

LOS INICIOS DE LA AUTOMOCIÓN EN LA ARMADA

ABURRIDOS de la mar y los barcos?, ¿cansados de artículos sobre sistemas, gestión y optimización de recursos?, ¿hastados de geopolítica y estrategia marítima? ¡Tenemos la solución! ¡Hablemos de coches! Pero no de Ferraris, Lamborghinis, Porches, Bugattis, etc. No, eso sería muy vulgar... ¿Qué tal si conocemos algo sobre los primeros vehículos que tuvo nuestra querida Armada?

Efectivamente, en este modesto artículo no pretendemos otra cosa que recuperar un pedacito inédito de la historia de nuestra Marina de Guerra vista desde una faceta anónima y gris, como es la del desplazamiento de personas y materiales por carretera, que a los estudiosos de nuestra Armada podrá servirles de «termómetro» para conocer el grado de modernidad que se alcanzó en este aspecto durante la segunda década del siglo XX.

Aunque la historia del automóvil en España corre paralela a la del resto de países desarrollados —es decir, nace a finales del siglo XIX—, no es hasta bien entrado el

XX cuando el vehículo empieza a verse como algo práctico, al quedar superada la percepción del ciudadano de a pie que lo conceptuaba como un extravagante y carísimo ingenio al que sólo una acaudalada élite podía acceder, con fines tan peregrinos como el deportivo o el del mero entretenimiento.

Es en ese momento cuando su producción y venta experimentó una cierta fase de prosperidad. Poco a poco, los gobiernos comenzaron a ser conscientes de la importancia económica, social, estratégica y militar que representaba la motorización, por lo que empezaron a aplicar medidas restrictivas a la libertad de su comercialización con la excusa de defender a la industria nacional.

Logotipo de la Hispano-Suiza.
(Fuente: www.autoclasico.es)



Alejandro ANCA ALAMILLO

Marinero reservista voluntario honorífico

En España fue la Ley de 14 de febrero de 1907 la que prohibía al Estado adquirir artículos extranjeros, salvo que por imperfección, coste, urgencia o inexistencia no quedara más remedio que hacerlo. Por fortuna, ya disponíamos de una marca autóctona con suficiente capacidad e importancia: la Hispano-Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A., con sede en la Ciudad Condal.

En lo que se refiere a su exclusivo empleo en el campo militar, el denominado en la época como «automóvil de tipo pesado para arrastre de carga», es decir, el camión con capacidad de remolque, se conformó como el medio más versátil, jugando un papel crucial en el transporte de tropas, suministros y equipos durante la Gran Guerra (1914-1918). Nuestro Ejército pronto se animó a adquirirlos y, como la producción de la Hispano-Suiza era limitada, la Real Orden de 29 de diciembre de 1913¹ abrió la mano para habilitar su compra en el extranjero.

La Armada —aunque un poco más tarde, como es natural, dada su «naturaleza marítima»— también se interesó por incorporar estos vehículos, tal y como veremos a continuación.

Coches

Como es lógico, el primer automóvil del que dispuso nuestra Armada fue el que se puso al servicio del ministro de Marina², del que encontramos referencias a partir del año 1911 y que dependía administrativamente de la Ayudantía Mayor Central del Ministerio; por cierto, su chófer debió de ser una auténtica calamidad, pues chocó ese mismo año con otro vehículo y atropelló a una anciana al año siguiente³.

En cuanto al resto de dependencias de la Armada, la primera mención al respecto es la

1. *Gaceta de Madrid* de 30 de diciembre de 1913, p. 910.

2. Los primeros automóviles adquiridos por el Estado se compraron en 1905, siendo asignados al presidente del Consejo de Ministros y los ministros de Guerra y Gobernación. Véase el *Heraldo de Madrid* en su edición del 6 de abril de 1908.

3. Según el periódico *El Mundo* del 7 de mayo de 1911, en la calle Barquillo chocó un automóvil de la Armada, conducido por José Álvarez, contra el coche particular de Julián Martín Hernández, que le produjo fractura de la clavícula derecha. Por su parte, el diario *El Siglo Futuro* reseñaba en su edición del 21 de mayo de 1912: «... el automóvil del ministro de Marina atropelló anoche en la Puerta del Sol a una señora de cincuenta y cinco años llamada Apolinaria de la Blanca, que resultó con varias contusiones».



