

EL CUERPO DE TREN 1889-1940 -Un Cuerpo para los Suboficiales-

Enrique LÓPEZ MODRÓN¹

RESUMEN

El Cuerpo de Tren es uno de los grandes desconocidos de nuestro Ejército. Fue creado en 1889 para que los componentes de las Armas se pudiesen dedicar a sus cometidos, mientras los miembros de este Cuerpo les transportasen la impedimenta, bagajes, etc., en los medios de transporte adecuados. Sin duda una buena idea, pero que desde su creación y hasta su final, siempre se encontraba con problemas de todo tipo, como plantillas, posibilidades económicas, necesidades del servicio, etc.

Un Cuerpo que desde sus inicios, fue reservado para que los sargentos primeros y segundos de Artillería e Ingenieros que entraban en la Academia Especial de Sargentos de Zamora, ascendiesen a alférez del Cuerpo de Tren. Ellos serían los pioneros de este nuevo Cuerpo. Pero la desaparición de esta Academia en 1890 fue el detonante para la desaparición del Cuerpo. Solo 8 permanecieron en este Cuerpo, hasta que en 1920 fue considerado «Cuerpo a extinguir» y en 1927 ya figuraban los últimos en la Escalilla.

La II República lo recuperó para el nuevo Cuerpo de Suboficiales, pero con el comienzo de la guerra civil solo dio tiempo a que ascendieran una promoción de 94 suboficiales.

¹ Teniente Honorífico, Administración (Intendencia).
Correo electrónico: enriquelopezmo@hotmail.com

Recién terminada la guerra, el nuevo gobierno lo disolvió y los reintegro a sus Armas de procedencia, además de retomar la organización del Servicio de Automovilismo, convirtiéndose este, en el sustituto del Cuerpo de Tren.

Pero en la década de los años 80 y 90, nuevos conceptos del transporte también lo llevaron a su desaparición.

PALABRAS CLAVE: Cuerpo de Tren. Suboficiales. Transportes. Convoy. Bagaje. Impedimenta.

ABSTRACT

The Train Corps is one of the great unknowns of our Army. It was created in 1889 so that the components of the Arms could be dedicated to their tasks, while the members of this Corps transported them the impediment, baggage, etc., in the appropriate means of transport. Undoubtedly a good idea, but from its creation and until its end, it always encountered problems of all kinds, such as templates, economic possibilities, service needs etc.

A Corps that from its beginnings, was reserved for the first and second sergeants of Artillery and Engineers who entered the Special Academy of Sergeants of Zamora, to be promoted to ensign of the Train Corps. They would be the pioneers of this new Body. But the disappearance of this Academy in 1890 was the trigger for the disappearance of the Corps. Only 8 remained in this Corps, until in 1920 it was considered «Corps to be extinguished» and in 1927 the last ones appeared on the Scale.

The II Republic recovered it for the new Non-Commissioned Officer Corps, but with the beginning of the civil war only gave time for a promotion of 94 non-commissioned officers to ascend.

Just after the war, the new government dissolved it and reinstated them to their Corps of origin, in addition to resuming the organization of the Automobile Service, becoming the substitute of the Train Corps.

But in the decade of the 80s and 90s, new concepts of transport also led to its disappearance.

KEYWORDS: Train Corps. Commissioned officers. Transport. Convoy. Baggage. Impediment.

* * * * *

INTRODUCCIÓN: CONCEPTO DE TREN, CONVOY Y PARQUE

Para conocer y entender este Cuerpo, comenzaré por estos tres conceptos muy ligados al Cuerpo de Tren y usados en nuestro Ejército en esa época y anteriormente.

Tren

En el Arma de Artillería, se empleaba el concepto «Tren» para definir lo que sería un convoy de piezas y municiones. Un concepto que perdurará siglos. Quizás el «germen» de la idea de crear unos conductores para llevar estos «Trenes», sea durante el reinado de Carlos IV, cuando en 1801² se dispuso que, para la conducción, cuidado y manejo de transporte de artillería se formase una clase militar de *Conductores de artillería*, y que estos empleos se proveyesen con veinticuatro sargentos beneméritos del Cuerpo. Casualidad o no, lo relacionaba con los sargentos, una relación que continuará posteriormente.

Las siguientes referencias a este concepto fueron durante la Guerra de la Independencia. Al ver el Gobierno las proporciones de la guerra, encargo la formación de una brigada de artillería a caballo y de dos compañías de Tren³ para el Ejército de Sierra Morena. Cada compañía de Tren la componían tres oficiales, un sargento segundo y dieciséis cabos, con cien soldados cada una. Al terminar la guerra en 1814, la fuerza de artillería era de cinco regimientos a pie, seis escuadrones, veintiuna compañías fijas y seis batallones de Tren. Si la guerra en el tema armamentístico fue un parón, se dio un paso adelante con la formación de estos batallones de Tren, pues se acabó con el sistema de conducir todas las piezas -menos las de compañías montadas-, por mozos y ganado de contrata. Al crearse estos batallones de Tren en 1813, se les dotó de su propia uniformidad⁴. Estos batallones de Tren ya no figuran durante el reinado de Isabel II, pero la idea no se perderá.

² GIMÉNEZ GONZÁLEZ, Manuel: *El Ejército y la Armada desde la antigüedad hasta 1862*. Almena Ediciones, Madrid, 2003. Reinado de Carlos IV, Real Cuerpo de Artillería, pág. 162.

³ *Ibíd*em, Reinado de Fernando VII, Artillería, Decreto de 27 de febrero de 1809, pp. 191-192.

⁴ *Ibíd*em, Reinado de Fernando VII, Artillería, Lámina 130, pág. 192. «*El reglamento expedido al crearse los batallones de tren en 1813, señala para estos casaca corta y calzón atado a la rodilla, de paño gris cenizoso, con cuello, solapas, forro y vueltas azul turquí, botón blanco con la inscripción Tren de artillería, una bomba de metal de este color en cada lado del cuello.....*».

Unos años más tarde, en la Organización General que se dio a los Cuerpos del Ejército en 1877⁵ ya se decía que lo constituían:

«El Estado Mayor General, el Cuerpo de Estado Mayor, el de Plazas, el de Secciones-Archivo, la Infantería, la Artillería, los Ingenieros, la Caballería, los trenes de parque, las brigadas de transportes y las columnas de municiones; y como Cuerpos auxiliares asimilados, los de Justicia, Administración, Sanidad, Veterinaria, Equitación Militar y el Clero Castrense».



Botón del Tren de Artillería⁶ 1813 y Cartilla del Tren a lomo de los Regimientos de Zapadores-Minadores 1877⁷

El Cuerpo de Ingenieros Zapadores-Minadores en 1877 ya tenía una *Cartilla para el Tren a lomo de los Regimientos*⁸, relacionando todo el material que debía llevar esta Unidad para su normal funcionamiento. Y un año

⁵ Real Decreto 27 julio de 1877 *Colección Legislativa* n° 286. *Nueva organización que se da a los Cuerpos del Ejército de la Península. Artículo 2°.*

⁶ Botón del Tren de Artillería: www.todocoleccion.net

⁷ Cartilla del Tren a lomo de los Regimientos de Zapadores-Minadores 1877: www.bibliotecavirtualdefensa.es

⁸ Orden de 14 de noviembre de 1877, *Cartilla Tren a lomo de los Regimientos de Zapadores-Minadores, Cartilla de los útiles, herramientas y efectos de que consta la dotación de una escuadra y plana mayor de compañía de dicho Tren.*

más tarde, el Reglamento de Uniformidad de las prendas de equipo, vestuario, armamento y montura para el mismo Cuerpo de Ingenieros⁹, incluía unas prendas que llevarían los *Conductores y Carreros de las Secciones de Tren*. Que no eran, ni más ni menos, que los soldados que «conducían» el carro o mulo con su carga.

Como vemos, esta idea de un personal que conduzca un «Tren», en este caso de material de Ingenieros o anteriormente de Artillería, continuaba vigente.

El volumen que suponían estos Trenes de material era un quebradero de cabeza. Por ello, el Reglamento del Servicio de Campaña de 1882¹⁰, definía bien esta preocupación:

«Hoy la mayor dificultad de las marchas no la constituyen las tropas combatientes, a pesar de sus enormes efectivos, sino los voluminosos parques, trenes y bagajes, la impedimenta, que ocupan en profundidad tanto y más que aquéllas».

Era tal el volumen de los trenes, parques, bagajes y la impedimenta en general, que a falta de locales adecuados, debían aparcarse en las afueras de los pueblos cerca de la carretera, pero nunca debía ser sobre ella para no entorpecer el paso.

Convoy

Este reglamento de 1882, en su extenso capítulo de Convoyes, definía el Convoy como:

«un elemento para llevar grandes reservas de municiones, subsistencias, trenes de sitio y de puentes, los equipajes y todo lo que se comprendía bajo el nombre latino de impedimenta¹¹, y no es de absoluta e inmediata necesidad en el combate, forman grandes columnas de material que marchan detrás de las fuerzas combatientes».

⁹ Real Orden del 16 de julio de 1878. *Reglamento de Uniformidad del Cuerpo de Ingenieros de las prendas de equipo, vestuario, armamento y montura del Cuerpo de Ingenieros. Colección Legislativa* nº 204. Segunda parte, Artículo VI, Secciones de Tren, Conductores: «Llevan las mismas prendas de la tropa, excepto el armamento, cartucheras y correaje, que recibirán únicamente al salir a campaña, usando sólo el machete colgado del cinturón. Para el servicio interior y de cuadra tienen un pantalón ancho y una blusa de lienzo aplomado obscuro, con cargo al material en los regimientos de a pie, y a la masita, por su mayor haber y gratificación, en el montado».

¹⁰ Ley de 5 enero de 1882, *Colección Legislativa* nº 25, *Servicio de Campaña, Reglamento, Título II, Marchas, Capítulo IX, Art 155. Capítulo de Convoyes Artículos 363 y 365. Capítulo de Municiones Artículo 489.*

¹¹ Impedimenta o Bagaje que suele llevar la tropa que impide la celeridad de las marchas y operaciones. Equipaje militar que lleva un ejército en marcha.

También describía al Convoy como una operación de guerra, que tenía por objeto conducir municiones, víveres, material, armamento, equipo, vestuario, enfermos, heridos y prisioneros dentro del teatro de operaciones. Fuera de este o en tiempo de paz, dichas conducciones no constituían propiamente un Convoy, sino un mero transporte o conducta.

En el capítulo dedicado a las municiones, calificaba de suma importancia en los combates la regularidad en el servicio de municiones, tanto de artillería como de infantería y la «*colocación ordenada de la impedimenta, es decir, trenes, parques, convoyes y bagajes*».

En general, este Reglamento daba una gran importancia al Convoy, desde su organización a la constitución de su escolta, defensa y protección. Una buena organización era esencial.

Parque

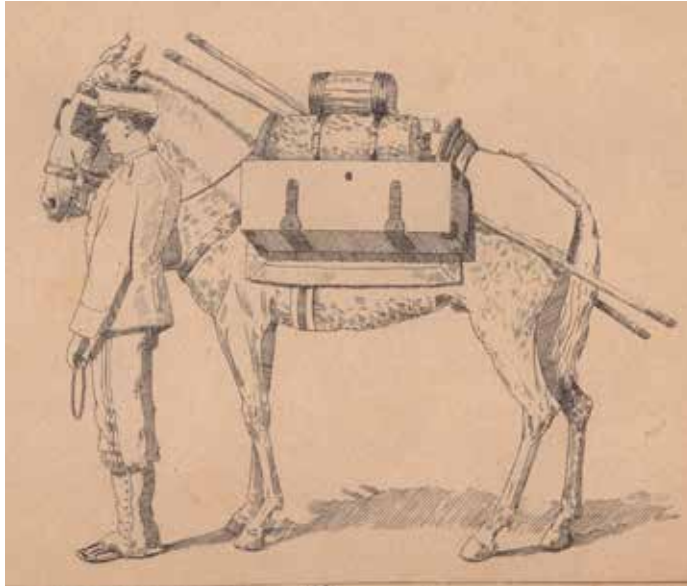
Otro concepto muy usado en la época era «Parque», una palabra que definía todo lo referente al material que llevaba o tenía una Unidad en sus almacenes para repuesto y reparación.

Recordemos hasta no hace mucho tiempo, los Parques de Artillería. La artillería durante el reinado de Carlos IV, dentro de su organización, ya contaba con compañías de Parque, los cuales eran artilleros a pie. Para hacernos una idea, a finales del siglo XIX, las tropas de Zapadores Minadores clasificaban los Parques de campaña¹² en:

- Parques de compañía: Debían marchar siempre con cada una de ellas, conteniendo la herramienta y efectos estrictamente necesarios.
- Parque divisionario: Para nutrir y complementar los de compañía, conduciendo la herramienta para trabajadores auxiliares divisionarios en casos urgentes.
- Parques de puentes de vanguardia de Zapadores: Para luces de 15 a 20 metros por cada unidad.
- Parques ligeros de sección: Para acompañar a la Caballería.
- Parques de Cuerpo de Ejército.: Para nutrir a los divisionarios, llevando herramientas de zapadores-minadores, reserva de explosivos, pólvora de mina y suplemento de herramienta para trabajadores auxiliares en obras de relativa larga duración.

¹² Real Orden circular de 18 de junio de 1898, *Colección Legislativa* nº 196. *Aprobando la clasificación que en lo sucesivo han de tener los parques de campaña de las tropas de Zapadores Minadores.*

Los cuatro primeros Parques debían formar parte del Tren de Combate, y el último del Convoy. Además de estos Parques de campaña tenían los de Sitio, Plaza y Reserva.



Acemilero y Carrero según el Reglamento de Uniformidad de Infantería de 1886¹³

¹³ Se pueden ver en color en: GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis; CALVO PÉREZ, José Luis y SANCHÍS LLAMAS, Fernando: *Uniformes de Infantería, Reglamento de 1886*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2001, pág. 69.

Para su transporte, en una época de escasos medios automovilísticos, era de suma importancia el transporte por líneas férreas del personal, ganado y material por su gran capacidad de transporte. Una buena organización de los Trenes, Parques o Convoyes por carretera era importante, pero no era menos el traslado de estos por ferrocarril¹⁴. Si importante era este servicio en tiempo de paz, aumentaba considerablemente en el de preparación a la guerra y durante las operaciones, pues de su acertada organización y desarrollo dependía a veces el éxito final de una campaña. Para su buen funcionamiento, las Unidades tenían sus propias instrucciones¹⁵ para el transporte de tropas por ferrocarril. Estas instrucciones tenían por objeto determinar el sistema a que debían sujetarse las tropas en sus viajes por vías férreas, para que el embarque, transporte y desembarque de tropas y sus bagajes se verificasen con orden y precisión.

Sin extenderme más, basta lo anterior para ver que estos conceptos de Tren, Convoy y Parque, así como su transporte, eran considerados muy importantes en la vida de las Unidades. Un Cuerpo que se encargase de organizar todo esto, parecía necesario.

LA ACADEMIA ESPECIAL DE SARGENTOS DE ZAMORA 1885-1890

Los primeros años de referencia al Cuerpo de Tren, la poca legislación que lo nombra, nos lleva a la Academia Especial de Sargentos de Zamora¹⁶, por ser su fuente de oficiales. Con la apertura de la Academia en 1886¹⁷ ya se empezaron a dictar normas.

La Organización de los cuadros de las clases de tropa de 1886¹⁸, decía que los sargentos segundos alumnos que superasen con aprovechamiento

¹⁴ Real Decreto 24 marzo de 1891 *Colección Legislativa* n° 153. *Reglamento de transportes militares por ferrocarril.*

¹⁵ Real Orden circular 7 diciembre de 1891 *Colección Legislativa* n° 472. *Aprueba instrucciones para el transporte de tropas de Artillería por ferrocarril.*

¹⁶ Para conocer a fondo la historia de esta Academia, consultar el trabajo del autor DE LA TORRE CASAPONSA, Rafael: *La Academia Especial de Sargentos de Zamora (1885-1890) Una oportunidad perdida*. Ganador del premio 2015 «In Memoriam M^a Manuela Gonzalez-Quiros».

¹⁷ La Academia Especial de Sargentos fue creada por Real Decreto de 20 de julio de 1885. Apertura de la Academia por Real Orden de 16 agosto de 1886, *Colección Legislativa* n° 354.

¹⁸ Real Orden circular 27 octubre de 1886, Art n° 20, *Colección Legislativa* n° 453. *Trasladando el real decreto de esta fecha reorganizando los cuadros de las clases de tropa.*

el plan de estudios del programa de la enseñanza teórica y práctica de la Academia: *«serán promovidos al empleo de sargento primero y les quedará de hecho declarada aptitud para el ascenso por antigüedad á alférez de infantería y caballería respectivamente a los procedentes de estas armas, y del cuerpo del tren que se organizará a los que procedan de artillería, ingenieros y administración militar».*

Esta misma Real Orden, también se trasladó a los Ejércitos de Ultramar¹⁹:

«Los sargentos primeros de Artillería e Ingenieros de Ultramar aprobados en la Academia de Zamora regresarán definitivamente a la Península cuando les corresponda ascender a alféreces del Cuerpo del tren, según lo dispuesto en el artículo 20 del real decreto citado de 27 de Octubre de 1886; a cuyo efecto, no existiendo el Cuerpo de tren en Ultramar, se amalgamarán a la escala de su arma respectiva en la Península los sargentos primeros de Artillería e Ingenieros de aquellos ejércitos».

Para ver si esto anterior se cumplía, el Ministerio de la Guerra elevó una consulta al Director General de Instrucción Militar²⁰ y se dispuso que:

«los sargentos de Artillería, Ingenieros y Brigada de Obreros de Administración Militar que, por terminar con aprovechamiento el plan de estudios de la Academia especial de su clase, obtengan el empleo de sargento primero y se les declare aptos para el de alférez del Cuerpo de Tren, sean destinados a los cuerpos de que procedan, y cuando les corresponda, por antigüedad, en la escala general de sargentos primeros, el ascenso a alférez, si no se hubiera organizado el Cuerpo de Tren, continúen en los mismos como agregados».

Esto de «agregados», como veremos, será muy repetitivo.

Por esto, el escalafón de Artillería de 1895, que empezaba a incluir el Cuerpo de Tren -Anexo 1-, decía:

«Primeros Tenientes que forman parte de dicho Cuerpo, procedentes de la clase de Sargentos de Artillería y prestan servicios en el Arma en concepto de agregados».

¹⁹ Real Orden circular 24 enero de 1888, *Colección Legislativa* nº 38. Art 10. *Haciendo extensivo a los ejércitos de Ultramar el Real Decreto de 27 de Octubre de 1886, reorganizan do los cuadros de las clases de tropa.*

²⁰ Real Orden circular 6 febrero 1889, *Colección Legislativa* nº 51. *Disponiendo que los sargentos de Artillería, Ingenieros y Administración Militar, vuelvan a los cuerpos de que procedan al terminar sus estudios en la Academia de Zamora.*

Como decía que el Cuerpo no estaba creado, no se acababa de hacer puntualizaciones²¹ para regularizar las funciones y ascensos de los sargentos procedentes de la Academia Especial de Zamora.

«Todos los sargentos procedentes de la Academia Especial de Zamora practicarán año y medio en los cuerpos activos, a contar desde su salida de aquella, y al espirar este plazo serán promovidos al empleo de alféreces, y se colocarán en el escalafón de su clase inmediatamente después que la promoción de su tiempo para Infantería de la Academia General Militar, tomando la misma antigüedad; y el puesto de prelación que corresponderá a dichos sargentos será por el orden de clasificación en que salieron de la citada Academia de Zamora. Los de Artillería, Ingenieros y Administración Militar ascenderán en las mismas condiciones que los demás alumnos de Zamora; y según su procedencia, serán destinados a los cuerpos activos conforme a las conveniencias y necesidad del servicio. Cuando llegue a crearse el Cuerpo de Tren, pasarán precisamente a él, sin que la tardanza en organizarse este pueda ser obstáculo para su ascenso, en el puesto correspondiente, según el de salida de la promoción de Zamora, para la perfecta igualdad de derechos en todos los alumnos de esta Academia Especial».

Mientras se estaba creando el Cuerpo, estos futuros oficiales del Cuerpo de Tren no tenían por qué ser perjudicados.

En otra consulta hecha por el Inspector General de Artillería e Ingenieros²², se reconoció a estos oficiales del Cuerpo de Tren, el derecho a ingresar en los Institutos de la Guardia Civil y Carabineros, al igual que lo podían hacer los oficiales de Infantería y Caballería.

Esto lo tuvieron en cuenta, pues fueron varios los que se pasaron, sobre todo, a la Guardia Civil.

O al no haber plantilla, tuvieron que permanecer en sus Armas de origen como agregados.

El personal de esta Academia que procedía del Arma de Artillería e Ingenieros era un reducido número en comparación con el volumen de alumnos, con gran mayoría procedentes de Infantería y Caballería.

Estos fueron los sargentos segundos y sargentos primeros procedentes de Artillería e Ingenieros -ninguno de Administración- que podían pasar al Cuerpo de Tren:

²¹ Real Orden circular 7 noviembre 1889, *Colección Legislativa* nº 551. *Regularizando las funciones y ascensos de los sargentos procedentes de la Academia Especial de Zamora.*

²² Real Orden circular 17 octubre 1890 *Colección Legislativa* nº 390. *Concediendo a los oficiales del Cuerpo de Tren, derecho a ingresar, en concurrencia con los de Infantería y Caballería en los institutos de la Guardia Civil y Carabineros.*

1ª Promoción²³ agosto 1886

Todos los alumnos eran de Infantería y Caballería (1) (2) (3) (4) (5) ²⁴

2ª Promoción²⁵ febrero 1887²⁶

Artillería Parque Obreros de Madrid Sgto. 2º Ricardo García Manso (4)
Artillería 3er Batallón de Plaza Sgto. 1º Celestino Busto Sánchez (4)
Artillería 7º Batallón de Plaza Sgto. 2º Francisco Pérez Rodríguez (4)
Artillería Regimiento de Sitio Sgto. 1º Rafael Benítez Benítez (4)
Artillería 5º Batallón de Plaza Sgto. 2º Macario Julve Guardiola (4)
Ingenieros Batallón de Telégrafos Sgto. 2º Juan Carrasco Cuenca (4)
Ingenieros Batallón de Telégrafos Sgto. 2º Joaquín Parejo Caballero (1) (2)
Artillería 7º Batallón de Plaza Sgto. 2º Doroteo Carrasquedo Ortiz
Artillería Regimiento de Sitio Sgto. 1º Juan Gamero Antona

3ª Promoción²⁷ febrero 1888

Ingenieros Zapadores-Minadores Sgto. 2º Vicente Alonso Sanz (4)
Artillería 1er Regimiento Divisionario Sgto. 1º Román Rodríguez García (5)
Artillería 5º Regimiento de Ejército Sgto. 1º Emilio Calvo Ortiz (5)
Ingenieros Zapadores-Minadores Sgto. 2º Saturnino Salvador Lanuza (3)

²³ Ascendidos a alférez por Real Orden de 27 de julio de 1888, *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 162 de 28 de julio.

²⁴ (1) Se pasaron a la Guardia Civil. (2) Después de ascender a segundo teniente del Cuerpo de Tren en 1889, al año siguiente, se pasó a la Guardia Civil. (3) Pasó al Cuerpo de Carabineros (4) Únicos que aparecen en el escalafón. (5) Pasaron a la Escala de Reserva.

²⁵ Real Orden de 1 de febrero de 1887 *Colección Legislativa* nº 66.

²⁶ Los nueve ascendieron a alférez del Cuerpo de Tren por Real Orden de 26 de febrero de 1889, *Diario Oficial Ministerio de la Guerra* nº 45, pero solo los ocho primeros ascendieron a segundo teniente del Cuerpo de Tren por *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 193 de 30 de agosto de 1890, los de Artillería y *Diario* nº 194 de 31 de agosto de 1890 los de Ingenieros. Decía la Orden de ascenso que: «deberán continuar prestando sus servicios, como agregados, en las mismas secciones de que proceden y donde sirven actualmente, interin (sic) se forma dicho Cuerpo de Tren, según previene la Real Orden de 6 de febrero de 1889». Que decía lo siguiente: «Disponiendo que los sargentos de Artillería, Ingenieros y Administración Militar, vuelvan a los cuerpos de que procedan al terminar sus estudios en la Academia de Zamora».

²⁷ Real Orden de 28 de marzo de 1888 *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* núm. 74 de 4 de abril.

4ª Promoción²⁸ agosto 1888

Artillería 1er Batallón de Plaza Sgto. 2º Manuel Díaz Mazo (1)
Ingenieros 3er Regimiento Zapadores-Minadores Sgto. 2º Carlos Allende Sánchez (1)
Artillería 5º Batallón de Plaza Sgto. 2º Esteban Gracia Sebastián (1) (4)

5ª Promoción²⁹ febrero 1889

Artillería 3er Batallón Artillería de Plaza Sgto. 2º Ramón Merino Sánchez (1)
Ingenieros 1er Regimiento Zapadores-Minadores Sgto. 2º Bernardino Díez Escanciano
Artillería Parque Artillería de Cádiz Sgto. 2º Antonio Zamora Rivas (1)
Artillería Batallón Artillería de Plaza Sgto. 2º Rufo Martín Rivera (1)
Artillería Filipinas Sgto. 1º Agustín Carranzo Pérez
Artillería Filipinas Sgto. 2º Juan Macías Martín (5)
Artillería Puerto Rico Sgto. 1º Antonio Ruiz Martín (1)

Estas cuatro promociones hacen un total de veintitrés candidatos a alférez del Cuerpo de Tren, de los cuales, solo pasaron componentes de la 2ª, 3ª y 4ª promoción. Estos pueden parecer muchos o pocos, pero como se puede ver en el escalafón del Arma de Artillería, -que incluía el Cuerpo de Tren, Anexo 1-, solo unos pocos fueron a engrosar este Cuerpo.

