

JEFE DE MÁQUINAS MONTERO VIDAL

MUERTO EN COMBATE A BORDO DEL CRUCERO
INFANTA MARÍA TERESA EL 3 DE JULIO DE 1898

Antonio DE LA VEGA BLASCO



A dotación teórica del servicio de máquinas de los cruceros del Nervión, que combatieron en Santiago de Cuba, era por R. O. de 24 de marzo de 1894 la siguiente: dos mayores, cuatro primeros maquinistas, cuatro segundos, ocho terceros y doce aprendices. Total, 30 individuos. La dotación real con la que el crucero combatió: dos mayores, nueve primeros maquinistas (de ellos, seis contratados), dos segundos, cinco terceros y doce aprendices.

Total 30, plantilla completa, en número pero no en calidad, se apunta que hubo seis maquinistas contratados, parte de ellos a la salida del buque desde Cartagena a última hora. Algunos de ellos entraron en la escuadra como primeros (21 de los 33 presentes), aun habiendo suspendido anteriormente el ingreso en el Cuerpo como terceros.

En la escuadra que salió al combate había 138 maquinistas, sin contar los 87 aprendices. Veintidós fallecidos en el combate de 138 presentes representó el 16 por 100 de bajas; si se excluyen los aprendices, 17 fallecidos de 87, las bajas del servicio de máquinas fueron el 19,5 por 100, porcentaje que se puede considerar alto. Se excluyen los aprendices, ya que, por reglamento, eran considerados Maestranza eventual sin formar parte del Cuerpo.

El maquinista mayor de primera Juan Montero Vidal embarcó en el crucero *Infanta María Teresa* el 1 de septiembre de 1894; este buque había sido botado el 30 de agosto de 1890 en Bilbao. Las máquinas eran dos de triple expansión, con 9.000 caballos a tiro natural y 13.400 a tiro forzado; las calderas eran seis, cuatro de doble frente y dos de simple frente, presión de trabajo 11,5 kg/cm². Las máquinas habían sido diseñadas por el ingeniero jefe del astillero del Nervión, Mr. James Mc Kechnie (1).

(1) DE LA VEGA, A.: *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán, 1986. Además, REVISTA GENERAL DE MARINA, tomos 25, 27 y 33. Manuscrito Museo Naval, núm. 2.121. Brasseys Naval Annual 1894.

El crucero había efectuado sus pruebas de máquinas el 18 de septiembre de 1893 en Ferrol, y la comisión inspectora técnica estaba formada por el teniente de navío ingeniero Goytia, los maquinistas mayores de primera Lorenzo y Lloveres, y los de segunda Rico, Vizoso, Veiga, Fajardo, Bobo y Otero. El promedio de velocidad, deducida de las seis corridas de la milla y la marcha constante de seis horas, fue de 18,35 nudos (el contrato exigía 18). El crucero había llegado a Ferrol el día 2 de septiembre con 140 dependientes del Nervión, en su mayor parte ingleses.

Por lo anterior, Montero tomó la jefatura en un barco que había efectuado sus pruebas y se encontraba operativo, con problemas de personal; relevó al maquinista mayor de primera Ángel Lapique Lazo, que había embarcado el 20 de mayo de 1891.

De acuerdo con el Artículo 2.º del Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de 1890, «...este Cuerpo se dividirá en dos partes: en la primera tendrán sus individuos las mismas consideraciones que los oficiales de los Cuerpos político-militares... en la siguiente forma: Maquinista Mayor de Primera, como el último de los Oficiales Mayores equiparados a Teniente de Navío».

Desde su embarco no constan en su hoja de servicios (2) navegaciones durante el año 1894. En mayo de 1895 navegó para hacer pruebas de artillería (Ferrol y Marín). Durante los meses de julio y agosto navegó por el mar Báltico, entrando en los puertos de Niborg (Dinamarca), Kiel, Estocolmo, Copenhague, Cherburgo y Plymouth, para llegar a Ferrol el 31 de julio.

