

64

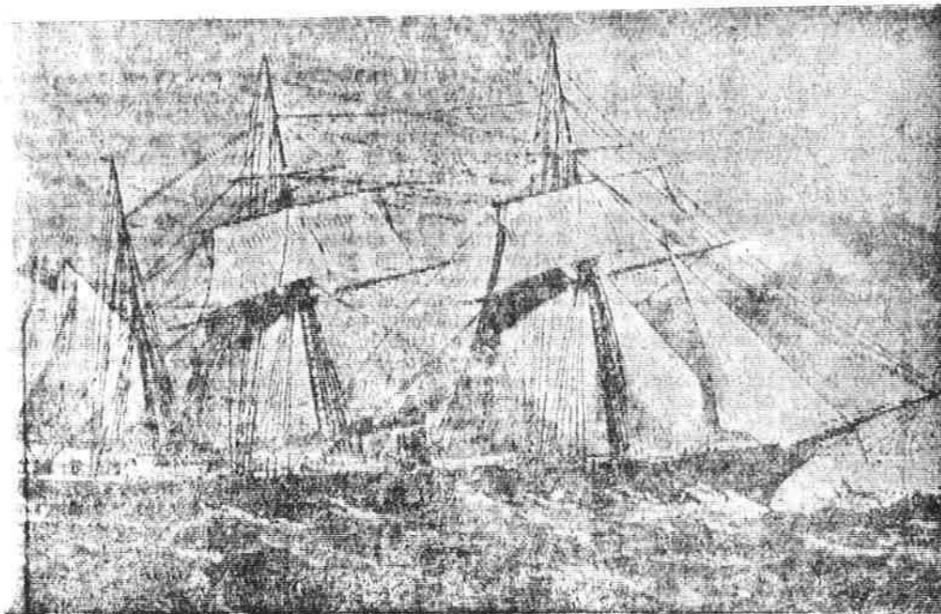
LA ISLA y los barcos

Hoy hace un siglo que llegó a Santa Cruz el vapor "Tornado", de la Marina de guerra española

El 22 de agosto de 1866, cuando se dirigía a Chile con documentación falsa, fue apresado por la fragata "GERONA"

Destinado al Apostadero de La Habana, en octubre de 1883 capturó al "Virginius", que conducía la expedición de Pedro de Céspedes

Después de servir como escuela de torpedistas y nodriza de la Brigada de torpederos, terminó sus días de mar como Asilo Naval, en Barcelona



El vapor de guerra "Tornado" que, hoy hace justamente un siglo, llegó a nuestro puerto en ruta hacia La Habana

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

Hoy hace justamente un siglo que, en las primeras horas de la mañana, comenzó a virar el ancla, la bricbarca americana "John Daroson" que, dos días antes, había llegado de Fayal para aquí refrescar la aguada.

Ya con el ancla a la pendura, el velero americano — uno de aquellos dedicados a la caza de la ballena— comenzó a largar todo el trapo y, en alas de la brisa mañanera, arribó al Sur.

Y mientras el típico "whale ship", —con los botes a las bandas, pendientes de pescantes de pico de ganso— desfilaba frente a Santa Cruz, por Anaga apareció un vapor que, tras su desplegado velamen, dejaba escapar negro y espeso penacho de humo que quedaba por la popa dando sombra a la blancura de la estela.

Era barco rápido y, ya cerca del puerto, comenzó a cargar el aparejo y, con este ya aferrado, largó en el pico cangrejo los colores de la Marina de guerra española y, en el "avante poca" de las entradas, dobló el extremo del entonces incipiente muelle y vino a dar fondo en las cercanías del castillo de San Pedro.

Lentamente se aprobó al tiempo reinante y, en la bovedilla, relució en bronceadas letras su nombre: "Tornado".

Efectivamente, se trataba del barco que, cuatro años antes, había sido apresado por la fragata "Gerona" en aguas de Madera y, que —por suponerse inglés, si bien era chi-

la actualidad de la Prensa de entonces.