Uno de los pocos Ford Modelo T que se conservan en la actualidad, en excelente estado.
(Fotografía facilitada por el autor)

petición que hizo al Ministerio ese mismo año el comandante general del Apostadero de Ferrol⁴, el contralmirante José Morgado, para que se adquiriese con los fondos de Hacienda el automóvil de su propiedad⁵, con el fin de emplearlo para el servicio de la citada Comandancia. La superioridad resolvió que, mientras se consumaba la compra, los gastos de su mantenimiento, cuando se emplease para asuntos del servicio, fueran sufragados por el fondo económico de la Ayudantía Mayor del Arsenal⁶.

Ante la inminente botadura del acorazado *España* el 5 de febrero de 1912, ceremonia a la que asistieron los reyes, de nuevo el comandante general del Apostadero de Ferrol, en previsión de la necesidad de trasladar a las autoridades que acudirían al evento, envió una comunicación⁷ fechada el día 1 de enero al jefe del Estado Mayor Central de la Armada, en la que pedía la urgente adquisición de un «coche-automóvil» para las atenciones del servicio; si bien se le contestó que no se podía

4. Recordemos que la Ley de 7 de enero de 1908 los bajó a apostaderos, hasta que la promulgación de la Real Orden del 5 de julio de 1920 hizo que recobraran su categoría de departamentos.

5. Creemos que era el Fiat Brevetti de 18 CV, cuya carrocería había sido hecha por Landalet, y fue de baja oficial, como veremos a continuación, en virtud de la Real Orden del 20 de abril de 1920 publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 101 del día 4 de mayo, p. 584.

6. Real Orden de 5 de julio de 1911, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 150, del 10 del mismo mes, p. 1.062.

7. La número 1 de aquel año. Véase la Real Orden de 14 de marzo de 1912, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 64, del 18 del mismo mes.



Un DKW F8 de la Armada (obsérvese la matrícula FN) accidentado durante la época de la posguerra. (Fuente: EMA)



Un Lincoln en el Astillero de Esteiro durante un acto oficial. (Fuente: SECN)



Un sedán Buick Master Six, Mod. 128, de 1927, con un ligero golpe en el guardabarros, en la parte industrial del Astillero de Ferrol pendiente de ser reparado. Instantánea tomada el 27 de agosto de 1928. (Fuente: SECN)

atender su demanda por falta de consignación económica a la que poder aplicar el gasto. Aun así, se le dijo que su petición se tendría en cuenta con atención preferente —es decir, que en principio se aplazaba la compra para el año siguiente— cuando se pudiera disponer del crédito para ello, no sólo para cubrir las atenciones de Ferrol, sino para el resto de los apostaderos.

Sospechamos que aquellos primeros automóviles fueron de la marca Ford Modelo T de 20 CV y cuatro cilindros, con carrocería de lujo Landaulet-Torpedo⁸.

Ya en 1918, el casi recién inaugurado Colegio de Huérfanos de la Armada dispuso de otro que costó 17.300 pesetas⁹.

Los primeros en darse de baja fueron los que se encontraban en servicio en 1919 en Cádiz¹⁰ y Ferrol, siendo sustituido este último por otro comprado en Madrid¹¹, que no pasó de las 25.000 pesetas¹².

Según los datos que hemos conseguido recopilar, aparte de los citados la Armada hasta el periodo de la posguerra adquirió las siguientes marcas: De Dion-Bouton, Buick Master Six,

8. Véase la «Reseña de Referencia» de la Real Orden de 30 de enero de 1919, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 31, de 8 de febrero de 1919, p. 194.

9. Balance general del movimiento de fondos del Colegio de Huérfanos de la Armada «Nuestra Señora del Carmen» en el año 1918. *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 52, del día 5 de marzo de 1919, p. 344.

10. Ídem.

11. Real Orden de 22 de marzo de 1920, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 67, del 23 del mismo mes, p. 388.