En este momento algo grave debió suceder en el honor del maquinista Montero Vidal; no conocemos qué pudo pasar, sin embargo en su hoja de servicios consta: «El 2 [septiembre] solicitó su retiro del servicio». El Boletín del Círculo de Maquinistas de 1 de octubre de 1898 (núm. 84), al tratar sobre su biografía, escribe:

«Más de cuatro años llevaba al frente de las máquinas del buque de su último destino, y al consignarlo así, no podemos menos que recordar con cierto pesar algunas contrariedades por él sufridas durante su permanencia en el mismo, entre las que sobresale un mes de arresto, único en toda su carrera, que sufrió a bordo en ocasión en que el buque se encontraba en este Departamento.

Apena el ánimo, en efecto, observar sin protesta que el maquinista probó e inteligente, sin la más pequeña mancha en su hoja de servicios, haya sufrido un castigo por consecuencia de un incidente puramente personal, de carácter tan excepcional e injusto, que una Real Orden de fecha muy poco posterior, vino a dar de lleno la razón a nuestro malogrado compañero. A raíz de esos sucesos, que bien quisiéramos olvidar, intentó solicitar el retiro del servicio,

(2) Archivo Central del Cuartel General de la Armada y Archivo Álvaro de Bazán. Legajo 7905.

propósito de que luego desistió, continuando en su buque a pesar de hallarse sobradamente cumplido en su tiempo de embarco.»

Si el día 2 solicitó el retiro, el 3 solicitó dos meses de licencia por enfermedad aunque siguió navegando con el buque; por R. O. de 26 de octubre desembarcó el 13 de noviembre y fue pasaportado a Ferrol (el barco estaba en Bilbao), pasando al arsenal el día 16. De nuevo fue pasaportado el 13 de enero 1896, embarcando de nuevo en el crucero el 16 de enero. Parece confirmarse la noticia anterior de un arresto. Desconocemos cuál pudo ser la R. O. posterior «que le dio la razón». El resto del año navegó por aguas peninsulares. El año 1897 lo hizo a América, desde Las Palmas (9 de abril) a Nueva York (22 de abril-10 de mayo), llegando a Mahón el 22 de mayo. El resto del año navegó por aguas peninsulares, terminando el 26 de diciembre en Cartagena.

La derrota de la escuadra de Cervera el año 1898 es bastante conocida, pero es necesario citarla para recordar el importante asunto del carbón y la preparación para el combate lejos de las bases y arsenales peninsulares: llegada a Cádiz el 29 de marzo, salida 8 de abril, 14 de abril en Cabo Verde, saliendo el 29, 14 de mayo Curaçao y 19 de mayo Santiago de Cuba, su cementerio. La falta de suministro de carbón era un problema grave, la capacidad de los cruceros era de 1.050 t, y se cargaba a bordo a brazo de la marinería, encargándose los fogoneros de su estiba en paños.

El calor, otro gran problema, era tremendo; en las cámaras de máquinas, y calderas no se bajó de los 52°, el personal prestaba servicio o dos guardias, y desde el momento que se conoció la situación de guerra se incrementó el trabajo con más vigilancia, adiestramientos y zafarranchos por alarmas. Se efectuaron incluso reformas en circuitos para prepararlos para el combate. El carbón nunca fue el suficiente ni en cantidad ni en calidad, dados los avatares de la derrota de la escuadra y de las deficientes comunicaciones.

Del combate no es necesario tratar, está en la mente de cualquier interesado: aislamiento en las cámaras, incendios, humos, fallos en el alumbrado, pérdida de presión en circuitos, impactos directos, heridos y muertos por todas partes. Sobre la posible forma de morir de Juan Montero nos informa el comandante del *Teresa*, capitán de navío Víctor Concas:

«Como es consiguiente, el gran tubo de vapor de la gran bomba de achique quedó como estaba; pero roto durante el combate, fue sin duda el elemento decisivo de la pérdida del *María Teresa*, pues el escape del vapor hizo bajar el andar de tal modo que equivalía a la renuncia de toda salvación. Difícil es poder colegir cuál fue la causa de la rotura de ese tubo de vapor, pues, según la información que hice al efecto después del combate, parece que fue un proyectil, a pesar de que nadie puede atestiguarlo, pues los que estaban en el sitio perecieron todos, ya muertos por las dos granadas

