de Profesor de Tecnología Mecánica de la Escuela Naval Militar; lugar en el que vuelve a encontrar como Comandante al que ya tuviera en el “Elcano”: D. Joaquín López Cortijo.

Los sucesos de Julio de 1936 le encuentran en dicho destino, “adhiriéndose incondicionalmente desde el primer momento al Movimiento Nacional”. El día 1 de Noviembre salió en comisión secreta de guerra, hasta el 5 de Diciembre en que se incorporó a su destino. En estas fechas ya tenía 1.249 días de mar y un tiempo total de embarco de casi 17 años. La comisión secreta no fue otra que conocer en Italia, el tipo de submarinos que más tarde formarían parte de la escuadra nacional con el nombre de “General Mola” y “General Sanjurjo”. En el primero de estos embarca en Soller el 21 de Abril de 1937, en el que participará en todas las misiones de guerra de este buque, ya que desembarcó del mismo en Junio de 1939, entre ellas hundimiento de los veleros “Granada”, “Rápido” y vapores “Cabo Palos” y “Hannah”, siendo felicitado repetidas veces por ocasiones de peligro en inmersión y en el arreglo de averías. El 5 de Febrero de 1938 fue ascendido a Comandante y el 1 de Julio de 1939 es nombrado Jefe de Máquinas del crucero “Canarias”. Por la Guerra Civil le fueron concedidas la Medalla de la Campaña, una Cruz Roja del Mérito Militar y dos cruces de guerra.

El 31 de Enero de 1940 ascendió a Teniente Coronel y pasó a ser Jefe de Negociado del Servicio de Máquinas del Ministerio, poco después es nombrado de nuevo profesor de la Escuela Naval, en Octubre de 1941. Ascendió a Coronel por orden de 22 de Octubre de 1944 y a General de Brigada el 8 de Noviembre de 1946, tras los mínimos dos años en este empleo ascendió a divisionario por Orden de 12 de Noviembre de 1948, cesando el 13 de Febrero de 1960. Falleció poco después, el 17 de Septiembre de 1961.

### **General inspector don Angel Vázquez Da Porta**

En los tres días de Julio de 1936, el maquinista Vázquez da Porta, Capitán desde el 24 de Marzo de 1932, es Profesor de la Academia del Cuerpo desde

Enero de 1934. Durante el primer semestre del año había explicado la asignatura “Motores de Combustión interna” a los alumnos de la Primera Sección que cursaban esta especialidad, creada por Decreto de 19 de Julio de 1934. Curiosamente, Vázquez da Porta no era un especialista en motores, ya que el curso citado era la primera vez que se impartía. El 20 de Julio ocupó en la Academia, al mando de una sección de marinería, uno de los puestos de defensa designados por el Director Tte. Coronel Evaristo Díaz Mauriz. Termina el año 1936 en el mismo destino, con 12 años de embarco, 7 en tierra, 838 días de mar y sin condecoración alguna, salvo el Distintivo de Profesorado.

Vázquez da Porta había nacido en Bermeo (Vizcaya) el 28 de Febrero de 1898. Viviendo en San Juan de Filgueira solicitó ingresar en la Armada el 10 de Mayo de 1916, obteniendo su primer empleo de Ayudante por R.O. de 3 de Septiembre del mismo año; con anterioridad había trabajado como operario mecánico en “Fundición y Talleres mecánicos” propiedad de A. Aulet en Ferrol. Tras un breve pero preceptivo trimestre de embarque, en esta ocasión en el “Alfonso XIII”, pasó a la Academia de Ingenieros y Maquinistas a cursar estudios durante un año. Tras ser aprobado en ellos es nombrado Tercer Maquinista con antigüedad del 1 de Enero de 1918.

El 14 de Enero embarcó en el contratorpedero “Bustamante” en el que permaneció más de tres años y efectuó 357 días de mar, después pasó al “Pelayo”, ocho meses. Desde el 1 de Agosto de 1921 ingresó como alumno en la Escuela de Submarinos en la que continuó hasta el final del mismo año, siendo declarado “Apto para submarinos”, embarcando el 10 de Junio de 1922 en el submarino “B-2” en el que permaneció cinco años. Por R.O. de 27 de Febrero ascendió a Segundo Maquinista.