12. Real Orden de 6 de junio de 1919, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 129, del 10 del mismo mes, p. 835.

GMC, Chrysler, Morris, Chevrolet, Ford A, Hillman, Lincoln, Standard, DKW F8 y Vanguard.

coches, presupuestándose para ello 69.300 pesetas¹³. Sabemos que al menos la que sirvió en Ferrol era de la marca Reanult, de 14 CV¹⁴.

Ambulancias

La compra de las primeras unidades estuvo motivada por las reiteradas peticiones que se hicieron desde los distintos apostaderos sobre la necesidad de disponer de un automóvil para transporte de heridos y enfermos, por lo que en el mes de julio de 1918 se atendió la demanda, disponiéndose la adquisición de tres

Minibuses

El 17 de diciembre de 1912, el general director de la Escuela Naval Militar de San Fernando —creada tan sólo unos meses antes— propuso por carta oficial (núm. 102) la adquisición de un ómnibus (hoy diríamos autobús) con capacidad para 25 o 30 personas y de un

El ómnibus en la avenida de Beranger de San Fernando en una postal de época. (Colección del autor)

SAN FERNANDO: Avenida de Beranger.



13. Real Orden de 5 de julio de 1918, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 153, del día 9 siguiente, p. 1.032.

14. Orden de 28 de febrero de 1957, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 58, del 9 de marzo siguiente, p. 392.

vehículo «pequeño», a lo que accedió el comandante general del Apostadero de Cádiz el 1 de marzo del año siguiente, con la condición de que se utilizaran para ello los fondos económicos propios del centro, además de señalar que los mismos recursos económicos debían sufragar los gastos de su consumo y entretenimiento¹⁵. Por ello, al final sólo se pudo adquirir el ómnibus, que prestaría sus servicios en solitario hasta que en 1915 pudo comprarse el segundo¹⁶. Sospechamos, pues no tenemos certeza total de ello, que eran Hispano-Suiza del tipo 25/30, de cuatro cilindros, que desarrollaban una potencia de 32 CV, que los podían impulsar a una velocidad máxima de 25 km/h. Debido a su incesante utilización, en 1918 se pidió que ambos fueran sustituidos por

otros pagados por la Hacienda, ya que la Escuela Naval Militar no tenía dinero para ello¹⁷.

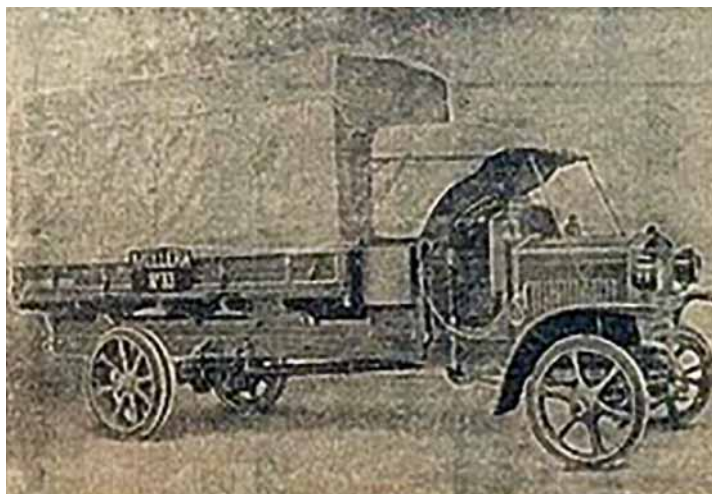
En 1920, su director solicitó la compra de otra unidad para transportar hasta sesenta alumnos —lo denominaron «tren ómnibus automóvil»—, petición que fue concedida mediante un crédito de 15.000 pesetas¹⁸.

Camiones

A raíz de un expediente que en mayo de 1908 se instruyó relativo a la construcción de un tranvía eléctrico entre Cádiz, San Fernando y La Carraca, con ramales a las baterías de Torregorda, Doctrinal y el Laboratorios de Mixtos

—aunque éste no cubría los servicios artilleros del apostadero al no llegar a los Polvorines de Fadrilas, desde donde se enviaban las pólvoras y municiones para los buques del Arsenal, y por lo tanto, se tenían que seguir empleando los «medios primitivos» para su transporte (bueyes)—, la Junta Superior de la Armada ordenó anular dicho expediente y recomendar, por ser mejores y más económicos, el empleo de: «... modernos

Fotografía de época de un camión modelo 40/50 HP.
(Fotografía facilitada por el autor)



15. *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 51, del 5 de marzo de 1913.