Venía el "Tornado" al mando del comandante Navarrete y, con una dotación de 202 hombres entre oficialidad y marineros, se dirigía a La Habana donde, a su llegada, quedaría incorporado a las fuerzas navales dependientes de aquel Apostadero.

Nace el "Tornado"

La guerra de Secesión norteamericana, de 1861 a 1865, fue casi seguida por la que España declaró a las repúblicas de Chile y Perú que, en 1866, culminó con el combate naval de Abtao y el bombardeo del Callao, hecho de armas este último en que ganó merecida fama el tinerfeño don Juan Bautista Antequera, luego comandante de la "Numancia"

que eran luego embarcadas en mercantes británicos que, con documentación falsa, eran despachados ostensiblemente para puertos cubanos —muchos de ellos recalaban por Santa Cruz— y que, en verdad, iban a forzar el bloqueo y entregar sus valiosos cargamentos.

Posteriormente, en astilleros también británicos se construyeron unidades que, con apa-

Procedía de Cádiz —había cruzado en tres días de mar de puerto a puerto— y, poco después de su llegada, procedió a carbonear, refrescar la aguada y tomar víveres frescos para, al día siguiente, hacerse de nuevo a la mar con rumbo a la capital de la Perla de las Antillas.

Estados Unidos, en los astilleros de la Galbraith and Denny, en Glasgow, se encontraba en construcción un barco al que, por sus características — un tanto extrañas para el simple mercante que se decía era— todos suponían había estado en tratos su venta a los Estados Confederados del Sur que, con toda seguridad, pensaban destinarlo a su flota de guerra.

Efectivamente, el barco — que primero se llamó "Pampero" y luego "Tornado"— era

Pero la guerra terminó antes de que el "Tornado" estuviese listo para hacerse a la mar y, amarrado en Glasgow, allí per-

maneció algún tiempo en tanto se tramitaba su venta por la Galbraith and Denny a algún Gobierno interesado en él.

La captura del "Tornado"

Ya en guerra España contra Chile y Perú, el Gobierno español tuvo conocimiento que, mientras la misión naval chilena establecida en Europa — al frente de la cual estaba el entonces capitán de navío Simpson, ascendido luego a almirante— se interesaba por el "Tornado", los peruanos estaban en trato para la adquisición del vapor "Cyclone" que, al parecer, también se había diseñado y construido para los Estados Confederados y no había sido entregado debido a la firma de la paz y terminación de la guerra de Secesión.

Entonces Madrid ordenó se tomaran todas las medidas necesarias para la vigilancia del "Tornado" que, el 14 de junio, zarpó de Glasgow despachado para Hamburgo. Iba en lastre bajo bandera inglesa y a su

ya le esperaban dos mercantes —fletados por la Campbell— con víveres, artillería, pólvora, municiones y fusilería.

La tripulación alemana del "Tornado", al ver el cariz que tomaba la cuestión, se amotinó, ejemplo que fue pronto seguido por las de los dos barcos mercantes que allí habían esperado la llegada del nuevo "Flyng Dutch" —el célebre "holandés volante" sin puerto— que, seguidamente, fue obligado a zarpar por las autoridades danesas que sólo le permitieron permanecer en las aguas territoriales el tiempo preciso para tomar el carbón justo para llegar a un puerto inglés.

El 6 de agosto, el "Tornado" dio fondo en Leith donde, aperebidas las autoridades, se le sometió a una estrecha vigilan-

