

EL CUERPO DE MAQUINAS EN LOS SUBMARINOS DURANTE LA GUERRA DE ESPAÑA (1936-39)

Antonio DE LA VEGA BLASCO
Capitán de Corbeta

Las presentes líneas tienen como objeto dar a conocer a los lectores de esta Revista las vicisitudes de aquella parte del colectivo de la Armada, formado por los maquinistas que eran submarinistas durante la última guerra civil. A una profesión técnica unían una especialización todavía más precisa: el manejo y mantenimiento de los motores diesel, las baterías y motores eléctricos y, en general, del submarino.

El Cuerpo de Maquinistas estaba constituido en julio de 1936 por el escalafón del cuadro 1. En la primera sección, los empleos eran de general maquinista (general de brigada) a teniente, y en la segunda (a extinguir) los empleos eran: primer maquinista (teniente), segundo (alférez) y tercer maquinista (alférez graduado). La primera sección se nutría de la segunda por medio de una oposición y varios cursos en la Academia de Maquinistas de Ferrol.

CUADRO NUM. 1

1.ª SECCION

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
1	General de brigada	58	—
4	Coroneles	58,5	1
5	Tenientes coroneles	57,4	—
15	Comandantes	53,4	6

2.ª SECCION

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
26	Primeros MQ	52	4

BRECHA GENERACIONAL

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
34	Capitanes	39	16
21	Tenientes	36,2	5

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
38	Primeros MQ	38	13
111	Segundos MQ	36	35
252	Terceros MQ	28,3	36

Entre los pertenecientes a este Cuerpo había nada menos que 116 jefes y oficiales con el curso de Submarinos, distribuidos de la siguiente forma: 28 en la primera sección y 88 en la segunda (ver cuadro 2), de ellos 50 estaban embarcados en submarinos o destinos afines; ninguno pertenecía a la primera sección, cuatro eran primeros maquinistas destinados en tierra —tres en Cartagena en la Estación de Submarinos y Dique flotante y uno de Cargo en Mahón—; 15 segundos en submarinos y buque de rescate *Kanguro*, y 31 terceros, todos en submarinos. Del total, 29 quedaron en zona nacional y 86 en zona republicana, número elevado, mas recordemos que todos los submarinos y sus bases fueron republicanos. De un solo maquinista se desconoce en qué zona quedó y su trayectoria.

No es este el momento para estudiar el posible protagonismo de este Cuerpo en la guerra civil; no obstante, estos números pueden ser significativos: en zona nacional quedaron 216 hombres, de los que 173 se proclamaron nacionales, 39 republicanos y de cuatro se desconoce su afiliación. De los 291 que estaban en zona republicana, 279 siguieron leales a la República, dos fueron nacionales y de 10 se desconoce su adscripción. Es interesante el dato que 62 oficiales, a pesar de haber prestado servicio en la zona republicana, lograron continuar carrera después de la contienda, tras los correspondientes Consejos de Guerra. La edad, el empleo militar y la geografía influyeron notablemente en las decisiones.

En el cuadro número 3, se ha reflejado el destino de los maquinistas submarinistas después de la guerra civil. Conviene efectuar algunas consideraciones sobre los distintos apartados del cuadro. La Ley del 12 de julio de 1940 fue promulgada para reorganizar las escalas de los distintos Cuerpos y Armas de ambos ejércitos debido a que: *En el período actual de liquidación de la Guerra se han incorporado a las filas de los ejércitos... (personal) ...que por diversas causas no actuaron con las tropas nacionales.*

En virtud del artículo primero, se faculta —inapelablemente— al ministro correspondiente para pasar a la escala de complemento o a la de retiro, con la remuneración que corresponda, al personal de su jurisdicción que considere. Esta Ley fue aplicada con criterios más políticos y personales que profesionales, y no se piense que sólo al personal que había combatido en la zona republicana, sino también a aquél que lo había hecho en la nacional, como lo demuestran esos cinco submarinistas nacionales del cuadro 3 (esta Ley fue aplicada a 18 maquinistas que habían combatido en la zona nacional). La línea *Separados del Servicio* representa al personal que fue sometido a Consejos de Guerra y esa fue precisamente la pena impuesta. Cuando alcanzaron alguna pena de privación de libertad, están agrupados en la línea siguiente.