16. Real Orden de 9 de julio de 1915, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 152, del 12 del mismo mes, p. 1.029.

17. Real Orden de 2 de diciembre de 1918, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 276, del 6 siguiente, p. 1.856.

18. Se nombró una comisión para adquirirlo, compuesta por el capitán de corbeta Juan Benavente y García de la Vega, el comandante de Ingenieros Áureo Fernández Ávila y el comisario de la Armada José Martínez Ayala, que viajó a Barcelona. Véanse las reales órdenes de 2 de septiembre de 1920, núm. 203, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* el día 8 siguiente, p. 1.268, y la del 8 de noviembre de 1920, *ibidem*, núm. 255, del día 10 siguiente, p. 1.561.

medios de arrastre, camiones automóviles en uso por el Ejército en sus distintos ramos, como ocurre en los demás países, debiéndose proceder a su estudio por la Jefatura de construcciones de artillería»¹⁹.

No obstante, no sería hasta dos años más tarde (en el mes de febrero de 1913) cuando, a iniciativa del general jefe del Arsenal de La Carraca, se comenzó a mover la maquinaria burocrática para la compra de los primeros camiones de los que dispuso la Armada.

Aunque la idea era adquirir también algunos autobuses para transportar personal, los informes de la Jefatura de Servicios de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas y de la Intendencia General convencieron a la Junta Superior de la Armada para que la partida de 120.000 pesetas, consignada en la Ley de 7 de enero de 1908, destinada a «vías de comunicación entre la Avanzadilla y demás dependencias de Artillería de San Fernando y adquisición de material de arrastre», se empleara en la compra de camiones, instando a los ramos de Ingenieros y Artillería del Arsenal de La Carraca a que elaboraran las condiciones facultativas para su obtención por concurso público, que por razones que desconocemos no se llegó a convocar²⁰.

A este primer intento frustrado siguió otro, ya que el día 3 de junio de 1914 se nombraría una comisión, integrada por el capitán de corbeta Emilio Butrón y Linares, el comandante de Ingenieros

Nicolás de Ochoa y el teniente coronel de Artillería Juan Aguilar Lozano, para presenciar las pruebas del innovador camión de cuatro toneladas de carga fabricado por la Hispano-Suiza, que el Ejército²¹ quería evaluar para su posible adquisición²². Era del novedoso modelo 40/50 HP. Tenía un motor de cuatro cilindros 6.840 cc, que desarrollaba una potencia máxima de 53,5 CV a 1.300 rpm, por lo que podía subir una pendiente del 14 por 100 a plena carga a una velocidad de 8 km/h en segunda marcha.

Debido al buen resultado de las pruebas, verificadas en los meses de junio y julio, el Estado Mayor Central de la Armada decidió el 18 de agosto siguiente nombrar una comisión de compras, compuesta por el teniente coronel de Artillería de la Armada Juan de Aguilar y el contador de navío Francisco Rada, con objeto de adquirir con destino al Apostadero de Cádiz un camión de las mismas características: «... dotándolo además con un aparato a propósito para poder con él y los auxilios propios del camión subir y bajar pesos hasta de media tonelada...», con la única condición de que su precio no pasara de las 25.000 pesetas²³.

Otra Real Orden análoga, con fecha de 28 de septiembre, habilitaría la compra del segundo camión. Para conducirlo, la Jefatura de Construcciones de Artillería propuso a la Intendencia General del Ministerio que dos obreros del ramo de Maquinaria del Arsenal de La Carraca (Diego Corrales Vela y Francisco Rodríguez Morales) se desplazaran a la Escuela

19. Real Orden de 10 de mayo de 1911, publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 105, del 12 siguiente, pp. 688-689.