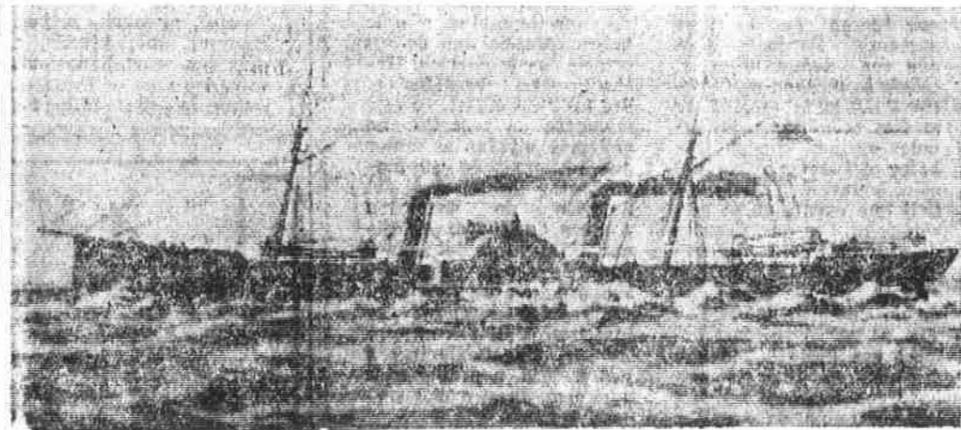


po reinante y, en la bovedilla, relució en bronceadas letras su nombre: "Tornado".

Efectivamente, se trataba del barco que, cuatro años antes, había sido apresado por la fragata "Gerona" en aguas de Madera y, que —por suponerse inglés, si bien era chileno— tanto revuelo causó su captura en los círculos diplomáticos.

Y aquí estaba el "Tornado" luciendo con orgullo los colores españoles puesto que, declarado "buena presa" por el Tribunal correspondiente, fue transferido a la Marina de guerra nacional.

Fue el "Tornado" barco de larga e interesante historia — en sus últimos años ya se le denominaba la "Tornado" en atención a su posterior clasificación como corbeta de vapor— y, tres años después de esta su escala tinerfeña, su nombre volvería a acaparar la atención del mundo y saltar a



El vapor americano "Virginius" que, apresado por el "Tornado" en 1873, conducía entonces a Cuba la expedición de Pedro de Céspedes

durante su vuelta al mundo, primera realizada por un navío acorazado.

Varias firmas británicas se dedicaron a la fabricación de armas para los sudistas, armas

de cascos de hierro y muy sólida construcción, forrados los fondos hasta por encima de la línea de flotación con planchas de cuatro pulgadas. Como todos los de guerra, estaba equipado con dos paños de pólvora e igual número de cocinas —una sobre cubierta y otra bajo ella— capaces para el servicio de 400 hombres. En el entrepuente llevaba la acomodación para una muy numerosa tripulación —unos 125 hombres— y, perfectamente disimuladas, en cada banda nueve portas para la artillería que luego se le instalaría.

Aparejado de briebarca, el "Tornado" era barco de 2.090 toneladas, 67 metros de eslora, 10 de manga y 4,45 de calado. Su máquina desarrollaba 328 I.H.P y, dado su área de velamen y capacidad de carbonera, tenía un muy amplio radio de acción, necesario éste para, como en el caso de los "raiders" antes citados, llevar a cabo largas navegaciones contra el tráfico de altura que mantenían los nordistas.

Cuando la guerra terminó en

riencia de mercantes, eran en realidad barcos de guerra que, —ya en mar libre— arriaban los pabellones de conveniencia e izaban el sudista para, luego, en zonas adecuadas y abrigadas, proceder a su armamento antes de lanzarse a la guerra al corso.

de cascos de hierro y muy sólida construcción, forrados los fondos hasta por encima de la línea de flotación con planchas de cuatro pulgadas. Como todos los de guerra, estaba equipado con dos paños de pólvora e igual número de cocinas —una sobre cubierta y otra bajo ella— capaces para el servicio de 400 hombres. En el entrepuente llevaba la acomodación para una muy numerosa tripulación —unos 125 hombres— y, perfectamente disimuladas, en cada banda nueve portas para la artillería que luego se le instalaría.

había sido entregado debido a la firma de la paz y terminación de la guerra de Secesión.

Entonces Madrid ordenó se tomaran todas las medidas necesarias para la vigilancia del "Tornado" que, el 14 de junio, zarpó de Glasgow despachado para Hamburgo. Iba en lastre y bajo bandera inglesa y, a su llegada al citado puerto alemán, la Galbrail and Denny —firma constructora que aún figuraba como empresa armadora y propietaria— firmó el oportuno contrato de venta a la Campbell and Company, de Londres, que, durante la guerra civil norteamericana, se había encargado del suministro de material de guerra a los sudistas.