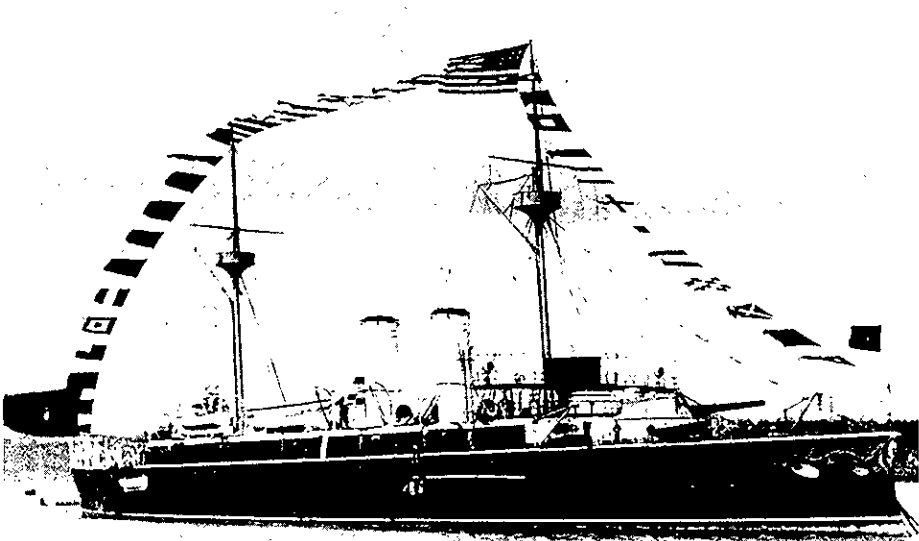
del 13 pulgadas que allí reventaron, o asfixiados por el vapor. Yo me inclinaba a creer que hubiese sido la causa de la rotura la conmoción consecuen- te con la explosión de aquellas dos granadas; pero de dicha información aparece más bien que no, y que la conmoción, que en el puente se sintió como si hubiese explotado un pañol, debió romper algún tubo de la máquina de estribor, pues el vapor salía directamente de la cámara de máquinas antes de romperse el tantas veces citado tubo de vapor de la bomba de achique, lo que quizás pueda también explicar la muerte del oficial Maquinista D. Juan Montero, jefe de máquinas, del que no se tuvo más noticia, y que debió perecer por el vapor de los tubos del compartimento de estribor en que tenía su destino.» (3).

El día de su fallecimiento, Juan Montero estaba próximo a cumplir los cuarenta y nueve años, llevaba en servicio (tiempo efectivo, sin abonos) 30 años, 10 meses y 19 días, de ellos 21 años, 9 meses y 29 días embarcado (en 17 buques), y con el cargo de las máquinas, o sea, lo que hoy se llama jefe de máquinas, 12 años, 3 meses y 8 días. O lo que es lo mismo, el 70,6 por 100 de su vida militar estuvo embarcado, y el 56,2 por 100 de este tiempo como jefe de máquinas. Si éstas son las cifras ya de por sí demostrativas de la dura vida de un maquinista, conozcamos de forma sucinta sus servicios, no sin antes adelantarnos que navegó por aguas de América en una larga comisión y en otras tres por aguas de Asia, en nuestras Filipinas y alrededores.

Juan Montero fue bautizado en la Parroquia de San Julián de Ferrol el 16 de agosto de 1849; nacido el día anterior, era hijo de Francisco Montero López de Lago y de Dolores Vidal Romero. Por R. O. de 26 de marzo de 1863 fue admitido en el taller de maquinaria del arsenal de Ferrol y realizó estudios en su Escuela de Maestranza; aprobó los exámenes para ingresar en el Cuerpo con nota 17,825, equivalente a «muy bueno», y fue nombrado ayudante de máquinas por R. O. de 12 de agosto de 1867, ya en el Cuerpo.

Su primer destino embarcado fue el *Remolcador n.º 2*, pasando en seguida al vapor *San Francisco de Borja*, en el que navegó más de dos años por el Mediterráneo, dos viajes a Londres, dos a La Habana, Fernando Poo y Cádiz. Pasó al *San Quintín* y, tras examinarse para cuarto maquinista, fue ascendido el 21 de abril de 1870, quedando asignado al taller de máquinas de La Carraca, pasando a los mismos talleres de La Habana el 18 de julio. En Santiago de Cuba embarcó en el cañonero *Contramaestre*, el 20 de agosto de 1870, tomando el cargo de la máquina al ser habilitado de tercer maquinista el 8 de agosto de 1871. En este cañonero, en el que navegó por aguas del departamento oriental de Cuba, obtuvo su primera condecoración: el 13 de septiembre de 1871 «fue agraciado con la Cruz de Plata del Mérito

(3) CONCAS Y PALAU, V.: *La escuadra del Almirante Cervera*. Ed. Algazara. Málaga, 1992.