El 31 de Enero de 1927 se presentó en la Academia de Ingenieros y Maquinistas para hacer el cursillo preparativo para su ingreso en la Primera Sección, en el que obtuvo el número uno de los nueve que componían la promoción. Por R.O. de 9 de Marzo asciende a Primer Maquinista y el 19 de Mayo de 1929 embarca en Barcelona en el acorazado “Jaime I”. En Mayo de 1930 lo hace en el destructor “Lazaga” como Jefe de Máquinas. Por R.O. de 27 de Diciembre de 1930 ascendió a Maquinista Oficial de 2ª. El 1 de Agosto de 1931 tomó posesión de un nuevo destino, Profesor de la Academia de Ingenieros y Maquinistas, impartiendo las asignaturas de Calderas, Electricidad, Química y Documentación de máquinas. En Abril de 1932 ascendió a Capitán.

Fue nombrado dotación de los cruceros —en construcción— “Canarias” y “Balears”, el día 13 de Julio ed 1933, regresando de nuevo a la Academia en Enero de 1934.

Ya terminando la guerra, el 30 de Diciembre de 1938 es nombrado Jefe de Máquinas del destructor “Ciscar”. El 26 de Marzo de 1939 sale de Palma de Mallorca llevando a bordo al “Segundo Jefe del EMC Excmo. Sr. D. Salvador Moreno Fernández y Ministro Plenipotenciario Vizconde de Mambblas...” con

rumbo al lago de Bizerta en el que se fondea el 29. El 30 se tomó posesión de lo que había sido Escuadra enemiga. El día 2 se hizo a la mar acompañado del "Comillas" y de los buques recuperados "Cervantes", "Galicia" (nótese que no se llama "Libertad"), "Méndez Núñez", "Antequera", "Valdés", "Gravina", "Lepanto", "Miranda", "Jorge Juan", "Ulloa" y "Escaño". Como recompensa por los servicios prestados durante la campaña 1936-39 se le concedió la Medalla de la Campaña, la Cruz roja del Mérito Militar y una cruz de guerra.

El ya Comandante Maquinista desde Junio de 1939, continuó en el "Ciscar" hasta el 20 de Febrero de 1940, que fue nombrado Jefe de Máquinas del cruce-ro "Canarias", desembarcándolo el 16 de Agosto de 1941, fecha en que pasó a ser Inspector de Máquinas del Arsenal de Ferrol. Ascendió al siguiente empleo con antigüedad de 15 de Junio de 1942, continuando en el mismo destino. Coronel el 1 de Junio de 1945, tomó posesión del destino de Jefe del Servicio de Máquinas del Departamento de Cartagena.

General de Brigada desde el 15 de Octubre de 1948, es Jefe del Servicio de Máquinas y de la Subinspección General de Máquinas de la División de Material. Se mantuvo en este empleo los doce años que fue Inspector el General Albarrán Pardo y ascendió por fin a Divisionario el 7 de Febrero de 1960, pasando a la Reserva por edad en Febrero de 1962. Falleció el 9 de Diciembre de 1980.

### **General inspector don José Carlos Alvarez Bouza**

Excmo. Sr.: José Carlos Alvarez, de dieciséis años de edad, de estado soltero, vecino de Ferrol, domiciliado en la calle de María número treinta y seis con cédula personal clase 11ª...a V. E. respetuosamente expone...Que deseando tomar parte en la próxima convocatoria para cubrir 53 plazas de Aprendices Maquinistas...Suplica a V. E. se digne admitirlo a examen para lo cual adjunta la correspondiente documentación...Ferrol 29 de Mayo de 1916. Así se inicia la vinculación de este joven con la Armada. Alvarez Bouza había nacido en Ferrol el 16 de Mayo de 1900.

Inició la profesión trabajando con la Sociedad Española de Construcción Naval de Ferrol en Noviembre de 1914 como Aprendiz Mecánico y también había trabajado poco tiempo, en el taller mecánico de Amadeo López Vila existente en la calle Rubalcava, 38 en Ferrol.