La Campbell and Company era la propietaria de los vapores "Stephen Hart" y "Springbok" que, apresados por los nordistas, fueron declarados "buena presa" en Nueva York ya que, si bien navegaban bajo pabellón inglés, habían sido apresados con carga de armas y municiones cuando navegaban aparentemente hacia Cardenas, en la Cuba entonces española, y Nassau, en las Bahamas.

La adquisición del "Tornado" por la Campbell hizo extemar las preocupaciones y vigilancia y, al mismo tiempo, el Gobierno español reclamaba por vía diplomática ante Londres e insistía en el carácter bélico y extranjero del barco que se amparaba bajo el "Red Duster".

El 14 de julio, el "Tornado" salió de Hamburgo y, según su documentación, se dirigía a Londres. Se había reclutado una tripulación alemana y, una vez fuera de las aguas territoriales, arribó al Norte y fue a recalar a las Farol donde, convenientemente fondeados,

idades danesas que sólo le permitieron permanecer en las aguas territoriales el tiempo preciso para tomar el carbón justo para llegar a un puerto inglés.

El 6 de agosto, el "Tornado" dio fondo en Leith donde, apercibidas las autoridades, se le sometió a una estrecha vigilancia para que no embarcase nada que pudiese ser considerado contrabando de guerra. Tres días más tarde, después de carbonear, se hizo a la mar con rumbo a Funchal donde, una vez más, trataría de embarcar la artillería y municiones que le convirtiesen, de hecho, en un barco de guerra que, seguidamente, arbolaría los colores chilenos; ya se habían hecho los preparativos para, en caso de que las autoridades portuguesas lo impidiesen, seguir a Fernando Noronha donde, sin duda alguna, se llevaría a cabo el trasbordo de las armas que conducían los barcos fletados por la Campbell, barcos que se mantenían siempre en las cercanías de los puertos donde tocaba el "Tornado".

El 21 de agosto fondeó en Funchal y, 24 horas más tarde, el semáforo señalaba la presencia de la fragata "Gerona" que —al mando del capitán de navío don Benito Ruiz de la Escalera— llegaba con órdenes de apresar al "Tornado" que, según Madrid, había sido adquirido por Chile y, una vez trasbordada la artillería en la mar, cambiaría su documentación inglesa por otra chilena para, seguidamente, atacar el tráfico mercante español.

La "Gerona" fue señalada a las 6 de la tarde y, dos horas más tarde, el "Tornado" se hizo rápidamente a la mar sin atender a la intimidación que, para que se detuviese, le hacían las autoridades portuguesas por medio de disparos sin bala.

Amparado en la oscuridad, el "Tornado" navegó bastante aterrado para escapar a la persecución de la "Gerona" que, sin embargo, le dio alcance y ordenó pararse. Entonces lo marinó con una dotación de presa —al mando del teniente de navío don Manuel Bustillo— y, navegando en conserva lo condujo a Cádiz.