Crucero Infanta María Teresa.

Militar con el distintivo señalado para servicios de guerra por las operaciones practicadas en el sitio denominado Sevilla y otros puntos del 1 al 3 de enero de 1871».

La guerra había empezado en Cuba el 10 de octubre de 1868 con el conocido «grito de Yara» y terminaría con la paz de Zanjón el 29 de abril de 1878; fueron diez años sostenidos de vigilancia de costas, interceptación de las expediciones de apoyo provenientes de Estados Unidos, siempre atentos a buscar el momento de apropiarse de la isla, llave del golfo de México.

Por enfermedad pasó a la Península, cesando en el *Contramaestre* el 11 de noviembre de 1872, donde se incorporó el 16 de enero de 1873 al taller de monturas a flote del arsenal de Ferrol. En la 13.^a convocatoria aprobó el examen para tercer maquinista, obteniendo el empleo el 2 de marzo de 1874. Es enviado a prestar sus servicios en las fuerzas navales del norte, embarcando en la goleta *Buenaventura* y vapores *Ciudad de Cádiz* y *Colón*, en el que «asistió al combate que ha terminado con las baterías Carlistas de Neva y de Motrico el 26 de mayo de 1875». En dicho buque pasó al Mediterráneo, en donde formó parte de la escuadrilla del Ebro. En la *Buenaventura* asistió a la toma de Portugaleta y levantamiento del sitio en Bilbao.

Recordemos que esta Guerra Civil, a bordo del vapor *Aspirante* (antes *Remolcador n.º 2*), fue herido gravemente el tercer maquinista Juan Llamas

Palacios el 19 de agosto de 1873 frente al puente de Luchana, por bombas carlistas, falleciendo a finales de dicho mes.

El 1 de octubre de 1875 embarcó en el Cañonero *Toledo* en Vinaroz, y por R. O. de 25 de abril de 1876 se le concedió la medalla conmemorativa del sitio de Bilbao. De nuevo examinado en el arsenal de Cartagena, fue nombrado segundo maquinista el 12 de octubre de 1876.

Embarcó con el cargo de máquinas en la fragata *Méndez Núñez* el 9 de noviembre de 1876 y el 22 de diciembre en la *Numancia*, en ésta habilitado de primer maquinista de segunda por falta de personal.

Fue designado para pasar a Filipinas, lo que efectúa en el vapor mercante *Victoria*, incorporándose habilitado de nuevo de primer maquinista de segunda en el vapor *Marqués de la Victoria* el 12 de noviembre de 1877 en Cavite; en este vapor navegó por aguas de Joló, Zamboanga, Balabac, Puerto Princesa, Hong-Kong y Cantón; desembarcó el 30 de diciembre de 1878, pasando a Isabela de Basilón embarcado de transporte en el cañonero *Arayat* para tomar el cargo de las máquinas de la corbeta *Vencedora*, lo que efectúa el 9 de enero de 1879; es felicitado por el mando por haber efectuado unas reformas en las calderas del buque. También montó una máquina de vapor y su caldera «para molienda de caña de azúcar en la colonia del Estado denominada Ramón. Estando en Hong-Kong carenando (18 septiembre 1879), pidió permiso para pasar a la Península para examinarse para el siguiente empleo —en el que ya llevaba tantos años habilitado—, lo que no se le concede por ser necesarios sus servicios en aquel apostadero, haciéndose constar en su hoja de servicios para que no le suponga perjuicio en el futuro.

El 6 de febrero de 1880 se le concede pasaporte para la Península, embarcado de transporte en el vapor mercante *Reina Mercedes* en Manila el 8 de febrero, desembarcando el 12 de marzo en Barcelona. El 29 de marzo es asignado al taller de máquinas de Ferrol.

