

# LA CAÑONERA CÓNDOR

Santiago GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE



## Introducción



N los años cincuenta del pasado siglo, me contaba Juan Leira Carpente —Juan «el botero», pues lo había sido de la *Pilar*, buceta propiedad de la hermana del Caudillo, y lo era entonces del *Rojín Rojal*, bote propiedad de un hermano mío y en el que navegábamos por la ría de Ares y Puente deume— que su padre, llamado Manuel Leira Amado, recordaba que, haciendo la «mili», había ayudado al comandante de su barco, la cañonera *Cóndor*, a salvarse cuando naufragaron a causa de la explosión de la caldera de la citada embarcación.

El comandante, Tomás Calvar Sancho, agradeció siempre, según manifestaba Manuel Leira, la ayuda recibida, y así se lo hizo saber en varias ocasiones al antiguo marinero de la *Cóndor*.

La «pequeña historia» de la *Cóndor* es como sigue.

## Antecedentes y construcción de la cañonera

Aprobado por las Cortes el proyecto de Ley para la reconstrucción de la Escuadra, por igual debido a los desvelos del varias veces ministro de Marina vicealmirante Beránger y, sobre todo, a la decisión del entonces ministro Rafael Rodríguez Arias, fue sancionada dicha ley por la reina regente el 12 de enero de 1887.

En la ley se preveía, entre otras, la construcción de veinte «lanchas de vapor», además de la de treinta y dos «cañoneros-torpederos».

El artículo 9.º de la citada ley autorizaba al Gobierno «...para contratar las construcciones en los astilleros o fábricas nacionales o extranjeras, o con las de esta última naturaleza que quieran establecerse en España...». Así se contratarían construcciones de buques de guerra en astilleros privados de Bilbao, La Graña (Ferrol), Cádiz, etcétera.



La *Cónдор* llevó en un principio aparejo de balandra, que más tarde se cambió por uno de pailebot.

Por aquellas fechas el señor Alejandro Wohlguemuth, establecido desde hacía años en Barcelona, inauguró un astillero, nombrado Arsenal Civil de Barcelona, construido en 30 hectáreas de terreno, con 700 m de playa a 3.500 m al oeste de la boca del puerto de la ciudad citada.

En virtud de la antedicha Ley de Escuadra, y tras el correspondiente concurso al que acudieron seis casas españolas, le fue adjudicada al astillero del señor Wohlguemuth la construcción de tres lanchas de vapor, destinadas, en principio, al servicio de guardacostas en la bahía de Algeciras. En consecuencia, se firmó el correspondiente contrato el 16 de febrero de 1887. Los trabajos sobre la grada se iniciaron a los pocos meses, siendo botada la *Cónдор* el 11 de diciembre siguiente y entregada por el constructor el 1 de julio de 1888. En cuanto a sus compañeras *Aguila* y *Cuervo*, sus obras quedaron paradas al poco tiempo, debido a la modificación del proyecto a petición del constructor, no reemprendiéndose hasta el 18 de agosto de 1890 y siendo entregadas finalmente en la primavera de 1892, tras numerosos retrasos debidos en buena medida a la debilidad financiera de la empresa. La inspección del Estado durante la construcción de la *Cónдор* fue realizada por el ingeniero primero Francisco Erro y Zugasti.

De casco de acero y una hélice, la *Cónдор* desplazaba 63 toneladas, con 25,07 m de eslora, 3,90 de manga, 2 de puntal y 2,45 de calado máximo. Su

máquina, diseñada por el propio astillero, alcanzó los 155 CV indicados a tiro natural y 295 a tiro forzado, superando en sus pruebas los 13,5 nudos, con 10 en condiciones de servicio. Su armamento se limitaba a una ametralladora Nordenfelt de 25 mm, luego sustituida por otra de 11 mm, siendo su dotación de unos 22 hombres.

La *Cóndor* tenía instalada una máquina de triple expansión, primera de este sistema estudiada y construida en España. Portaba una caldera «tipo locomotora», como la de los torpederos, que podía funcionar a tiro natural, con retorno de humo para obtener mayor economía de combustible y evitar los efectos de las dilataciones.