Fue nombrado Aprendiz el 10 de Febrero de 1917, el 1 de Julio ingresó en la Academia del Cuerpo donde estudió tres semestres. Ascendió a Tercer Maquinista el 14 de Enero de 1919, embarcando en el "Carlos V", en el que permaneció casi dos años. Inmediatamente pasó al "Torpedero nº 12" hasta Noviembre de 1922 en el que estuvo bajo el mando de Oficiales tan distintos como Salvador Moreno y Valentín Fuentes. Volvió al "Carlos V" hasta Junio de 1924. De este, al guardacostas "Maquinista Macías" y después al planero

“Giralda” desde Enero de 1925 hasta Abril de 1926: en el ínterin había ascendido a Segundo Maquinista en Febrero de 1923.

Embarca en el acorazado “Jaime I” en Abril de 1926 en el que permanece nueve meses, pasando al crucero “Blas de Lezo” en el que participa en el viaje a Shanghai para proteger los intereses de los españoles allí residentes. Consignemos las fechas y puertos: Ferrol (25 Enero 1927), Cádiz (27), Ceuta (28), Port Said (1 Feb.), Aden (6), Colombo (13-16), Singapur (19-21), Shanghai (28 Febrero); en este puerto se permaneció hasta el 23 de Agosto en que se salió hacia Chin-Wang Tao llegando el 25, el 24 de Septiembre para Kure, amarrando el 26 y saliendo el 30 para Yokohama, donde llega el 1 de Octubre y el 8 sale para Manila, donde se fondeó el 13 atracando en el muelle número 3 y que se abandonó el 19, iniciando el viaje de retorno a la Península. Sin duda fue un viaje interesante en el que el maquinista Alvarez Bouza debió aprender muchas cosas, tanto profesionales como humanas.

Pasa de nuevo a torpedos: número 5 durante seis meses y número 21 otros seis. Por fin el 29 de Enero es pasaportado para Ferrol con el fin de efectuar el cursillo previo al curso de ingreso en la Primera Sección del Cuerpo.

Pasa a la Academia, ya como alumno, el 6 de Julio de 1929 aprobando regularmente los tres semestres reglamentarios, y por R.O. de 24 de Enero de 1931 asciende al empleo de Maquinista Oficial de 2ª clase y embarca el 11 de Febrero en el crucero, por poco tiempo llamado “Príncipe Alfonso”; cuando desembarcó, el 2 de Octubre, ya se llamaba “Libertad”. Pasó al “Méndez Núñez” y, el 15 de Febrero de 1932 se hace cargo de la Jefatura de Máquinas del destructor “Villaamil” en el que cesa el 21 de Abril, embarcando el día siguiente en el crucero “Almirante Cervera”.

En Julio de 1933 es nombrado profesor de la Academia de Maquinistas, hasta Octubre de 1935 que pasa a la situación de Supernumerario, posiblemente para trabajar en la Sociedad Española de Construcción Naval; en esta situación se encontraba al iniciarse la Guerra Civil. Una vez superados los primeros días, se presentó al Estado Mayor de la Base para ponerse a las órdenes de la Autoridad de Marina. El 1 de Agosto embarca en el crucero “Canarias”, en el que participa en las primeras operaciones de guerra, entre ellas el hundimiento del destructor “Ferrándiz” el 29 de Septiembre. El 1 de Noviembre pasa al “Balears”, el 2 de Abril de 1937 al “Júpiter”, el 19 de Mayo al “Vulcano” y el 7 de Septiembre a la SECN, dedicado a la construcción y reparación a bordo de los buques, entre ellas las pruebas del “Navarra” (Junio 1938), “Marte” (Octubre 1938), y del “Ciscar” (Marzo 1939).