El 23 de julio de 1880 se examina, obteniendo el empleo de primer maquinista de segunda el 15 de septiembre, con la nota de «muy bueno». Pocos días después, el 28 de septiembre se le concedió el primer premio de constancia.

Habría observado el lector que para ascender había que examinarse en cada empleo, y que Juan Montero ya llevaba cinco exámenes y sin escuela donde formarse. La instrucción era libre y en el tiempo libre, que con la vida activa a bordo de los buques debía ser bien escaso. El maquinista debía «autoformarse» (4). Los exámenes, con sus condiciones y programas, se regían por el Reglamento de 14 de octubre de 1863. Los premios de constancia, por años de servicio, consistían en 1.200 reales de vellón a los 12 años de servicio prestados sin interrupción; 2.400 a los 20 y 4.200 a los

(4) MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José: *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Evolución de la enseñanza de los maquinistas*. VV. AA. IHCN. Monográfico, núm. 12. Madrid 1991.

28 años. Para comparar, citemos que el sueldo total embarcado en Europa de primer maquinista de 2.^a clase era de 21.000 reales de vellón, y en ultramar, 35.000.

La plantilla real del Cuerpo en el Estado General de la Armada para el año 1881 era la siguiente: primeros maquinistas de primera, 30; primeros maquinistas de segunda, 34; segundos maquinistas, 68; terceros maquinistas, 101; cuartos maquinistas, 144; total, 377.

Embarcó el 18 de febrero de 1881 en la fragata *Carmen*, perteneciente a la escuadra de instrucción; en ella estuvo en el Mediterráneo oriental, Alejandría, Port-Said, Ismailia durante la guerra anglo-egipcia; más tarde visitó La Goleta, Tánger, Malta, El Pirco, Cagliari y Tolón. Por R. O. de 4 de abril de 1883 se le concedieron dos meses de licencia por asuntos propios, empezándolos a disfrutar el 2 de mayo. Esta coyuntura la aprovechó para contraer matrimonio el 7 de junio con Josefa Manuela Romalde Veiga.

Se incorporó al taller de máquinas de Ferrol al terminar la licencia, permaneciendo en este destino; sería éste un periodo tranquilo para el maquinista Montero, hasta que por R. O. de 1 de septiembre de 1884 fue destinado al apostadero de Filipinas. El 3 de octubre de 1884, «según estaba prevenido entregó en la Comandancia de Ingenieros del Departamento el nombramiento de Primer Maquinista de 2.^a clase para ser canjeado por un Real Despacho». Y es que por R. O. de 16 de abril de 1884, se había legislado que a los maquinistas mayores y a los primeros de primera y segunda les correspondían tales reales despachos, constando en ellos: «...con las preeminencias y consideraciones de Oficial Mayor», pero sin que se indicase asimilación militar alguna. El expediente solicitando los reales despachos para dichos empleos de los maquinistas lo había iniciado el primer maquinista de primera Federico Massaguer Plantada.

Tras varios intentos de embarcar para Filipinas, por fin sale el 18 de enero de 1885 del puerto de La Coruña a bordo del vapor correo *Santo Domingo*, arribando en Manila el 8 de marzo. El 21 de abril tomó el cargo de las máquinas del vapor transporte *Carriedo*, recién adquirido por la Armada y que recibiría el nombre de *Manila*, a bordo del cual participaría en las operaciones de toma de posesión de las islas Palaos del archipiélago de las Carolinas. Por esta expedición se le concedió por R. O. de 28 de agosto de 1886 la Cruz de primera clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco.

Volvió a la Península a bordo del paquebot *Anadir*, llegando a Ferrol el 21 de julio de 1886, incorporándose a la Factoría de vapor; el mismo día solicitó cuatro meses de licencia para restablecer su salud, reincorporándose a su destino el 8 de enero de 1887, pasando más tarde a guardalmacén de uno del arsenal. Por R. O. de 27 de febrero de 1888 le fue concedido el segundo premio de constancia, y por R. O. de 18 de abril de 1888 fue promovido al empleo de primer maquinista de primera. En este ascenso, no se efectuaban exámenes, se cubrían la mitad de las vacantes por elección y la otra mitad por antigüedad.