### La corta vida de la *Cóndor*

Como ya hemos hecho notar, la *Cóndor* fue entregada a la Armada en Barcelona el 1 de julio de 1888. En el Estado General de la Armada del año siguiente figurará como lancha cañonera, mandada por su primer comandante, el teniente de navío Jacobo Alemán y Gutiérrez, que la hizo hasta el 1 de julio de 1890. Durante la Exposición Universal de Barcelona de 1888, consta (REVISTA GENERAL DE MARINA, julio 1902) que el 2 de junio de dicho año, antes de su entrega oficial, la cañonera *Cóndor* formaba parte de la agrupación de buques que acompañaron en la expedición regia a Badalona al cañonero *Isla de Cuba*, en el que había embarcado la reina regente, regresando a Barcelona en la tarde del mismo día. Jacobo Alemán fue relevado por el teniente de navío Juan José de Ozámiz y Ostilaza. En el Estado General de la



Armada del año 1891 figura la *Cóndor* como lancha, sin más, destinada en el Resguardo Marítimo (servicio de guardacostas), División de La Coruña.

Desde 1893 a 1895 figura como lancha cañonera mandada sucesivamente por los tenientes de navío F. Carreras y Domínguez, que tomó el mando el 4 de julio de 1892, y Joaquín Anglada y Raba, que lo haría el 4 de julio de 1894. Durante estos años permaneció asignada al Departamento del Norte. El 27 de marzo de 1894 la encontramos destacada en Santander para colaborar con la comisión de la Armada que se encontraba en la ciudad con motivo de la catástrofe producida por dos explosiones sucesivas de la carga de dinamita que portaba el *Cabo Machichaco*, que habían sembrado de destrucción y muerte la bella capital cántabra.

En 1896, cuando todavía la mandaba el teniente de navío Anglada, vuelve a cambiarse la clasificación oficial de la *Cóndor*, pasando ahora a denominarse cañonero de 3.<sup>a</sup> clase, (aunque en algunos documentos oficiales se la sigue nombrando lancha cañonera), y así permanecerá hasta el año 1900, bajo el mando de los tenientes de navío Victoriano Suances y Pelayo, desde el 9 de julio de 1896, y José Asensio y Bourgon, desde el 25 de mayo de 1897.

Después del «desastre» del año 98, se hizo necesario el replantearse las necesidades reales de fuerza marítima que tendría España tras la pérdida de sus últimas colonias asiáticas y americanas, y, en consecuencia, el entonces ministro de Marina Francisco Silvela elevaba a la reina regente, con fecha 18 de mayo de 1900 una propuesta de real decreto que, entre otros argumentos, manifestaba:

«SEÑORA: Es, sin duda alguna, necesaria á la vida de España una Marina de guerra proporcionada á los medios conque el país cuenta para sostenerla, en condiciones de actividad y ordenado, entretenimiento, ajustada á las nuevas líneas impuestas al material naval por la pérdida de nuestras posesiones coloniales, capaz de concurrir eficazmente á la defensa del territorio y útil para ser contada como factor en una suma de fuerzas militares, y es notorio que á ninguno de esos fines responde hoy nuestra Armada...

Los torpederos *Retamosa*, *Rigel*, *Ejército*, *Castor*, y los cañoneros *Eulalia*, *Pilar*, *Condor*, *Aguila*, *Cuervo* y *Tarifa*, y las escampavías *Concha*, *Gaditana*, *Pez*, *San Mateo*, *Mariana*, *Ardilla* y *Guinda*, son estimados, por unánime opinión de los Jefes y personas peritas, que conocen bien su estado, como absolutamente inútiles...

Fundado en estas consideraciones, y, de conformidad en lo sustancial con el informe del Centro Técnico Consultivo que ha dictaminado sobre las bases, y antecedentes que le han sido comunicados para su examen y apreciación, el Ministro que suscribe tiene el honor de proponer á la aprobación de V. M. el siguiente Real decreto.—Madrid diez y ocho de Mayo de mil novecientos.»

Una vez firmado, en la misma fecha, por la reina el real decreto previsto, éste ordenaba en su artículo 1.º que:

«Artículo 1º. Serán desarmados y dados de baja en las listas de la Armada, procediéndose inmediatamente á su venta ó desguace, los buques que á continuación se mencionan, después de separados aquellos cuyos cascos pueden utilizarse para depósitos flotantes de carbón, municiones, ó de material de defensas submarinas. Cañoneros: *Eulalia, Pilar, Condor, Aguila, Segura, Cuervo y Tarifa.*»

De este modo se decidía la baja de nuestra lancha cañonera en cuanto ello fuera posible.

Una Orden Ministerial al capitán general del Departamento de Ferrol, fechada el 18 de julio de 1900, ordenaba:

«...Que se proceda á la enajenación en pública subasta del torpedero *Ejército* y cañonero *Segura* así como del *Cóndor*, tan pronto quede listo el *Diamante*, quedando entretanto al servicio de ese arsenal en sustitución de este último.»