Por O.M. de 28 de Mayo de 1940 asciende a Comandante y continúa en la SECN (ya Consejo Ordenador de CNM), simultaneando este destino con el de Profesor de la Escuela de Mecánicos hasta que, el 22 de Julio de 1942, se presenta en la Comandancia Naval de Canarias para hacerse cargo de los Servicios de Máquinas y de Ingenieros. Asciende a Teniente Coronel con antigüedad de 1 de Julio de 1943. El 17 de Enero de 1945 embarca en el

“Canarias” nombrado Jefe de los Servicios de Máquinas de la Escuadra. El 1 de Febrero, tras tres años en el destino, desembarca y, después de un breve período en Ferrol, es nombrado Jefe del Servicio de Máquinas de Baleares en Agosto de 1949, del que no toma posesión por enfermedad, quedando asignado a la Jefatura de Máquinas del Departamento de Ferrol. En Agosto de 1950 fue nombrado Jefe de Máquinas de quilla y pruebas de los destructores tipo “Audaz”, sin desatender sus otros destinos en los que continuó hasta el 28 de Septiembre, que ya ascendido a Coronel, pasó a Madrid a la Inspección General de Máquinas como Jefe de Sección.

Ascendió a General Subinspector en Febrero de 1960 y a Inspector el 1 de Marzo de 1962, pasando a la Reserva por edad el 16 de Mayo de 1964. Estaba en posesión de las siguientes condecoraciones: Gran Cruz del Mérito Naval, Gran Cruz de San Hermenegildo, Cruz del Mérito Naval de 2ª, Mérito Militar y Medalla de la Campaña 36-39.

### **General inspector don Agustín Díaz Vázquez**

Este general falleció el 10 de Mayo de 1965 siendo Inspector General del Cuerpo. Había ascendido al grado máximo por un Decreto de fecha 21 de Mayo de 1964. En el empleo anterior había sido Jefe de la Subinspección de Máquinas en la Dirección de Material desde su ascenso por Decreto de fecha 1 de Marzo de 1962. En el momento de su desaparición poseía las siguientes condecoraciones: Gran Cruz de San Hermenegildo, Gran Cruz del Mérito Naval, Cruz Roja del Mérito Militar, tres cruces de guerra y Medalla de la Campaña.

Ascendió a Coronel con antigüedad del 12 de Mayo de 1957 y, desde Julio del mismo año, pasó a ser Jefe de Sección de la Subinspección de Máquinas hasta que, en Marzo de 1960, ocupó el cargo de Jefe de los Servicios de Máquinas del Arsenal de Ferrol.

Su último destino de Teniente Coronel, empleo al que había pasado en Enero de 1954, fue el de Jefe de los Servicios de Máquinas de la Flota desde Enero de 1957. El 22 de Junio de 1954 había sido nombrado Jefe del Servicio de Tratamiento de Calderas, Laboratorio y Estación Depuradora de Lubricantes del Departamento de Ferrol. Ascendió a Teniente Coronel por O.M. de fecha 25 de Enero de 1954, siendo Jefe de Máquinas del crucero “Canarias”.

En el empleo de Comandante, al que fue promovido en Noviembre de 1944, sirvió: en el destructor “Ciscar” y fue Jefe de Máquinas del Crucero “Almirante Cervera”, en la Comisión de Combustibles de Asturias, Jefe de Máquinas del crucero “Miguel de Cervantes”, Servicios de Máquinas del Departamento de Ferrol y, finalmente, Jefe de Máquinas de los cruceros “Navarra” y “Canarias”.

Desde el 13 de Octubre de 1941 fue Jefe de Máquinas del destructor "Ciscar", siendo Capitán, empleo al que había ascendido con antigüedad de 15 de Mayo de 1940. Anteriormente a este buque estuvo embarcado en el crucero "Canarias" desde el 7 de Septiembre de 1936 siendo Teniente, y asistió a todos los combates y navegaciones del mismo durante la Guerra Civil. En una sóla Hoja de Hechos de la campaña figuran las firmas de D. Francisco Bastarreche, D. Salvador Moreno y D. Rafael Estrada. Como Teniente fue Jefe de Calderas y como Capitán 2º Jefe de Máquinas. Asimismo, en este buque asistió a los socorros que se prestaron a la ciudad de Santander en Febrero de 1941 y a los posibles naufragios del combate en que fue hundido el "Bismarck" en Mayo del mismo año, desde el día 27 al 31. Había ascendido a Teniente con antigüedad del 11 de Enero de 1936.