Ahora pongamos nombres a algunos números para conocer de forma personalizada las distintas alternativas y comprender mejor los terribles sufrimientos impuestos a estos hombres y a sus familias por las circunstancias de una guerra entre hermanos. A través de las historias que siguen, muy sintetizadas, veremos que destaca siempre la excelente preparación técnica de estos hombres.

CUADRO NUM. 2

(PERSONAL SUBMARINISTA)

		Total	Z. N.	Z. R.
Primera Sección	Coroneles	1	—	1
	Comandantes	6	3	3
	Capitanes	16	8	8
	Tenientes	5	3	2
Segunda Sección	1.º MQ.	17	4	13
	2.º MQ.	35	5	29
	3.º MQ.	36	6	30
Total		116	29	86

Se desconoce en qué zona quedó un 2.º maquinista.

Los muertos en combate o acto de servicio.

Este distinguido grupo podemos iniciarlo con el fallecimiento, mandando un batallón en Nonin (Oviedo), en el frente norte, el 14 de octubre de 1936, del segundo maquinista Guillermo Martínez López, quien por desear combatir en tierra desembarcó de la Flota en Santander y se presentó a Bruno Alonso pidiendo un puesto en el combate. Su muerte fue heroica defendiendo la posición encomendada. El general jefe de operaciones ordenó al auditor de guerra que instruyese el juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada por si hubiese lugar a ello. Corta fue la vida en la Armada de este ferrolano de casi treinta y cuatro años, ya que había ingresado en 1920, cuando trabajaba en su ciudad natal como aprendiz-meritorio mecánico con el jornal de 1,10 pesetas. Su familia eligió el exilio.

No fue Guillermo Martínez López el primer muerto en combate del Cuerpo de Maquinistas, un mes y medio antes, el 31 de agosto, había fallecido el primer maquinista Alicia Vázquez Hinojosa —curiosamente también combatiendo en tierra— en Llerena (Badajoz), o sea, en el frente de Extremadura. Alicia Vázquez es un personaje muy interesante del que algún día habrá que escribir más extensamente. Baste decir que estaba en Madrid, enfermo de pulmón desde 1930 y que fue voluntario a defender sus ideales. También era ferrolano, su padre fue el soldado de Infantería de Marina Juan Vázquez Lage. Otra familia que eligió el exilio.

El 17 de octubre de 1936 desaparece en aguas de Estepona el submarino *B-5* y con él su dotación y sus cuatro maquinistas: el de cargo, segundo maquinista Miguel Godinez AVECILLA; y los terceros Bartolomé Tudela Lorca, José Díaz Martínez y Joaquín Muñíos Rico; no se ha podido comprobar que este último fuese submarinista y, por tanto, no está contabilizado en los cuadros.

El submarino *C-3* fue uno de los primeros en salir a la mar aquellos tres días de julio, permaneció operando en el Estrecho hasta el 25 de agosto, cuando junto con los *C-4* y *C-5* navegó hacia el Cantábrico. El 12 de diciembre de 1936 se hundió en las proximidades de Málaga a causa indudablemente de una explosión interna, no pereció toda la dotación, ya que se salvaron dos hombres de los que se encontraban en la torreta. Sin embargo, perecieron todos los maquinistas: el segundo José Sastre Gabarrón y los terceros Miguel Palmer Bonet, Juan Baamonde López y Antonio Asensio Martínez.

La lista de submarinos perdidos se cierra con el *C-5*, el 30 de diciembre de 1936, en las proximidades de Ribadesella, sin dejar rastro ni supervivientes. Desaparecieron cuatro maquinistas más: el segundo Eusebio Fernández Vázquez y los terceros Mario Montenegro Vieites, Diego Martínez Oton y Mariano Sánchez Velasco, los dos últimos tampoco están contabilizados en los cuadros por la razón anterior.