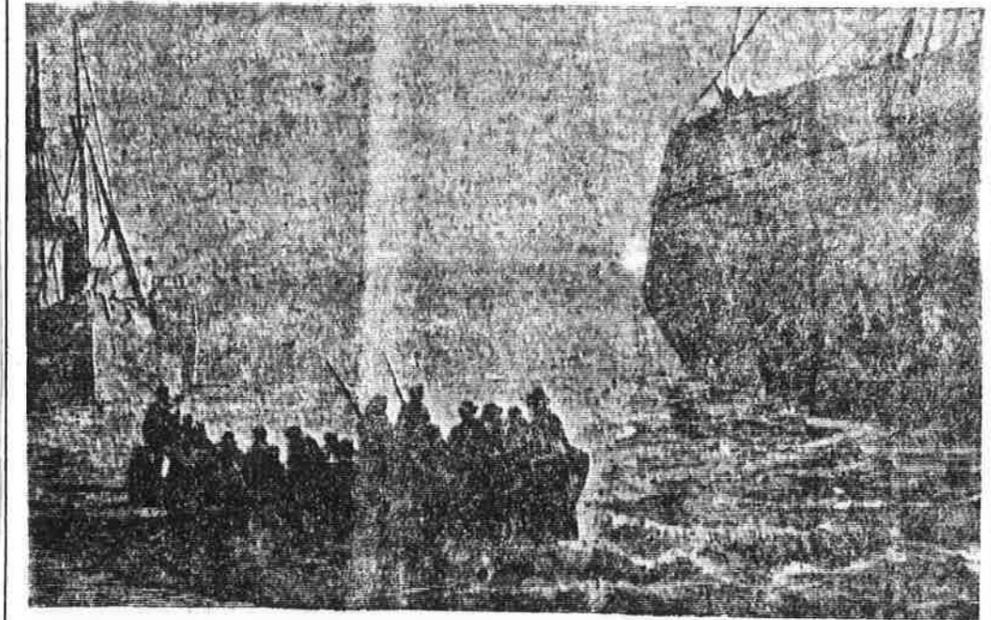
Su historia posterior

Una vez en Cádiz, la tripulación del "Tornado" fue desembarcada y, como prisionera de guerra, conducida al Arsenal.

(Pasa a la página 14)

Reproducciones
fotográficas:

Juan Hernández



Los prisioneros del "Virginius" son trasladados al "Tornado" que, luego, siguió a Santiago de Cuba con el americano en su estela

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

El capitán del "Tornado" resultó ser Mr. Collier, pero como jefe de máquinas iba un oficial de la Marina de guerra chilena —cuya documentación fue la principal prueba para fundamental la sentencia de "buena presa" del Tribunal— y, además, diez personas que no figuraban en el rol del barco fueron otra de las pruebas convincentes.

La Campbell protestó y, como era lógico, por vía diplomática continuó el pleito entablado por la empresa —en Inglaterra se elevaron voces en defensa de la posición española— hasta que, terminada la cuestión, el "Tornado" pasó a propiedad del Gobierno español que lo transfirió a la Marina de guerra.

Armado con seis piezas de artillería —dos de ellas para sus embarcaciones— el "Tornado" fue clasificado como vapor de guerra, si bien luego pasó a corbeta y, posteriormente, a barco de segunda clase y, finalmente, crucero de segunda.

En Cádiz se encontraba basado cuando, el 28 de septiembre de 1868, se sublevó la Escuadra al grito de ¡Viva la Soberanía Nacional! y, dos años más tarde —ahora hace justamente un siglo— fue destinado al Apostadero de La Habana.

Dos años hacía que Carlos Manuel de Céspedes había lanzado el grito que, desde su ingenio de "La Demajagua", se había extendido por toda la Isla. Y aquellos sus primeros 50 hombres se habían convertido en unos 8.000 que luchaban contra las tropas de Lerundi y que, por tanto, necesitaban armas y municiones que recibían de contrabando procedentes de Estados Unidos y Jamaica.

Uno de los barcos que a tal tráfico se dedicaban era el americano "Virginus" que, desde hacía algún tiempo, era buscado por las fuerzas navales españolas destacadas en el Caribe y, en 1872, fondeó en Puerto Cabello la fragata "Arapiles", —al mando del capitán de navío don Vicente Moreno de la Tejera—, con órdenes de vigilar por aquella zona. Y, efectivamente, días más tarde allí fondeó el "Virginus".

El comandante dio conocimiento de ello a las autoridades venezolanas y, ante la actitud de estas —afirmaban que las leyes les impedían tomar acción contra el vapor que tenía toda su documentación en regla— hizo que el comandante de la "Arapiles", para impedir se le escapase el "Virginus", pasase aviso al "Pizarro" que se encontraba en Cartagena de Indias pues, según sus informaciones, una corbeta de la marina americana llegaría pronto para sacar al vapor de su bandera bajo la protección de sus cañones. La "Arapiles" colocó sus cañones en batería y, cuando el barco de guerra americano llegó, al ver la actitud de los españoles se hizo de nuevo a la mar y abandonó al "Virginus" a su suerte.