Y ya se decía, «*cuando llegue a crearse*», «*interin (sic) se forma dicho Cuerpo de Tren*» o «*sino se hubiese organizado*». Quizás por todo esto, muchos cambiaron de idea -sobre todo pasarse a la Guardia Civil-, al ver un mejor futuro. Un Cuerpo que además de nacer sin plantilla, se convirtió en un Cuerpo «estático», pues los pocos que permanecieron en el Cuerpo fueron ascendiendo y cambiando de destino, hasta desaparecer poco a poco. No tenían continuadores en el escalafón. No cabe duda que el cierre de la Academia en 1890, por diversas causas, tuvo una relación directa en la no continuidad del Cuerpo de Tren, ya que como hemos visto, era su fuente de oficiales.

²⁸ Real Orden de 31 de agosto de 1888 *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 193 de 4 de septiembre.

²⁹ Real Orden de 21 de febrero de 1889 *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 43 de 23 de febrero.

EL CUERPO DE TREN 1889-1925

Tres años después de su primera referencia, aparece el Cuerpo de Tren como parte del Ejército, en la Ley adicional a la Constitutiva del Ejército³⁰ de 1889.

El Ejército lo formarían: Estado Mayor General, El Cuerpo de Estado Mayor, las tropas de la Real Casa. El arma de Infantería. La de Caballería. La de Artillería. El Cuerpo de Ingenieros. El de la Guardia Civil. El de Carabineros. El Cuerpo y Cuartel de Inválidos.

También formarían parte del Ejército, en concepto de auxiliares suyos, los Cuerpos siguientes:

Primero. El Jurídico. Segundo. El de Intendencia. Tercero. El de Intervención. Cuarto. El de Sanidad Militar, con sus dos secciones de Medicina y Farmacia. Quinto. El de Tren. Sexto. El del Clero Castrense. Séptimo. El de Veterinaria. Octavo. El de Equitación.

Esto seguían siendo solo palabras, pues habría que esperar diez años para empezar a verlo desarrollar. Al año siguiente de aparecer como un Cuerpo más del Ejército, la Junta Superior Consultiva de Guerra programó unos trabajos de Organización³¹ para desarrollar la Ley constitutiva de 1889. Entre otros temas, trataba la división militar del territorio, reorganización del Arma de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros, plantillas de Generales y Oficiales, etc y la composición de nuevos organismos como era el Cuerpo de Tren. El punto 8º de este programa para los trabajos de esta Junta, hacía referencia directa a él:

«Organización del Cuerpo del Tren, sobre la base de mantener los cuadros y elementos precisos en tiempo de paz, para evitar gastos; pero en condiciones de hacer rápidamente los aumentos necesarios en caso de guerra».

Mal empezábamos si ya decía que había que mantener la plantilla para evitar gastos nada más crearlo. Si trasladamos esto a la práctica en 1890, y si le sumamos el cierre ese mismo año de la Academia, poco nos queda de margen para ver el futuro del Cuerpo. Ya hemos visto que muy pocos pasaron al Cuerpo, siendo los primeros en aparecer en el escalafón de 1895 y desaparecerán poco a poco.

³⁰ Real Orden Circular 26 julio 1889 *Colección Legislativa* nº 341. *Artículo Quinto. Trasladando la ley de 19 del actual, adicional a la constitutiva del Ejército.*

³¹ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 219 de 3 de octubre de 1890.

Para regular los destinos del Cuerpo, una Orden dispuso que los capitanes del Cuerpo de Tren, afectos a Artillería e Ingenieros³², fuesen destinados a los depósitos de reserva de estos Cuerpos. Si vemos el escalafón de 1899 y posteriores -Anexo 1-, los capitanes del Cuerpo, efectivamente, están destinados en depósitos de reserva.

Poco antes de la creación «oficial» del Cuerpo, se habían dictado reglas³³ para la composición de las columnas de municiones y parques móviles de artillería. Según estas, cuando se tuviese que poner el ejército en pie de guerra, a cada regimiento de campaña se le dotaría de una columna de municiones mixta de infantería y artillería que se llamaría columna divisionaria. Cada una de estas columnas tendría un capitán, dos primeros tenientes y dos segundos del Cuerpo del Tren. La plantilla de oficiales de las columnas de municiones divisionarias sería de 17 capitanes, 34 primeros tenientes y 34 segundos tenientes; las de los parques móviles de Cuerpo de Ejército, 16 capitanes, 32 primeros tenientes y 32 segundos.

Esta plantilla se cubriría, cuando sea necesario organizar dichas columnas de municiones, con los oficiales del Cuerpo del Tren en primer término.

Esta Orden Circular que dictaba reglas generales para la composición de las columnas de municiones y parques móviles de artillería, anticipaba que la manera de nutrirse el Cuerpo del Tren sería objeto de una disposición especial:

«Regulándose los ascensos de los oficiales pertenecientes a él, mientras otra cosa no se disponga, en la forma prevenida en la Real Orden Circular de 7 noviembre 1889».

Esta era la última Orden que he referenciado al hablar de la Academia Especial de Sargentos y que regulaba sus ascensos. También decía que, al corresponderles el ascenso a jefes, ocuparían las primeras vacantes de plantilla que ocurran en los depósitos de reserva, al igual que vimos en el empleo de capitán.

³² Real Orden circular de 30 junio de 1898, *Colección Legislativa* nº 228. *Disponiendo que los capitanes del Cuerpo de tren, afectos a Artillería o Ingenieros, sean destinados a los depósitos de reserva de estos cuerpos.*

³³ Real Orden Circular 18 febrero de 1899, *Colección Legislativa* nº 33. *Dictando reglas generales para la composición de las columnas de municiones y parques móviles de Artillería.*

Organización de la Escuela Central de Tiro

	JEFES Y OFICIALES			Personal del material		Contáctulos		THOPA			GANADO														
	General de brigada.....	Coroneles.....	Tenientes coroneles.....	Comandantes.....	Capitanes.....	1.ª Tenientes de Artilleria.....	1.ª Tenientes del Tren.....	Médico primero...	Capellán mayor...	TOTAL.....	Maestros taller 2.ª.	Obreros aventajados de 2.ª.....	Herrador de 2.ª....	Forjador.....	Sargentos.....	Cabos.....	Cornetas.....	Primeros.....	Segundos...	TOTAL.....	Tiro.....	Oficiales....	Tropa.....	TOTAL.....	
Jefe.....	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sección de Madrid.....	»	1	1	2	3	4	2	1	»	14	1	1	1	1	3	10	2	4	121	140	»	»	»	»	»
Idem de Cádiz.....	»	1	1	2	2	»	»	»	»	6	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAL.....	1	2	2	4	5	4	2	1	»	20	2	2	1	1	3	10	2	4	121	140	»	»	»	»	51

Madrid 10 de febrero de 1893.—Aprobado por S. M.,—López Domínguez.

Plantilla según la Colección Legislativa de 1893 en la Escuela Central de Tiro, Sección Madrid, con dos primeros tenientes del Cuerpo de Tren

El Arma de Artillería siempre estuvo muy relacionada con este Cuerpo. Hubo una reorganización para los cuerpos del Arma de Artillería³⁴, y en concreto, para su Escuela Central de Tiro. Esta tenía afecta a ella, una Compañía del Tren al mando de un capitán de artillería y de dos primeros tenientes del Cuerpo del Tren³⁵. Estos eran los encargados de los transportes con el ganado y material correspondiente. Estas dos vacantes para esta Escuela continuaron unos años en las plantillas orgánicas publicadas para los cuerpos armados y de reserva, zonas de reclutamiento y otras unidades del Arma de Artillería³⁶. Dos años más tarde se volvió a modificar la plantilla de la Escuela³⁷ y se suprimieron los dos primeros tenientes del Cuerpo del Tren.

Una década después de aparecer como Cuerpo del Ejército y una vez acabadas las guerras coloniales que acabo con la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, permitió dedicarse a la reorganización del Ejército³⁸ y hacer una nueva Organización y División territorial de la península e islas. En este Real Decreto de 1899, que como todos los de esas fechas iba dirigido a María Cristina de Habsburgo-Lorena -dice Señora³⁹-, se justificaba la creación del Cuerpo de Tren con este párrafo que no puede ser más claro:

«Se impone también, Señora, la creación del Cuerpo de Tren, que ya viene figurando en la ley constitutiva del Ejército, y que dificultades que sería muy prolijo enumerar, han impedido organizarlo. Este cuerpo, dividido en diversas secciones, se encargará de todo género de transportes, quedando así

³⁴ Real Decreto 10 febrero de 1893 *Colección Legislativa* nº 35. *Reorganización de los cuerpos del arma de Artillería. Pág. 150 Organización de la Escuela Central de Tiro.*

³⁵ Los nombres de los dos están en el escalafón del año 1895, son: D. Rafael Benítez y Benítez y D. Ricardo García y Manso de la Escuela Central de Tiro (Sección de Madrid), de la 2ª Promoción de la Academia Especial de Sargentos.

³⁶ Real Orden circular 14 de septiembre de 1896. *Colección Legislativa* nº 237. *Fijando las plantillas orgánicas de los cuerpos armados y de reserva, de las zonas de reclutamiento y demás unidades, así como las de los establecimientos de instrucción militar.*

³⁷ Real Orden circular de 11 agosto de 1898 *Colección Legislativa* nº 276. *Modificando la plantilla de la Escuela Central de Tiro.*

³⁸ Real Decreto de 31 de mayo de 1899 *Colección Legislativa* nº 94. *Se divide el territorio de la Península e islas adyacentes en 120 zonas para el reclutamiento y reservas del Ejército, con los correspondientes batallones de primera y segunda reserva de Infantería; se crean diez batallones de reserva de Artillería de plaza, los terceros batallones, en cuadro, en los regimientos de Infantería y de Zapadores Minadores, y cinco batallones de Montaña en substitución de igual número de Cazadores; se disuelven los actuales Cuerpos de ejército estableciéndose la organización. divisionaria con quince divisiones de Infantería y una de Caballería y cuatro brigadas de esta última arma; aumentándose las fuerzas de Baleares y Canarias, y se fijan las guarniciones de los diversos puntos y plazas del territorio.* En la página 149 se refiere al Cuerpo de Tren.

³⁹ Madre de Alfonso XIII, Reina Regente hasta que alcanzó la mayoría de edad.

las tropas que hoy los realizan dedicadas exclusivamente a su servicio técnico, del que en la actualidad las distraen esas otras atenciones».

Esta frase, «*que ya viene figurando en la ley constitutiva del Ejército*», se refiere a la ley adicional a la constitutiva del Ejército antes vista de 1889. Habían pasado diez años.

Pero en el Decreto había un párrafo muy interesante para los sargentos de la época:

«A fin de que los oficiales no tengan necesidad de desempeñar cargos que los separen del servicio de filas, se encomendará la parte administrativa de los cuerpos a uno de contabilidad, que se creará en cada arma, dependiente exclusivamente de ella, nutriéndose de sargentos⁴⁰ de la misma, proporcionando de este modo, y con la creación del Cuerpo del Tren, mayor porvenir a esta clase, lo cual contribuirá a mejorarla considerablemente».

Estas últimas líneas, fechadas en 1899, que hablaban de «*mayor porvenir a esta clase*» y «*mejorarla considerablemente*» se tenían que referir a la Academia Especial de Sargentos, aunque poco la quedaba de vida.

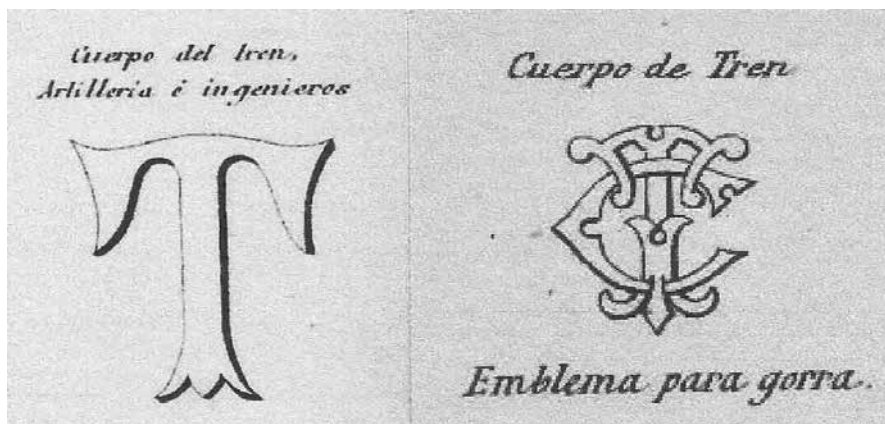
Es evidente, que un Arma o Cuerpo del Ejército tiene que tener sus distintivos que lo identifiquen⁴¹, y por lo tanto, para continuar con la nueva Organización del Ejército se publicaron los que habían de usar en el cuello del uniforme los jefes, oficiales y tropa de los Cuerpos que habían cambiado de denominación, que eran los oficiales de las Escalas de Reserva de Artillería, Ingenieros, Guardia Civil, Carabineros, Administración Militar y los del Cuerpo de Tren⁴².

⁴⁰ Hasta entonces existían los empleos de sargento primero y sargento segundo. En 1889 por la Ley Adicional de 19 de julio se suprime los sargentos primeros, pasando a llamarse los sargentos segundos, «sargentos». Con la desaparición del empleo anterior, las divisas del sargento serán las que llevaba antes el sargento primero, los tres galones.

⁴¹ Real Orden de 1 de abril de 1804. Un problema entre Granaderos de Infantería y el Real Cuerpo de Artillería hizo que se dictara una Real Orden que decía que «*el Rey en vista de que la bomba es la divisa que distingue a la Artillería se ha servido mandar que los Oficiales y Tropa de las Compañías de Granaderos se pongan en el cuello de las casacas la flor de lis que está señalada para la Infantería.....y para distinguirse de los Fusileros, usen de granadas en los faldones de las casacas con lo cual no se verificara la menor equivocación y será la divisa del cuello una señal fija que distinguirá a primera vista el Arma a la que pertenece.*». Esto último, más de dos siglos después, continúa vigente.

⁴² Real Orden Circular 2 octubre de 1899, *Colección Legislativa* n° 186, Punto 5°. *Disponiendo los distintivos que han de usar en el cuello del uniforme los jefes, oficiales y tropa de los cuerpos que han cambiado de denominación; los oficiales de las escalas de reserva de Artillería, Ingenieros, Guardia Civil, Carabineros y Administración Militar, y los del cuerpo de Tren.*

«Los oficiales que forman el cuerpo del Tren, continuarán usando los uniformes de Artillería o Ingenieros, según su procedencia, interin (sic) se organiza dicho cuerpo y se determina su uniforme, reemplazando las bombas y castillos del cuello por una T igual a la que se designa».



**Colección Legislativa: Cuerpo de Tren letra T en 1899
y letras CT entrelazadas para gorra en 1908⁴³**

Serían de metal dorado para Artillería, o blanco -plata-, para Ingenieros⁴⁴. Pero como ha pasado siempre, el personal de cada Arma o Cuerpo quiere «marcar» su procedencia. Por esto, un capitán que, por supuesto, procedía de la Academia Especial de Sargentos -Arma de Artillería-, formuló una instancia⁴⁵ que fue tenida en cuenta para que se unificase el uniforme:

«En vista de la instancia promovida por el capitán del Cuerpo de Tren D. Ricardo García Manso⁴⁶, en solicitud de que se unifique el uniforme de los oficiales del referido cuerpo; y teniendo en cuenta que todos los que lo constituyen prestan servicio en los depósitos de reserva de Artillería, el Rey (q. D. g.) ha tenido por conveniente acceder á la petición del recurrente, disponiendo que los citados oficiales usen el uniforme del cuerpo de Artillería,

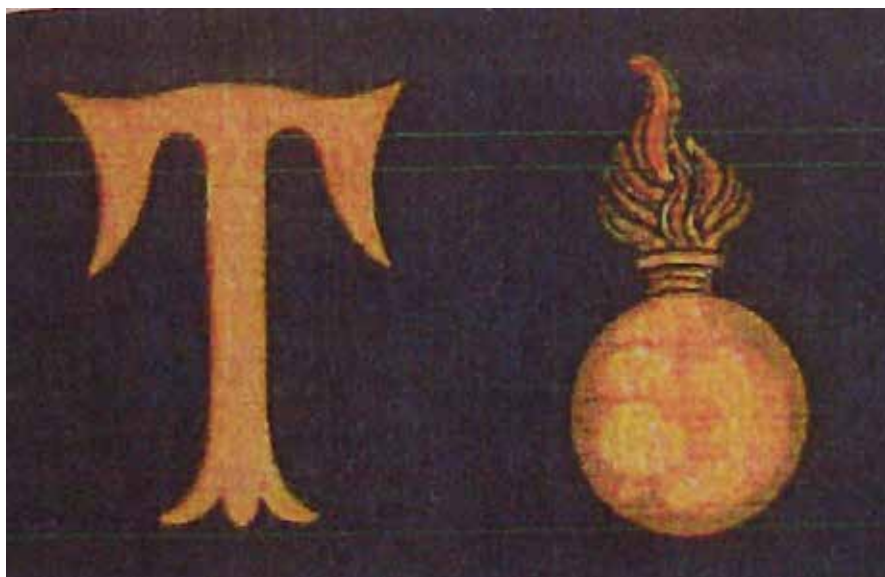
⁴³ CALVO PÉREZ, José Luis y GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis: *Emblemas, Divisas y Distintivos en los cuellos de los Uniformes del Ejército*, pág. 202.

⁴⁴ CALVO PÉREZ, José Luis y GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis: *Emblemas, Divisas y Distintivos en los cuellos de los Uniformes del Ejército*. Grávalos y Calvo, Madrid, 1994. Texto, pág. 99, figura 306 de la pág. 201.

⁴⁵ Real Orden Circular 31 mayo de 1907 *Colección Legislativa* n° 90. *Determinando el uniforme y distintivo que han de usar los oficiales del cuerpo del Tren*.

⁴⁶ Perteneciente a la 2ª Promoción de la Academia Especial de Sargentos de Zamora 1887. R.O de 1 de febrero de 1887, *Colección Legislativa* n° 66.

llevando en el cuello, junto á las bombas, una T, que servirá como distintivo del cuerpo á que pertenecen, hasta que organizado éste se designe el uniforme definitivo que hayan de usar».



**Cuerpo de Tren 1907:
letra T con el emblema de Artillería en oro o Ingenieros en plata**

Hasta ese momento llevaban la letra T en el cuello del uniforme, y a partir de ahora, sería la letra T junto al emblema de Artillería o Ingenieros⁴⁷.

Ya teníamos el distintivo de cuello y nos faltaba el de gorra, que en esta época no tenía por qué ser igual. Así que, poco después una Real Orden dispuso que la gorra declarada reglamentaria para los jefes y oficiales del ejército y alumnos de las academias militares que había sido creada en 1884⁴⁸, sea substituida por una de plato.

En la parte correspondiente al casco -el frontal-, llevaría una corona real de 25 mm de alta por 35 mm de ancha y por debajo de la misma y en

⁴⁷ CALVO PÉREZ, José Luis y GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis: *Emblemas, Divisas y Distintivos en los cuellos de los Uniformes del Ejército: Op. cit.* Texto pág. 102, figura 316 de la pág. 202.

⁴⁸ Real Orden Circular de 1 de agosto de 1884 *Colección Legislativa* nº 262. *Declarando reglamentaria una nueva gorra para todos los jefes y oficiales de los cuerpos e institutos del Ejército y alumnos de las academias.*

la parte cilíndrica, el emblema de cada Arma o Cuerpo. Para el Cuerpo de Tren⁴⁹ serían las letras C y T entrelazadas⁵⁰.

No se auguraba un futuro para el Cuerpo, ya que a principios del siglo xx el automóvil despegaba. Por ello, se creó una Junta⁵¹ para el estudio y organización del automovilismo en el Ejército, considerando que la adopción de los automóviles para los distintos servicios del Ejército llevaría consigo, en gran parte, la supresión de ganado de tiro.

Se veía muy conveniente centralizar este servicio en una sola entidad ya que mientras no se adoptase el automóvil como elemento reglamentario, ni se crease el Cuerpo de Tren, que sería en definitiva el que los manejase en su casi totalidad.

Ya estamos en 1909 y esta Junta todavía dice «*ni se cree el Cuerpo de Tren*». Esta Junta, estaría bajo la presidencia del General Jefe del Estado Mayor Central del Ejército, y sería la encargada de proponer cuanto se relacionase con la creación, organización, estudio y funcionamiento del automovilismo militar en España. El Cuerpo de Tren, tal como estaba concebido, no tenía futuro.

En esta época, en las academias militares el *Tren Regimental* era una asignatura. Por ello, se aprobó un *Reglamento táctico para el Tren de los Cuerpos de Infantería*⁵², una vez terminada la Comisión creada en 1907⁵³, para que este Reglamento se aplicase en todos los Cuerpos de dicha Arma que contasen con el correspondiente material y ganado.

La plantilla seguía siendo ridícula, pues en abril de 1920⁵⁴, para el Cuerpo de Tren, solo figuraban cinco vacantes de comandante en Regimientos de Reserva de Artillería.

⁴⁹ Real Orden Circular de 10 de octubre 1908 *Colección Legislativa* nº 195. Cuerpo de Tren, emblema para gorra.

⁵⁰ GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis: *Gorras de plato de los Uniformes del Ejército*, Madrid 2003, pág. 50, figura 74 y en CALVO PÉREZ, José Luis y GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis: *Los Uniformes de 1912, reinado de Alfonso XIII*. Quirón Ediciones, Valladolid, 2000, pág. 24, esquema nº 16.

⁵¹ Real Orden Circular 8 enero de 1909 *Colección Legislativa* nº 11. *Automovilismo. Organización. Creando una Junta para el estudio y organización del automovilismo en el Ejército*.

⁵² Real Orden Circular 14 de marzo de 1911, *Colección Legislativa* nº 57. *Aprobando el Reglamento táctico para el tren de los cuerpos de Infantería, y disponiendo su impresión y tirado por el Deposito de la Guerra*.

⁵³ Real Decreto de 16 de febrero de 1907, *Colección Legislativa* nº 30. *Disolviendo la actual Comisión de táctica, y creando otra Comisión dependiente del Estado Mayor Central, encargada de estudiar y redactar los reglamentos tácticos*.

⁵⁴ Real Orden Circular 30 abril de 1920, *Colección Legislativa* nº 207. Página 23. *Publicando las plantillas de los diferentes centros, dependencias y unidades del Ejército*.

Enseguida⁵⁵ se rectificaron las plantillas y se subió el empleo a teniente coronel, en previsión de ascensos. En el escalafón de 1919 -Anexo 1-, los cinco integrantes ya son tenientes coroneles.

Y como si de una «muerte anunciada» se tratase, en la plantilla publicada en 1920 había una nota a pie de ella que decía:

*«Las vacantes producidas por los jefes del **Cuerpo de Tren**, únicos representantes de este **Cuerpo a extinguir**, serán amortizadas».*

Como la plantilla de 1920 se había rectificado a cinco tenientes coroneles, la plantilla de 1924⁵⁶ ya figuraba para este empleo.

Pero si a nivel de Unidades de Infantería en la plantilla había personal destinado para este cometido, el Cuerpo de Tren, como entidad a nivel de Ejército agonizaba.

La progresiva desaparición del Cuerpo se puede ver en el escalafón -Anexo 1-, donde en 1926 y 1927, los dos últimos tenientes coroneles ya figuran en situación de Reserva.

Aun así, y siguiendo con la publicación de Reglamentos, se publicó un *Reglamento táctico para los Trenes de Cuerpo*, dentro de la Doctrina para el empleo táctico de las Armas y los Servicios⁵⁷.



Cuerpo de Tren: Modelo 1908 CT entrelazadas para gorra y modelos 1935 no oficial con haz de llamas en la parte superior y el reglamentario con chispas eléctricas (colección del autor)

⁵⁵ Real Orden Circular 24 mayo de 1920 Art 5º *Colección Legislativa* nº 257. *Rectificando las plantillas publicadas por la de 30 de abril último, en la forma que se determina.*

⁵⁶ Real Orden Circular 12 julio de 1924 *Colección Legislativa* nº 97. *Publica los estados generales de plantillas que acompañan al decreto-ley de presupuestos generales del Estado para el ejercicio de 1924-25 (Secciones 4. y 13.a).*

⁵⁷ Real Orden Circular 11 junio de 1924 *Colección Legislativa* nº 272. *Aprobando un proyecto de doctrina para el empleo táctico de las armas y los servicios.*

CUERPO DE TREN			
1.º regimiento de reserva de Artillería.....	2	»	2
2.º idem id. de id.....	1	»	1
5.º idem id. de id.....	1	»	1
7.º idem id. de id.....	1	»	1
Total.....	5	»	5
TROPA			
Jefes y oficiales		Soldados	
Comandante... ..	1	de 1.ª.....	3
Capitanes.....	4	de 2.ª... ..	12
Tenientes.....	2		20
Alléreces.....	2		19
TOTAL.....	9		499
Sargentos.....	1		648
Cabos.....	4		2
Cornetas.....	2		1
Tambores.....	2		2
Educandos.....	86		2
Total.....	19		22
BRIGADA OBRERA Y TOPOGRÁFICA DE ESTADO MAYOR			
Plana mayor.....	1		2
Dos compañías.....	2		1
Total.....	3		3

(1) Los caballos de oficial correspondientes a este personal, que sea plaza montada, figuran en la plantilla del Arma o Cuerpo donde presta servicio.
 (a) Pueden ser segundos o terceros.
 NOTA.—Las vacantes producidas por los jefes del Cuerpo de Tren, únicos representantes de este Cuerpo a extinguir, serán amortizadas.