Sólo un maquinista muere en combate formando parte del bando nacional y era de la primera sección: el comandante Manuel Cerdido Aneiros muere a consecuencia del hundimiento del crucero *Baleares* el 6 de marzo de 1938. Su destino le había llevado a su tierra natal, siendo jefe de máquinas del *Kanguro* solicitó cursar la especialidad de motores térmicos en la Academia de Maquinistas, lo que le fue concedido en el «Diario Oficial» del 2 de julio de 1936. El curso comenzaba el 10 de julio, ¿cuál habría sido su futuro si no cursa la instancia y se queda en Cartagena? ¿Habría ido de permiso a Ferrol? Interrogantes que se podrían plantear en casi todos los casos. Conviene decir que no murió en el combate; fue de los últimos en abandonar el barco junto a un alférez de navío y un fogonero; excelente nadador, llegó hasta uno de los destructores ingleses, pero allí, en el agua, ayudó a que fuesen izados a bordo otros hombres heridos a los que creyó más necesitados, hasta que por culpa de la corriente, el destructor se fue aproximando hacia el derrelicto que ya era el hermoso crucero y tuvo que separarse dando unas paletadas avante... en cuyo torbellino desapareció Manuel Cerdido.

Fusilados.

Veamos ahora las muertes tristes de los fusilados o paseados lejos del combate. Seguiremos también un orden cronológico. El 3 de agosto muere en las matanzas incontroladas ocurridas en el castillo de la Mola en Mahón, zona republicana, por tanto, el comandante maquinista José Aguilar Carrión, gaditano. Era jefe del servicio de máquinas de la Base Naval Secundaria de Baleares. Su ascenso en febrero le condujo de forma voluntaria hacia aquella vacante.

El 11 de octubre de 1936 muere dando la espalda a la tapia del cementerio de San Fernando el segundo maquinista Francisco Baptista Florence; junto a él, le acompañaron otros dos que no eran submarinistas: los segundos Aquilino Pombo Ríos y Enrique Fernández García. Fueron asistidos en sus últimos momentos por el sacerdote Segundo Martínez Ojeda. Contra ellos no existió sentencia de Consejo de Guerra, estaban presos en el Arsenal y de allí fueron conducidos y abandonados en el cementerio. No se han podido encontrar las posibles causas, si es que alguna vez las hay, de estas muertes en sus actuaciones personales, sólo tienen un punto en común: eran los maquinistas más antiguos en sus barcos, respectivamente, *Elcano*, *República* y *Lauria*.

De nuevo un submarino emerge en estas páginas. El *B-6* fue hundido combatiendo con el destructor *Velasco* y el remolcador *Galicia*, el 19 de septiembre de 1936, a unas quince millas al norte de cabo Peñas. Los supervivientes fueron sometidos a Consejo de Guerra y murieron ejecutados once hombres, entre ellos los maquinistas segundos Juan Cumbreza González y terceros Fernando de la Pascua Galiano y Andrés Navarro Barcelona. El tercer maquinista Baltasar Zaragoza Nicolás, también condenado a muerte, fue indultado.

Como anécdota curiosa citaremos al tercer maquinista submarinista José Vilar Guerrero, que fue herido de consideración en este combate... a bordo del *Galicia*. Estaba destinado en el submarino *B-1*, pero al encontrarse éste en reparación en Mahón pudo salir de permiso hacia su tierra. Fue de los que pudo continuar carrera en la Armada, retirándose con el empleo de comandante.

Hay que esperar al final de la guerra para encontrar a dos maquinistas fusilados tras los correspondientes Consejos de Guerra. Ambos mueren en Cartagena: el comandante Benito Sacaluga Rodríguez lo hace el 30 de abril de 1939, condenado en la causa 4/39 de aquel Departamento. Había sido durante la guerra jefe de máquinas del acorazado *Jaime I* y director de la Escuela Naval Popular. Jefe de gran inteligencia y amplio prestigio, había participado en junio de 1931 en la Comisión de maquinistas que, por orden del ministro de Marina Casares Quiroga, debía estudiar y proponer la reorganización de las funciones encomendadas al Cuerpo. Junto a él murió el cabo de fogoneros Juan Escobar Rodríguez.

En cumplimiento de la sentencia de la causa 130/39 fue fusilado en Cartagena el 29 de julio de 1939 el primer maquinista Antonio Barrera Rodríguez. En julio de 1936 estaba destinado en Mahón con cargo de la Base Naval. Su hija, Encarnación Barrera Beardo, estaba casada con el del mismo Cuerpo Aquilino Pombo, cuya muerte hemos visto líneas arriba. Demasiado sufrimiento para una sola familia, la guerra en toda su crudeza marcará a este grupo de personas durante largo tiempo.