El vapor de ruedas "Isabel la Católica" llegó con órdenes de que la "Arapiles" se dirigiese a Martinica y dejase la vigilancia al "Pizarro" que, posteriormente, la entregó al "Hernán Cortés", siempre con la salvedad de que nada se intentase mientras se encontrase el "Virginus" en aguas venezolanas.

Sin embargo el "Virginus" logró hacerse a la mar amparado en la noche y, el 30 de octubre del año siguiente, fue avistado por el "Tornado" que

—al mando del capitán de navío don Dionisio Castilla y Asensio— cruzaba entre Cabo Cruz y Santiago de Cuba en servicio de vigilancia.

El "Tornado" se lanzó a la máxima sobre el americano que, al verse descubierto, arribó al SSE. Pero el "Tornado" pronto quedó a tiro y, sólo al quinto cañonazo hecho con bala, se puso al paio e hizo los colores americanos.

Dos botes con marinería armada —al mando de los alféreces de navío Ortiz Monasterio y Pardo Millet— se dirigieron al barco que, en la estela del "Tornado", arribó a Santiago de Cuba. A su bordo iban los más significados en la sublevación cubana— Bernabé Varona, Jesús del Sol, O'Ryan y Pedro de Céspedes— que, al frente de 150 hombres, habían

tratado de desembarcar con las armas y municiones que, en gran número, conducía el "Virginus". Se les instruyó Consejo, de Guerra y, días más tarde, fueron fusilados, suerte que también corrieron el comandante, americano, y varios tripulantes de la misma nacionalidad.

La orden de suspensión de las ejecuciones llegó tarde a La Habana y, como era lógico, se levantó en Estados Unidos una ola de protestas, si bien parte de la prensa argumentaba que el pabellón de la nación no podía utilizarse para, a su cobijo, dedicarse al contrabando de armas. Pero la guerra que algunos juzgaban inminente no llegó pues, por aquella época, el poderío naval de los americanos era inferior al español —así lo afirmó el

almirante Clark en su historia de la Marina americana— y, con el tiempo, los propios tribunales norteamericanos reconocieron que el "Virginus" no tenía derecho alguno a usar la bandera de su nación.

Así pues, el "Tornado" había obrado correctamente y, en Bahía Honda, las autoridades españolas entregaron a las americanas el vapor contrabandista que, poco después —en el viaje de regreso— se hundió, al parecer como consecuencia de una vía de agua.

Los últimos años del "Tornado"

De regreso a la Península, el "Tornado" fue destinado a El Ferrol y, en octubre de 1879, formó parte de la Es-

cuadra que escoltó desde Cartagena a Cádiz a don Alfonso XIII y doña María Cristina embarcados en la "Numancia". Y, con las fragatas "Blanca" y "Villa de Madrid", —así como el vapor "Isabel la Católica", el vapor de guerra, ya por entonces corbeta, navegó en la estela del primer acorazado que dio la vuelta al mundo.

El 6 de agosto de 1881, los reyes —que veraneaban en Comillas— se dirigieron a Santander y, con la princesa de Asturias y las infantas Paz, Isabel y Eulalia, embarcaron en el "Tornado" que, escoltado por el "Tajo", "Concordia", "Ferrolano" y "Ligera", se dirigió a El Ferrol donde se verificó la botadura de la fragata "Navarra" y el cañonero "Paz". Y en el arsenal ferrolano quedó luego el "Tornado" mientras, en la "Sagunto", los reyes regresaban a Santander.

Los años habían pasado y dejado su huella sobre el viejo vapor que, como escuela de torpedistas, continuó varios años en el Arsenal ferrolano. Luego a su costado amarraron aquellos estilizados y pequeños torpederos —"Castor", "Polux", "Aire", "Retamosa", "Juan Ordóñez", etc.—, que, escualos y cuchillos, rasos al agua, no disponían en su pequeñez de instalaciones adecuadas para sus tripulaciones que, así, utilizaban la acomodación que les daba el veterano vapor que, a su socaire, tenía amadrinados aquellos torpederos con los tubos de lanzar abocados sobre el tajamar.