Plantilla de la *Colección Legislativa* en 1920 para el Cuerpo de Tren,
 con una nota que dice «Cuerpo a extinguir»

A principios del siglo xx estábamos inmersos en las Campañas de Marruecos⁵⁸, donde también el material automóvil y las acémilas escaseaban. Hasta que se pacificó la zona del Protectorado en 1927, no había otra ocupación más importante que acabar con la guerra.

Pues si al principio, como se justificaba, era buen momento para desarrollar el Cuerpo de Tren por acabar las guerras de Ultramar, pues el de ahora, tampoco era muy propicio.

INFANTERIA.—Unidades que sirven de base a las orgánicas.

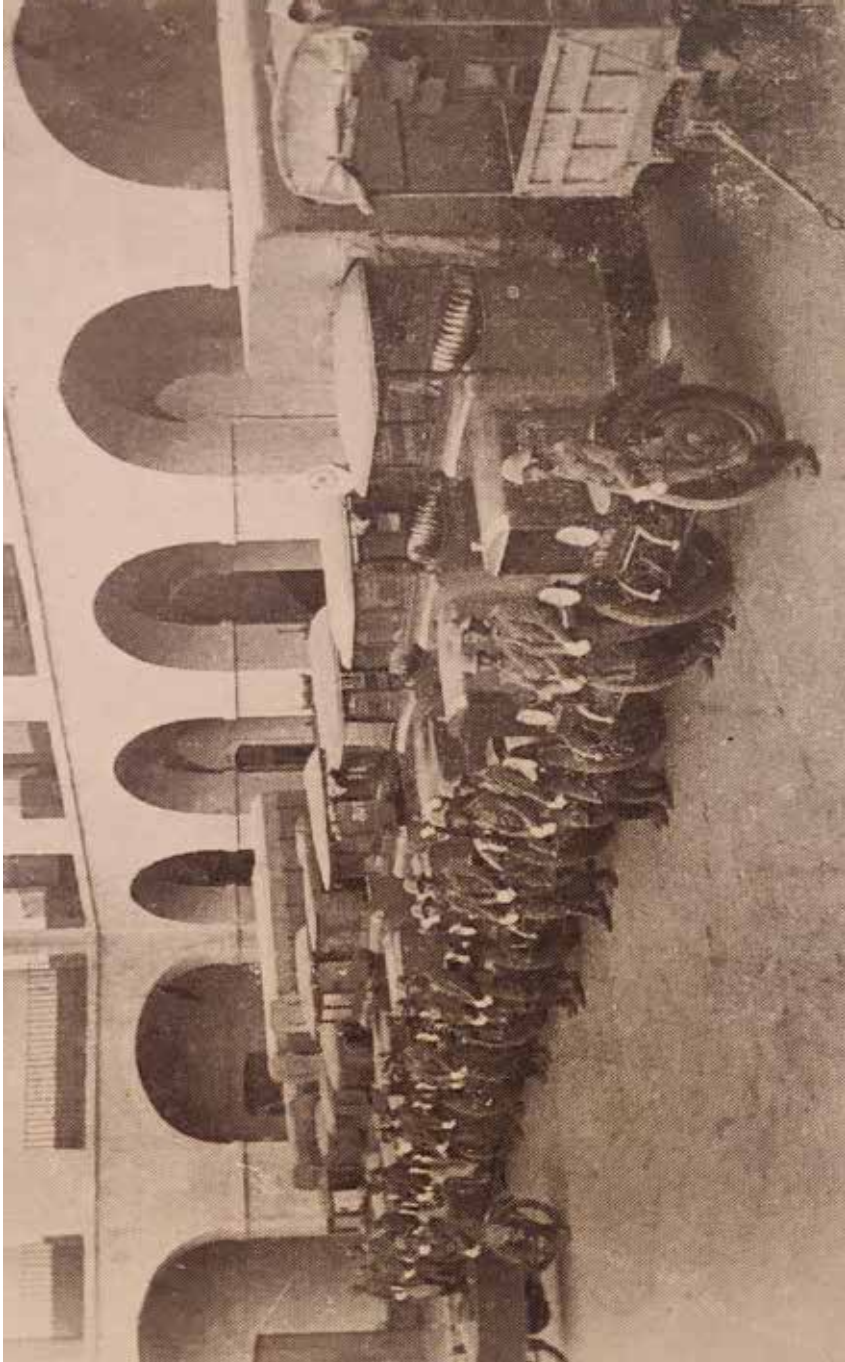
	OFICIALES			Asisten.	Baterías de 1. ^ª	TROPA										GANADO			
	Capitán	Subalternos	TOTAL			Alfaldanes	Sargentos	Cabos	Carteros	Baterías de campaña	Baterías de		TOTAL	Caballos de tiro	Asnos de tiro	TOTAL			
											Infantería	Artillería							
Compañía de fusileros:																			
Plana Mayor.....	1	1	2			1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tres secciones.....		3	3			(3)	(3)	(3)			3	3	3	3	3	3	3	3	3
TOTAL.....	1	4	5			4	6	5	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Compañía de ametralladoras:																			
Plana Mayor.....	1	1	2			6	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dos secciones de tres máquinas.....		3	3			(3)	(3)	(3)			3	3	3	3	3	3	3	3	3
Una Sección de 10 máquinas.....						12	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL.....	1	4	7			19	2	2			5	5	5	5	5	5	5	5	5
Tren de cuerpo de batallón:																			
Plana Mayor de regimiento.....	1	1	2			(1)	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tren de combate, 1.ª escuadrón.....						(2)	2	2			2	2	2	2	2	2	2	2	2
Sección de batallón, 2.ª escuadrón.....						1	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tren de viveres y bagajes.....						1	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL.....	1	1	2			3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tren de cuerpo de batallón:																			
Plana Mayor de batallón.....	1	1	2			(1)	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tren de combate, 1.ª escuadrón.....						(2)	2	2			2	2	2	2	2	2	2	2	2
Tren de combate, 2.ª escuadrón.....						1	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tren de viveres y bagajes.....						1	1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL.....	1	1	2			4	4	4			4	4	4	4	4	4	4	4	4

Plantilla de Infantería según la Colección Legislativa en 1926, con la plantilla de un Tren de Cuerpo de Regimiento y Tren de Cuerpo de Batallón

LA II REPÚBLICA 1931-1939

Este tipo de cometidos semejantes, evidentemente a menor escala, en las Unidades de Infantería de principios del siglo xx lo hacían el jefe de

⁵⁸ GUERRERO ACOSTA, José Manuel: *El Ejército Español en Campaña 1643-1921*. Editorial Almena, Madrid, 1998, pp. 75-76, «En cuanto al material automóvil, en toda Melilla había en 1921, 24 camiones para un ejército de 20.000 hombres, y la impedimenta seguía transportándose a lomo de acémilas, de las que también se contaba con un número insuficiente».



Unidad de Automóviles en 1928⁵⁹

la Plana Mayor del Tren de Cuerpo de Regimiento y del Tren de Cuerpo de Batallón, que era un oficial subalterno -teniente o alférez-, más un suboficial y tropa. A su vez, se componía de un Tren de Combate y un Tren de Víveres y Bagajes, que lo mandaba un sargento con cabos y tropa. Era el llamado «*Tren de Cuerpo*⁶⁰», donde la Unidad llevaba todo lo necesario para su funcionamiento. Además del Tren de Cuerpo podíamos encontrar en las plantillas otros como el Tren de Cuerpo de Regimiento o Tren de Cuerpo de Batallón, con su Plana Mayor, Tren de Combate⁶¹ y Tren de Víveres y Bagajes, con sus plantillas de personal y mulos de carga o tiro.

En el caso de Infantería, se puede ver en la plantilla de 1926. También había otros, como el Tren de alumbrado, Trens de puentes y de sitio en Unidades de Ingenieros, Trens de sitio en Artillería o Trens Hospitales en Sanidad. Todos con su plantilla y material.

El material a transportar estaba perfectamente reglado, tanta cantidad de útiles en cajas o arcones y número de carros para transportarlo, según la envergadura de la Unidad.

Como vimos en la plantilla de 1920 el Cuerpo de Tren se había declarado a extinguir. Por esto, en varias ocasiones, la legislación de la II República lo cita como «*nuevo Cuerpo de Tren*», como si hubiese desaparecido y lo hubiese resucitado. Y realmente, así era.

La II República después de crear el Cuerpo de Suboficiales en 1931⁶², dio instrucciones⁶³ para el cumplimiento de esta Ley. Su Artículo I decía:

*«Las actuales clases de segunda categoría del Ejército que opten por ingresar en el **nuevo Cuerpo de Suboficiales**, así como los que no lo deseen..... podrán, en su día, si las Cortes aprueban la **creación del Cuerpo de Tren**, aspirar a su ingreso en él, siempre que reúnan, llenen y cumplan las*

⁵⁹ Unidad Automóvil 1928. Foto del libro del libro DE LAMBARRI Y YANGUAS, Fernando: *Galería Militar de Intendencia*. Tomo I. Ediciones Mundilibro S.A., Barcelona, 1973, pág. 129.

⁶⁰ Carros para campaña y maniobras, en las que irá la munición e impedimenta de la división, brigada o regimiento. La cantidad variaba según el Arma, e iban tirados por dos parejas de mulas.

⁶¹ El batallón va en pie de guerra, siendo su Tren de Combate el reglamentario de carros y mulos de municiones, con otros que transporten útiles de zapador y sanitario.

⁶² Ley de 4 de diciembre de 1931. *Colección Legislativa* nº 882. Se crea el Cuerpo de Suboficiales del Ejército, que serán auxiliares del mando y constituirán categoría intermedia entre el Cuerpo de Oficiales y las Clases de Tropa. El Cuerpo de Suboficiales estará integrado por los empleos de sargento 1º, brigada, subayudante y subteniente. El empleo de sargento sigue siendo tropa hasta la Ley de 5 de julio de 1934, en que lo incorpora al Cuerpo y son suprimidos los empleos de subayudante y sargento 1º.

⁶³ Orden Circular 26 de marzo de 1932 *Colección Legislativa* nº 168. *Dictando instrucciones para cumplimiento de la ley referente al Cuerpo de Suboficiales.*

circunstancias, requisitos y condiciones que al efecto se determinen para su organización e ingreso en el mismo».

Según esta Ley de 1931 de creación del Cuerpo, los suboficiales podían pasar a oficiales aprobando un examen previo y si asistían a la Academia especial de su Arma o Cuerpo durante un curso de un año y mereciendo la concepción de aprobado. El curso para ser alférez del Cuerpo de Tren tendría también una duración aproximada al año.

Poco más tarde, una nueva Ley indicaba cómo había de ser el reclutamiento de oficiales en el Ejército⁶⁴ y el sistema de ascensos. Esta nueva Ley determinaba las condiciones que debían cumplir los individuos que quieran ingresar como oficiales en las diferentes academias de las Armas y Cuerpos que enumeraba así:

Armas: Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación.

*Cuerpos: Intendencia, Sanidad, **Tren**, Intervención y Jurídico.*

Servicios: Estado Mayor. Institutos: Guardia Civil y Carabineros.



Emblemas de los años treinta, de izq. a dcha.: Parque Central y Escuela de Automovilismo, conductor de coche, conductor de camión de Intendencia, Regimientos de Ferrocarriles, conductor de camión, Unidades ciclistas y enlace motorizado (colección del autor)

⁶⁴ Ley 12 septiembre de 1932 *Colección Legislativa* n° 506, Boletín Oficial n° 218. *Determinando cómo ha de reclutarse la oficialidad del Ejército y cuál ha de ser el sistema de ascensos en el mismo.*

Según esta Ley de Reclutamiento, los suboficiales podían pasar a oficial de dos maneras: Una era entre suboficiales y sargentos que se sometían a determinadas pruebas de ingreso, y otra entre los suboficiales por riguroso orden de antigüedad y mediante las pruebas de ingreso que se señalasen. En las convocatorias de ingreso se reservaría el 60 por 100 para los procedentes de las respectivas Armas. El Cuerpo de Tren sería otra posibilidad de ascender a oficial.

En esta Ley, su artículo 11, dejaba un buen mensaje para los suboficiales:

«El Cuerpo de Tren nutrirá su cuadro de oficiales con personal del Cuerpo de Suboficiales del Ejército, mediante examen de ingreso y un curso, aprobado el cual, serán promovidos a alféreces».

Estábamos en 1932 y el empleo de sargento todavía era tropa. Según lo anterior no podía optar, pero como veremos, desde julio de 1934 este empleo estará incorporado al Cuerpo, y por lo tanto, también podría ingresar en él. Este artículo también decía que la Dirección del Servicio Automóvil sería desempeñada por jefes y oficiales de Artillería e Ingenieros que tengan esta especialidad y según determinasen los reglamentos. Una relación con estas dos Armas que se seguirá repitiendo a lo largo de la historia del Cuerpo.

Matizaba el artículo 14 de esta Ley que, por una sola vez, y para la organización de este Cuerpo, el personal de jefes y capitanes del mismo se constituiría:

- 1. Con jefes y oficiales de Sanidad no facultativos.*
- 2. Con los jefes y capitanes del Cuerpo de Intendencia que lo soliciten.*
- 3. Con jefes y oficiales procedentes de las escalas extinguidas de reserva de Artillería e Ingenieros.*
- 4. Con jefes y capitanes, si lo solicitan, de las Armas que tengan excedencia en dichos empleos.*

¿Y porque da este orden de preferencia? Pues entiendo que los oficiales de Sanidad no facultativos podían tener experiencia en los Trenes Hospitales, los de Intendencia en Trenes de Víveres, los de Artillería en Trenes de Munición y los de Ingenieros en Trenes de puentes y de sitio. Y si no había solicitudes de estos, pues estaba la 4ª opción con personal excedente.

Decía «por una sola vez», es decir, necesitaba un personal que organizase el Cuerpo hasta que se convoquen sus propios cursos y sistema de ascensos de los futuros oficiales del Cuerpo.

Ya se empezaba a Organizar⁶⁵ el Cuerpo de Tren, y en su artículo I definía cuál sería su misión:

«El Cuerpo de Tren tiene por misión, la ejecución por vías ordinarias de todos los transportes de tropas, ganado y material que afecten a los movimientos importantes del Ejército, los necesarios para la vida y acción de las Armas, los relativos a abastecimientos y evacuaciones, y en general, los que no puedan efectuar las distintas Unidades y Servicios con sus elementos orgánicos propios».

Una definición clara de cuál sería su misión. La Unidad elemental del Cuerpo de Tren sería la Sección. La reunión de dos, tres o más de éstas serán una Compañía. Las Secciones serían homogéneas, automóviles o hipomóviles⁶⁶, pero las Compañías podrían ser homogéneas o mixtas. Algunas Compañías, en razón a la zona de terreno el que hayan de actuar, podrían tener Secciones a lomo. En montaña será imprescindible. Las Unidades del Tren, tendrían a su cargo con arreglo a las dotaciones que se determinasen, todo el ganado de tiro y carga y el material de transporte.

Como es normal, se exceptuaba de este último cuando por su natural aplicación, era propio de cada Arma o Servicio y que exigiese para su empleo personal especializado. Por ejemplo, Sanidad o Intendencia, pues su material era específico de estos Cuerpos.

Dentro de esta Organización, el Estado Mayor Central tendría que clasificar los distintos modelos de vehículos y material reglamentario, especificando el que debería ser asignado al Cuerpo de Tren.

Para ponerlo en marcha, la Sección de Instrucción del Estado Mayor Central, a propuesta de la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia, Escuela de Equitación Militar y Escuela de Automovilismo del Ejército, redactó los programas de los temas teóricos y conocimientos prácticos necesarios para el Servicio de Tren.

El Art. 12 del Decreto relataba los estudios a desarrollar:

- Cursos para jefes: Uno de información automóvil, de dos meses como mínimo, para los que no posean la especialidad. Otro de información hipomóvil de un mes, para todos los jefes, excepto los procedentes de Cuerpos montados.

⁶⁵ Decreto de 25 de marzo de 1933 *Colección Legislativa* nº 132 B.O. nº 77. *Organización del Cuerpo de Tren*.

⁶⁶ Se aplica a los vehículos que están tirados por caballos.

- Cursos para oficiales: Curso teórico-práctico de automóviles de tropas, para los oficiales que no hayan seguido cursos de instrucción de automovilismo y de cuatro meses de duración. Otro curso teórico-práctico hipomóvil de dos meses de duración, para todos los oficiales excepto los procedentes de Cuerpo montado.

Evidentemente, que estos cursos hipomóviles no les harían falta si eran oficiales de caballería, ya que sabrían montar a caballo.

De esta tarea, se encargaba el Cuerpo de Equitación Militar, otro Cuerpo desconocido.

Cursos para los Suboficiales:

- Curso teórico durante dos meses en la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia, comprensivo de los conocimientos complementarios que les capacitasen para el ascenso a alféreces. Curso teórico-práctico de automovilismo, de tres meses de duración, para alcanzar la aptitud para el mando de Sección-automóvil.
- Quince conferencias teóricas para todos los aspirantes, que antes irían a un Curso hipomóvil teórico-práctico de tres meses, al que sólo concurrirán los procedentes de Cuerpos a pie.



Camión del Grupo de Tren Ejército del Este y conductor con emblemas en solapa del Cuerpo de Tren y un automóvil (<http://sgdap.girona.cat/fotoweb/>)

Como consecuencia de la creación del Cuerpo de Tren, se tendrían que reorganizar las tropas de Intendencia y Sanidad. Para que todo esto funcione, se creó la *Dirección del Servicio de Tren*⁶⁷, dependiente del Estado Mayor Central.

Casi un año más tarde se publicaron los programas⁶⁸ para los cursos de aptitud de los suboficiales que aspirasen al empleo de alférez del Cuerpo de Tren.

En ellos se describe el programa de materias a estudiar y numerosas conferencias que debían superar estos suboficiales. Este plan de estudios venía a continuar el Art 12 del decreto de marzo antes visto.

Plan de estudios para los Suboficiales

I. PRIMER GRUPO:

- Organización militar de España, clases teóricas, cinco.
- Nociones de arte militar, clases teóricas, cinco.
- La protección en la Guerra Química, clases teóricas, dos; clases prácticas, una.
- Conocimiento del material de guerra reglamentario, clases teóricas once.
- Servicios de Ejército en campaña, clases teóricas, doce.
- Transporte por vía ordinaria, clases teóricas doce.
- Prácticas de mando: Factores morales, Instrucción, El mando, (principios, medios, cualidades y deberes) Teórico-prácticas, clases prácticas quince.
- Tiro de pistola, clases prácticas quince.
- Dibujo topográfico, clases prácticas quince.

Total de clases del primer grupo, 47 clases teóricas y 46 clases prácticas.

⁶⁷ Orden Circular 27 junio de 1933 *Colección Legislativa* nº 308. Suministros. *Creando la Dirección del Servicio de Tren, dependiente del Estado Mayor Central.*

⁶⁸ Orden Circular 17 abril de 1934 *Colección Legislativa* nº 208, Diario Oficial nº 94. *Publicando los programas para el ingreso y curso de aptitud de los suboficiales que aspiren al empleo de alférez en el Cuerpo de Tren. Plan de Estudios y proyecto de programa del cursillo teórico de suboficiales para el ascenso a alféreces del cuerpo de tren. Art 12 del Decreto de 25 de marzo de 1933, Colección Legislativa nº 132.*

II. SEGUNDO GRUPO:

- Geografía Militar de España, clases teóricas, seis.
- Estudio sintético de la Gran Guerra, clases teóricas, seis.
- Lectura de planos, clases teóricas seis, clases prácticas diez.
- Elementos de fortificación, clases teóricas tres.
- Ordenanza en la parte que afecta a oficiales, clases teóricas tres.
- Régimen interior, clases teóricas tres.
- Justicia militar, clases teóricas tres.
- Nociones de derecho, constitución del Estado y Ley de Orden Público, clases teóricas nueve.
- Economía Política y Hacienda Pública, clases teóricas seis.
- Estadística, clases teóricas dos.

Total de clases de este segundo grupo, 47 clases teóricas y 10 clases prácticas.

En resumen, los dos grupos de asignaturas hacen un total de 94 clases teóricas y 56 clases prácticas -Anexo 2-.

Quien les iba decir a estos alféreces que en poco tiempo iban a tener que poner en práctica todos estos conocimientos en una guerra civil.

Este plan de estudios inicial, lo podríamos equiparar a adquirir unos conocimientos generales como se hace actualmente en nuestras academias militares, para luego «especializarse» en el Cuerpo de Tren, con unas asignaturas más específicas en los cursillos de la Escuela de Automovilismo y Escuela de Equitación.

A continuación, se exponía un proyecto de plan de examen al que debían someterse los aspirantes a entrar en el curso para su capacitación como alférez.

Plan de examen para los Suboficiales aspirantes

- PRIMER EJERCICIO
 - Escritura al dictado y análisis gramatical.
 - Dibujo panorámico.
- SEGUNDO EJERCICIO
 - Geografía de España.
 - Geografía Universal.
 - Fisiología e Higiene.

– TERCER EJERCICIO

- Elementos de Aritmética y Álgebra.
- Elementos de Geometría y Trigonometría.
- Elementos de Física y Química.

El primer ejercicio consistiría en escribir a mano un trozo literario escogido que se dicte. Los escritos serían analizados gramaticalmente, en su totalidad o en parte, a voluntad del examinado. Por lo que respecta del dibujo panorámico, tenían que hacer copia de una muestra, sirviéndose para ello del uso exclusivo de un lápiz negro corriente.

El segundo ejercicio consistía en sacar a la suerte una papeleta de las que figuraban en el programa con las materias a desarrollar por escrito en un plazo máximo de tiempo.

El tercer ejercicio, también por escrito, consistía en la resolución de problemas esencialmente prácticos de los temas matemáticos de las correspondientes papeletas que el examinado sacaba a suerte. Asimismo, por escrito, desarrollarían los temas de física y química sin resolución de problemas.

Para el segundo ejercicio había 25 papeletas diferentes y cada papeleta con varias preguntas de Geografía de España, Geografía Universal y de Fisiología e Higiene. Y para el tercer ejercicio otras 25 papeletas, cada una con varias preguntas de Aritmética, Álgebra, Geometría, Trigonometría, Elementos de Física y Elementos de Química.

Los aspirantes debían de pasar este examen para ser admitidos, y de acuerdo con la nota saldrían nombrados en un orden que veremos.

Pero había que continuar dotando al Cuerpo de Organismos que lo hiciesen funcionar. Para hacerlo más efectivo se aprobó un Reglamento para el funcionamiento interno del Estado Mayor Central y una *Dirección del Servicio de Tren*⁶⁹, que estaría al mando de un teniente coronel de Ingenieros -podría ser de Artillería- y un comandante de Artillería -podría ser de Ingenieros-.

Esta Dirección se encargaría del estudio y desarrollo de las normas a que había de ajustarse la preparación técnica de la oficialidad del Cuerpo de Tren, entretenimiento y recomposición del material del mismo y cuanto pertenecía al funcionamiento de las Escuelas y Parques.

⁶⁹ Orden Circular del 24 de mayo de 1934 *Colección Legislativa* n° 266. *Aprobando un reglamento para el funcionamiento interno del Estado Mayor Central. Página 243, Dirección del Servicio de Tren.*

Por fin se convocaron 120 plazas⁷⁰, para ingresar a partir de septiembre en la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia⁷¹, para los suboficiales que lo soliciten y nutrir el cuadro de futuros alféreces del Cuerpo de Tren. A la terminación de los exámenes, el coronel director de la academia formularía relación-propuesta por orden de mayor a menor puntuación, y que evidentemente, no podía ser de mayor número de las 120 plazas convocadas. Solo serán 94 los admitidos. Podían solicitar el examen de ingreso todos los suboficiales del Ejército en servicio activo, bien conceptuados de sus jefes y sin notas desfavorables. A fecha de la convocatoria era junio de 1934 y los sargentos eran Tropa, pero un mes más tarde, una nueva Ley⁷² incorpora el empleo de sargento al Cuerpo de Suboficiales y pueden optar a entrar en el Cuerpo.

También se dictaron normas para el reclutamiento de jefes y oficiales del Cuerpo de Tren⁷³ entre los oficiales que vimos anteriormente que podían solicitarlo y en ese orden de preferencia. El artículo 1º de este Decreto establecía que a tenor de lo establecido en el artículo 11 de la ley de 12 de septiembre de 1932, el personal de jefes y capitanes del Cuerpo de Tren se constituiría con los jefes y oficiales de las Armas y Cuerpos relacionados. Si bien decía una cosa muy importante: estos jefes y oficiales seguirían perteneciendo a su Arma, en la que volverán a prestar sus servicios en el momento en que en el Cuerpo de Tren hubiese personal adecuado. Por lo tanto, estos suboficiales futuros alféreces del Cuerpo de Tren, serían los continuadores del Cuerpo y estos otros volverían a sus Armas o Cuerpos respectivos.

Poco más tarde, salieron publicados⁷⁴ los oficiales aspirantes a los cursos de la Escuela de Equitación y Escuela de Automovilismo. Eran un total de 8 comandantes y 35 capitanes.

El orden de prelación de oficiales que vimos no tuvo mucho éxito, pues de Sanidad solo había 3, de Intendencia 2 y el resto de las Armas, pre-

⁷⁰ Orden Circular 20 junio de 1934 *Colección Legislativa* nº 316 Boletín Oficial nº 140. *Anunciando una convocatoria para ingreso en la Academia de infantería, Caballería e Intendencia de los suboficiales del Ejército para nutrir el cuadro de alféreces del Cuerpo de Tren.*

⁷¹ Decreto de 30 de junio de 1931. La II República disolvió la Academia General Militar y dejó una Academia para Infantería, Caballería e Intendencia en Toledo, otra para Artillería e Ingenieros en Segovia y otra para Sanidad en Madrid.