Los que siguieron carrera.

De forma natural, quedan separados los que lucharon en el bando nacional y aquellos que lo hicieron en el republicano. Destacan en el nacional los

submarinistas que, progresando en el escalafón, llegaron al generalato: En 1936 el capitán José Albarrán Pardo ascendió a general de división, o sea, inspector del Cuerpo en 1948, permaneciendo en este puesto durante doce años. Natural de Ecija, Sevilla, era un experto submarinista y se había distinguido a bordo del *Peral* en la evacuación del personal civil de los peñones de Vélez y Alhucemas en junio de 1922, bajo el fuego de fusil y cañón enemigos. En estas operaciones también participaron los submarinistas *B-1* y *A-3*.

Hijo de Francisco Albarrán Roldán, carpintero, y de Antonia Pardo Gordillo, ambos de Ecija, José Albarrán es el ejemplo de hombre en gran medida autodictada y luchador. Nacido en 1896, a los quince años estaba ya trabajando como meritorio en un taller de armería; ingresó en la Armada como aprendiz maquinista en 1915. Sus innumerables servicios desbordan esta mínima crónica. El 18 de julio, en el empleo de capitán, era profesor de Tecnología mecánica y taller en la Escuela Naval Militar. A primeros de noviembre del mismo año estuvo de comisión en Italia, regresó el 5 de diciembre y el 21 de abril de 1937 lo encontramos en Sóller embarcado como maquinista más antiguo del flamante submarino *General Mola* (ex *Archimede*), con sólo cuatro años en sus cuadernos, cedido por la Italia de Mussolini. Y ya que citamos al *Mola*, diremos que su gemelo, el *Sanjurjo*, entregado cuatro días antes, en el mismo lugar, era el también italiano *Torricelli*. Su primer maquinista fue el vasco, de Deusto, Francisco Echevarría Bilbao. La guerra lo alcanzó siendo capitán en el *Juan Sebastián Elcano*, atracado en La Carraca. Participó asimismo en la comisión reservada en Italia junto con Albarrán y alcanzó en la posguerra el empleo de coronel. Son muchísimos los subordinados que lo recuerdan con gran cariño como hombre afable y perfecto caballero.

También llegó al generalato Angel Vázquez da Porta. El 20 de julio de 1936 estaba destinado, siendo capitán, de profesor en la Academia de Maquinistas a las órdenes de su director, el teniente coronel Evaristo Díaz Mauriz. Al frente de una sección de marinería defendió una de las puertas de la Academia, en la que siguió prestando sus servicios hasta el 31 de diciembre de 1938, cuando embarcó en el destructor *Císcar* como jefe de máquinas. También era vasco, había nacido en Bermeo en 1898. En aquella época, principios del siglo XX, ingresaba en el Cuerpo un notable número de vascos, sin duda debido a que la pujanza industrial de la zona producía hombres idóneos y bragados en la lucha con el metal y la máquina.

El maquinista Antonio Porta de la Grella, comandante en 1935, hizo la guerra en zona republicana, donde ascendió a teniente coronel en 1937, estaba destinado por Orden Ministerial, de 7 de junio de 1936, como auxiliar del Primer Negociado y Detall de Auxiliares de Máquinas y Fogoneros de la Sección de Máquinas, en Madrid. Es el único submarinista que pasó la llamada *depuración* sin problemas y que alcanzará el generalato.

Caso singular forman los tres maquinistas de la primera sección que estaban prestando sus servicios técnicos como *garantías* de las empresas constructoras de los cañoneros mejicanos, construidos por astilleros españoles para

aquel país; el *Potosí*, botado en Matagorda el año 1934, tenía a bordo en 1936 como instructor al comandante Bartolomé Tous Rotge, natural de Palma de Mallorca. Este maquinista se incorporó a la zona nacional a finales de 1938, siendo destinado al crucero auxiliar *Mar Cantábrico* como jefe de máquinas. Era un submarinista veterano, ya que había formado parte de la primera dotación del submarino *Peral* en 1917 y lo trajo desde Estados Unidos a España. Recordemos los nombres de sus compañeros, todos condecorados por aquel penoso viaje: primer maquinista, Francisco Hernández Segura; segundos, Antonio Hernández Guirao, Benito Sacaluga Rodríguez, Antonio Santos Candon, Antonio Barrera Rodríguez, Manuel Ortega Alvarez, y el tercero José Fontán Pose, o sea, ocho hombres de un total de 24 que componían la dotación. Subraye el lector que varios de estos nombres aparecen por distintos motivos en estas páginas.