En Abril de 1936 embarcó en el crucero "Baleares" que se encontraba en alistamiento, asistiendo a las pruebas de máquinas sobre amarras el día 25 de Junio. Tras los fatídicos tres días de Julio, el día 25 de este mes embarcó en el crucero "Almirante Cervera", asistiendo en el mismo a las operaciones de bombardeo sobre el Cuartel de Simancas en Gijón y sobre los fuertes de Guadalupe y Sollube en San Sebastián. Desembarcó el 31 de Agosto y pasó al "Canarias" como queda dicho.

En el empleo de Segundo Maquinista, que obtuvo con la antigüedad del 17 de Diciembre de 1932, estuvo embarcado en le Guardacostas "Vad Lucus" y, en Enero de 1934, pasó a la Academia de Maquinistas para efectuar el curso de pase a la Primera Sección del Cuerpo.

Obtuvo el empleo de Primer Maquinista por R.O. de fecha 18 de Marzo de 1931 y le encuentra este ascenso estando embarcado en el acorazado "Jaime I" desde Marzo del año anterior. En su empleo anterior (Segundo Maquinista de la organización en vigor), en el que permaneció algo más de siete años, estuvo embarcado como dotación en los siguientes buques: guardapescas "Dorado", acorazado "Alfonso XIII", transporte "Almirante Lobo" y buque escuela "Juan Sebastián Elcano". Es importante constatar que, el año 1925, la calificación del concepto "Valor" se le elevó de "se le supone" a "acreditado" por haberlo probado en aquel buque durante el período de operaciones de Alhucemas.

En el empleo anterior estuvo embarcado en el crucero "Reina Victoria Eugenia", durante las pruebas, acorazado "Pelayo" y "Torpedero 19".

Había ingresado como Aprendiz Maquinista por R.O. de 22 de Noviembre de 1918 y efectuó su embarque de instrucción en el acorazado "Alfonso XIII" durante el año 1919. Había solicitado el ingreso en la Armada el 16 de Julio de 1918.

Nació en Ferrol el 19 de Diciembre de 1902 hijo de Roque Díaz Espada, natural de Verines, jornalero y de María Antonia Vázquez Espada, también de Verines.

Su hermano José, de mayor edad, y que llegó al empleo de Coronel, también ingreso en el Cuerpo de Maquinistas en la misma promoción, hizo la

Guerra Civil en el bando nacional, también en el “Canarias” los años 36, 37 y 38. Fueron dos vidas bastante paralelas.

### **General inspector don Manuel Lobeiras Moreda**

Natural de Ferrol, nació en la conocida calle Magdalena el 31 de Diciembre de 1903. Su padre, Juan Lobeiras Carnero, era zapatero de profesión. Solicitó su ingreso en la Armada el 3 de Julio de 1920 y obtuvo el nombramiento de Aprendiz el 21 de Octubre de 1921. Tercer Maquinista en 1924, Segundo en 1927 y, de nuevo, Tercero en 1931 y Segundo en 1933; todo ello debido a las nuevas organizaciones, sorprendiéndole, en este empleo, la Guerra Civil.

Su primer destino profesional fue el acorazado “Alfonso XIII” en Febrero de 1924 y no pudo iniciar con mejor pie su vida militar, al desembarcar, justo dos años después, ya tenía el valor acreditado “por haberlo demostrado así en varios hechos de armas en que asistió con este buque”. Los hechos de Armas que se citan fueron en 1925, a partir del 6 de Septiembre en que asistió a los bombardeos de Vadlan, toma de la Cebadilla, Monte Malmusi, Monta Palomas y la Rocosa.

Tras casi un año embarcado en el destructor “Villaamil”, pasó, en Febrero de 1927, a la Escuela de Submarinos, donde permaneció seis meses, efectuando el curso de capacitación. Pasó al submarino “C-1” subiendo a su bordo por primera vez el 18 de Julio de 1928; navegó en el submarino hasta que, en Noviembre de 1931, embarcó en el “C-4”.