⁷² Ley de 5 de julio de 1934. *Colección Legislativa* nº 375. Art. 2. «*El Cuerpo de Suboficiales auxiliares del Mando y categoría intermedia entere el Cuerpo de Oficiales y las clases de tropa, estará integrado por sargentos, brigadas y subtenientes. El ingreso en el Cuerpo de Suboficiales será por la categoría de sargento, con ocasión de vacante y por el orden de conceputación obtenida en el examen final de conjunto.*»

⁷³ Decreto 21 de junio de 1934 *Colección Legislativa* nº 322 y Boletín Oficial nº 142. *Dicta reglas para el reclutamiento de jefes y oficiales del Cuerpo de Tren.*

⁷⁴ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 189 de 18 de agosto de 1934.

dominando los de Infantería. Para jefes el curso de información de automóvil sería del 1 de septiembre al 30 de noviembre, y el curso de información hipomóvil del 1 al 31 de diciembre de 1934. Para los capitanes el curso en la Escuela de Equitación sería del 1 de octubre al 30 de noviembre de 1934, y el curso en la de Automovilismo del 1 de diciembre a 31 de marzo de 1935.

Con respecto a los suboficiales todavía no daba fechas, solo indicaba que terminados los cursos en la Academia y en ambas Escuelas se formaría tribunales -al igual que para jefes y capitanes- que redactarían una relación, clasificando a los suboficiales en aptos, dudosos y no aptos, en triplicado ejemplar. Cuando fuese aprobada, serían dados de baja los no aptos que se incorporarían a sus Cuerpos respectivos.

Como esta Orden decía que los programas de estos cursos en ambas Escuelas serían publicados oportunamente, a continuación, se publicaron los programas⁷⁵ de los cursos que habían de efectuar en las Escuelas de Equitación Militar y Automovilismo del Ejército para todo el personal que aspirase a formar parte de los cuadros de mando del Cuerpo de Tren, tanto oficiales como suboficiales. Para los jefes se impartiría un Curso de Formación de veintiséis días, con temas sobre Equitación y otros para adquirir un amplio conocimiento de todas las partes del caballo, tanto interior como exterior, enfermedades, doma, herraje, alimentación, higiene, enganches, marchas de varios tipos, el mulo, el asno, etc. Para los capitanes había un Curso teórico-práctico de cincuenta y dos días, con clases sobre temática muy parecida a la de los jefes.

Los Suboficiales para ingresar en el Cuerpo harían un cursillo hipomóvil teórico-práctico con quince conferencias durante quince días, más otro programa de veinticinco días de clases. Para conocer a fondo que conocimientos debían adquirir, podemos ver las materias en el Anexo 3.

Programa para los Suboficiales en la Escuela de Automovilismo

En esta Escuela los jefes también harían un Curso de Información de tres meses en dos partes, una primera mitad en automovilismo rápido con programas teórico-prácticos de conducción de motos y coches rápidos, y una segunda mitad en automovilismo pesado, con prácticas de taller y

⁷⁵ Orden Circular 27 agosto de 1934 *Colección Legislativa* nº 495 Diario Oficial nº 197. *Publicando los programas de los cursos que ha de efectuar en las Escuelas de Equitación Militar y Automovilismo del Ejército el personal que aspiren a formar parte de los cuadros de mando del Cuerpo de Tren.*

conducción de camión y tractor⁷⁶. Para los capitanes sería un Curso teórico-práctico de cuatro meses, una vez aprobado el Curso de la Escuela de Equitación. También se dividiría en dos partes iguales y con los mismos temas que los jefes.

Los suboficiales tendrían un Curso de tres meses del 1 de abril al 30 de junio de 1935. Este otro, después del Curso de Equitación. Al igual que los Cursos de jefes y capitanes se dividirían en dos partes iguales con el mismo programa. El programa de estudios en esta Escuela era muy extenso y detallado. Resumiéndolo, comprendía todo lo relacionado con la descripción y funcionamiento de los vehículos automóviles, tales como camiones, motos y tractores.

Tenían que adquirir unos amplios conocimientos de todo lo relativo al engrase, refrigeración, carburación, equipo eléctrico, batería, arranque, alumbrado, encendido, embrague, cambio de velocidades, bastidor, dirección y ruedas de estos vehículos. Para completar esta formación, también tenían numerosas sesiones de prácticas de taller para aplicar estos conocimientos de mecánica, con desmontaje y montaje de todo tipo de partes del motor. También se relacionaba un Programa Táctico, con temas relacionados sobre el Tren Automóvil.

Los temas estaban relacionados con los transportes, convoyes, ejecución de movimientos, estacionamiento, composición de los convoyes, la sección, la compañía, el grupo, la agrupación, transportes, comisiones de ruta etc.

El personal de este Cuerpo no solo tenía que organizar los largos convoyes de vehículos o animales, también debía saber cómo arreglar todo tipo de vehículos o conocer las características de animales de tiro o carga para poder actuar en cada situación.

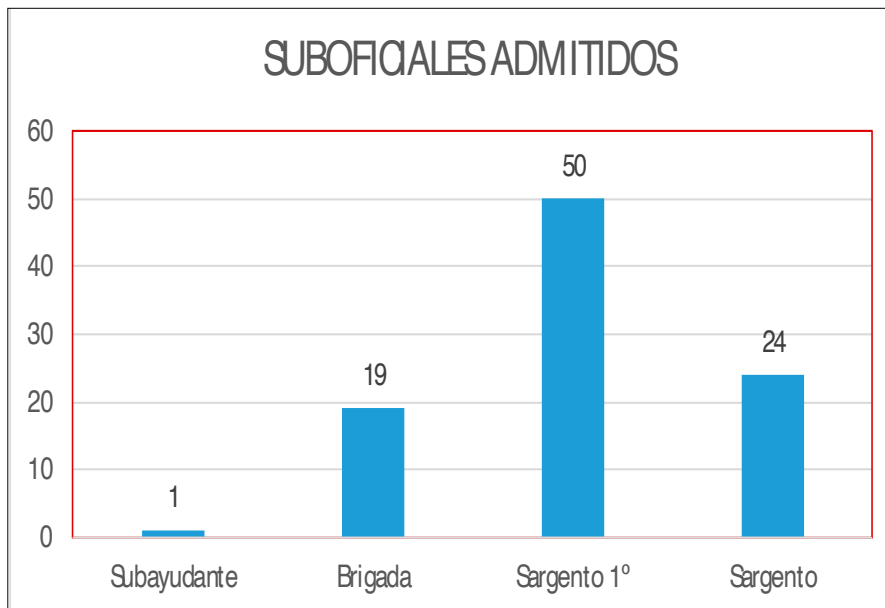
Como ya teníamos los temarios, cursos, fechas, solo faltaba tener los alumnos. Para ello, el tribunal que he comentado anteriormente, declaró aptos a 94 Suboficiales⁷⁷ -Anexo 4- como consecuencia de los exámenes realizados en la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia, para seguir los cursos de capacitación para alféreces del Cuerpo de Tren.

Debido a que la II República fue un tormento de cambios sobre el Cuerpo de Suboficiales, estos se vieron afectados para su ingreso en el Cuerpo. Como decía anteriormente, los sargentos al principio no pertenecían al Cuerpo de Suboficiales, pero como hemos visto, desde la Ley de 5 de julio

⁷⁶ Vehículo que tiraba de las piezas de artillería.

⁷⁷ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* n° 222 de 26 de septiembre de 1934. Ver Anexo 4.

de 1934 su empleo es incorporado al Cuerpo, y por lo tanto, en el listado los tenemos admitidos para poder aspirar a ingresar en el Cuerpo de Tren.



No cabe duda que los empleos superiores de los suboficiales como subteniente y subayudante, estaban «situados», mientras los empleos más inferiores tenían aspiraciones de futuro.

Parece que hubo problemas de uniformidad en la Academia, ya que se contestó a una consulta⁷⁸ sobre el régimen escolar a que habían de someterse los suboficiales que seguían los cursos para alféreces del Cuerpo de Tren en la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia en Toledo. En esta consulta, aparte de unos temas de régimen escolar, se resuelve que los alumnos quedaban obligados a vestir constantemente de uniforme y usar como distintivo las iniciales CT en el cuello de la guerrera o prenda de abrigo. Tengo duda si se refiere a una letra en cada pico del cuello del uniforme, o las dos juntas en cada pico. Si repasamos lo anterior, estos suboficiales alumnos de esta Academia, no tenían emblema de su nueva situación y, por lo tanto, se les dice que usen las letras CT, letras que vimos se habían usado antes entrelazadas para la gorra en 1908.

⁷⁸ Orden Circular 24 octubre de 1934 *Colección Legislativa* n° 567. *Resolviendo consulta sobre el régimen escolar a que han de someterse los suboficiales que sigan los cursos para alféreces del Cuerpo de Tren en la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia.*

Además de esta aclaración, recordar que estos alumnos debían llevar en cordón encarnado, al igual que los alumnos de las Academias⁷⁹.

En este tema de uniformidad, la llegada de la II República dictaminó, mediante dos órdenes circulares⁸⁰, que se suprimiesen las insignias reales de todos los emblemas. En la primera de ellas decía: «*que desaparezcan de los uniformes, emblemas, material y atributos militares, todas las insignias reales y representaciones de la Monarquía*». En la segunda, hacía referencia a las modificaciones que habían de introducirse en el uniforme único de 1926⁸¹ «actualmente reglamentario para todo el Ejército no sufrirá más alteración que la supresión de la corona real en las divisas y emblemas que en la misma se citan».

Si el Cuerpo de Tren hubiese tenido su propio emblema, como cualquier Arma o Cuerpo con anterioridad a la llegada de la República, y estuviese timbrado⁸² de coronal real como hubiese sido lo normal por ser el reinado de Alfonso XIII, pues se le hubiese suprimido la corona como decían las Circulares. A algunos emblemas, sobre todo de cuello, se les suprimió la corona real o se les timbró con la corona mural del nuevo escudo de la República.

Continuando con la uniformidad, se aprobó el uniforme⁸³ que habían de usar los jefes, oficiales, suboficiales y tropa del nuevo (sic) Cuerpo del Tren, que sería el reglamentario para las restantes Armas y Cuerpos del Ejército, constando de iguales prendas y efectos de equipo. Referente al emblema que se había de usar en las prendas de cuerpo, abrigo y cabeza, así como en las chapas del cinturón del correa de tropa y en los membretes, sellos, carruajes, etc., sería de color dorado. Estaría constituido por una rue-

⁷⁹ Orden Circular de 18 de junio de 1934. *Colección Legislativa* n° 313. «*Determina el distintivo que han de usar los suboficiales que sean nombrados alumnos de las academias militares. El distintivo a usar sobre su uniforme por los suboficiales que sean nombrados alumnos de las academias militares, en cumplimiento de cuanto establece la norma quinta, prevención 19 de las bases para la próxima convocatoria de ingreso en ellas, consista en el cordón encarnado que actualmente usan los alumnos de las de Infantería, Caballería e Intendencia y de Artillería e Ingenieros*».

⁸⁰ Orden Circular de 16 de abril de 1931 *Colección Legislativa* n° 149 y Orden Circular de 7 mayo de 1931 *Colección Legislativa* n° 233.

⁸¹ Orden Circular de 16 de diciembre de 1926 *Colección Legislativa* n° 444. *Reglamento de Uniformidad para generales, jefes, oficiales y asimilados del Ejército*. También aplicable a los alumnos de las academias militares.

⁸² En Heráldica, se dice a lo que se coloca encima del escudo, emblema, etc. En época de Monarquía sería corona real, en época de República corona mural y en la época de Franco corona real abierta, como en el escudo de los Reyes Católicos, que Franco adopto en su nuevo escudo en febrero de 1938.

⁸³ Orden Circular de 19 de enero de 1935 *Colección Legislativa* n° 31. *Determina el uniforme y emblema que han de usar los jefes, oficiales, suboficiales y tropa del nuevo Cuerpo de Tren*.

da dentada de dos centímetros de diámetro, sobre la que irían superpuestas, en su mitad superior, dos alas cuya distancia entre puntas era de cuarenta y cinco milímetros y sobre la unión de estas alas, un haz de llamas y chispas eléctricas de cinco milímetros de longitud. También decía que sin perjuicio de que, cuando la práctica del servicio del nuevo Cuerpo lo exija, podrán proponerse por la Dirección del Servicio las modificaciones de color, forma y características que se considerase conveniente.

Pues esta Dirección tuvo que hacer sus alegaciones, pues este modelo con las chispas eléctricas es más difícil de encontrar en el mundillo del coleccionismo, abundando más el modelo del haz de llamas. Es evidente que la fragilidad de las chispas eléctricas era un inconveniente y sin ellas sería más robusta. Incluso en membretes, etc., el modelo más usado es el del haz de llamas. Durante la guerra, el bando republicano lo uso con el fondo rojo, al igual que hicieron en otras muchas insignias de todo tipo. Estas dimensiones de 4,5 cm eran para llevarlo en el pecho, en el cuello o gorra se llevaba el mismo de unos 2 cm. También se llevaba en la solapa de los chaquetones de cuero de los conductores y enlaces motorizados.

Parece que el ingreso en el Cuerpo de Tren tenía importancia y la obra «*Contestaciones al programa para el ingreso en el Cuerpo de Tren*⁸⁴» se declaró de utilidad para el Ejército. Fueron sus autores el comandante de Ingenieros D. Leopoldo Sotillos y el capitán de Artillería retirado D. Rafael Cabrera. Como vemos, pertenecientes a las Armas que tenían relación con este Cuerpo. Parece un temario como actualmente podemos encontrar para preparar oposiciones.

Con respecto al curso de los Suboficiales, se aprobó⁸⁵ la distribución de materias por días de clase propuesta por la Escuela de Automovilismo, ya que se ajustaba a la Circular antes vista de agosto de 1934 con los programas publicados. Se dividió el Curso en dos periodos simultáneos en Madrid y Segovia. Los 47 primeros por antigüedad empezarían en Madrid el 1 de abril hasta el 12 de mayo, pasando luego a Segovia hasta finalizar el Curso. Los 47 restantes, el 1 de abril irían a Segovia hasta el 12 de mayo que irían a Madrid a finalizar el Curso. Un intercambio.

Con el fin del Curso salieron declarados aptos⁸⁶ 7 jefes -eran 8, uno solicitó la baja-, una vez acabado el Curso de Información para pertenecer «*en su día al nuevo (sic) Cuerpo a medida que lo exijan las necesidades de los organismos y unidades que se vayan constituyendo*». Seguirían en sus

⁸⁴ Diario Oficial del Ministerio de Defensa nº 62 de 15 de marzo de 1935. Página 651

⁸⁵ Diario Oficial del Ministerio de Defensa nº 77 de 3 de abril de 1935. *Estado Mayor Central Cuarta Sección Cuerpo de Tren*, Pagina 13.

⁸⁶ Diario Oficial del Ministerio de Defensa nº 19 de 23 de enero de 1935. Página 159.

actuales destinos hasta que se organizaran las Unidades de Tren y en comisión en la Escuela de Automovilismo, colaborando con el profesorado del Curso de capitanes y suboficiales.

Una vez terminados los Cursos para los capitanes, tres meses más tarde⁸⁷, salieron declarados aptos 17 capitanes -eran 35, hubo muchas bajas para el Cuerpo de Tren. También continuarán en sus destinos hasta que se organicen las Unidades de Tren.

Como vemos siempre se decía: a medida que lo exijan las necesidades..., hasta que se organice..., unidades que se vayan constituyendo... etc., todo era poco a poco.

Quedaba mucho para hacer y faltaban de crear otros Organismos necesarios para que empezase a funcionar. Para ello, se creó en el Estado Mayor Central, la *Dirección del Servicio de Automovilismo del Ejército*⁸⁸. El órgano auxiliar de mando para cuanto tuviese relación con el Servicio Automóvil sería el tercer Negociado de la cuarta Sección de dicho Centro, en el que radicaría la Dirección del Servicio de Tren. Se definieron las misiones y quien dependería de esta Dirección, que estaba desempeñada por jefes y oficiales de las Armas de Artillería e Ingenieros. Como vemos, lo sigue «reservando» a estas dos Armas, al igual que desde el principio.

La Escuela de Automovilismo desarrollaría los cursos de automovilismo y formularía los programas, entre ellos, los de capacitación para el ingreso como alféreces del Cuerpo de Tren de los suboficiales. Este Decreto para la creación de esta Dirección, en su Título II, Cuerpo de Tren, artículo 9, definía otra vez su misión, con idéntica definición al artículo I del Decreto de 25 marzo de 1933 *Organización del Cuerpo de Tren*, que vimos anteriormente.

Antes se decía que la Unidad elemental del Cuerpo de Tren era la sección, pero ahora dice que es la Compañía, que estaría compuesta por dos o más secciones. Las Compañías podrían ser hipomóviles o automóviles, que reunidas pueden componer un Grupo, que podría ser homogéneo o mixto.

Referente a los Cursos para los suboficiales repetía que se desarrollarían en las Academias que se determinen y en la Escuela de Automovilismo. Los Cursos durarían diez meses, de los cuales cinco serían en cada uno de

⁸⁷ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa* n° 96 de 27 de abril de 1935, pág. 221.

⁸⁸ Decreto de 21 de junio de 1935, *Colección Legislativa* n° 382 y *Diario Oficial del Ministerio de Defensa* n° 142 de 23 de junio. *Automovilismo militar, Cuerpo de Tren, Dirección del Servicio de Automovilismo del Ejército, Dirección del Servicio de Tren, Estado Mayor Central, Creando en el Estado Mayor Central la Dirección del Servicio de Automovilismo del Ejército*

ellos -al principio se hablaba de tres meses-, y debían de aprobar el examen de ingreso anteriormente descrito.

Y aunque el siguiente Decreto publicado es para la *Organización del Cuerpo de Tren*⁸⁹, más parece querer dejarlo congelado. Ya se veían venir los problemas. Se destacaba que una vez que había sido estudiada la plantilla necesaria para la implantación integral del servicio, se deducía que había de imponerse al Estado sacrificios económicos de considerable cuantía. Este pase al Cuerpo de Tren de cierto número de jefes, oficiales y suboficiales originaría vacantes en las respectivas escalas que sería preciso cubrir, y si el aumento de aquella plantilla fuera compensado con disminuciones en las escalas de origen, se producirían trastornos en otros servicios.

Se dan cuenta que adaptar una plantilla al Cuerpo sería perjudicando a otras. Por ello, con el fin de aminorar los gastos de organización y acuartelamiento que la implantación había de ocasionar y evitar al mismo tiempo las naturales perturbaciones dentro de las unidades divisionarias y las escalas, concluye que se hace necesario reducir, por ahora, el Cuerpo de Tren a prudentes límites, sin que ello impida su progresiva ampliación a medida que las necesidades del servicio la aconsejen y las posibilidades económicas lo permitan. Otra vez los problemas de siempre.

Los suboficiales aprobados en el curso de aptitud, serían promovidos a alféreces y destinados a las Unidades de Tren que fuesen creadas y a las de transportes divisionarios. Los jefes, capitanes y subalternos que no tuviesen cabida en las plantillas iniciales, continuarían en sus Cuerpos de procedencia, siendo destinados al Servicio de Tren a medida que se amplíe. El Estado Mayor Central sería quien determinase las plantillas del Cuerpo de Tren en las diversas Unidades y Organismos. Asimismo, se estudiaría la reorganización del servicio de automovilismo, talleres y parques.

Si volvemos a los comienzos del Cuerpo, con estas frases de la época de la Academia de sargentos: «*Cuando llegue a crearse el Cuerpo de Tren, pasarán precisamente a él*», «*si no se hubiese organizado el Cuerpo de Tren, continuarían en sus Cuerpos como agregados*», o el párrafo de 1899 que justificaba su creación y que decía: «*y que dificultades que sería muy prolijo enumerar han impedido organizarlo*», pues seguíamos igual, problemas y dificultades.

Como según indicaba la Circular de agosto de 1934 los tribunales de los Cursos tenían que tener redactadas las actas de los aptos de cada curso

⁸⁹ Decreto 19 agosto de 1935 *Colección Legislativa* nº 539. Diario Oficial del Ministerio de Defensa nº 190. *Organiza el Cuerpo de Tren*.

antes de unas fechas, siendo la última el del curso automovilista antes del 5 de julio de 1935, pues ya no quedaba más que esperar.

Y por fin, un año después de ser declarados aptos, salieron publicados⁹⁰ ascendidos a alférez del Cuerpo de Tren los 94 suboficiales -Anexo 5-, quedando en situación de disponible forzoso en las Divisiones en que estaban destinados. Las vacantes no se cubrirían hasta que se procediese a la reorganización general del Ejército y se publicasen nuevas plantillas. Su antigüedad era de 11 de septiembre, fecha de la Circular, pero se modificará como veremos.

En total eran 1 alférez, 11 subtenientes, 46 brigadas, 12 sargentos 1.º y 24 sargentos. Si hacemos una comparación con el total de cuando salieron aptos, y que era de: 1 subayudante, 19 brigadas, 50 sargentos 1.º y 24 sargentos, hay cambios significativos.

Como decía antes, había pasado un año, y por lo tanto alguno habría ascendido u otros se habían visto afectados por los constantes cambios de la II República en el Cuerpo de Suboficiales. Desde salir aptos en septiembre de 1934 a salir alférezes en septiembre de 1935, había habido poco antes una Ley 5 de julio de 1934 que suprimía los empleos de subayudante y sargento 1.º. Por lo tanto, el que era subayudante aparece como alférez y a su vez por esta misma Orden es ascendido a alférez. Pero si también se suprimió el empleo de sargento 1.º, ¿cómo había 12 sargentos 1.º?, solo debería haber subtenientes, brigadas y sargentos, los tres empleos en ese momento. Entiendo que puede ser porque la relación estaba hecha antes y no se modificó, o que estos sargentos 1.º no se acogieron a la Ley de creación del Cuerpo⁹¹.

Menos mal que esto fue antes de diciembre de 1935⁹², en que se suprime el empleo de subteniente. En tres años los empleos no paraban de cambiar. Y me planteo una duda: ¿Si el subayudante y los 11 subtenientes hubiesen sabido que una Ley suprimiría su empleo y los ascendería a alférez, se hubiesen presentado al Cuerpo de Tren?

Antes de acabar el año hubo una nueva reorganización del Ejército⁹³. Se establecía el mando por oficiales del Cuerpo de Tren de las unidades de

⁹⁰ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 209, de 12 de septiembre de 1935. Anexo 5.

⁹¹ Ley de 4 de diciembre de 1931 de creación del Cuerpo de Suboficiales, Art 17: «*Los suboficiales actuales que opten por no ingresar en el nuevo Cuerpo, perderán tal denominación y tornarán la del empleo que al ser clasificados en aquel corresponda a los de su misma antigüedad, pero figurarán en escala aparte y carecerán de los derechos que al nuevo Cuerpo se concedan o puedan concederse*».

⁹² Ley de 5 de diciembre de 1935, *Gaceta de Madrid* Núm. 345 de 11 de diciembre de 1935. Los subtenientes ascienden a alférez.

⁹³ Decreto 26 de septiembre de 1935. *Colección Legislativa* nº 618. *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 222 de 27 de septiembre de 1935. *Artículo 3º b, Organizaciones diversas*.

transporte divisionarias y en las que servirían de base para la organización de las de Cuerpo de Ejército y Ejército.

Al finalizar el año 1935, como era normal cada año, se publicaron⁹⁴ los resúmenes generales de plantillas por Armas y Cuerpos de los efectivos del Ejército. Según estos, la plantilla del Cuerpo de Tren sería de: 1 teniente coronel, 3 comandantes, 21 capitanes y 53 subalternos -alférez o teniente-. Igualmente, en enero del año siguiente, se publicó⁹⁵ otra vez el resumen general de plantillas por Armas y Cuerpos y seguía siendo la misma plantilla.

Si acabo de relacionar que salieron aptos 7 jefes, 17 capitanes y 94 alféreces, la plantilla debería haber sido esa y no otra.

Para cubrir las plantillas publicadas, salieron publicados⁹⁶ 1 teniente coronel -uno de los comandantes que había ascendido-, 3 comandantes y 17 capitanes para formar parte del nuevo Cuerpo de Tren con efectividad 1 de enero de 1936. Causando baja en sus Armas y Cuerpos de procedencia y quedando en situación de disponible forzoso.

Esta Circular con estas plantillas iniciales decía una cosa muy importante: que en lo sucesivo, las vacantes que hubiese en los empleos de jefes y capitanes, serían cubiertas por el personal del empleo inferior inmediato dentro del Cuerpo, en la forma que determinaba el Art. 11 de la Ley del 12 de septiembre de 1932, que recordemos decía esto:

«El Cuerpo de Tren nutrirá su cuadro de oficiales con personal del Cuerpo de Suboficiales del Ejército, mediante examen de ingreso y un cursillo, aprobado el cual, serán promovidos a alféreces».

Estos antiguos suboficiales, ahora alféreces, serían los continuadores del Cuerpo de Tren. Nada más y nada menos.

Salas Larrazábal⁹⁷ reflejaba en su *«Situación del personal militar a fecha 30 de abril de 1936»*, una plantilla más acertada del Cuerpo de Tren, ya que decía que era de: 1 teniente coronel, 3 comandantes, 17 capitanes y 94 alféreces.

Acierta en todo, ya que a los publicados el 18 de febrero antes visto, añade los 94 alféreces.