Precisamente el 16 de julio de 1936, el capitán José Gilabert Pérez debía embarcar en La Coruña en el transatlántico *Magallanes* rumbo a Méjico, pero viendo el cariz que tomaban los acontecimientos en España optó por quedarse y se presentó en Ferrol, pasando a la Academia de Maquinistas. Naufragó en el crucero *Baleares*, y después estuvo embarcado casi un año en el *General Sanjurjo*. Parece ser el único maquinista con tres medallas militares colectivas por los sucesos ya citados: Ferrol, *Baleares* y *Sanjurjo*.

El santanderino Mario Corcuera Llantada, capitán maquinista, estaba en Méjico a bordo del cañonero *Querétaro*, y desde los primeros momentos intentó ayudar al bando nacional mandando información sobre buques y cargas de armas que salían hacia la península. Volvió a España en 1937 embarcando en el *Calvo Sotelo* y posteriormente en el *Canalejas*.

En el cañonero *Durango*, botado por la Unión Naval de Levante en 1935, estaba embarcado el primer maquinista retirado José Alonso García.

El capitán José Fontán Pose se encontraba de permiso en Ferrol, su tierra natal; recientemente destinado a la Jefatura de Máquinas de dicha Base, acababa de terminar la especialidad de motores térmicos —primera especialidad que existió—. A raíz de los acontecimientos, se presentó en su destino y fue enviado al *España* hasta su naufragio, y después al *Mar Cantábrico*. Lo hemos visto embarcado en el *Peral* en 1917, en este submarino, en tres años, efectuó 208 días de mar.

Otro de los maquinistas que siguió prestando servicios fue el comandante Eduardo Fernández Solmo, también ferrolano, subdirector de la Academia; como tal había acompañado a los alumnos de la especialidad de motores térmicos durante su viaje de fin de curso, en el que visitaron diversas factorías metalúrgicas, como lo demuestra la simple lista de nombres: Madrid, Barcelona, Sabadell, Bilbao, Reinosa y La Felguera. Fue nombrado jefe de máquinas del *Baleares*, donde naufragó. Tras su retiro en 1946 fue nombrado general de brigada honorario. Tuvo más suerte que el jefe de máquinas del buque gemelo, el *Canarias*, el comandante Andrés Lago Rico, que fue jefe de máquinas del crucero durante toda la guerra, asistiendo como tal a todas las operaciones de dicho barco, tan importante como fuerza fundamental de la

flota. Cuando se retiró por edad en el empleo de coronel en 1945, solicitó el ascenso honorífico al generalato. El Consejo Superior de la Armada, en su acta del 26 de noviembre de 1946, dictó que no procedía acceder a lo solicitado por *No considerar relevantes los servicios prestados durante la Campaña*. El lector ya habrá adivinado que dicho comandante tenía antes de la guerra vagos antecedentes de ideología izquierdista.

Otro distinguido jefe que demuestra con su vida que por el trabajo se pueden alcanzar los más altos puestos de responsabilidad y honor es Manuel Varela Porto, natural de Mugardos. Era de origen modesto, ya que su padre, Isidro Varela Pichel, era cantero de profesión. Cuando ingresó en la Armada en 1917, su domicilio era el Hospicio Municipal por fallecimiento de sus padres. Desde los 14 años estaba ganándose el sustento como aprendiz forjador en los astilleros de La Graña. Este maquinista ya lucía en su pecho una Cruz Roja del Mérito Naval por haberse distinguido al arreglar las averías sufridas en el *B-1* en aguas de Marín en 1930. En enero de 1936, tras superar estudios y oposición, alcanzó el empleo de teniente. Estuvo toda la guerra embarcado en el crucero *Canarias*. En marzo de 1937, cuando éste apresó al *Mar Cantábrico*, que procedente de Méjico venía cargado de armas, Manuel Varela formó parte de la dotación de presa, que apagando el fuego de a bordo y superando la dificultad de manejar una instalación desconocida, condujo el *Mar Cantábrico* al puerto de Ferrol, recibiendo por ello la Laureada de San Fernando colectiva.