El 5 de Marzo de 1934 embarcó en el submarino “B-2” como Jefe de Máquinas, asistiendo a los sucesos revolucionarios de Asturias. Durante 1935, el maquinista Lobeiras Moreda continuó en el “B-2” y el año siguiente desembarcó el 1 de Marzo, estando en el buque varado en Mahón, con el fin de pasar a Ferrol a cursar los estudios preceptivos para pasar a la 1ª Sección del Cuerpo. Al presentarse en la Academia y sufrir un examen médico, se le concedieron dos meses de licencia por enfermo, que comenzó el 7 de Julio, y su separación de la Academia por esta causa. Residió en Freijeiro.

El 28 de Julio se presentó a las autoridades para ofrecer sus servicios y pasó a la Academia. El 7 de Agosto embarcó en el acorazado “España” hasta el 23 de Abril de 1937 que pasó al submarino “General Sanjurjo” como maquinista de Cargo, en el que continuó toda la guerra. En Marzo de 1939 embarcó en Bizerta en el submarino “C-4”, llevándolo a Barcelona y, posteriormente a Bilbao; el 29 de Julio de 1940 cesó en el submarino y pasó a la Escuela Naval para efectuar el curso de acceso a la 1ª Sección. Por su participación en la Guerra Civil le fueron concedidas la Medalla de la Campaña, una Cruz Roja del Mérito Militar y tres cruces de guerra. Ya estaba en posesión de una Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

Estando en la Escuela pasa al Cuerpo de Suboficiales como Mecánico

Mayor y es nombrado Teniente con antigüedad del 20 de Diciembre de 1941, pasando de nuevo al “General Sanjurjo” ya como Jefe de Máquinas en el que continuó hasta su ascenso a Capitán en Marzo de 1944 y su embarco en el crucero “Canarias” como Segundo Jefe de Máquinas. En el mismo empleo fue Jefe de Máquinas del destructor “Almirante Valdés” y buque escuela “Galatea”, en este último, tres años. Por Orden Ministerial de 7 de Julio de 1948 se le concede su segunda Cruz Roja del Mérito Naval.

Al ascender a Comandante, en 1948, fue destinado a la Estación Naval de Mahón como Jefe de Trabajos de la misma, lugar en el que se mantuvo hasta Enero de 1951 que fue nombrado Jefe de Máquinas del crucero “Galicia” en el que navegó hasta que, en Octubre de 1952, pasó a la Escuela de Mecánicos para efectuar el curso “Motores de combustión interna”. Estamos seguros que podría él mismo ser profesor de más de una asignatura.

Teniente Coronel con antigüedad de 4 de Marzo de 1954, fue destinado a la Base Naval de Canarias como Jefe de los Servicios de Máquinas y, en Agosto de 1958, volvió a su tierra natal al ser nombrado Jefe de la Segunda División del Ramo de Máquinas del Arsenal. Felices tiempos en que los Ramos de Máquinas eran verdaderos Ramos de Máquinas, tan profesionales y necesarios para el mantenimiento de los buques.

Ascendió a Coronel en 1960 y le tocó ir a Madrid, inevitable Madrid en los empleos superiores, al ser Jefe de Sección de la Inspección General del Cuerpo.

Pasó al generalato en 1963, al ascender a General Subinspector con antigüedad del 1 de Enero y, en este empleo, pasó por los dos únicos destinos existentes: el de la Dirección de Construcciones y el de la Dirección de Material. El 26 de Junio de 1965 tomó posesión de la Inspección General del Cuerpo, tras ascender al máximo empleo del mismo: General Inspector por fallecimiento del anterior titular, el General D. Agustín Díaz Vázquez.