Ya teníamos publicados los jefes y capitanes, esto parecía que se ponía en marcha. Pero hubo una instancia de varios alféreces solicitando se

⁹⁴ Orden Circular 31 diciembre de 1935 *Colección Legislativa* nº 850. *Publica los resúmenes generales por Armas y Cuerpos de los efectivos que han de constituir el Ejército de la Península, Baleares y Canarias y el de África.*

⁹⁵ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 1 de 1 de enero de 1936.

⁹⁶ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 40 de 18 de febrero de 1936.

⁹⁷ SALAS LARRAZÁBAL, Ramón: *Historia del Ejército Popular de la Republica*, Tomo III, Editora Nacional, Madrid 1973, pág. 2.417, Cuadro nº 4.

rectificasen los puestos con que habían sido escalonados, y la asesoría del Ministerio resolvió que se publicase una nueva Circular⁹⁸ con la relación debidamente rectificada -Anexo 6-.

SUBOFICIALES									
TOTAL.....		3698							
Sargentos.....		2600		1247		1669		4057	
Brigadas.....		1038		422		184		1724	
Subdirectores de música ..		48		1		-		50	
Ordenanzas criados		-		-		-		4	
Tambores profesores.....		-		-		-		4	
Profesores de música		-		-		-		50	
JEFES, OFICIALES Y ASIMILADOS									
TOTAL.....		283		3934		715		1613	
Directores de música		-		-		-		70	
Alféreces (ley 5 diciembre de 1935) ..		940		134		356		172	
Subalternos.....		1287		243		537		238	
Capitanes.....		77		1027		406		200	
Comandantes.....		131		304		85		22	
Tenientes coroneles		56		185		37		54	
Coroneles.....		19		20		9		1	
TOTAL.....		82		64		18		-	
de Brigada ..		64		-		-		-	
de División.....		18		-		-		-	
Estado Mayor General ...		-		-		-		-	
Servicio de Estado Mayor		-		-		-		-	
Infantería.....		-		-		-		-	
Caballería (a).....		-		-		-		-	
Artillería.....		-		-		-		-	
Ingenieros.....		-		-		-		-	
Jurídico.....		-		-		-		-	
Intendencia.....		-		-		-		-	
Sanidad (Medicina).....		-		-		-		-	
Sanidad (Farmacia).....		-		-		-		-	
Veterinaria.....		-		-		-		-	
Directores de música.....		-		-		-		-	
Cuerpo de Tren.....		-		-		-		-	
De cualquier Arma o		-		-		-		-	
Cuerpo Auxiliar Subal-		-		-		-		-	
terno (l).....		-		-		-		-	
TOTAL GENERAL...		82		64		18		-	

Plantilla del Cuerpo de Tren según la Colección Legislativa en 1935

⁹⁸ Boletín Oficial del Ministerio de la Guerra nº 84 de 9 de abril de 1936. Anexo 6.

CUADRO N.º 4
SITUACION DEL PERSONAL MILITAR EN 30-IV-1936

Situación Activo	GENERALES				JEFES Y OFICIALES						Total por Cpos. Jef. y Ofic.	Total	
	Tte. G.	G.D.	G.B.	TOTAL	Cor.	Tte. C.	Com.	Cap.	Tte.	Aff.			
E.M.G.	3	24	57	84								245	245
E.M.					19	60	101	65					
Infantería					123	256	567	1.526	1.677	1.133		5.282	5.527
Tercio								2	8	1		11	5.538
Mar									2	6		8	5.546
Caballería					24	53	143	318	399	135		1.072	6.618
Artillería					51	76	265	578	926	417		2.313	8.931
Ingenieros					19	61	140	292	363	208		1.083	10.014
Aviación										83		83	10.097
Cpo. Tren							1	3	17		94	115	10.212
Guardia Civil			5	89	30	75	126	333	544	415		1.523	11.735
Carabineros			2	91	18	40	84	172	294	177		785	12.520
C.J.M.			1	92	21	14	33	26	9			103	12.623
Intendencia			4	96	13	47	113	252	309	60		794	13.417
Intervención			2	98	14	27	79	29				149	13.566
S.M. (Médicos)			4	102	15	38	180	337	79			649	14.215
S.M. (Farmacia)					4	15	28	57	19			123	14.338
S.M. (Tropas)							4	32	17	39		92	14.430
Veterinaria					4	17	25	118	73			237	14.667
Equitación							1	5	24			30	14.697
O.M.					2	7	23	129	241	37		439	15.136
B.O.T. (E.M.)								1	4	10		15	15.151
Músicos							4	19	39			62	15.213
Moros (Infnt.º)								49	16	5		70	15.283

**Situación del personal militar, incluido el Cuerpo de Tren,
según Salas Larrazábal a 30 de abril de 1936⁹⁹**

No había pasado un mes de esto, cuando otra nueva rectificación basada también en la asesoría del Ministerio, decía que la antigüedad¹⁰⁰ de estos alféreces era de 1 de julio de 1935.

Según avanza 1936 se va legislando más para ponerlo en marcha, y la primera sección del Estado Mayor Central publicó una ampliación de la *Organización del Cuerpo de Tren*¹⁰¹, para continuar con el Decreto de agosto de 1935. Se constituía en la secretaría del Ministerio de la Guerra -Sección de Personal-, el Negociado del Cuerpo de Tren, que tendría a su cargo provisionalmente los asuntos de personal, gestión y administración del Cuerpo.

⁹⁹ SALAS LARRAZÁBAL, Ramón: *Historia del Ejército Popular de la República*. Editora Nacional, Madrid, 1973, Cuadro nº4.

¹⁰⁰ *Boletín Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 104 de 6 de mayo de 1936.

¹⁰¹ *Boletín Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 143 de 23 de junio de 1936. *Estado Mayor Central, Primera Sección, Cuerpo de Tren, Organización*.

El negociado lo llevaría un teniente coronel y un comandante del Cuerpo, más el personal de Oficinas Militares o administrativo que fuese necesario.

Y el primer destinado de acuerdo a la nueva plantilla es el teniente coronel¹⁰², que salió antes publicado y que estaba disponible, pasando a la Subsecretaría del Ministerio de la Guerra. A continuación, salió publicada una vacante de comandante¹⁰³ para el Cuerpo de Tren y el mismo destino. Solo faltaba ir destinando al resto de personal y por supuesto los alféreces, pero no dio tiempo a más por el comienzo de la guerra.

LA GUERRA CIVIL 1936-1939

Dependiendo del bando en que quedaron, las vicisitudes de unos y otros fueron muy diferentes. Desde luego, nada peor que una guerra para aplicar los conocimientos adquiridos y más cuando no había pasado un año desde su empleo y recibir «el bautismo de fuego» de todas las guerras.

Bando Republicano

Ambos bandos editaron revistas y periódicos para difundir su propaganda. El Servicio de Tren del Ejército del Centro editó, durante casi toda la guerra, la revista *Transporte en Guerra*, para dar a conocer a sus combatientes sus noticias, legislación y difundir su propaganda.

En el ámbito docente, según Gárate Córdoba¹⁰⁴, en el bando republicano existió una Escuela de Oficiales del Cuerpo de Tren y una Escuela de Transportes, pero no da datos de ellas. Como veremos, según varios Boletines Oficiales del Ministerio de la Guerra, sí que salieron oficiales «en campaña» para el Cuerpo de Tren de la Escuela Automovilista del Ejército de la República. A los pocos meses del inicio de la guerra, el bando republicano incluía en sus plantillas de Batallón de Milicias su correspondiente plantilla para el Tren de Cuerpo de Batallón, que a su vez tenía su Tren de combate y su Tren de víveres y bagajes. El Cuerpo de Tren seguía vigente.

¹⁰² *Boletín Oficial del Ministerio de la Guerra* n° 149 de 30 de junio de 1936. *Teniente coronel del Cuerpo de Tren D. Eladio López de Haro Carvajal, en situación de disponible forzoso en la primera división orgánica, pase destinado a la Subsecretaría de este Ministerio.*

¹⁰³ *Boletín Oficial del Ministerio de la Guerra* n° 152 de 3 de julio de 1936.

¹⁰⁴ GARATE CORDOBA, José María: *Tenientes en Campaña*. Editorial San Martín, Madrid 1976 pág. 229.

Debido al cerco a que estaba sometido Madrid, a finales de 1936, el Gobierno de la República se traslada a Valencia. Allí promulga dos Decretos¹⁰⁵ para organizar el servicio de transportes. En el primero, regulaba los Batallones de Transporte Automóvil y decía que los jefes, oficiales y suboficiales que figuren en la plantilla de estos batallones serían del Cuerpo de Tren, después entre los del Ejército regular, Ejército voluntario, Milicias o sino había entre el personal civil que tenga capacidad para el cargo. Todo ello, a propuesta de la Dirección de los Servicios de Retaguardia.

El otro Decreto se centraba en los servicios de transportes durante la campaña, los cuales se militarizarían y organizarían por este Decreto, presidiéndose por el «Servicio de Tren del Ejército».

Este Servicio tendría dos ramas: la de Tren Automóvil y la del Tren Hipomóvil, describiendo los organismos del Tren Automóvil en cada Ejército, Cuerpo de Ejército, División y Brigada. También se enumeraba la composición de cada una de ellos, quien lo manda, compañías que lo componen, secciones, vehículos, etc. y las misiones del Parque Automóvil del Ejército y la Escuela Automovilista, así como los distintivos que debían llevar los automóviles, camiones y camionetas.

Para completar plantillas y atendiendo a las necesidades del servicio, este bando concedió el ascenso al empleo superior a alféreces y tenientes¹⁰⁶ cuya lealtad y adhesión fuese probada. Por lo tanto, estos alféreces habían ascendido a teniente con antigüedad de 1 de septiembre de 1936, y en los primeros meses de 1937 eran ya 15 los ascendidos a capitán¹⁰⁷.

Se siguió completando la plantilla¹⁰⁸ de la Dirección de Transportes, entre otros, la compone un comandante y dos capitanes del Cuerpo de Tren.

Pero no solo era el tema del personal, pues para reglamentar la documentación y el control del material automóvil del Ejército se creó la «Patente Militar¹⁰⁹», para proveer a cada vehículo de un documento que permitía su identificación como perteneciente al Ejército. Esta tarjeta se pegaría en el parabrisas en lugar visible. Algo semejante a la pegatina de la ITV actual. También se crearon unas nuevas matrículas.

¹⁰⁵ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 5 de 6 de enero y nº 28 de 2 de febrero de 1937.

¹⁰⁶ Ascensos a empleos superiores por Decretos de 7 de agosto *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 172, Decreto de 13 de octubre *Diario* nº 210 y Circular de 15 de septiembre *Diario* nº 185 de 16 de septiembre de 1936, que conceden el empleo superior a alféreces y tenientes.

¹⁰⁷ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 13 de 21/1/37, nº 27 de 1/2/1937, nº 37 de 12/2/1937, nº 39 de 15/2/1937, nº 42 de 18/2//1937, nº 44 de 20/2/1937, nº 46 de 22/2/1937 y nº 120 de 19/5/1937.

¹⁰⁸ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 32 de 6 de febrero de 1937.

¹⁰⁹ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 72 de 24 de marzo de 1937.



Patente Militar del Servicio de Tren del Ejército 1937 y emblema de pecho de comisario del Cuerpo de Tren con fondo rojo del ejército republicano (www.todocoleccion.net)



Revista Transporte en Guerra, editada por el Servicio de Tren del Ejército del Centro, 1937 (www.todocoleccion.net)

Al igual que lo anterior, la República quería cambiarlo todo. Las divisas ya muy conocido, el saludo militar¹¹⁰ que será con el puño cerrado, o las medallas militares¹¹¹. En colación a esto último, destacar que le fue concedida la *Medalla del Deber*¹¹² al capitán -antiguo brigada- del Cuerpo de Tren D. Salvador Bel Subirats, «*como premio a su distinguida actuación en diversas operaciones de guerra*¹¹³». También destacar que otros dos de estos antiguos suboficiales, D. José de las Heras Alonso y D. Rafael Nicolau Segarra, habían ascendido a capitán por «*distinguido comportamiento en diversos hechos de guerra en la campaña*¹¹⁴».

Unos meses más tarde -ambos con empleo de mayor-, esto es rectificado, pues el ascenso a capitán ya lo tenían concedido por méritos de guerra. Se anula el ascenso por ello y se les otorga en su lugar la *Medalla del Valor*¹¹⁵, más una pensión anual de 750 pesetas durante cinco años.

La medalla del Deber la podemos equiparar en el otro bando a la medalla del Mérito Militar con distintivo rojo, y la del Valor a la Cruz de Guerra. No eran medallas de un gran heroísmo, pero hay que pensar que los componentes el Cuerpo de Tren no eran combatientes de primera línea.

Referente a las Medallas del Valor concedidas a los «oficiales en campaña» del Cuerpo de Tren, Gárate Córdoba¹¹⁶ cita a un capitán en campa-

¹¹⁰ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 203 de 7 de octubre de 1936.

¹¹¹ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 306 de 22 de noviembre de 1938.

¹¹² PRIETO BARRIO, Antonio: «Recompensas republicanas concedidas a Suboficiales durante la Guerra Civil 1936-1939», en *Colecciones militares 2017*, pág. 3.

«*La Medalla del Deber, se concedía por méritos y servicios de guerra destacados, debiendo permanecer al menos, tres meses en territorio de operaciones, figurar en tres hechos de armas y haber tomado parte en alguna fase de ellos desde puestos de gran peligro o incorporado a fuerzas armadas. Posteriormente se ampliaría a los obreros de las fábricas o talleres aislados que trabajaran para la guerra y se distinguiera especialmente en su esfuerzo.*»

«*La Medalla del Valor se concedía por hechos y servicios extraordinarios, siendo necesario que el propuesto se encontrara en posesión de la Medalla del Deber, aunque esto último después fue aclarado, en el sentido de no tener que cumplir esta condición. Era pensionada durante cinco años, con un veinte por ciento de la diferencia de sueldo al empleo inmediato. Para esta medalla eran 1.000 pesetas anuales para generales y jefes, 750 pesetas para oficiales, y 500 para clases y soldados.*»

¹¹³ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 130 de 30 de mayo de 1938. Circular nº 9366. A partir del 19 de mayo el Diario Oficial pasó a este cambio de denominación.

¹¹⁴ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 129 de 29 de mayo de 1938 Circular 9302 y 9303.

¹¹⁵ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 227 de 4 de septiembre de 1938 nº 17139 y 17140.

¹¹⁶ GARATE CORDOBA, José María: *Tenientes en Campaña*. Editorial San Martín, Madrid 1976 pp. 238 y 310.

ña¹¹⁷, pero al ser un libro dedicado solo a los promovidos en campaña, de estos otros, no da más datos.

Para continuar con el Decreto de enero que he comentado, se publicaron en Valencia, las plantillas¹¹⁸ de la Jefatura del Servicio, Compañía de Tren Automóvil del Cuerpo de Ejército, Compañía de Tren Automóvil Divisionaria y de Sección de Tren Automóvil de Brigada, y dos meses más tarde se publicó la de Grupo de Tren Automóvil.

En este bando, ingresar en este Cuerpo fue muy «accesible», pues una instancia¹¹⁹ que formuló un capitán de Infantería para pasar al Cuerpo de Tren tuvo informe favorable de la Asesoría y paso a su escalafón.

El fundamento para concederlo era que estos oficiales de otras Armas estaban destinados en unidades del Servicio de Tren. Otro caso lo encontramos en dos maestros herradores del Cuerpo Auxiliar Subalterno del Ejército¹²⁰ -CASE-, los cuales también habían mandado tropa en el Cuerpo de Tren. Estos solicitaron su ingreso¹²¹ y se les concedió el empleo de alférez con una antigüedad y la de teniente con otra. Igualmente, unos días más tarde, hubo otro caso de un auxiliar de obras y talleres del CASE.

El Cuerpo de Tren estaba abierto a los que habían servido en el Cuerpo demostrando su experiencia. Posteriormente veremos que esta manera de entrar en el Cuerpo se hace «oficial».

¹¹⁷ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 260 de 7 de octubre. *Capitán D. Belarmino Alea Bardales por su actuación en Campaña. Orden Circular 19.884 de 1 de octubre de 1938.*

¹¹⁸ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 203, de 25 de marzo de 1937.

¹¹⁹ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 113, de 11 de mayo de 1937.

¹²⁰ El CASE fue creado por Ley del 13 de mayo de 1932. Para auxiliar al Ejército en sus distintas funciones y servicios se crea un Cuerpo que se denominará Cuerpo Auxiliar Subalterno del Ejército. Este Cuerpo no tenía asimilación militar de ninguna clase, pero sí consideración de Oficial, Suboficial o clase de tropa dependiendo del sueldo que cobrarse. Se dividió en cinco Secciones: AA, Auxiliares administrativos. -1. Sección. Auxiliares de Oficinas. Auxiliares de Almacenes de, Artillería, Ingenieros, e Intendencia. Auxiliares de Intervención. SP Subalternos Periciales. -2. Sección. Auxiliares Periciales; Maestros de Fábrica y Taller de Artillería, Delineantes de Artillería, Ayudantes y Celadores de Ingenieros, Ayudantes y Auxiliares de Taller de Ingenieros, Dibujantes de Ingenieros, Maestros Armeros y Ajustadores de Artillería, Radio Operadores, Enfermeros y Practicantes Militares, Practicantes y Auxiliar de Farmacia, Picadores Militares. AOT Auxiliares de Obras y Talleres. -3. Sección. Auxiliares de Obras y Talleres. Obreros filiados de Artillería e Ingenieros, Herradores, Forjadores, Silleros, Basteros y Guarnicioneros. -4. Sección. Taquimecanógrafas. Formado exclusivamente por personal Femenino. -5. Sección. Conservación de Edificios. Celadores, Porteros, Conserjes y Mozos de oficios de Edificios Militares. El emblema consistía en las letras CASE entrelazadas, fue aprobado por Orden 24 de junio de 1933.

¹²¹ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 136, de 7 de junio de 1937. A partir del 19 de mayo el Diario Oficial pasa a denominarse así.



Foto y carnet de conductor del Servicio de Tren (www.todocoleccion.net)

En diferentes diarios oficiales del bando republicano he podido constatar que salieron oficiales con empleos «en campaña» de la Escuela Automovilista del Ejército para el Cuerpo de Tren¹²², además de salir publicado muchísimo personal civil «equiparado» a empleos desde mayor -comandante en el Ejército republicano-, a capitán, teniente, sargento, cabo y soldado procedentes de milicias, para suplir la falta de personal militar en las compañías y secciones del tren automóvil.



Hoja de Ruta del Servicio de Tren de Ejército 1938 (www.todocoleccion.net)

¹²² Ejemplos: *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* n° 68 de 21 de marzo de 1938 Salen de la Escuela Automovilista del Ejército con empleos en campaña 10 capitanes y 31 tenientes para el Cuerpo de Tren, n° 71 de 24 de marzo 3 capitanes y 4 tenientes., n° 82 de 6 de abril 9 capitanes y 29 tenientes. Se pueden encontrar muchos.



Condecoraciones del bando republicano en 1938 según *Diario Oficial*

Esta denominación de «equiparado», en el bando franquista se llamará «asimilado». También era posible ascender de cabo a sargento o de sargento a teniente del Cuerpo de Tren -como de otras Armas o Cuerpos-, «*en recompensa a su distinguida actuación en diversas operaciones de guerra desde el principio de la actual campaña*»¹²³. Pero también se podía ascender a teniente del Cuerpo de Tren «*por necesidades del servicio*»¹²⁴.

Este personal del Cuerpo de Tren era considerado muy necesario, pues una Circular¹²⁵ de la Dirección de los Servicios de Retaguardia y Transporte dejaba claro que el personal que perteneciera a una Unidad del Servicio de Tren del Ejército y que estuviese hospitalizado por herido o enfermo, al causar alta por ser declarado apto para servicios activos, sería destinado nuevamente a su Unidad de procedencia. No había que perder un solo hombre, un conductor no era fácil de sustituir. En esa época no todos tenían carnet de conducir y menos de camión. U otra Circular que decía que las instancias de solicitud de ingreso de conductores en el Servicio de Tren debían ir acompañadas de aval político o sindical que garantice su adhesión al Régimen con anterioridad al 18 de julio. Esto ocurría en ambos bandos. Un conductor con un camión cargado era «sospechoso» de pasarse al bando contrario y había que asegurarse.

Una guerra demanda enormes cantidades de hombres y material, así que el Cuerpo de Tren demandada profesionales para cubrir más plantilla en Unidades de Transportes que se iban creando. Para cubrirlas se dictaron Normas¹²⁶ para que se ascendiese al personal profesional con más de un año de antigüedad en el empleo y control favorable, el resto de ascensos entre el personal «en campaña» del Cuerpo y los «equiparados» de las antiguas milicias de transporte.

Se concedió, por una sola vez, el pase al Cuerpo de Tren a los jefes, oficiales y clases profesionales que estuviesen destinados y llevasen más de un año de servicios ininterrumpidos en el Servicio de Tren. Los jefes debían informar las instancias para demostrar la experiencia. Como solemos decir, «la experiencia es un grado».

Todo esto sería «normalizar» los casos que he expuesto anteriormente del capitán de infantería o los miembros del CASE que solicitaron su ingreso en el Cuerpo.

¹²³ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 116, de 16 de mayo de 1938. Circular 8.254. Ascienden a teniente 4 sargentos y 3 cabos a sargento.

¹²⁴ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 117, de 17 de mayo de 1938. Circular 8.289 Ascienden a teniente 20 sargentos.

¹²⁵ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 71, de 24 de marzo de 1938.

¹²⁶ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 131, de 31 de mayo de 1938 Circular 9379.



Vale del Servicio de Tren 1938 (www.todocoleccion.net)

De acuerdo con esta Circular, muchos oficiales y algún sargento de Armas y Cuerpos se pasaron¹²⁷ al Cuerpo de Tren, aunque más adelante alguno volvió a su Arma de procedencia.

De acuerdo con esto anterior, otra Circular¹²⁸ ascendió al empleo superior a 23 capitanes profesionales, 6 capitanes en campaña y a 14 capitanes equiparados, todos con antigüedad de 28 de mayo.

Estos 23 capitanes son los antiguos suboficiales que ascendieron a mayor -comandante- del Cuerpo de Tren. En julio ascendería otro, en septiembre otros dos, y otro más en noviembre. Estos antiguos suboficiales desempeñaban puestos de gran responsabilidad. En otra Circular del mismo Diario Oficial ascendieron a capitán 9 tenientes profesionales -también antiguos suboficiales que eran tenientes- mas 37 tenientes en campaña y 16 tenientes equiparados, todos también con antigüedad del 28 de mayo.

¹²⁷ Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional n° 179, de 18 de julio de 1938. Circular 13264. Se pasaron al Cuerpo de Tren 3 de Infantería, 4 de Artillería, 3 de Caballería, 9 de Ingenieros, 1 del Cuerpo Auxiliar de Artillería y 4 del CASE.

¹²⁸ Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional n° 140, de 9 de junio de 1938. Circulares n° 9989, 9991 y 9997.

Y en otra más, ascendieron a teniente del Cuerpo de Tren 70 sargentos en campaña y 66 sargentos equiparados. Menos los mayores, todos quedaron confirmados en el destino, a estos había que recolocarlos.

Una enorme plantilla de mandos para un Cuerpo que no paraba de crecer.



**Sobre del Servicio de Tren del Ejército,
Defensa Contra Aeronaves 1938 (www.todocoleccion.net)**

Por si no lo han pensado, ¿ascenso de sargento a teniente?, pues sí, porque durante la guerra los republicanos suprimieron los empleos de alférez y brigada¹²⁹. Todos los que los ostentaban fueron ascendidos, y los que no, cuando le correspondiese el ascenso lo harían a teniente. También recordar que el empleo de sargento volvió a ser tropa¹³⁰, una locura de cambios. Durante 1937 y 1938 fueron muchos los sargentos que reuniendo unas condiciones ascendieron a teniente en el mismo Cuerpo. De cabo a sargento y a

¹²⁹ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* nº 42, de 18 de febrero de 1937. Orden de 16 de febrero de 1937. *Artículo tercero. Las categorías en el Ejército serán, en lo sucesivo, las siguientes: jefes: coronel, teniente coronel y mayor; oficiales: capitán y teniente; clases: sargento y cabo.*

¹³⁰ FERNANDEZ MALDONADO, Emilio: *Los Suboficiales y el año 2019, 19 aniversarios de lujo*. Edita el autor 2019, pp. 78 y 116.

teniente. Había oficiales del Cuerpo en cantidad y rapidez. Los que tenían el empleo «en campaña» provenían de las Escuelas Populares de Guerra, y los «equiparados» eran procedentes de partidos políticos, sindicatos etc.

A principios de 1939 y con la República ya derrotada, todavía dio tiempo a que dos de los antiguos suboficiales ascendieran a mayor¹³¹, por su adhesión y fidelidad al Régimen y reunir las mismas circunstancias que el grupo de 23 de sus compañeros que, como vimos, ascendieron en junio de año anterior. También en enero, varios oficiales profesionales de Ingenieros pasaron al Cuerpo de Tren, o también se nombraron empleos de oficial del Cuerpo a personal de milicias.

Durante toda la guerra, he contabilizado que de los antiguos suboficiales que quedaron en este bando, 28 ascendieron a mayor y 16 a capitán del Cuerpo de Tren.



Tarjeta de Identidad del Servicio de Tren del Ejército (www.todocoleccion.net)

¹³¹ *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional* nº 3 de 3 de enero de 1939, Circular nº 165.