Catorce maquinistas submarinistas, que habían prestado servicio en zona republicana, pudieron continuar su carrera al finalizar la guerra. Las causas que les formaron para determinar sus conductas, bien fueron sobreseídas o resueltas con absoluciones o ligerísimas penas. Para ello tuvieron que demostrar su ideología antes del 18 de julio o que durante la guerra habían actuado en quinta columna, y por supuesto que no habían prestado servicios relevantes en su zona y que no habían estado en puertos extranjeros, lo que les hubiera supuesto poder pasarse a la zona nacional. Los *avales* de personas afectas al bando nacional fueron fundamentales en la llamada *depuración*.

Aunque no sea importante para estas notas que estamos desarrollando, conviene precisar que por decreto de fecha 31 de julio de 1949 se crea el Cuerpo de Suboficiales, siendo conminados los maquinistas de la segunda sección a solicitar el pase a dicho Cuerpo, y recordemos que eran oficiales vivos y efectivos desde la reorganización de 1931 y poseían nombramientos de oficiales firmado por el jefe del Estado como era y es perceptivo. Ante esta situación, algunos abandonaron y pidieron el retiro, y los que quedaron con la esperanza de pasar en el futuro al Cuerpo de Oficiales, se enfrentaron con una selección más política que profesional, que algunos no pudieron superar, retirándose de mayores; otros, con más suerte, tras ser postergados algunos años, durante los cuales fueron adelantados por compañeros más modernos, pudieron por fin conseguir el empleo de teniente. Esta Ley fue aplicada con impulso político, a pesar de que no constase así en su letra; basta un ejemplo clarificador que es necesario trasladar pese a tratarse de un maquinista que no

era submarinista. El teniente Antonio Acosta Ruiz, ascendido en 1936, fue destinado en mayo al crucero *República*, en el que continuó hasta el final de la guerra, con un período de hospitalización, quizá significativo, desde el 15 de agosto al 4 de diciembre de 1936. En el «Diario Oficial» número 97, de 1941, asciende a capitán y se le retira de acuerdo con la Ley de 12 de julio de 1940 ... *por su actuación en el Movimiento Nacional*. Naturalmente hay que rectificar esta orden ministerial, y así se hace en el «Diario Oficial» número 140, anulando lo entrecomillado. Este oficial, tras diversos avatares, pudo continuar posteriormente su carrera y en 1956 estaba en Estados Unidos efectuando un curso sobre *control de calidad de productos petrolíferos*. Por otra parte, hay que hacer constar que era un maquinista muy condecorado por sus actuaciones en la guerra de Africa.

La Ley de 12 de julio fue aplicada tanto a republicanos como a nacionales. Curiosamente a tres de los cinco maquinistas submarinistas que habían combatido en zona nacional, también se les aplicó la Ley de 1 de marzo de 1940 de represión de la Masonería.

Una vez aplicada la Ley pasaron a la escala de complemento y sobre todo al retiro muchos de los maquinistas condenados a penas de menos de seis años, o que habiendo sido absueltos permanecían aún en el Cuerpo. Estos retirados buscaron refugio en trabajos afines, algunos en el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares (era necesario el visto bueno del ministro de Marina), en la Marina mercante o en centrales térmicas. Su trayectoria futura demostró fehacientemente sus dotes humanas y profesionales, aunque los tiempos no fueron fáciles para ellos durante muchos años.

Condenados en Consejo de Guerra.

Diecisiete fueron los maquinistas republicanos condenados a diversas penas de prisión en los Consejos de Guerra celebrados a partir de 1939. Destacan los cinco condenados a reclusión perpetua, los doce restantes acumularon un total de ciento veintiséis años, distribuidos en dos condenas de veinte, una de quince, tres de doce y de seis años las restantes. Estas fueron revisadas en años posteriores y reducidas notablemente. Entre los condenados a cadena perpetua, el primer maquinista Manuel Ortega Alvarez, soltero, sin familia, natural de Utrera, no resistió la prisión y se suicidó. Había sido condenado a cincuenta y cinco años.