Pasó luego el "Tornado" a Mahón, en la entonces denominada Brigada Torpedista y, cuando en Barcelona se dio de baja la "Mazarredo" —antigua corbeta que desde 1878 desempeñaba la función de Asilo Na-

val para huérfanos de marineros—, el "Tornado" fue habilitado para tal cometido.

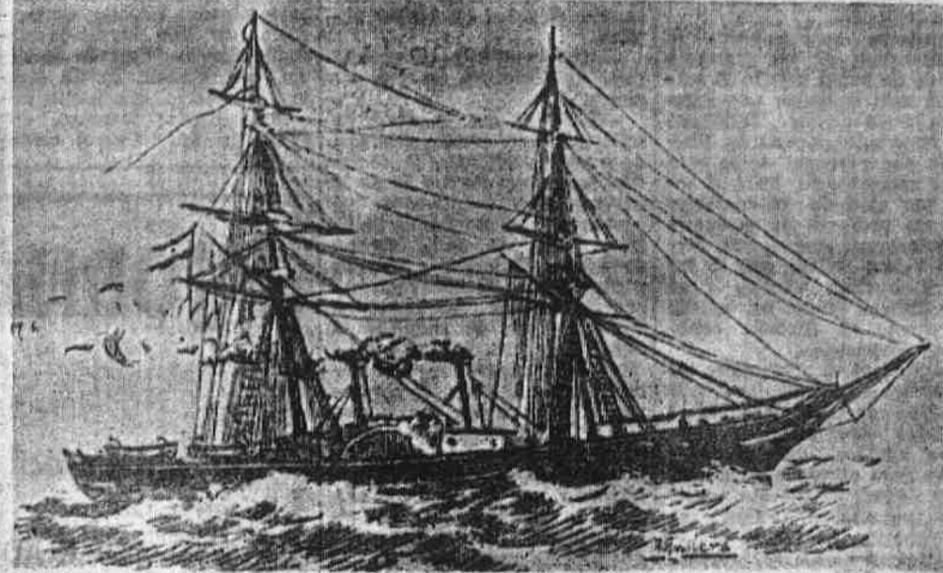
Y, en el último decenio del pasado siglo, la "Tornado" —que no ya el "Tornado"— pasó a fondear cerca de los astilleros de la Nuevo Vulcano donde, tras una necesaria reforma, tomó sobre sí la labor educativa y formativa que, por iniciativa de tres marinos mercantes —don José Ricart y Giral, don Ramón Garrut y don Ramón Galera— había comenzado a funcionar, desde la fecha antes citada, en la vieja "Mazarredo".

En 1935 comenzaron negociaciones para que su puesto fuese ocupado por el antiguo yate real, el "Giraldá" que, dado de baja en las listas de la Armada, estaba arrumbado en Cádiz. Pero la guerra dio al traste con las negociaciones y,

durante ella, fue alcanzada la "Tornado" durante el curso de un ataque aéreo y se hundió en las aguas someras del puerto.

En 1940, la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques tomó a su cargo la puesta a flote de los 34 que, de todo tipo y tonelaje, se encontraban hundidos en Barcelona. Y así fue como —después de haber puesto a flote al "Villa de Madrid", a los "liners" de la Transatlántica, aquellos "Uruguay" y "Argentina"— tocó el turno a los otros y, al final, a los restos de la "Tornado" que, a trozos, extrajeron las grúas flotantes.

Y fue así que, convertida en montones de informe chatarra —pasta para los altos hornos— terminó su vida el barco que, hoy hace un siglo, recaló por nuestro puerto.



El "Pizarro", de la Marina de guerra española que tuvo a su cargo la vigilancia del "Virginus" cuando se refugió en aguas venezolanas