Ascendidos a Mayor

D. Miguel Sánchez Calatayud	D. Santiago Martín Gómez
D. Fermín Vegara Peñas	D. Salvador Bell Subirats
D. Jesús Amorós Torrevadella	D. Federico Bollo Martínez
D. Enrique Tejada Rodríguez	D. Benigno. Peláez Pedroso
D. Abelardo Villena Criado	D Rafael Nicolau Segarra
D. Eleuterio Valdemoro Gutiérrez	D. José María Abos Pelegrí
D. Cipriano Astudillo Pescador	D. Francisco Ruiz Salinero
D. Juan Cuenca Navarro	D. Carmelo Pérez Aguirre
D. Gregorio Martín Manzanero	D. Francisco Naranjo Espinar
D. Francisco Rosales Medina	D. Pedro Garrido Hernández
D. Miguel Salas López	D. Manuel de Pazos Buigas
D. Teodoro Moreno Peña	D. Fidel Hoyos Gascón.
D. Andrés Villuendas Lloverás	D. José de las Heras Alonso
D. Gabriel Tugores Comilla	D. Carlos Buforn Díaz

Ascendidos a Capitán

D. Miguel Asensio Tello	D. Emilio Ferrer Llausas
D. Santos Gamero Abarrategui	D. Francisco Juher Barrio
D. Sabino Lacarra Jiménez	D. Julio Lázaro Varela
D. Luis Manso Álvarez	D. Antonio Manzano Montes
D. Juan Manuel Mediante	D. Antonio Millán Gual
D. Francisco Molina Navarrete	D. Manuel Mulas Díaz
D. Julián Pendolero Loeches	D. Blas Porcar Falco
D. Cesar Rodrigo Capdevilla	D. Basilio Yagues Mascuñana

Buen balance en comparación con el bando nacional. Si la II República había vuelto a crear el Cuerpo, era evidente que tenía confiar en él y poner en práctica sus conocimientos.

Bando Nacional

Como es de imaginar, no les fue tan bien en este bando, ya que todo lo que había sido creado por la República no era bien visto, y este Cuerpo, era claramente desarrollado por ella.

Si en el otro bando se denominaba *Servicio de Tren*, en este otro bando se rigió por un nuevo Reglamento denominado *Organización, Suministro y Vigilancia para el Servicio de Automovilismo del Ejército*¹³². Estaba constituido por una Dirección del Servicio, un destacamento para el Cuartel General del Generalísimo, Batallones o Agrupaciones de Automóviles como Reserva General y los Servicios de Automovilismo del Ejército. Este último, se organizaba con un destacamento para el Cuartel General, Compañías de Transportes, un Parque Automóvil del Ejército, Servicios de Automóviles de Cuerpo de Ejército, Compañías de Automóviles Divisionarias, etc.

El Servicio de Automovilismo no se encomendó en exclusiva a ningún Arma o Cuerpo, abundando más el perteneciente al Arma de Ingenieros. A primeros de 1937, el nombramiento de los jefes de los Servicios de Automovilismo y Recuperación recae en oficiales de Ingenieros. Una tónica que no cambiara. De las promociones de alféreces provisionales de Ingenieros¹³³, un buen número, siempre iban destinados al Servicio de Automovilismo.

¿Y porque los de Ingenieros y no otros? Pues porque para ser alférez provisional de Ingenieros en la primera promoción¹³⁴, había que tener media carrera de ingeniero o arquitecto o ser aparejador. Después, también se pedía tener obras públicas, ayudantes de ingenieros y obras públicas, etc. Estos estudios eran más acordes con los conocimientos de las vías, puentes, carreteras, topografía, fortificaciones y medios de transporte que otros. Estos alféreces provisionales de Ingenieros, al hacer el curso de teniente¹³⁵, algunos también iban destinados al mismo Servicio de Automovilismo.

Al igual que en el bando republicano, también hubo que garantizar tener una estadística¹³⁶ de conductores suficientes para el Servicio de Automovilismo, bien entre los que disponían de carnet o los que sabiendo conducir, lo querían obtener. Y de acuerdo a esta Orden se iban nombrando conductores. También se recurrió mucho a la «militarización»¹³⁷ del per-

¹³² Boletín Oficial del Estado de 18 de junio de 1937 n° 241, *Reglamento Servicio de Automovilismo*.

¹³³ Boletín Oficial del Estado de 22 marzo 1938 n° 517, 14 de ellos van destinados al Servicio de Automovilismo. Boletín Oficial del Estado de 19 mayo de 1938 n° 575 otros 9 destinados. Boletín Oficial del Estado de 3 de agosto de 1938 n° 34 destinados otros 14, Boletín Oficial del Estado de 24 de marzo de 1939 n° 83 destinados otros 16.

¹³⁴ GÁRATE CÓRDOBA, José María: *Alféreces Provisionales*. Editorial San Martín, Madrid 1976 pág. 164.

¹³⁵ *Boletín Oficial del Estado* n° 33 de 2 de agosto de 1938 y n° 30 de 7 de noviembre de 1938.

¹³⁶ Orden de 22 de marzo de 1937, Boletín Oficial del Estado de 24 de marzo de 1937 n° 155. Ejemplos de nombramiento de conductores en: *Boletín Oficial del Estado* de 24 de abril de 1937 n° 550, 21 de noviembre de 1938 n° 144 y de 1 de enero de 1939 n° 1. Son muchos a lo largo de la guerra.

¹³⁷ Orden de 27 de septiembre de 1937 *Boletín Oficial del Estado* n° 342.

sonal civil procedentes de empresas civiles por ejercer profesiones que se consideran «*imprescindibles sus servicios en la fabricación de material de guerra*». Los militarizados podían ser soldados o personal civil que tenían profesiones que interesaban al Ejército en un determinado momento. Véase todas las profesiones relacionadas con la reparación de automóviles como tapicero, chapista, mecánico, tornero, soldador, electricista, ajustadores, etc. O al revés, tener que dejar su destino para ir a una fábrica de armas, fábrica de artillería, explosivos, minas, ferrocarriles, astilleros, calzado, tejidos, papel, talleres o diversas industrias, por el mismo motivo «*ser imprescindibles sus servicios en la fabricación de material de guerra*».

Para tener personal adecuado se crearon cursos para soldados de «Auxiliares Provisionales de Taller» para electricistas, chapistas, torneros, ajustadores y carpintero-carrocero que iban destinados al Servicio de Automovilismo y Recuperación de Automóviles.

Asimismo, para garantizar que el Servicio de Automovilismo tuviese unos buenos profesionales con un sueldo equiparado a su cometido, se publicó una Orden que «asimilaba»¹³⁸ unos estudios con un empleo militar. Este personal solicitaría su asimilación militar mientras durase la campaña, realizando unas pruebas de aptitud y demostrado la titulación necesaria. Las carreras o estudios iban desde ingenieros industriales, peritos mercantiles, ingeniero de caminos, canales y puertos, jefe de oficinas de compra y suministros, auxiliar de oficina, maestros de taller, mecánicos, electricistas, chapistas, forjadores, carroceros, niqueladores o pintores, y el empleo iba desde capitán a soldado. Con estas titulaciones el Servicio tendría unos profesionales adecuados.

Por parte del bando nacional, también se concedió el ascenso al empleo inmediato¹³⁹ a todos los alféreces que habían ascendido por la Ley de 5 de diciembre 1935. Estos eran los subtenientes que vimos que durante la II República desapareció su empleo.

Lo justificaba diciendo: «*que perteneciendo a unidades que se hayan sumado desde el primer momento al movimiento salvador de España, por su conducta en éste se hayan hecho acreedores a tal distinción y obtengan el informe favorable de sus jefes respectivos*».

¹³⁸ Orden de 8 de marzo de 1937 Boletín Oficial del Estado de 10 de marzo de 1937 nº 141. Ejemplo: Boletín Oficial del Estado de 17 de noviembre de 1938 nº 140. Son muchos a lo largo de la guerra.

¹³⁹ Decreto nº 126 de 22 de septiembre de 1936.

Igualmente, estos alféreces del Cuerpo de Tren desde septiembre de 1936 y durante 1937 fueron ascendiendo a teniente¹⁴⁰, teniendo incluso que rectificar la antigüedad¹⁴¹ de varios de ellos.

Una opción muy usada por este bando fue la Orden de «habilitaciones de empleos» de la Secretaría de Guerra¹⁴². Mediante este sistema, 18 de ellos fueron habilitados para el empleo de capitán.

Para formar sargentos y cubrir vacantes, se daba el caso de ascender a cabos destinados en el Servicio de Automovilismo a sargento provisional de Ingenieros. Al igual que el otro bando tenía las Escuelas Populares de Guerra, el bando nacional mediante sus Escuelas de la Junta de Defensa y después las llamadas Escuelas de la Jefatura de Movilización Instrucción y Recuperación (MIR), fue formando alféreces y sargentos provisionales de diferentes Armas y Cuerpos, pero no creo ninguna para el Cuerpo de Tren.



Soldados con mulos cargados durante la guerra civil¹⁴³

¹⁴⁰ Ejemplos: Orden 123 de 7 de septiembre, Orden 187 del 21 de septiembre, Orden 234 del 26 de septiembre, Órdenes del 13, 14 y 23 de octubre y 19 de noviembre de 1936. Órdenes del 15, 21, 29 de mayo y 12 de junio de 1937.

¹⁴¹ Boletín Oficial del Estado de 4 de marzo de 1937 n° 135. *Se rectifica la antigüedad de teniente de los alféreces que ascendieron por Orden 187 de 21 de septiembre de 1936, siendo del 1 de julio y no del día 31 como constaba.*

¹⁴² Orden 23 noviembre de 1936 DO n° 39 de 24 de noviembre de 1936, Art 2°.

¹⁴³ Soldados con mulos cargados durante la guerra civil (http://laimagendelsiglo.blogspot.com/2014/03/david-seymour-chim-la-guerra-civil_6760.html)

En cambio, según nos cuenta Gárate Córdoba¹⁴⁴, se creó desde septiembre de 1937 hasta julio de 1938, una escuela de Automovilismo en La Coruña, donde hubo cuatro cursos y salieron 669 sargentos provisionales. Las promociones de sargentos provisionales de Automovilismo¹⁴⁵ que salían, iban destinados al Servicio de Automovilismo del Ejército o al Servicio de Recuperación de Automóviles.



Libro de la Escuela Militar de La Coruña para Sargentos Provisionales de Automovilismo 1938 (www.todocoleccion.net)

Precisamente, uno de los antiguos suboficiales, entonces habilitado para el empleo de teniente, había sido nombrado profesor¹⁴⁶ en esta Escuela

¹⁴⁴ GARATE CORDOBA, José María: *Sargentos Provisionales*. Editorial San Martín, Madrid 1977 pp. 37-38.

¹⁴⁵ Ejemplo: Boletín Oficial del Estado de 22 de abril de 1938 nº 548.

¹⁴⁶ Boletín Oficial del Estado de 2 de enero de 1938 nº 438, «A propuesta del Excelentísimo Sr. General Jefe de Movilización, Instrucción y Recuperación, se nombra Profesores de la Academia de La Coruña, para Sargentos provisionales de Automovilismo, al teniente del Cuerpo de Tren D. José Vesteiro Martínez y al Alférez honorario de Recuperación de Automóviles D. Pablo Iglesias Atocha».

hasta el último curso, para después cambiar de destino. Desde luego, nadie más preparado que ellos para dar clases.

A los oficiales del Cuerpo de Tren no se les dejó llegar a más, pues por ejemplo, en diciembre de 1938 se nombró jefe del Servicio de Automovilismo del Ejército de Levante a un comandante de Artillería.

En este bando no se valoró a estos oficiales del Cuerpo de Tren, recayendo estas tareas preferentemente en el Arma de Ingenieros por su formación y conocimientos más parecida, dejando algunos puestos más importantes para los capitanes y comandantes del Cuerpo de Tren que habían aprobado el Curso y que habían quedado en este bando.

Con respecto al tema de medallas, el único que aparece referenciado en Boletín es el teniente D. Juan Martín Coello -entonces habilitado para capitán-, al cual se le concedió la medalla de sufrimientos por la patria¹⁴⁷ por haber sido herido grave el 11 de junio de 1937 siendo alférez.

En este bando, solo 18 de ellos fueron habilitados para capitán¹⁴⁸, sin llegar ninguno a comandante.

Habilitados para Capitán

D. Pedro Blasco Baselga	D. Julio Burgueño Cortés
D. Víctor de Miguel Molinero	D. Ramón Díaz Gutiérrez
D. Juan Fernández Nicolás	D. Vicente Gómez Ramírez
D. Simeón Hortigón Vega	D. José Hoya Mateos
D. Desiderio Iglesias Garrido	D. Juan Martín Coello
D. Antonio Moreno Díaz	D. Román Portillo Obispo
D. Pedro Romero Mejías	D. Emilio Salvador Altadill
D. José Sánchez Guerrero	D. Jesús Serna Hernández
D. José Valero Urbiola	D. Francisco Vargas Borrego

Pocos en comparación con el bando republicano, que si apostó por este Cuerpo como era evidente, y que como hemos visto, un número similar llegaron a capitán e incluso 28 llegaron a mayor.

¹⁴⁷ Boletín Oficial del Estado de 1 de enero de 1939 n° 1. D. Juan Martín Coello, del Batallón Cazadores de Ceriñola n° 6, debiendo percibir una pensión de 1.455 pesetas correspondiente a 97 días de curación y una indemnización de 1.600 pesetas.

¹⁴⁸ Habilitados a Capitán: Boletines Oficiales del Estado de 12 de enero de 1937 n° 84, de 29 enero 1938 n° 465, de 13 abril 1938 n° 539, de 17 abril 1938 n° 543, de 13 mayo 1938 n° 569, de 17 mayo 1938 n° 573, de 30 mayo 1938 n° 585, de 31 mayo 1938 n° 586, de 4 junio 1938 n° 590, de 27 de junio 1938 n° 613, de 15 de julio 1938 n° 15, y de 5 de agosto de 1938 n° 36.

LA POSGUERRA: SU DISOLUCIÓN Y SUSTITUTO

Al acabar la guerra civil se retomó la organización del Servicio de Automovilismo¹⁴⁹, fijando los cometidos de los inspectores regionales de automovilismo y las funciones de la Escuela de Automovilismo del Ejército. Se creó un curso¹⁵⁰ para oficiales en la escuela de automovilismo y obreros especialistas. Los oficiales que terminasen el curso con aprovechamiento tendrían derecho al uso del emblema de «Especialista en Automovilismo». Esto oficiales serían provistos del permiso de conducción de las clases primera o segunda y tercera según sus aptitudes, y tendrían preferencia en determinadas vacantes relacionadas con el Servicio de Automóviles.

Con estas novedades y que este Cuerpo fue «resucitado» por la II República, con la consiguiente animadversión, el Cuerpo de Tren fue disuelto¹⁵¹. Se motivaba por la transformación experimentada por el Servicio de Transportes, debido a la evolución y amplio empleo del automóvil. Esto hacía que se estaba encomendando cada vez más a unidades automóbiles el ejercicio del cometido que antes estaba encargado a unidades de tracción animal y a lomo. Justificaba su desaparición por las escasas necesidades de transportes en tiempo de paz y la necesidad de que los mandos de esas Unidades tuviesen la práctica del servicio automóvil y el conocimiento del material. Esto hacía que el Cuerpo de Tren, que había sido creado para atender el Servicio de Transportes del Ejército, no podía desempeñar debidamente tal cometido y que éste debía ser desempeñado en concepto de «Servicio».

Todas las razones expuestas para disolverlo se podrían haber subsanado con un «reciclaje» de estos oficiales, pero no fue la intención. Los jefes y oficiales que constituían los cuadros de este Cuerpo se reintegrarían a sus Armas y Cuerpos de procedencia.

De acuerdo a esta Ley de disolución, se dispuso la forma de intercalarse¹⁵² a los oficiales procedentes de suboficial.

¹⁴⁹ Orden 14 mayo de 1940 *Colección Legislativa* n° 172. *Fijando los cometidos de los inspectores regionales de Automovilismo y las funciones de la Escuela de Automovilismo del Ejército, así como fijando normas para conceder los permisos de conducción.*

¹⁵⁰ Orden 22 de julio de 1940 *Colección Legislativa* n° 267. *Disponiendo se desarrolle un curso para oficiales en la Escuela de Automovilismo y obreros especialistas, con arreglo a las bases que se indican.*

¹⁵¹ Ley de 12 de agosto de 1940 *Colección Legislativa* n° 289. *Disponiendo quede disuelto el Cuerpo de Tren, y que los jefes y oficiales que constituyen los cuadros del expresado Cuerpo se reintegren a sus Armas o Cuerpos de procedencia.*

¹⁵² Orden 14 de noviembre de 1940 *Colección Legislativa* n° 360. *Disponiendo la forma de intercalarse en el puesto que les corresponda, y dentro de sus escalas de procedencia, los oficiales procedentes de suboficiales del disuelto Cuerpo de Tren.*



Emblema de Especialista en Automovilismo 1941 y rombos de cuello del Servicio de Automovilismo de 1943 a 1986 (colección del autor)

*«Los oficiales del Cuerpo de Tren que, procedentes de la clase de sub-oficial, ingresaron en la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia, según orden de 25 de septiembre de 1934 (D. O. núm. 222) y aprobaron en la misma y en las Escuelas de Equitación y Automovilismo los estudios prevenidos para obtener el empleo de **alférez del Cuerpo de Tren**, al pasar a sus escalas de procedencia en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo segundo de la ley de 12 de agosto, lo harán intercalándose en el puesto que les corresponda con arreglo a la antigüedad de 1 de julio de 1935, y se colocarán por su orden a continuación del último de los que en aquella fecha ostentasen el referido empleo y antigüedad, permaneciendo en este puesto hasta que sean pasados por cuantos eran más antiguos que ellos en su Arma de procedencia en el empleo en que fueron baja, en cuyo momento continuarán sometidos a las vicisitudes de su escala».*

Esta injusticia se recurrirá, como veremos a continuación.

Al igual que teníamos un distintivo del Cuerpo de Tren, para este curso se declaró reglamentario un emblema para jefes y oficiales «*Especialistas en Automovilismo*»¹⁵³. Estaría formado por dos alas en plata con filetes de esmalte blanco, la unión de las alas formaba una V sobre la que se entrelazaban un volante de dirección y un cojinete de rodamientos, ambos en esmalte rojo. Por detrás de la V en la parte superior se ve parcialmente una rueda dentada en esmalte azul fuerte. Como vemos, este distintivo mantenía elementos del modelo de 1935 como las alas y la rueda dentada e incorpora elementos del automóvil.

En la década de los años 80 y 90 nuevos conceptos de organización del transporte y la logística hicieron desaparecer el Servicio de Automovilismo que había nacido en 1943¹⁵⁴ y la historia se repitió.

El heredero de los cometidos del Cuerpo de Tren como eran las Compañías de Transportes de las Unidades de Automovilismo, tampoco resistió a la nueva organización del Ejército.

RESTITUCIÓN DE SUS DERECHOS

Pero no acabo aquí la historia de estos oficiales procedentes de suboficial, pues como en muchas ocasiones, hubo que recurrir a la Justicia para ver reconocido lo que se les había quitado injustamente en 1940.

TEXTO DE LA SENTENCIA¹⁵⁵:

Ley 21/1984, de 15 de junio¹⁵⁶, por la que se reponen determinados derechos al personal que, procedente de suboficial, ingreso en el disuelto Cuerpo de Tren del Ejército de Tierra.

Juan Carlos I, Rey de España

A todos los que la presente vieren (sic) y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

¹⁵³ Orden 4 de diciembre de 1941 *Colección Legislativa* nº 273. *Declarando reglamentario el emblema que acompaña a esta orden, parra jefes y oficiales «Especialistas en Automovilismo».*

¹⁵⁴ Reglamento de Uniformidad de 1943, *Capítulo VII, De los emblemas de las Armas, Cuerpos y Servicios, Servicio de Automovilismo, Figura 38.*

¹⁵⁵ <https://boe.vlex.es/vid/reponen-procedente-suboficial-disuelto-tren-15513493>.

¹⁵⁶ Al amparo del Real Decreto-Ley 6/1978, de 6 de marzo, se promulgó la Ley 21 de 1984, de 15 de junio, Diario Oficial Estado nº 142.

La Ley de 12 de agosto de 1940 disolvió el cuerpo de tren del ejército de tierra, creado por la Ley de 12 de septiembre de 1932.

En cumplimiento del artículo 3. De la citada Ley de disolución del cuerpo y por aplicación de la Orden Ministerial de 13 de noviembre de 1940, los oficiales del cuerpo de tren procedentes de Suboficiales, no siguieron las vicisitudes de sus escalas de oficiales hasta ser rebasados por quienes habían sido más antiguos que ellos como Suboficiales, en el arma o cuerpo de procedencia.

De esta forma perdieron antigüedad de Oficial, lesionándose un derecho a la propiedad del empleo sancionado en el artículo 30 de la Ley constitutiva del ejército, de 29 de noviembre de 1878 y recogido actualmente en el artículo 209 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas. Como consecuencia, durante el tiempo transcurrido, han sufrido perjuicios que es de Justicia remediar en lo posible.

Artículo primero

El personal en situación de retirado, que, procedente del cuerpo de Suboficiales del Ejército fue promovido a Oficial con antigüedad de 1 de julio de 1935, del disuelto cuerpo de tren, será repuesto, a todos los efectos, en el empleo que habría alcanzado si hubiese sido escalafonado, de acuerdo con su antigüedad de Oficial, en el Arma o Cuerpo de procedencia, siguiendo las vicisitudes normales de su escala.

Artículo segundo

Al personal de la procedencia citada en el artículo anterior, a quien hubiera podido corresponder los beneficios regulados por el Real Decreto-Ley 6/1978, de 6 de marzo, le será de aplicación la rectificación de escalafonamiento a que se refiere dicho artículo.

Artículo tercero

A las viudas y huérfanos del personal comprendido en los artículos anteriores, se les concederá el sueldo regulador que hubiera correspondido, conforme a esta Ley, a los causantes del derecho a pensión, en el momento de su fallecimiento.

Artículo cuarto

Los efectos económicos que se deriven de la presente Ley no tendrán carácter retroactivo y serán aplicados desde la fecha de su publicación en el.

Artículo quinto

La aplicación de la presente Ley no supondrá incremento del gasto público, ya que será financiada con minoración de los créditos de defensa, en la aplicación presupuestaria 14.01.112.

Artículo sexto

Los comprendidos en la presente disposición deberán solicitar los beneficios que en ella se conceden en el plazo de seis meses desde su publicación.

Artículo séptimo

Se faculta al Ministerio de Defensa para dictar las normas complementarias para la aplicación de la presente Ley.

Por tanto,

Mando a todos los españoles particulares y autoridades que guarden y hagan guardar esta Ley.

*Palacio de la Zarzuela, Madrid, a 15 de junio de 1984.-Juan Carlos R.-
El Presidente del Gobierno, Felipe González Márquez.*

Como ya era el año 1984 la mayoría habían fallecido, los beneficiarios fueron los familiares. Triste e injusto final.

ANEXO 1**ESCALAFÓN DEL PERSONAL DE ARTILLERÍA
(INCLUÍA EL CUERPO DE TREN)**

Aunque hemos visto que ya teníamos alféreces del Cuerpo de Tren en 1889 y segundos tenientes en 1890, no es hasta 1895 cuando aparecen en el Escalafón de Artillería.

1895

Esta escalilla incluía esta frase:

«Primeros Tenientes que forman parte de dicho Cuerpo, procedentes de la clase de Sargentos de Artillería y prestan servicios en el Arma en concepto de agregados».

Primeros tenientes:

D. Rafael Benítez y Benítez	Escuela Central de Tiro (Sección de Madrid).
Ricardo García y Manso	Escuela Central de Tiro (Sección de Madrid).
Macario Julve y Guardiola	1º Batallón de Plaza,
Francisco Pérez y Rodríguez	7º Batallón de Plaza.
Celestino Bustos y Sánchez	3º Batallón de Plaza.
Juan Martín y Andrés	4º Batallón de Plaza.

1897

Primeros tenientes:

Rafael Benítez y Benítez	Isla de Cuba
Ricardo García y Manso	Escuela Central de Tiro (Sección de Madrid).
Macario Julve y Guardiola	1º Batallón de Plaza,
Francisco Pérez y Rodríguez	7º Batallón de Plaza.
Celestino Bustos y Sánchez	3º Batallón de Plaza.
Juan Carrasco y Cuenca	3º Regimiento de Zapadores Minadores (Cuba)
Vicente Alonso y Sanz	2º Regimiento de Zapadores Minadores (Cuba)
Juan Martín y Andrés	4º Batallón de Plaza

Los dos destinados en Zapadores-Minadores pertenecían al Cuerpo de Ingenieros.

Estos ocho serán, posteriormente, los únicos componentes del Cuerpo.

Segundo teniente:

Esteban Gracia Sebastián	5º Batallón de Plaza
--------------------------	----------------------

En 1900 aparece en el Escalafón de la Guardia Civil como primer teniente.