En la zona nacional fueron condenados dos terceros maquinistas a doce años de prisión cada uno: Elías Martínez Miras, que estaba destinado en Defensas Submarinas de Cádiz, se declaró republicano y, posteriormente, en 1945 le fue aplicada también la Ley de Represión de la Masonería. Había pertenecido a la Logia *Heracles* de Ceuta. Miguel Adrover Mateu fue condenado en la causa 156/36 iniciada por los sucesos ocurridos en el *Juan Sebastián Elcano*, atracado en La Carraca, ya suficientemente conocidos. Este maquinista, buen profesional, que hablaba inglés correctamente, había estado a

bordo del crucero *Blas de Lezo* en 1927 en aguas de Shangai, durante los sangrientos sucesos de China, formando parte de la escuadra *multinacional*, que protegía los intereses occidentales.

Después de la guerra trabajó en su profesión montando unos talleres mecánicos y de electricidad en la isla de Mallorca, su tierra natal.

Los exiliados.

Dieciocho maquinistas eligieron el exilio al final de las hostilidades; unos pasaron a Francia, tras la ocupación de Cataluña, y otros se fueron con la flota a Bizerta. Sus vidas a partir de entonces son resumen y espejo de todas las de tantos españoles que a lo largo de nuestra historia tuvieron que vivir forzosamente fuera de su patria a causa de sus ideas políticas.

El capitán Tomás Acción Golpe, con nombre muy profesional, jefe de máquinas del crucero *Libertad* durante la guerra, desembarcó en Bizerta y tras permanecer en el campo de concentración de Maknassy pasó a Argelia, donde vivió hasta su muerte. También en Bizerta comenzó una nueva vida el primer maquinista Vicente Selles Vaello, trabajó en ferrocarriles, pesqueros e incluso montó una fábrica de lámparas; falleció en Túnez en 1957. Había sido jefe de máquinas del *Ulloa*.

Alfonso García Martínez, segundo maquinista, jefe de máquinas del *J. L. Díez* cuando este buque pasó el Estrecho, falleció en Méjico pocos años después. Las peripecias de los maquinistas Ginés Jorquera García y Julio Lizano Otín tras su paso a Francia fueron paralelas. Para poder salir del campo de concentración en el que la republicana Francia los tenía encerrados, se alistaron en una compañía de trabajadores, la número 117, que prestaba sus servicios en el Departamento de Nord, a unos 30 km. de Dunquerque; tras el ataque alemán, pasaron a Inglaterra, que los devolvió a Francia, huyendo de nuevo a Inglaterra y de allí a Casablanca, donde encontraron trabajo. Ambos fallecieron en el exilio.

Sudamérica en general y Venezuela en particular, acogieron con benevolencia e incluso cariño a muchos de ellos, tanto por afinidades políticas como por necesidad de técnicos cualificados. Ejemplo de ello fueron los terceros José Fernández Ortega, que tras navegar por todo el mundo se instaló en Venezuela, donde murió; José Fernández Santiago, que aunque vivió en Venezuela largos años pudo volver a España, falleciendo en 1972. El primer maquinista no submarinista Epifanio García González, masón, venerable de la Logia de Cartagena *Atlántida*, fue profesor de la Escuela Naval de Venezuela.

Conclusiones.

Los números expuestos en el cuadro número 3 son por sí mismos lo bastante indicativos como para comprender la historia del grupo de hombres considerado. Sólo pudo continuar en la Armada algo más de un tercio del total, muriendo en combate 14 (once reflejados en el cuadro y tres no sumados por no constar que fueran submarinistas), de un total de 23 caídos en las mismas circunstancias durante toda la guerra; fueron apartados del Cuerpo 45 y 18 marcharon al exilio, con todas sus consecuencias humanas. Muchas familias tardaron largos años en volverse a unir y cuando lo hicieron, las personas habían cambiado, no habían evolucionado a la par. La mitad de los hombres considerados tuvieron que rehacer sus vidas, dejando la profesión militar que tan dentro llevaban, con sus normas, disciplina y orden. Tuvieron que trabajar en ambientes hostiles, radicalizados por la historia reciente en la que todas las familias habían sufrido. Algunos continuaron luchando en la segunda guerra mundial. Siete fusilados de un total de 23, también es un número elevado. Quizá no sea aventurado decir que los submarinistas, técnicos especializados, eran la vanguardia progresista en un Cuerpo progresista, claramente republicano, liberal y, a pesar de algunas actuaciones individuales, en general, no extremista.