El 7 de marzo de 1889 fue asignado al crucero *Alfonso XII*. Este crucero había sido botado en Ferrol el 21 de agosto de 1887 —se estaba terminado aunque no se concluiría nunca completamente—, fue entregado a la Armada el 6 de julio de 1891, pero sus constantes problemas de máquinas y muy posiblemente de hélice y exceso de tonelaje le produjeron tan escasa velocidad que no fue útil en 1898 y se dio de baja en 1900.

El 15 de enero de 1890 embarcó en La Coruña en el vapor mercante *Cabo Machichaco* pasaportado para el Departamento de Cartagena, donde llegó el 2 de febrero, embarcando con el cargo de las máquinas el día 3 de febrero en el crucero *Don Juan de Austria*. En este destino salió para Manila el 18 de marzo, llegando, tras varias escalas, el 18 de junio. El 26 de junio quedó asignado a la Factoría del vapor del Arsenal, embarcando como dotación del crucero *Castilla* el 6 de julio.

Por R. O. de 18 de febrero de 1891 ascendió a maquinista mayor de primera con antigüedad de 27 de noviembre de 1890, fecha de creación de un nuevo reglamento del Cuerpo que crea nuevos empleos. Fue obra del ministro de Marina José M.^a Beránger. El máximo empleo del Cuerpo era maquinista jefe, con las consideraciones del jefe de menor antigüedad entre los diversos Cuerpos auxiliares.

En el *Castilla*, el año 1893, visitó los puertos de Hong Kong (10 de abril), Emuy (14 de mayo), Nagasaki (22 de mayo), Kobe (30 de mayo), Yokohama (7 de junio), Nagasaki (22 de junio) y Manila (3 de julio). Desembarcó del *Castilla* el 23 de diciembre de 1893, siendo pasaportado para la Península el 28, a bordo del vapor *Isla de Mindanao*. En los informes personales firmados por Francisco de P. Liaño a bordo del *Castilla* en Cavite el 30 de junio de 1893 consta «muy bueno» en manejo y conducción de máquinas, torpedos, y talento; bueno en conocimientos teóricos y prácticos de su profesión; buena conducta y carácter; exacto en disciplina, correcto en policía; cuidadoso con los pertrechos; mucha subordinación y aptitud física. El único suficiente es en don de mando. Entre otras cosas, se afirma «se le puede encomendar todo trabajo de Máquinas habiéndose mostrado dispuesto a auxiliar a cualquier trabajo del buque en que sus conocimientos alcanzasen, su comportamiento a bordo en todos sentidos ha sido bueno» (5). El 10 de febrero se presentó a las autoridades del departamento de Ferrol, solicitando cuatro meses de licencia por enfermo, que se le concedieron el 28 de febrero, ya que a la vuelta de un turno de ultramar era costumbre autorizada solicitar licencia por enfermo. El 1 de septiembre de 1894 embarcó en el crucero *Infanta María Teresa*, su tumba, como ya se ha relatado.

El Boletín del Círculo de Maquinistas (6) informa: «En esta ciudad, de

(5) Archivo Álvaro de Bazán. Legajo 7914.

(6) Número 84, de 1 de octubre de 1898.

donde era hijo, deja viuda y cinco huérfanos de corta edad»; dada la fecha de su matrimonio, el mayor podía tener unos trece o catorce años.

El Círculo de Maquinistas era una asociación de socorros mutuos fundada por sus socios el año 1872, con el fin de, con sus propias aportaciones trimestrales, constituir un capital que, invertido, con sus beneficios, en determinadas condiciones reglamentarias, había para abonar pensiones de viudedad y orfandad. Ello era debido a que no se había desarrollado el artículo del Reglamento que anunciaba las pensiones. El 1 de enero de 1899 pasaba pensiones a 59 beneficiarios, con una cantidad total de 7.810 pesetas. La pensión máxima era precisamente la adjudicada a la viuda de Juan Montero, con 255 pesetas/trimestre, ya que éste fue socio fundador del Círculo; la pensión más baja era de 75 pesetas/trimestre.

En la Armada sólo han existido los nombres de dos maquinistas en la popa de sus buques, siempre en unidades menores: el del tercer maquinista José Macías Están, de la dotación del destructor *Plutón*, perdido en el combate de Santiago el 3 de julio del 98, y el del tercer maquinista Cándido Pérez Expósito, de la dotación del *bou* armado nacional *Virgen del Carmen*, fusilado tras un consejo de guerra durante la República el 11 enero de 1937 en Bilbao.