20. Real Orden de 17 de febrero de 1913, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 40, de 20 de febrero.

21. Este camión sería declarado reglamentario por la Comisión de Experiencias de Artillería el 27 de enero de 1915.

22. Real Orden de 15 de junio de 1914, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 134.

23. Reales órdenes de 18 de agosto (*Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 182) y de 29 de septiembre (*ibidem*, núm. 218) de 1914.

de Automovilismo de Carabanchel del Ejército para recibir un curso de conducción de tres meses de duración²⁴.

Pero todo se fue al traste cuando el representante de la Hispano-Suiza comunicó por carta que no era posible la entrega de los dos camiones en ese año en curso, por lo que el general jefe de la 2.ª Sección de Material del Estado Mayor Central el 13 de diciembre canceló la compra por «... no existir en el presupuesto para el año próximo consignación alguna para el pago de este servicio», disponiendo que se incluyera dicha cantidad económica en los presupuestos del año 1916²⁵ y que los operarios de la Maestranza regresaran de Carabanchel²⁶.

No obstante, durante el transcurso de tan desgraciado affaire y a instancias de la Junta del Arsenal de La Carraca, se comenzaron a acometer las obras de la carretera por donde circularían²⁷ (entre San Carlos y La Avanzadilla; San Carlos y el Laboratorio de Mixtos, y la carretera general y la Batería de Escuelas

Prácticas) que, al ser de uso exclusivo de la Armada, serían mantenidas a cargo de los créditos que se consignaban en la partida trimestral de gastos generales del establecimiento²⁸. Las vías se finalizarían corriendo el año de 1916²⁹.

Por fin, a finales de 1915, y con destino al Apostadero de Cádiz, se elaboró el pliego de bases de un nuevo concurso con objeto de adquirir dos camiones para el transporte de material de artillería, utilizando en este caso los fondos asignados para la habilitación del Polígono de Torregorda³⁰, y aunque en primera instancia quedó desierto, en la segunda convocatoria del mes de marzo³¹ fue finalmente adjudicado, el 14 de julio de 1916, a la Hispano-Suiza el citado modelo 40/50 HP. En la escritura otorgada el día 4 de agosto siguiente, se estipulaba un precio de 76.000 pesetas y una garantía de seis meses³².

Su construcción no resultó muy lograda, pues cuando llegaron al Apostadero el día 4 de junio de 1917 se detectaron poros en el

24. Reales órdenes de 25 de septiembre (*Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 215, de 28 de septiembre, p. 1.411) y de 6 de octubre (*ibidem*, núm. 224 de 8 de octubre, p. 1.465) de 1914.

25. Real Orden de 13 de diciembre de 1914, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 281, del día 16, pp. 1.809-1.810.

26. Real Orden de 19 de diciembre de 1914, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 287, de 24 de diciembre, pp. 1.849-1.850.

27. Proyectadas a finales de del mes de mayo. Véase Real Orden de 10 de noviembre de 1914, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 252, de 11 de noviembre, p. 1.647.

28. Se destinarían 975 pesetas. Véase la Real Orden de 21 de enero de 1915, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 19, de 26 de enero, p. 141.

29. La Real Orden de 23 de septiembre de 1915 dispuso que se sacara a concurso su terminación, que sería adjudicada el 12 de mayo de 1916 a un tal Antonio Romero Sánchez, que fue ejecutada con un presupuesto de 57.650 pesetas (*Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 158, del día 14 de julio de 1916, p. 1.038).

30. Real Orden de 19 de enero de 1916, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 16, del día 21 siguiente, p. 114, y el anuncio de subasta publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 18, de 24 de enero.

31. Anuncio de 6 de marzo de 1916, publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 55, del día 7 siguiente, pp. 367-368. El pliego de bases fue el mismo que, aunque fechado el 28 de diciembre de 1915, no salió publicado hasta el 30 de marzo de 1916.

32. *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 159, del día 15 de julio de 1916, p. 1.042.



Alfonso XIII subiéndose a un vehículo durante un acto en Cádiz.
(Foto: Quijano. Colección del autor)

diferencial del primero y en el carácter del segundo, por lo que no pudieron entrar en servicio hasta el 14 de septiembre. Además, el 15 de abril de 1918, antes de que se cumpliera el periodo de garantía citado, se observó salida de agua en un cilindro de uno de ellos, avería que fue reparada el 12 de noviembre siguiente³³.