### **General inspector don Amadeo Ferro Freire**

El futuro General D. Amadeo Ferro Freire, nació en Ferrol el 23 de Noviembre de 1906 e ingresó en la Armada como Aprendiz Maquinista el 7 de Diciembre de 1923, es decir, a los diecisiete años. Permaneció en la Academia del Cuerpo durante dos años y fue nombrado Tercer Maquinista el 21 de Enero de 1928, durante este aprendizaje estuvo embarcado en los cruceros “Reina Victoria Eugenia” y “Princesa de Asturias”, buque de Salvamento “Kanguro” y cañonero “Cánovas del Castillo”. Su primer destino, ya como profesional, fue el acorazado “Jaime I” en el que se quedó casi seis años, hasta Octubre de 1933 y en el que perfeccionó 173 días de mar. Ascendió a Segundo Maquinista con antigüedad de 6 de Noviembre de 1930 y, a causa de la nueva organización emprendida por la República, volvió a ser Tercer Maquinista (graduado

de Alférez) con antigüedad del 9 de Septiembre de 1931. Tras una breve permanencia en el “Cánovas del Castillo” volvió, en Noviembre de 1934 al “Jaime I”.

Poco antes de iniciarse la Guerra Civil, el 11 de Junio pasó destinado al acorazado “España”. Dados los conocidos acontecimientos que ocurrieron en este buque, el 22 de Julio pasó al Cuartel de Marinería del Arsenal de Ferrol y el 26 del mismo al buque prisión “Plus Ultra”, del que salió el 8 de Septiembre destinado a la Academia de Maquinistas; finalmente, el 24 del mismo mes, embarcó en el crucero “Canarias” en el cual permaneció toda la Guerra Civil. Recibió la Medalla de la Campaña, la Cruz Roja y tres cruces de guerra.

Pasó a la Escuela Naval Militar el 29 de Julio de 1940 con el fin de efectuar el curso para pasar al Cuerpo de Oficiales, patentados; terminados los estudios, fue nombrado Teniente con antigüedad de 20 de Diciembre de 1941, y Jefe de Máquinas del “Neptuno” el 16 de Enero siguiente. Previamente, en 1941, tuvo que solicitar el ingreso en el Cuerpo de Suboficiales como Mecánico Mayor.

En Diciembre de 1943 fue destinado al Grupo de Lanchas rápidas del Departamento de Cádiz y ascendió a Capitán con antigüedad de 20 del mismo mes y año. Tres años después fue enviado a la Escuela de Mecánicos como Profesor, siendo a la vez Jefe de Máquinas del destructor “Melilla”. Ascendió a Comandante con antigüedad de 1 de Enero de 1948. Pasó a la Escuela Naval Militar el 16 de Enero de 1950.

Teniente Coronel en Enero de 1956 continuó destinado como profesor de la Escuela Naval Militar. El 12 de Febrero de 1959 tomó posesión de la Jefatura de los Servicios de Máquinas de la Flota. Ascendió a Coronel el 7 de Mayo de 1961 y fue nombrado Jefe de la Primera Sección de la Subinspección General de Máquinas.

Con antigüedad de 17 de Mayo de 1964 ascendió a General Subinspector y pasó al destino denominado, nada más y sobre todo nada menos “Jefe de los Servicios de Máquinas y de Utilización y Prueba en la Dirección General de Construcciones e Industrias Navales Militares”. En Junio de 1965 fue Jefe de la Subinspección de Máquinas de la Dirección de Material; en la nueva organización, Jefe de STUM de la DIC. Culminó su carrera al ascender a General Inspector con antigüedad de 1 de Enero de 1968 y ser nombrado Inspector General del Cuerpo en período tan importante.

### **General inspector don Ricardo Díaz Vilela**

Cuando ascendió a Comandante Maquinista, D. Ricardo Díaz Vilela, en Abril de 1953, estaba embarcado como Jefe de Máquinas del destructor “Almirante Valdés” y su comandante era el Capitán de Fragata D. Pedro Recacho Eguía, notabilísimo jefe en muchos conceptos, en el humano, por sus profundas convicciones morales y comportamiento honestísimo y en el profe-

sional por su formación, experiencia y amor a la Armada, lástima que finalizase tan temprano su carrera militar debido precisamente a estas virtudes citadas. Es autor del, siempre vivo, libro “Filosofía del mando”. Sus cualidades lo hacían necesario a la corporación.

Díaz Vilela, continuó en el “Valdés” hasta que, en Julio del año 1954, tomó posesión del destino Jefe de los Servicios mecánicos del Parque de Automóviles nº 1.