En el *Plutón* (comandante teniente de navío de primera Vázquez Pérez de Vargas) murieron cuatro maquinistas de los ocho presentes. Recibió el nombre *Maquinista Macías* una de las ocho guardapescas del tipo *Condestable Zaragoza* de 150 t, autorizada su adquisición por Real Decreto de 6 de mayo de 1924 en Inglaterra (7). Todas ellas recibieron nombres de personal subalterno fallecido en combate; también se llamó un aljibe (A-9), botado el 27 de octubre de 1958, de 362 t de peso muerto, con un motor diesel de 700 BNP (8). No he podido encontrar las razones por las que fue elegido este nombre entre todos los maquinistas fallecidos.

Cándido Pérez estaba embarcado el 18 de julio de 1936 en el remolcador *R-16*, pasando días después al *bou* nacional *Virgen del Carmen* (9), cuyo comandante era el teniente de navío Javier Quiroga. La dotación de este *bou* se rebeló a primeros de agosto de 1936 y condujo el barco al puerto republicano de Bilbao. Diversos testimonios de maquinistas que conocieron a Cándido Pérez informan que era de ideología izquierdista, pero que sin embargo primó en él la subordinación a su comandante, negándose no sólo a actuar contra él, sino también a pasarse al bando republicano una vez consumada la rebelión y la entrada en puerto enemigo. Debió primar sobre la ideología la influencia personal de Javier Quiroga. El 8 de enero de 1937 se vio en Bilbao la causa, siendo su

(7) BLANCA CARLIER, J. M.: *Guardacostas y Guardapescas*. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1978. Se les conocían con el nombre de «palmatorias».

(8) TAIBO, X. I.; QUEVEDO, Diego: *Embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. Izar, 2002.

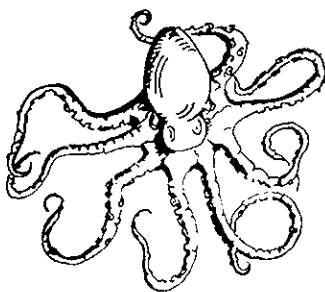
(9) SIMO MONLLOR, J. R.: *Cándido Pérez*. REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1961.

fallo la pena de muerte, que se ejecutó el 11 de enero junto a una tapia del cementerio de Derio. Los mismos testimonios indican que una comisión de maquinistas de la escuadra, cuando ésta acudió al frente norte, se entrevistó con el presidente Aguirre, pidiéndole clemencia. Aguirre les contestó que bastaba que Cándido Pérez se retractase y se declarase republicano, lo que no sucedió. Nacido el 15 de octubre de 1905 en Ferrol, dejó viuda, Victoria Villasaín Anca (10).

La lancha torpedera italiana *MAS-435* recibió, al ser transferida (venta) a España el 10 de marzo de 1937, la numeral *LT 19* y el nombre *Cándido Pérez*. Montaba un motor de gasolina Isotta Fraschini Asso 500 de cuatro tiempos. Nuestro segundo *Cándido Pérez* fue el patrullero estadounidense *SC-679*, de 148 t a plena carga, con dos motores diesel GM de potencia total 1.000 CV, trasferido en 1957. Finalmente el último *Cándido Pérez* es un patrullero tipo *Barceló*, construido en La Carraca, de 139 t de desplazamiento y una potencia total de 6.000 CV, dos motores Bazán MTU modelo MD 16V 538TB90.

Queremos destacar que los nombres del comandante Javier Quiroga y de su jefe de máquinas Cándido Pérez han estado unidos en estas, podríamos decir, series de barcos; el primer *Javier Quiroga* fue la *MAS436* italiana; el segundo, el patrullero estadounidense *Blue Arrow PC 1211*, y el tercero también fue de la serie *Barceló*.

Como colofón a este artículo, proponemos que, por su historial y muerte en combate frente al enemigo exterior, se dé a un buque de la Armada —y que sea de cierta importancia— el nombre de *Jefe de Máquinas Montero Vidal*.



(10) Archivo del autor.