Reseñamos también la compra de otros cuatro camiones del mismo modelo, que el 29 de noviembre de 1916 se dispuso se adquiriesen a la Hispano-Suiza para el servicio de los polvorines de Ferrol y Cartagena, por un importe unitario de 25.000 pesetas³⁴.

En cuanto a la Infantería de Marina, y gracias al magnífico libro de los comandantes Fernan-

do Herraiz, Jesús Campelo y el sargento 1.º (re-tirado) Pedro Ferro³⁵, sabemos que cada regimiento recibiría sus primeras camionetas³⁶ Ford T (Mod. 1917) en el año 1926, siendo matriculadas de la siguiente manera: ANM-SF-22 la de San Fernando, ANM-FII la de Ferrol y ANM-C-30 la de Cartagena.

Los conductores

Aunque, como hemos visto párrafos atrás, la idea de la Armada era emplear como conductores a obreros del ramo de Maquinaria, es decir, operarios mecánicos de la Maestranza, lo cierto fue que a la llegada de los primeros camiones en 1917 los poquísimos que se eligieron para ello estaban destinados a conducir

33. *Ibidem*, núm. 89, del día 21 de abril de 1919, p. 683.

34. Real Orden de 29 de noviembre de 1916, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 275, de 2 de diciembre siguiente, p. 1.718.

35. Herraiz Gracia, Fernando; Ferro Sánchez, Pedro; Campelo Gaínza, Jesús: *Los vehículos de Infantería de Marina 1958/2023*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2023.

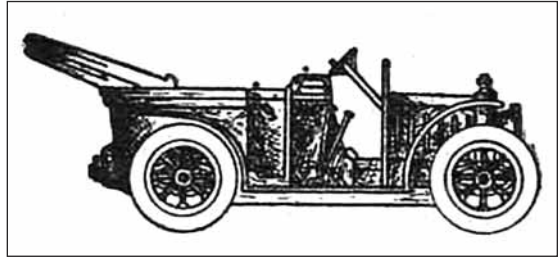
36. Y ya que hablamos de camionetas, no me resisto a citar a mi gran amigo Diego Quevedo Carmona, que en la *Revista* de mayo de 2020 (p. 743) nos ilustró sobre las de la marca «ZIS» soviéticas que llegaron a nuestra Armada durante la Guerra Civil.

los coches que existían³⁷, por lo que no quedó más remedio que contratar a particulares³⁸.

Como esta solución no era la deseable, se ordenó a los comandantes generales de los apostaderos que eligieran al personal con las condiciones físicas que había determinado el Ejército³⁹ con el fin de pasapararlos a Madrid para que recibieran, en el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, las prácticas necesarias para obtener su cualificación⁴⁰. Los elegidos fueron: Ramón Requeijo Baliño, Antonio Saavedra Rodríguez, Odón Sobrino Corujo y Antonio Cereijo Rodríguez, por Ferrol; Vicente Nacente Granado, José Carlos Luy Lara y Francisco Arroyo Barrios, por Cádiz, y Fulgencio Martínez Nicolás, Vicente Monterde Cerezo y Lucas Orcero Martínez, por Cartagena.

En el mes de junio de 1918 terminaron el curso⁴¹, por lo que aquellos hombres serían los primeros *chauffeurs* de la Armada con la clasificación de mecánicos automovilistas primeros y aptos para conducir camiones y coches pesados y rápidos.

Eran fácilmente reconocibles porque se dispuso⁴² que en su brazo derecho debían usar (en metal dorado) el distintivo que se reproduce a continuación.