1899

Capitanes:

Rafael Benítez y Benítez	5º Depósito de Reserva
Ricardo García y Manso	1º Depósito de Reserva
Macario Julve y Guardiola	3º Depósito de Reserva
Francisco Pérez y Rodríguez	4º Depósito de Reserva
Celestino Bustos y Sánchez	2º Depósito de Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	3º Regimiento de Zapadores Minadores
Vicente Alonso y Sanz	2º Regimiento de Zapadores Minadores
Juan Martín y Andrés	8º Depósito de Reserva

1901

Capitanes:

Rafael Benítez y Benítez	5º Depósito de Reserva
Ricardo García y Manso	1º Depósito de Reserva
Macario Julve y Guardiola	3º Depósito de Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	1º Depósito de Reserva Ingenieros
Francisco Pérez y Rodríguez	4º Depósito de Reserva
Celestino Bustos y Sánchez	2º Depósito de Reserva
Vicente Alonso y Sanz	6º Depósito de Reserva Ingenieros
Juan Martín y Andrés	8º Depósito de Reserva

1903

Capitanes:

Rafael Benítez y Benítez	5° Depósito de Reserva
Ricardo García y Manso	1° Depósito de Reserva
Macario Julve y Guardiola	3° Depósito de Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	1° Deposito de Reserva Ingenieros
Francisco Pérez y Rodríguez	4° Depósito de Reserva
Celestino Bustos y Sánchez	2° Depósito de Reserva
Vicente Alonso y Sanz	5° Depósito de Reserva Ingenieros
Juan Martín y Andrés	8° Depósito de Reserva

1909, 1910 y 1911

Capitanes:

Rafael Benítez y Benítez	10° Depósito de Reserva
Ricardo García y Manso	1° Depósito de Reserva
Macario Julve y Guardiola	6° Depósito de Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	13° Deposito de Reserva
Celestino Bustos y Sánchez	3° Depósito de Reserva
Vicente Alonso y Sanz	11° Depósito de Reserva
Juan Martín y Andrés	14° Depósito de Reserva

1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 y 1918

Comandantes:

Rafael Benítez y Benítez	1° Depósito de Reserva
Macario Julve y Guardiola	6° Depósito de Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	13° Deposito de Reserva
Vicente Alonso y Sanz	1° Depósito de Reserva
Juan Martín y Andrés	14° Depósito de Reserva

1919, 1920 y 1921

Teniente coronel:

Rafael Benítez y Benítez	1º Regimiento Reserva
Macario Julve y Guardiola.	3º Regimiento Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	7º Regimiento Reserva
Vicente Alonso y Sanz	1º Regimiento Reserva
Juan Martín y Andrés	8º Regimiento Reserva

1922

Teniente coronel:

Rafael Benítez y Benítez	1º Regimiento Reserva
Juan Carrasco y Cuenca	7º Regimiento Reserva
Vicente Alonso y Sanz	1º Regimiento Reserva
Juan Martín y Andrés	8º Regimiento Reserva

1923

Teniente coronel:

Juan Carrasco y Cuenca	1º Regimiento Reserva
Vicente Alonso y Sanz	1º Regimiento Reserva
Juan Martín y Andrés	8º Regimiento Reserva

1924 y 1925

Teniente coronel:

Vicente Alonso y Sanz	1º Regimiento Reserva
Juan Martín y Andrés	8º Regimiento Reserva

1926 y 1927

Situación de Reserva: Teniente coronel:

Vicente Alonso y Sanz	1º Región
Juan Martín y Andrés	8º Región

ANEXO 2

Para hacernos un más amplio conocimiento de los temas y conferencias que tenían que estudiar eran los siguientes:

- ORGANIZACIÓN MILITAR Y DE ESPAÑA (cinco conferencias)
 1. Organización: definiciones. El Ejército; sus necesidades. Sistemas de Reclutamiento. El reclutamiento en España, su mecanismo.
 2. División Militar del territorio, Las grandes Unidades, sus características. Tropas y servicios.
 3. La Movilización, su mecanismo. Movilización industrial. Requisas.
 4. La concentración, Diferentes sistemas de transporte. La seguridad de esta operación.
 5. Administración Central, Centros de Instrucción Militar, Industria militar.
- ARTE MILITAR (cinco conferencias)
 1. Arte militar. Ramas que comprende. Estrategia. Principios fundamentales. Diferencia entre los conceptos de Estrategia y Táctica.
 2. Ídem general de las formas de combate. La ofensiva. La defensiva.
 3. Ídem general de los servicios y su funcionamiento en la Grandes Unidades.
 4. Concepto de la Logística. Las marchas. El reposo. La seguridad en estos casos.
 5. Concepto general de la política. Relaciones entre la política y la guerra. Política militar y política de la guerra. La política en la preparación, durante y en el desenlace de la guerra. La política y el General en Jefe.
- LA PROTECCIÓN EN LA GUERRA QUÍMICA (Lecciones)
 - Clases Teóricas:
 1. La protección. Partes que comprende. Protección individual. Aparatos filtrantes y aislantes. La máscara, sus elementos, entrenamiento y conservación

2. Protección colectiva, disciplina de gases, patrullas, alarmas, abrigos, medidas táctica. Protección contra la iperita. Protección de animales y alimentos.
- Clases prácticas: Instrucción de máscaras.
- CONOCIMIENTO DEL MATERIAL DE GUERRA
REGLAMENTARIO (lecciones)
1. Armamento y material de guerra de Infantería, Armas automáticas, Ametralladoras y fusil ametrallador reglamentario. Características generales y cualidades de servicio y táctica de ambas armas. Granadas de mano reglamentarias. Descripción y empleo de las mismas. Explosivos: manejo y empleo.
 2. Armamento y material de la Infantería. Armas de acompañamiento. El cañón y el mortero de Infantería. Características y cualidades de servicio y tácticas. Sus municiones. Carros de Combate. Tipos reglamentarios, misiones y servicios que son capaces. Protección contra gases. Elementos de transporte para municiones, útiles, víveres etc.
 3. Armamento y material de la Caballería. Armamento general y de acompañamiento. Modelos reglamentarios. Condiciones técnicas y dotación.
 4. Armamento y material de la Caballería. Armas de acompañamiento. Condiciones técnicas y dotación.
Material: Elementos de transporte para municiones, víveres y raciones de hombres, ganado y servicios sanitarios. Explosivos, útiles y herramientas, caretas contra gases.
 5. Armamento de la Artillería, clasificación según calibre, clases de tiro y servicios. Artillería ligera, a caballo, de montaña, transportada en automóviles y ligera sobre orugas. Modelos reglamentarios de los diversos tipos, sus características generales y cualidades de servicio y tácticas. Municiones, proyectiles y cargas.
 6. Armamento de la Artillería, Artillería pesada, pesada de gran potencia, de trinchera y contraaeronaes. Modelos de los diferentes tipos, sus características generales y cualidades de servicio y tácticas. Proyectiles y cargas, Artillería de Costa.
 7. Material de Ingenieros: Descripción del reglamentario en los Batallones de Zapadores Minadores y Pontoneros y en el Grupo de Alumbrado e Iluminación. Ídem del propio de las

unidades de Transmisiones en sus tres secciones de Telegrafía Óptica, Telegráfico-telefónica y radiotelegráfica.

8. Armamento y material de la Aeronáutica y Defensa Contra Aeronaves -unidad de artillería antiaérea que se conocía como DECA-, Aviación. Elementos náuticos y terrestres. Características y condiciones técnicas. Dotación.

Aerostación -globos-. Material y condiciones técnicas. Dotación.

Defensa contra aeronaves: Defensa aérea y terrestre. Material y armamento. Organización de unidades de defensa

9. Material de Intendencia, somera descripción de hornos de campaña y montaña, tiendas y material reglamentario en el servicio de campamento.
10. Bastes y atalajes, sus diversas clases y empleo apropiado. Carruajes reglamentarios, sus características.
11. Material de Sanidad, descripción del reglamentario.

– SERVICIOS DEL EJÉRCITO EN CAMPAÑA (doce conferencias)

1. Organización territorial en campaña. Rendimiento de los servicios. Su clasificación. Funcionamiento de conjunto de los de mantenimiento. Generalidades sobre los servicios de transporte, de ferrocarriles, de vías navegables. Ferrocarriles estrechos de campaña. Otros sistemas de transporte.
2. Papel del mando con respecto a los Servicios, Relaciones del Estado Mayor con los mismos. Servicios de primera línea y de retaguardia. Deberes y atribuciones generales de los Directores y Jefes. Líneas de comunicación: férreas de etapas y navegables. Inspectores generales. Atribuciones principales del Director general de los servicios de retaguardia y transportes
3. Servicio de conjunto de los ferrocarriles, misión, jefe, comisiones y subcomisiones de red, comisiones de ferrocarriles de campaña, reguladora y de estación. Personal Civil. Servicio de transporte por vías navegables. Servicios del Ejército, de ferrocarriles de vía estrecha. Sección cuarta del Estado Mayor.
4. Servicio de Artillería. Misión. Director. Parque de Ejército: elemento y papel de cada escalón. Idea del Servicio de Municionamiento. Idea del de material.

5. Servicio de Ingenieros. Misión. Director. Parque de Ejército, Otros organismos de retaguardia del mismo. Servicio de Aeronáutica.
 6. Servicio de Intendencia. Cuales otros comprenden. Personal y organismos con que cuenta. Actuación en las estaciones de abastecimiento y origen de etapas. Ídem en los puntos y cabezas de etapas. Panadería y Parque de ganado. Convoy administrativo.
 7. Servicio de Sanidad. Misión y organización del mismo. Secciones sanitarias de automóviles. Ídem de los servicios de Veterinaria. Remonta y Correos.
 8. Servicio de etapas- Misión. Director. Elementos y organización. Tropas y personal de etapas. Comandancias de distrito y de etapas. Atribuciones de los comandantes.
 9. Constitución de una Comandancia de Etapas. Seguridad, estadística y requisición. Transportes locales. Tropas de tránsito. Actos y documentos civiles. Relaciones en general con los demás servicios.
 10. Relaciones del Servicio de etapas con el de Ferrocarriles, ídem con los de vías navegables y telegráfico. Comandancias de etapas de estaciones reguladoras y de abastecimientos. Ídem de origen y cabeza de etapas y de campo de batalla.
 11. Abastecimiento y evacuaciones en general. Finalidad, fuentes y procedimientos de obtención de recursos, carácter de estos, pedidos de abastecimientos, clasificación de las atenciones, evacuaciones, aprovechamientos y organización de la recuperación.
 12. Abastecimiento y evacuaciones por vía férrea y navegable: Clasificación de los trenes, misión de la sección cuarta, ídem del comisario regulador, elementos a tener en cuenta. Abastecimientos y evacuaciones por vía navegable.
- TRANSPORTES POR VÍA ORDINARIA EN CAMPAÑA
(doce conferencias)
1. Los transportes en primera línea. Diversos escalones. Los trenes regimentales de cada Cuerpo. Elementos propios de los servicios en la División y Cuerpo de Ejército.
 2. Servicios de transporte de Ejército. Generalidades. Principios referentes a los de vías ordinarias. Servicio de caminos. Idea

general del Tren automóvil y de su funcionamiento. Ídem del tres hipomóvil.

3. Los abastecimientos y evacuaciones por vía ordinaria. Que comprenden, planes de transporte, comisiones reguladoras de carreteras. Abastecimientos y evacuaciones de vestuario y equipo. Remesas de Cuerpos. Evacuaciones eventuales de personal por vía férrea. Ídem de prisioneros y presos.
4. Planes de Transporte. Diferentes grados en su confección. Factores a tener en cuenta. Rendimiento de los caminos y causas que los constituyen.
5. Zonas de circulación. Red de caminos y plan de circulación en un Ejército. Regulación de los transportes en el Cuerpo de Ejército y la División. Transporte de noche.
6. Tren automóvil. Aplicaciones del transporte automóvil en campaña. Procedencia y condiciones generales del material. Ídem del personal de tropa. Composición de las unidades. Establecimientos del servicio en la zona de etapas.
7. Organización de los caminos guardados. Constitución y cometidos de las comisiones reguladoras de carreteras. Transmisiones necesarias para las mismas. Misiones de los jefes de los cantones.
8. Causas más frecuentes de la alteración en la circulación. Cuidados especiales que deban tenerse con los vehículos. Funcionamientos de los cantones móviles. Señales especiales que se emplearan.
9. Transporte de tropas en automóvil. Casos de aplicación. Particularidades que exigen. Capacidad de transporte. Organización de las columnas. Comisiones de embarque y desembarque. Transporte de unidades de artillería. Transporte de enfermos o heridos.
10. Transportes hipomóviles. Características y aplicaciones. Organización y rendimiento de las unidades permanentes. Ídem de los convoyes auxiliares y eventuales. Convoyes a lomo. Convoyes especiales de carretas, asnos, camellos etc.
11. Sistemas de organización de los convoyes hipomóviles. Gráficos de los mismos y comparación de dichos sistemas.
12. Transportes de abastecimiento de Intendencia. Enlace con el jefe de este servicio. Operaciones de carga en almacenes y en estaciones de abastecimiento. Transbordos. Abastecimiento a los trenes regimentales.

– FACTORES MORALES (seis conferencias)

- La moral en el Ejército:
 1. Preponderancia del factor moral en la guerra. Estudio psicológico del combate. Condiciones del combate moderno.
 2. Elementos de depresión de la moral en el campo de batalla. Causas de la depresión moral en el combate. Efectos de la depresión física y moral. Elementos de exaltación de la moral.
 3. La moral y los oficiales. Instrumentos del jefe. Colectividad psicológica. Tropa.
 4. Medios de moralización. La educación y sus principios. Educación intelectual. Educación de los sentimientos. Educación de la voluntad. Educación física.
- La Instrucción:
 1. La instrucción y sus principios. Los instructores y los reclutas. Caracteres generales de la instrucción. Métodos activo y pasivo. Desarrollo.
- El mando:
 1. El principio de autoridad. La jerarquía militar. Subordinación. Obediencia. Disciplina. Responsabilidad. Iniciativa.
 2. Cualidades y carácter del mando. La represión. El deber social del jefe.

• Prácticas de Mando:

Su objeto era controlar las cualidades y aptitudes de los presuntos oficiales, colocándoles en situaciones y circunstancias que hagan revelar sus dotes y carácter de mando. Se procuraría darles una pauta para la información de este recto carácter, dominándose y reformando en lo posible el carácter personal

Habría ocho sesiones de dos horas de duración cada una, durante cuyo tiempo se plantearían casos prácticos de mando por medio de pequeños ejercicios de manejo de sección, pie a tierra y montada, en guarnición y campaña.

El tema de cada ejercicio se entregaría el día anterior para que los alumnos preparasen la resolución y se preparen debidamente. En el desarrollo los profesores observarían las aptitudes, tendencias y disposiciones, corrigiendo y calificando a los ejecutantes oportunamente.

En el curso de estos ejercicios se pondrían de relieve las enseñanzas dadas teóricamente en las conferencias anteriores, haciendo resaltar los conceptos principales y más adecuados a cada uno, recalcando su valor, importancia y utilidad para alcanzar el buen éxito.

– GEOGRAFÍA MILITAR DE ESPAÑA (seis conferencias)

1. Concepto moderno del estudio de la geografía. Evaluación de la potencialidad de España.
2. Teatro de guerra de los Pirineos. La frontera. El Ebro. Líneas de invasión. Organizaciones defensivas.
3. Frente Oriental. Costas de Levante. Líneas de invasión y objetivos. Importancia militar de Mahón, Cartagena y Tortosa. Las Baleares y el problema del Mediterráneo.
4. Frente Meridional. La costa. Base naval de Cádiz. El estrecho y la plaza de Gibraltar. Importancia costa norte marroquí.
5. Teatro de guerra de Portugal. La frontera. Líneas de invasión y objetivos.
6. Teatro de la guerra Septentrional. La costa y la cordillera Cantabria. Galicia y sus bases navales.

– HISTORIA MILITAR (seis conferencias)

Estudio sintético de la Gran Guerra:

1. Génesis del conflicto. Causas aparentes y reales. Planes y contingentes en presencia.
2. Las operaciones en los años 1914-1915.
3. Las operaciones en los años 1916-1917.
4. Las operaciones en el año 1918. Fin de la guerra.
5. La guerra fuera de Europa. La guerra en el mar. La influencia en el desarrollo y desenlace del conflicto.
6. Los transportes en la Gran Guerra. Los ferrocarriles. Los automóviles. Debida ponderación del rendimiento de estos elementos.

– LECTURA DE PLANOS (lecciones)

1. Planos, escalas, formas del terreno, curvas de nivel, equidistancias.
2. Pendiente, formas de expresarla, valor de la pendiente entre dos curvas de nivel. Ídem entre dos puntos cualesquiera en el plano.

3. Altitud y desnivel. Cotas. Determinación en plano de la cota de un punto. Señalar en el plano un punto de cota dada. Perfiles. Clases de perfiles y su construcción.
4. Apreciación de distancias, curvímetro. Distancias geométricas, reales o reducidas al horizonte. Zonas vistas y ocultas. Desenfiladas. Cresta militar.
5. Medidas de ángulos. División sexagesimal y centesimal., declinación, transportador. Rumbos geográficos y magnéticos.
6. Orientación de un plano en el terreno, por la brújula, por el sol, por el reloj, por la polar. Fijar en el plano un punto del terreno. Determinar en el terreno un punto del plano. Cálculo de tiempo y espacios.

Las lecciones prácticas se refieren al manejo y empleo de la brújula y a la resolución de los problemas más elementales que se deriven de este programa.

– ELEMENTOS DE FORTIFICACIÓN (lecciones)

1. Generalidades y definiciones sobre la organización del terreno para el combate. La protección o cubierta. Trincheras, abrigos baterías, asentamientos de armas automáticas, paralelas, ramales, etc. Protección contras las vistas. Enmascaramiento directo e indirecto.
2. Organización del terreno para la defensiva. Organización del terreno para la ofensiva. Estudio de los terrenos, obstáculos, posiciones, defensa e itinerarios en relación con los carros de combate. Organización de los terrenos y los servicios de defensa antiaérea. La guerra química en el combate en terreno organizado.
3. Fortificación del campo de batalla, materiales, revestimientos, atrincheramientos, aspilleras, blindajes, etc. Asentamientos para ametralladoras, morteros y artillería, condiciones que debe de cumplir. Puestos de mando y observatorios. Defensas accesorias.

– ORDENANZAS EN LA PARTE QUE AFECTA A OFICIALES (tres conferencias)

1. Explicación y comentario (previa exigencia de conocimiento por parte de los alumnos) de los artículos uno a octavo, inclusive de las Ordenanzas generales para oficiales.

2. Lo mismo sobre los artículos noveno a decimoséptimo, inclusive.
 3. Lo mismo sobre los artículos y diecinueve a veintiocho, inclusive.
- RÉGIMEN INTERIOR DE LOS CUERPOS (tres conferencias)
1. Del Capitán o Comandante de Unidad.
 2. Del Oficial Comandante de una Guardia. Del Oficial de servicio de vigilancia y visita de Hospital.
 3. 3 Del Oficial de semana. Del Oficial itinerario o aposentador
Del Oficial Comandante de partida suelta.
- JUSTICIA MILITAR (tres conferencias)
1. Modalidad actual del ejercicio de la Jurisdicción de Guerra. Principales reformas experimentadas por el Código de Justicia Militar. Procedimientos militares. Sus clases y diversas fases de cada uno.
 2. Obligaciones generales del Juez Instructor. Su actual modo de proceder.
 3. Del defensor. De los Consejos de Guerra. Sus clases, composición y desarrollo.
- NOCIONES DE DERECHO, CONSTITUCIÓN DEL ESTADO Y LEY DE ORDEN PÚBLICO (nueve conferencias)
1. Nociones del Derecho. ¿Qué es el Derecho? La relación jurídica. La regla jurídica. División de Derecho. El organismo productor del Derecho: El Estado. Nociones del Estado. Fines y funciones del mismo.
 2. Organización del Estado Español. Administración del Estado y la administración regional. Materias de la exclusiva competencia del Estado. Materia de la posible competencia exclusiva de las regiones. Posible competencia legislativa y ejecutiva de las regiones.
 3. Las provincias. Los municipios. Régimen local y municipal. Ligera idea del mismo.
 4. ¿En quién reside la soberanía del Estado Español? Las Cortes. Su organización y atribuciones.
 5. El Jefe del Estado. Preceptos de la Constitución relativos al Jefe del Estado. El Presidente del Gobierno y los Ministros.

Diversidad de Ministerios. Su finalidad. Preceptos constitucionales referentes a los mismos.

6. Relaciones entre el Estado y su población. Policía de la libertad. Libertad personal. Limitaciones extraordinarias de la libertad personal. Preceptos constitucionales.
7. Idea de la ley de orden público. El orden público y los órganos de su conservación. Facultades gubernativas. Estados de prevención, alarma y guerra.
8. Inviolabilidad de domicilio. Libertad de comunicación y de conciencia. Libre emisión de pensamiento. Libertad de reunión, asociación enseñanza etc.
9. Los funcionarios públicos. Concepto y clases. Relación entre los funcionarios y el Estado, Problemas que plantea el estudio de los funcionarios públicos.

– ECONOMÍA Y HACIENDA (seis conferencias)

1. Concepto de la economía. La producción de bienes. Factores o elementos de la producción. La naturaleza. El trabajo y el capital.
2. Algunos conceptos fundamentales de la economía. Valor. Renta. Precio. Coste de producción.
3. Circulación, su concepto. Organización. Dinero y crédito.
4. El problema de la distribución de la renta. Renta de la tierra. El producto del capital. La retribución del trabajo. El llamado beneficio del empresario. Consumo. Concepto y clases.
5. La Hacienda pública. Su concepto. Presupuesto: ingresos y gastos.
6. Los impuestos públicos. Su importancia y fundamentos. Su clasificación.

– ESTADÍSTICA (dos conferencias)

1. Métodos estadísticos. Métodos numéricos. Ordenadas y abscisas. Incompatibilidad de datos. Reglas para formar cuadros estadísticos.
2. Método gráfico: Diagramas lineales y superficiales. Método gráfico: Ejercicio.

ANEXO 3**PROGRAMA PARA LOS SUBOFICIALES
EN LA ESCUELA DE EQUITACIÓN MILITAR
(CURSILLO HIPOMÓVIL TEÓRICO-PRÁCTICO)**

- Conferencias del Programa Cursillo Hipomóvil Teórico-Práctico
- Día 1 Historia de la Equitación, dos horas.
- Día 2 Doma de caballo de guerra. Generalidades. División de la doma. Doma de pesebre. Colocación de arneses. Lección de montar. Herrado. Ayudas. Impulsión. Hacer alto. Volver. Defensas. Trabajo al exterior, dos horas.
- Día 3 Doma del caballo de guerra: Condición. Aires. Progresión de la doma. Apoyos. Obediencia a las riendas y a las piernas. Aumentos y disminuciones de aires. Galope. Doma al obstáculo. Trabajo en formación, dos horas.
- Día 4 Doma del caballo de guerra: Trabajos para la confirmación y perfeccionamiento de la doma. Subida y bajada de pendientes. Doma al obstáculo, dos horas
- Día 5 Doma del caballo de carga. Generalidades. Método de instrucción. Preparación. Doma de muleros, dos horas.
- Día 6 Doma del caballo de tiro. Generalidades y periodos de la doma. Caballos de tiro montados. Caballos enganchados a la calesera. Preparación del ganado. Mecanismo de la tracción, dos horas.
- Día 7 Marchas. Clasificación de las marchas. Su importancia. Su estudio. Manera de ganar los retrasos. Altos. Ejemplos, dos horas.
- Día 8 Enganches. Clasificación, estudios y ventajas e inconvenientes de todas las clases de enganches, dos horas.
- Día 9 Caballos de tiro, dos horas.
- Día 10 Caballos de tiro, dos horas.
- Día 11 El mulo. Caracteres zoológicos. Producción y explotación, dos horas.
- Día 12 El asno. Caracteres zoológicos. Producción y explotación, dos horas.

- Día 13 Zootecnia general. Ligera descripción de los métodos de reproducción. Selección zootecnia de los équidos, dos horas.
 - Día 14 Zootecnia. Producción y explotación del trabajo motor. Capacidad mecánica de los equipos. Aptitudes especiales, dos horas.
 - Día 15 Zootecnia. Alojamiento y alimentación de los motores animales. Motores jóvenes y adultos. Reglamento de trabajo. Conducción de los motores, dos horas.
- Clases del Programa Cursillo Hipomóvil Teórico-Práctico
- Día 1 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Marchas. Clasificación de las marchas. Marcha ordinaria. Su estudio. Manera de ganar los retrasos. Altos. Ejemplos de marchas, una sesión teórico-práctica.
 - Día 2 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Marcha lenta, su estudio. Manera de ganar los retrasos. Altos. Marcha rápida, su estudio. Manera de ganar los retrasos. Altos. Ejemplos de marchas, una sesión teórico-práctica.
 - Día 3 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Marcha urgente, su estudio. Combinaciones mixtas. Marchas irregulares. Ejemplos, una sesión teórico-práctica.
 - Día 4 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Ejecución de las marchas. Horario. Formaciones. Reglas de marcha. Alargamiento. Pasos difíciles. Jinetes que se paran. Encuentro de tropas. Pendientes. Altos, una sesión teórico-práctica.
 - Día 5 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Marchas. Ejercicio escrito o interrogatorio, una sesión de Intendencia.
 - Día 6 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Alimentación de caballo. Pienso. Limpieza. Una sesión teórico-práctica.
 - Día 7 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Hidroterapia. Baños. Duchas. Vendas, una sesión teórico-práctica.
 - Día 8 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Higiene de las caballerizas. Ídem de los miembros, cascots, dorso, una sesión teórico-práctica.
 - Día 9 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Enfermedades corrientes. Accidentes. Heridas producidas por el equipo. Cura preventiva de unas y otras, una sesión teórico-práctica.
 - Día 10 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Higiene. Enfermedades. Heridas y accidentes (ejercicio escrito) una sesión de Intendencia.