El año 1958 fue muy movido, del Parque de Automóviles pasó al “Vulcano” durante un mes como Jefe de Máquinas, al “Canarias” con idéntico destino, otros dos meses y finalmente en Noviembre pasó a la Inspección del Cuerpo y en Diciembre ascendió a Teniente Coronel. Coronel en 1964, fue destinado como Jefe de Sección de la Inspección General y dos años después, Segundo Jefe de los Servicios de Máquinas.

Ascendió a General Subinspector con antigüedad del 1 de Enero de 1968 y pasó a ser Jefe del STUM de la DIC y más tarde Jefe de los Servicios de Máquinas de la Base Naval de Canarias.

El 24 de Noviembre de 1970 ya fue General Inspector, el último de los provenientes del antiguo Cuerpo de Maquinistas.

En Julio de 1936, era Tercer Maquinista, Alférez Maquinista graduado, con antigüedad de Noviembre de 1931, y estaba embarcado desde Enero del año anterior en el destructor “Velasco”, cuyo Jefe de Máquinas era el Teniente D. Adolfo Saura Rodríguez y que, como es sabido, estaba en Ferrol en obras y se adhirió desde el primer momento al bando nacional, sin incidente alguno a bordo. El 24 de Julio embarcó en el acorazado “España” en el que naufragó el 30 de Abril de 1937, tras su choque con una mina, al parecer, también nacional.

El 23 de Mayo se presentó en la Base Naval de Soller y embarcó en el submarino “General Sanjurjo” en el que continuó toda la Guerra Civil, participando en operaciones de guerra como el hundimiento del “Ciudad de Barcelona”, del “Campero” y de un buque griego y bombardeo con averías e incendio de los “Andutz-Mendi”, “Ciutat de Reus” y “varias misiones de reconocimiento a la costa catalana en las que se llegó a distancias de menos de un tercio de milla con profundidades que llegaron a cuatro metros bajo la quilla con objeto de fotografiar las fortificaciones enemigas, sufriendo reacción contraria en diversas ocasiones con ataques de la aviación y destructores rojos con cargas de profundidad en aguas de Barcelona y Cartagena”. Siguió en este submarino hasta que se presentó en la Escuela Naval el 20 de Enero de 1941 con el fin de efectuar los tres cursos semestrales para ingreso en la Primera Sección del Cuerpo de Maquinistas. Fue promovido a Teniente por O.M. de 15 de Junio de 1942, embarcando en el crucero “Almirante Cervera” anteriormente debió pasar al Cuerpo de Suboficiales como Mecánico Mayor, en 1941.

Tras una larga enfermedad y ya Capitán, fue nombrado Jefe de Máquinas del destructor “J.L. Díez” en Enero de 1945 y de los submarinos “B-2” y “C-2” en 1948 al tiempo que ejerce como profesor de la Escuela de Mecánicos. El 25

de Febrero de 1950 pasó a su vez como Jefe de Máquinas al buque escuela “J. S. Elcano”, hasta Febrero de 1952, que se le destinó al “Lázaga” y más tarde al “Almirante Valdés”.

Ricardo Díaz Vilela nació en Ortigueira el 22 de Abril de 1909, e ingresó en la Armada como Aprendiz el 24 de Diciembre de 1925; tras dos años de estudios, embarcó uno para efectuar prácticas en el “Almirante Lobo” y también en el “Almirante Cervera”. Ascendió a Tercer Maquinista con antigüedad de 26 de Enero de 1930 y once meses después a Segundo para volver a ser Tercero como queda dicho en Noviembre de 1931. Estuvo embarcado durante este período en los buques siguientes: “Villaamil”, “Reina Victoria Eugenia”, “Laya” y “Torpedero nº 9”. Hasta la Guerra Civil permaneció en los cruceros “Cervantes” y “República”.

Entre otras condecoraciones ostentó en el momento de su retiro dos Medallas Militares colectivas, la Medalla de la Campaña, una roja del Mérito Militar, tres Cruces de guerra y la Placa de San Hermenegildo.

Sanlucar de Barrameda, Agosto 1990