Distintivo reproducido del publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* que muestra el perfil de un coche con carrocería Torpedo y capota americana.
(Imagen facilitada por el autor)

Aunque a partir de 1919 fueron enviados al Centro Electrotécnico y de Comunicaciones del Ejército varios individuos de tropa para aumentar la plantilla de conductores, tuvieron que pasar algunos años hasta que se estableciera la especialidad. Y así, en virtud de la Real Orden de 6 de febrero de 1924⁴³, se crearía la de Conducción de Carruajes Automóviles, a la que podía acceder personal de clases y soldados de Infantería de Marina siempre que cumplieran con los siguientes requisitos:

- Proceder de reemplazo.
- Tener una conducta intachable.
- Poseer buena constitución física, buena visión (y por supuesto no tener grado alguno de miopía ni daltonismo) y un temperamento tranquilo.

37. Por ejemplo, en Ferrol se encontraban Medardo López Vila y Alfredo Quintá Somoza, y en La Carraca, Francisco Rodríguez Morales y Francisco Parra Bernal.

38. Real Orden de 3 de agosto de 1917, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 173, del día 7 siguiente, p. 1.135.

39. Real Orden de 30 de junio de 1917, *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, núm. 145, de 2 de julio.

40. Real Orden de 16 de septiembre de 1917, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 209, de 19 de septiembre de 1917, p. 1.339.

41. Real Orden de 22 de junio de 1918, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 141, del día 25, p. 946.

42. Real Orden de 5 de septiembre de 1918, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 210, del día 17 siguiente, pp. 1.385-1.386.

43. *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 36, de 13 de febrero, p. 198.

Una vez seleccionados, debían pasar un examen en la Escuela de Aeronáutica de Mecánica. Al parecer, llevaban una letra A en el brazo izquierdo.

A partir del año 1925, y con objeto de aumentar su número, se abrió la posibilidad al personal de marinería que, tras superar un curso de formación en la Escuela de Aeronáutica Naval, podía adquirir la condición de conductores de automóviles.

Identificación

Respecto a los vehículos en sí, la Real Orden Circular de 26 de marzo de 1924⁴⁴ dispuso que los coches afectos al Servicio de Automovilismo se identificaran con dos chapas negras de 32 por 12 cm colocadas delante y detrás de la carrocería con las iniciales ANM (Automovilismo Naval Militar), junto con un número pintado de blanco, que sería asignado por la Segunda Sección del Estado Mayor de la Armada.

A modo de conclusión

Como el lector puede fácilmente suponer, la automoción en la Armada no pudo implantarse con la rapidez que hubiera sido deseable, debido principalmente a dos factores: una burocracia encorsetada en exceso, que como hemos visto ralentizó de manera absurda la compra de material, y el desarrollo de la Primera Guerra Mundial, ya que durante aquellos años hubo que conformarse casi en exclusiva con la limitada producción que la Hispano-Suiza pudo proporcionar que, por otra parte, tenía como cliente preferente al Ejército.

Con esta limitación del mercado, no pudo seguirse un único criterio a la hora de adquirir todos estos vehículos. O dicho de otra manera, se compró lo que se pudo cuando se pudo. Es por ello que se obtuvieron por gestión directa en vez de por concurso, lo que dio como resultado una diversidad de marcas y modelos cuando menos curioso. Una pena que no los hayamos conservado, porque hoy tendríamos una de las mejores colecciones de coches históricos del mundo.

BIBLIOGRAFÍA

Cattaneo, Justino: *El automóvil: historia, descripción técnica, manejo*. Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos. Madrid, 1914.

Ciuró, Joaquín: *Historia del automóvil en España*. Barcelona. Grupo Editorial CEAC, 1994.

Lage Marco, Manuel: *Hispano-Suiza, 1904-1972. Hombres, empresas, motores y aviones*. LID Editorial Empresarial. Madrid, 2003.

Marinelo, Manuel: *El automóvil*. Librería Sucesores de Blas Camí. Barcelona, 1912.

Martínez Cordero, Manuel: *Historia de Ford en España, 1919-1954*. Ford Motor Company SAE, Cádiz. Ford España. Sevilla, 1998.

Martínez Romera, Javier: «Ford en España (1920-1939)», en *VIII Encuentro de trabajo sobre historia de la contabilidad*.

Polo, Emilio: *Los orígenes de una leyenda 1899-1915*. Fundación Toda. Madrid, 1994.

44. *Ibidem*, núm. 74, de 29 de marzo de 1924, p. 403.