- Día 11 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Exterior del caballo. Bellezas y defectos. Su clasificación. División del cuerpo. Cabeza y cuello. Una sesión teórico-práctica.
- Día 12 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Del tronco: Cruz. Dorso. Lomo. Tórax. Costillares. Cinchera. Ventre. Hijares. Órganos genitales. Cola. Una sesión teórico-práctica.
- Día 13 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Extremidades anteriores. Espalda. Brazos. Encuentro. Antebrazo. Codo. Espejuelo. Rodilla. Caña. Menudillo. Cuartilla. Casco Una sesión teórico-práctica.
- Día 14 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Extremidades posteriores. Grupa. Ancas. Nalgas. Dragada. Babilla. Pierna. Muslo. Corvejón. Región inferior de las extremidades posteriores. Una sesión teórico-práctica.
- Día 15 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Exterior del caballo (ejercicio escrito) una sesión de Intendencia.
- Día 16 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Aplomos: aplomos de los miembros anteriores y de los posteriores. Paralelismo de los rayos oblicuos y rectitud normal de los rayos perpendiculares. Líneas de aplomo, de perfil y de frente. Una sesión teórico-práctica.
- Día 17 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. De la edad: su importancia. Dientes y su estudio. Dientes de leche y permanentes. Datos relativos a los incisivos, caninos y molares. Irregularidades de los dientes. Fraudes corrientes. Una sesión teórico-práctica.
- Día 18 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Capas o pelos. Reseñas. Reconocimiento del caballo. Una sesión teórico-práctica.
- Día 19 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Exterior del caballo (ejercicio escrito), una sesión de Intendencia.
- Día 20 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Raids. Guerra de Secesión. Guerra europea. Caballos aislados. Carreras de Doncaster y de Londres a York. Cross Country de 1821. El del General Dubet. Tablas de velocidades, según la longitud de la marcha. Record de los 100 kilómetros. Métodos de entretenimiento y enseñanza. Una sesión teórico-práctica.
- Día 21 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Raid Bruselas-Ostende. Experiencias del teniente Bausil y sus consecuencias. Entrenamientos. Empleo de los aires. Curvas y tablas

de velocidades. Salida. Llegada. Teniente Madamet. Una sesión teórico-práctica.

- Día 22 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Raid Paris-Rouen-Deauville. Organización. Estudio de las dos etapas. Enseñanza, una sesión teórico-práctica.
- Día 23 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Raid Paris-Rouen-Deauville. Estudio de los diversos métodos de entrenamiento seguidos. Enseñanzas, una sesión teórico-práctica.
- Día 24 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Necesidad de los deportes en el Ejército, una sesión teórico-práctica.
- Día 25 Equitación y enganches, dos sesiones prácticas. Despedida, una sesión teórico-práctica.

Nota: Para estas clases teórico-prácticas, los suboficiales se dividían en tres grupos, de modo que cada grupo solo tenía dos de estas clases por semana. Las clases prácticas eran diarias para todos los suboficiales, y debían asistir a ellas durante los tres meses que duraba el cursillo.

ANEXO 4**SUBOFICIALES ADMITIDOS
A LOS CURSOS DE CAPACITACIÓN**

1. <i>Brigada D. Salvador Bel Subirats del Centro de Transmisiones y Estudios Tácticos de Ingenieros.</i>
2. <i>Sargento primero D. José de las Heras Alonso, del Centro de Movilización y Reserva n° 7.</i>
3. <i>Brigada D. Fermín Vagara Peñas, del Centro de Transmisiones y Estudios Tácticos de Ingenieros.</i>
4. <i>Sargento primero D. Gregorio Martín Manzanero del Grupo Automóvil mixto de Zapadores y Telégrafos n°4.</i>
5. <i>Sargento primero D. Emilio Saenz Mas de la Sección de Destinos de la sexta división.</i>
6. <i>Sargento D. Emilio Ferrer Llausas del Batallón de Ametralladoras n° 1.</i>
7. <i>Brigada D. Juan Padilla Ayala, de la Academia de Artillería e Ingenieros.</i>
8. <i>Sargento D. Luis Manso Álvarez, del Regimiento de Infantería n° 10.</i>
9. <i>Sargento primero D. Enrique Landa Aguirre, del Grupo de Infantería del Ministerio de la Guerra.</i>
10. <i>Sargento primero D. Emilio Salvador Altadill, del Regimiento de Infantería n° 8.</i>
11. <i>Sargento D. Felipe Gonzáles Palomino, del Batallón de Transmisiones de Marruecos.</i>
12. <i>Sargento D. Andrés Villuendas Llovera, del Batallón de Transmisiones de Marruecos.</i>
13. <i>Sargento Eusebio Gayo Cardeñoso, del Regimiento de Infantería n° 30.</i>
14. <i>Sargento primero D. Basilio Yagues Mascuñana, del Regimiento de Infantería n° 7.</i>
15. <i>Sargento primero D. Francisco Márquez Moreno, del Regimiento Pesado de Artillería n°1.</i>

16. <i>Sargento primero D. Cipriano Astudillo Pescador, del Regimiento de Aerostación.</i>
17. <i>Sargento primero D. José Vesteiro Martínez, del Regimiento de Artillería de Costa nº 2.</i>
18. <i>Sargento primero D. Francisco Ruiz Salinero del Pelotón Ciclista de Ceuta.</i>
19. <i>Sargento primero D. José López Sánchez, del Centro de Transmisiones y Estudios Tácticos de Ingenieros.</i>
20. <i>Sargento primero D. Pedro Blasco Baselga, del Batallón de Zapadores Minadores nº 8.</i>
21. <i>Brigada D. Pedro Romero Mejías, de la Agrupación de Artillería de Ceuta.</i>
22. <i>Sargento primero D. Carlos Buñorn Díaz, del Regimiento Ligero de Artillería nº 6.</i>
23. <i>Sargento D. Teodoro Moreno Peña, del Grupo de Sanidad Militar de la Circunscripción Occidental de Marruecos.</i>
24. <i>Brigada D. Jesús Amorós Torreadella, del Batallón de Montaña nº5.</i>
25. <i>Sargento primero D. Abelardo Villena Criado, de la Escuela de Equitación Militar.</i>
26. <i>Sargento primero D. Francisco Rosales Merina, del Regimiento de Ferrocarriles.</i>
27. <i>Brigada D. Sabino Lacarra Jiménez, del Batallón de Zapadores Minadores nº 5.</i>
28. <i>Sargento primero D. Carmelo Pérez Aguirre, del Regimiento de Infantería nº 18.</i>
29. <i>Sargento D. Julio Burgueño Cortés, del Regimiento de Infantería nº 9.</i>
30. <i>Sargento primero D. Benito de Diego Hoz, del Parque Divisionario de Artillería nº1.</i>
31. <i>Sargento primero D. Francisco de Pacios Álvarez, de Sanidad Militar, Circunscripción Occidental de Marruecos.</i>
32. <i>Sargento primero D. Francisco Naranjo Espinal, de Regulares Indígenas de Tetuán nº 1.</i>

33. <i>Sargento D. Antonio López Plaza, del octavo Grupo Divisionario de Intendencia.</i>
34. <i>Brigada D. Brigada D. Pedro Díez González, del Batallón de Montaña nº 8.</i>
35. <i>Sargento D. Fernando Sainz Ortega, de Carros de Combate nº 1.</i>
36. <i>Sargento primero D. Víctor de Miguel Molinero, del Regimiento de Infantería nº30.</i>
37. <i>Sargento primero D. Desiderio Iglesias Garrido, del Regimiento de Artillería Ligera nº14.</i>
38. <i>Sargento D. Julián Pendolero Loeches, del Regimiento Caballería nº2.</i>
39. <i>Sargento D. Antonio Crespo Maroto, del Batallón de Zapadores Minadores nº 1.</i>
40. <i>Sargento primero D. José María Abos Pelegrín, de la Caja de Reclutas nº 28.</i>
41. <i>Sargento primero D. Vicente Gómez Ramírez, de la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia.</i>
42. <i>Subayudante D. Miguel Sánchez Calatayud, del Regimiento Pesado de Artillería nº1.</i>
43. <i>Sargento primero D. Juan Fernández Nicolás, del Regimiento de Infantería nº 26.</i>
44. <i>Sargento primero D. José Sánchez Guerrero, del Batallón de África nº 6.</i>
45. <i>Brigada D, Francisco Molina Navarrete, del Regimiento de Ferrocarriles.</i>
46. <i>Sargento D. Antonio Manzano Montes, del Regimiento de Zapadores Minadores.</i>
47. <i>Sargento primero D. Julio Cabanillas García, del Grupo Información de Artillería nº 1.</i>
48. <i>Sargento primero D. Eleuterio Valdemoro Gutiérrez, de Sanidad Militar Primera Comandancia.</i>
49. <i>Sargento primero D. Ramón Díaz Gutiérrez, del Juzgado Permanente de Ceuta.</i>

50. <i>Sargento primero D. Fernando García Prast, del Grupo Alumbrado e Iluminación.</i>
51. <i>Brigada D. Juan Tous Sancho, del Juzgado Permanente de Baleares.</i>
52. <i>Sargento primero D. Miguel Asensio Tello, del Regimiento de Infantería n° 6.</i>
53. <i>Sargento D. Antonio Moreno Díaz, del Regimiento de Artillería Ligera n°16.</i>
54. <i>Sargento primero D. José Hoya Mateos, del Regimiento de Infantería n° 21.</i>
55. <i>Sargento primero D. Francisco Vargas Borrego, del Regimiento de Infantería n°27.</i>
56. <i>Brigada D. Julio Lázaro Varela, del Centro de Movilización y Reserva n°7.</i>
57. <i>Sargento D. Blas Porcar Falco, del Regimiento de Infantería n° 10.</i>
58. <i>Sargento primero D. Juan Cuenca Navarro, del Regimiento de Ferrocarriles.</i>
59. <i>Sargento D. Arturo Quirell Donoso-Cortés de la Escuela de Automovilismo.</i>
60. <i>Sargento primero D. Fructuoso Muñoz Sobrino, de Infantería (disponible en Las Palmas).</i>
61. <i>Sargento primero D. Simeón Hortigón Vega, del Juzgado Permanente de Ceuta.</i>
62. <i>Sargento primero D. Rafael Nicolau Segarra, de la Séptima Brigada de Infantería.</i>
63. <i>Sargento D. Juan Martín Coello, de la Agrupación de Artillería de Ceuta.</i>
64. <i>Sargento primero D. Alfonso Froix Valcárcel, del Regimiento de Infantería n°12.</i>
65. <i>Sargento primero D. José María Carrillo Cano, del Regimiento de Artillería a caballo.</i>
66. <i>Sargento D. Miguel Salas López, del Grupo de Información Artillería n°2.</i>
67. <i>Sargento D. José Valero Urbiola, del Regimiento de Infantería n° 6.</i>

68. <i>Brigada D. Mariano Melero Saraguren, del Regimiento de Infantería n°32.</i>
69. <i>Sargento primero D. Pedro Garrido Hernández, del Regimiento de Artillería Ligera n°6.</i>
70. <i>Sargento primero D. Florencio Grande Rubio, de la Compañía Disciplinaria.</i>
71. <i>Sargento D. Antonio Torres Alcaraz, del Batallón de Transmisiones de Marruecos.</i>
72. <i>Sargento D. Fidel Hoyos Gascón, del Regimiento de Zapadores Minadores.</i>
73. <i>Brigada D. Santiago Martín Gómez, de la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia.</i>
74. <i>Sargento D. Manuel Mulas Díaz, del Parque Central de Automóviles.</i>
75. <i>Brigada D. Ramón Echevarría Gisbert, del Regimiento de Infantería n°3.</i>
76. <i>Sargento D. Antonio Millán Gual, del Regimiento de Infantería n°8.</i>
77. <i>Sargento primero D. Juan Manuel Mediante, de la Primera Brigada de Infantería.</i>
78. <i>Sargento primero D. Jesús Serna Hernández, del Regimiento de Infantería n°10.</i>
79. <i>Sargento primero D. Alfonso Consuegra Cuevas, de la Agrupación de Artillería de Ceuta.</i>
80. <i>Brigada D. Gabriel Tugores Gomila, del Regimiento de Infantería n°10.</i>
81. <i>Brigada D. Federico Bollo Martínez, de la Academia de Infantería, Caballería e Intendencia.</i>
82. <i>Sargento primero D. Román Portillo Obispo, del Juzgado Permanente de la Base Naval de Cádiz.</i>
83. <i>Brigada D. Eduardo Martínez Fernández, del Regimiento de Cazadores de Caballería n°8.</i>
84. <i>Sargento primero D. Ciriaco Santamaría Mateos, del Regimiento de Artillería Pesada n°3.</i>
85. <i>Sargento D. César Rodrigo Capdevilla, del Regimiento de Ferrocarriles.</i>

86. <i>Sargento D. Manuel de Pazos Buigas, del Regimiento de Carros de Combate n°1.</i>
87. <i>Brigada D. Estanislao Domingo Peña, del Regimiento de Artillería Ligera n°11.</i>
88. <i>Sargento primero D. Feliciano Izquierdo Gallardo, del Regimiento de Infantería n°14.</i>
89. <i>Sargento primero D. Enrique Tejada Rodrigo, de la Caja de Recluta n°6.</i>
90. <i>Sargento primero D. Luis Sierra Almestre, del Regimiento de Cazadores de Caballería n°4.</i>
91. <i>Brigada D. Santos Gamero Abarrategui, del Parque Divisionario de Artillería n°4.</i>
92. <i>Brigada D. Francisco Juher Barrio, del Regimiento de Infantería n°34.</i>
93. <i>Sargento primero D. Benigno Peláez Pedroso, del Regimiento Pesado de Artillería n°3.</i>
94. <i>Sargento primero D. Inocente Martín Gómez, del Regimiento de Infantería n°21.</i>

ANEXO 5**SUBOFICIALES ASCENDIDOS A ALFÉREZ
DEL CUERPO DE TREN**

Alférez

D. Miguel Sánchez Calatayud de Artillería.
--

Subtenientes:

D. Ramón Echevarría Gisbert de Infantería	D. Fermín Vergara Peñas de Ingenieros
D. Santiago Martín Gómez de Caballería	D. Juan Padilla Ayala de Artillería
D. Santos Gamero Abarrategui de Artillería	D. Mariano Melero Saraguren de Infantería
D. Julio Lázaro Varela de Infantería	D. Salvador Bel Subirast de Ingenieros
D. Jesús Amorós Torrebadella de Infantería	D. Juan Tous Sancho de Infantería
D. Pedro Romero Mejías de Artillería	

Brigadas:

D. Federico Bollo Martínez de Infantería	D. Francisco Juher Barrio de Infantería
D. Francisco Molina Navarrete de Ingenieros	D. Estanislao de Domingo Peña de Artillería
D. Pedro Díez González de Infantería	D. Gabriel Tugores Gomila de Infantería
D. Balbino Bacarrá Jiménez de Ingenieros	D. Eduardo Martínez Fernández de Caballería
D. Benigno Peláez Pedrosa de Artillería	D. Francisco Márquez Moreno de Artillería
D. Benito de Diego Hoz de Artillería	D. Ciriaco Santamaría Mateos de Artillería
D. José Carrillo Cano de Artillería	D. Carlos Buforns Díaz de Artillería
D. Abelardo Villena Criado de Caballería	D. Emilio Salvador Altadill de Infantería
D. Emilio Sáez Más de Infantería	D. Enrique Tejada Rodrigo de Infantería
D. Alfonso Froix Barcárcel de Infantería	D. Feliciano Izquierdo Gallardo de Infantería
D. Fructuoso Muñoz Sobrino de Infantería	D. Simeón Ortigón Vega de Infantería
D. Juan Fernández Nicolás de Infantería	D. Inocente Martín Gómez de Infantería
D. Luis Sierra Almustre de Caballería	D. Miguel Asensio Tello de Infantería
D. Rafael Nicolau Segarra de Infantería	D. Víctor de Miguel Molinero de Infantería
D. José López Sánchez de Ingenieros	D. Eleuterio Valdemoro Gutiérrez de Sanidad
D. José Sánchez Guerrero de Infantería	D. Juan Manuel Mediante de Infantería

D. Ramón Portillo Obispo de Infantería	D. Francisco de Pacios Álvarez de Sanidad
D. José María Abos Pelegrín de Infantería	D. Cipriano Astudillo Pescador de Ingenieros
D. Jesús Serna Hernández de Infantería	D. José Hoya Mateos de Infantería
D. Francisco Ruiz Salinero de Infantería	D. Vicente Gómez Rodríguez de Infantería
D. Francisco Vargas Borrego de Infantería	D. Juan Cuenca Navarro de Ingenieros
D. Ramón Díaz Gutiérrez de Infantería	D. José de las Heras Alonso de Intendencia
D. Alfonso Consuegra Cuevas de Artillería	D. Julio Cabanillas García de Artillería

Sargentos Primeros:

D. Florencio Grande Rubio de Infantería	D. Carmelo Pérez Aguirre de Infantería
D. Francisco Naranjo Espinal de Infantería	D. Gregorio Martín Manzanero de Ingenieros
D. Basilio Yagues Mascuñan de Infantería	D. Enrique Landa Aguirre de Infantería
D. Pedro Garrido Hernández de Artillería	D. José Vesteiro Martínez de Artillería
D. Desiderio Iglesias Garrido de Artillería	D. Francisco Rosales Medina de Ingenieros
D. Fernando García Prast de Ingenieros	D. Pedro Blasco Baselga de Ingenieros

Sargentos:

D. Juan Martín Coello de Artillería	D. Miguel Salas López de Artillería
D. Blas Porcar Falco de Infantería	D. Arturo Quirel Donoso-Cortés de Ingenieros
D. Eugenio Gayo Cardeñoso de Infantería	D. Fernando Saiz Ortega de Infantería
D. Antonio Moreno Díaz de Artillería	D. Antonio Manzano Montes de Ingenieros
D. Manuel Mulas Díaz de Ingenieros	D. Antonio Crespo Maroto de Ingenieros
D. Manuel Pazos Buigas de Infantería	D. César Rodrigo Caldevilla de Ingenieros
D. Luis Manso Álvarez de Infantería	D. José Valero Urbiola de Infantería
D. Teodoro Moreno Peña de Sanidad Militar	D. Antonio Torres Alcaraz de Ingenieros
D. Emilio Ferrer Llausas de Infantería	D. Fidel Hoyos Gascón de Ingenieros
D. Julián Pendolero Loeches de Caballería	D. Felipe González Palomino de Ingenieros
D. Andrés Villuendas Lloveras de Ingenieros	D. Antonio López Plaza de Intendencia
D. Antonio Millán Guad de Infantería	D. Julio Burgueño Cortés de infantería

ANEXO 6

NUEVO ORDEN DE LOS ALFÉRECES DEL CUERPO DE TREN

1. <i>Miguel Sánchez Calatayud</i>	2. <i>Santiago Martín Gómez</i>
3. <i>Juan Padilla Ayala.</i>	4. <i>Ramón de Echevarría Gisbert</i>
5. <i>Fermín Vergara Peña.</i>	6. <i>Mariano Melero Saraguren</i>
7. <i>Julio Lázaro Varela</i>	8. <i>Salvador Bel Subirást</i>
9. <i>Jesús Amorós Torrebadella</i>	10. <i>Juan Tous Sancho</i>
11. <i>Pedro Romero Mejías</i>	12. <i>Francisco Molina Navarrete</i>
13. <i>Estanislao Domingo Peña</i>	14. <i>Santos Gamero Abarrategui</i>
15. <i>Federico Bollo Martínez</i>	16. <i>Francisco Juher Barrio</i>
17. <i>Gabriel Tugores Gomila</i>	18. <i>José Sánchez Guerrero</i>
19. <i>Pedro Díez González</i>	20. <i>Florencio Grande Rubio.</i>
21. <i>Eduardo Martínez Fernández</i>	22. <i>Enrique Tejada Rodríguez</i>
23. <i>Benigno Peláez Pedroso</i>	24. <i>Francisco Márquez Moreno</i>
25. <i>Benito de Diego Hoz.</i>	26. <i>Ciriaco Santamaría Mateos</i>
27. <i>José María Carrillo Cano</i>	28. <i>Abelardo Villena Criado</i>
29. <i>Carlos Buforn Díaz</i>	30. <i>Alfonso Consuegra Cuevas</i>
31. <i>Emilio Salvador Altadill</i>	32. <i>Emilio Sáenz Más</i>
33. <i>Alfonso Froix Valcárcel</i>	34. <i>Julio Cabanillas García</i>
35. <i>Feliciano Izquierdo Gallardo</i>	36. <i>Fructuoso Muñoz Sobrino</i>
37. <i>Simeón Joaquín Ortigón</i>	38. <i>Juan Fernández Nicolás</i>
39. <i>Inocente Martín Gómez</i>	40. <i>Luis Sierra Almestre</i>
41. <i>Rafael Nicolau Segarra</i>	42. <i>Víctor de Miguel Molinero</i>
43. <i>José López Sánchez.</i>	44. <i>Eleuterio Valdemoro Gutiérrez</i>
45. <i>Miguel Asensio Tello.</i>	46. <i>Juan Manuel Mediente</i>
47. <i>Ramón Portillo Obispo</i>	48. <i>Francisco de Pacios Álvarez</i>
49. <i>José María Albos Pelegrí</i>	50. <i>Cipriano Astudillo Pescador</i>
51. <i>Jesús Serna Hernández</i>	52. <i>José Hoyos Mateos.</i>
53. <i>Francisco Ruiz Salinero</i>	54. <i>Vicente Gómez Ramírez</i>
55. <i>Francisco Vargas Borrego</i>	56. <i>José Cuenca Navarro</i>
57. <i>Ramón Díaz Gutiérrez</i>	58. <i>José de las Heras Alonso</i>
59. <i>Sabino Lacarra Jiménez</i>	60. <i>Carmelo Pérez Aguirre</i>
61. <i>Gregorio Martín Manzanero</i>	62. <i>Francisco Naranjo Espinar</i>
63. <i>Francisco Rosales Medina</i>	64. <i>Fernando García Prast</i>
65. <i>Pedro Garrido Hernández</i>	66. <i>José Vesteiro Martínez</i>
67. <i>Desiderio Iglesias Garrido</i>	68. <i>Juan Martín Coello</i>

69. <i>Basilio Yagüe Mascuñana</i>	70. <i>Enrique Landa Aguirre</i>
71. <i>Miguel Salas López</i>	72. <i>Blas Porcar Falcó</i>
73. <i>Pedro Blasco Baselga</i>	74. <i>Arturo Quirel Donoso-Cortés</i>
75. <i>Eusebio Gayo Cardeñoso</i>	76. <i>Fernando Sáinz Ortega</i>
77. <i>Antonio Moreno Díaz.</i>	78. <i>Antonio Manzano Montes.</i>
79. <i>Manuel Muías Díaz.</i>	80. <i>Antonio Crespo Maroto</i>
81. <i>Manuel de Pazos Buigas</i>	82. <i>César Rodrigo Capdevilla</i>
83. <i>José Valero Urbiola</i>	84. <i>Luis Manso Álvarez</i>
85. <i>Teodoro Moreno Peña</i>	86. <i>Antonio Torres Alcaraz</i>
87. <i>Emilio Ferrer Llausas</i>	88. <i>Fidel Hoyos Gascón</i>
89. <i>Julián Pendolero Loeches</i>	90. <i>Antonio López Plaza</i>
91. <i>Felipe González Palomino</i>	92. <i>Andrés Villuendas Lloveras</i>
93. <i>Antonio Millán Gual</i>	94. <i>Julio Burgueño Cortés</i>

BIBLIOGRAFÍA

- Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional 1936 a 1939.*
- CALVO PÉREZ, José Luis y GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis: *Emblemas, Divisas y Distintivos en los cuellos de los Uniformes del Ejército.* Grávalos y Calvo. Madrid, 1994.
- : *Los Uniformes de 1912, reinado de Alfonso XIII.* Quirón Ediciones. Valladolid, 2000.
- Colección Legislativa del Ejército de 1877 a 1941.*
- DE LA TORRE CASAPONSA, Rafael: *La Academia Especial de Sargentos de Zamora (1885-1890) Una oportunidad perdida.* Ganador Premio 2015 «In Memoriam M^a Manuela González-Quiros».
- Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional 1936 a 1939.*
- Diario Oficial del Ministerio de la Guerra 1886 a 1939.*
- Escalafón del Arma de Artillería, Guardia Civil y Carabineros de 1895 a 1927.*
- FERNÁNDEZ MALDONADO, Emilio: *Los Suboficiales y el año 2019, 19 aniversarios de lujo.* Masquelibros, 2019.
- GÁRATE CÓRDOBA, José María: *Tenientes en Campaña.* Editorial San Martín. Madrid, 1976.
- : *Alféreces Provisionales.* Editorial San Martín. Madrid, 1976.
- : *Sargentos Provisionales.* Editorial San Martín. Madrid, 1977.
- GIMÉNEZ GONZÁLEZ, Manuel: *El Ejército y la Armada desde la antigüedad hasta 1862.* Almena Ediciones. Madrid, 2003.
- GRÁVALOS GONZALEZ, Luis: *Gorras de plato de los Uniformes del Ejército.* Madrid, 2003.
- GRÁVALOS GONZÁLEZ, Luis; CALVO PÉREZ, José Luis y SANCHÍS LLAMAS, Fernando: *Uniformes de Infantería, Reglamento de 1886.* Quirón Ediciones. Valladolid, 2001.
- GUERRERO ACOSTA, José Manuel: *El Ejército Español en Campaña 1643-1921.* Editorial Almena. Madrid, 1998.
- Legislación del Nuevo Estado 1936 a 1939.*
- PRIETO BARRIO, Antonio: «Recompensas republicanas concedidas a Suboficiales durante la Guerra Civil 1936-1939», en *Colecciones militares, 2017.*
- Reglamento de Uniformidad de Infantería de 1886.*
- Reglamento de Uniformidad del Cuerpo de Ingenieros de 1878.*
- Reglamento de Vestuario de 1943.*

SALAS LARRAZÁBAL, Ramón: *Historia del Ejército Popular de la República*. Editora Nacional. Madrid, 1973.

Recibido: 21/07/2021

Aceptado: 23/02/2022