No obstante lo anterior, en noviembre de este mismo año de 1900, una R. O. de 24 de noviembre determinaba que:

«La escasez del material naval no permite mantener la segunda situación de los buques que la práctica ha demostrado ser necesarios para el desempeño de comisiones y servicios no previstos, ocasionando á veces demoras perjudiciales y gastos...»

Por lo que se determinaba que:

«Los buques que no necesitando ninguna clase de obras que les impida desempeñar en breves días todas las comisiones que requieran las necesidades del servicio, y la superioridad lo dispusiere, quedarán en segunda situación especial manteniendo embarcada toda su plana mayor, maquinistas y clases cual corresponde á los buques en tercera situación...»

Y por fin, el 29 de noviembre del año citado, se decide volver a dar de alta la lancha cañonera *Cóndor*:

«...Como continuación de lo dispuesto en Real Orden de 23 del corriente, para la habilitación y armamento de la lancha cañonera *Cóndor*; S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer sea dada de alta dicha lancha en la Lista oficial de Buques de la Armada

donde figurará con la numeral nacional 247 y la internacional G. Q. V. R. asignándole el reglamento de dotación que determina la adjunta plantilla y el fondo económico de tres mil seiscientas pesetas anuales que corresponde con arreglo á la Real orden de 27 de Septiembre de 1897, descontándole de esta suma el veinte por ciento conque grava dichos fondos la vigente Ley de presupuestos...»

Así es como, después de tantas vicisitudes, volvemos a encontrar a la *Cóndor* en la Lista Oficial de Buques de la Armada; ahora se llamará lancha para ríos (j), según consta en el E. G. A. de 1902, y pasó a ser mandada por el teniente de navío Tomás Calvar y Sancho, quien, por trágica circunstancia, sería su último comandante.

Debió de ser durante este periodo de inmovilización cuando se le sustituyó a la *Cóndor* su primitiva caldera por la también del tipo «locomotora» del torpedero *Ejército*, que había sido dado de baja.

### **El desafortunado final de la cañonera**

El 24 de enero de 1902 ocurrió la triste desgracia de la explosión de la caldera de la lancha *Cóndor*, que estaba destinada en Vigo, desgracia que produjo cinco muertos, varios heridos y desaparecidos.

Para la descripción del luctuoso suceso nos remitimos a lo publicado entonces en la revista *La Vida Marítima*:

«En la mañana del 24 salió la lancha á vigilar la pesca, regresando a su fondeadero á las once sin la menor novedad; a las doce y treinta se puso de nuevo en movimiento, verileando la costa hasta cerca de Bouzas, donde fueron avistadas tres traineras alando, por lo que el Comandante, Teniente de navío Calvar, dispuso que se les hiciese un disparo sin bala, para que atracasen; mas como á pesar de ir muy moderados, las distancias iban aumentando, ordenó parar ocurriendo momentos después la terrible explosión, cuyos efectos pueden juzgarse por las fotografías adjuntas. La caldera tipo locomotora, bien poco usada por cierto en las marinas extranjeras, y donde se generaba el vapor á bordo de la *Condor*, perteneció anteriormente al torpedero *Ejército*; tenía de cobre, al igual que la de todos los buques de este tipo, el horno; y es de presumir que, durante el tiempo que dicho buque estuvo arrumbado, no fuesen exagerados los cuidados tenidos con su generador, y a la acción galvánica del hierro y del cobre deben achacarse el estado de los estays, que según manifestaciones del maquinista de cargo, presentaban 25 milímetros de diámetro menos en los pies que en la cabeza, cuando se le arrancaron las costras al ser nuevamente instalada.



Restos de la cañonera *Cónдор*.

No debe olvidarse la imposibilidad absoluta que existe de penetrar en esta clase de calderas, siendo, por lo tanto, exteriores los únicos reconocimientos que pueden hacerse, y únicamente á ellos y á las pruebas hidráulicas, cuyas condiciones de trabajo son bien distintas de las del vapor, hay que confiar la seguridad del generador.

Según se desprende de la inspección del buque, la envuelta y tubería de humo aguantó perfectamente, pues se observa que todas las averías de la cámara de caldera son producidas por choque violento, siendo también de notar que el cadáver del maquinista de guardia apareció destrozado, no quemado, en la aleta de estribor, y que todos cuantos se encontraban en esta banda, ó desaparecieron ó fueron magullados; la carbonera y planchas de estribor están completamente descosidas é intactas las de babor, en cuya banda estaban también los pocos que salieron ilesos, y por último, la caja de humos aparece enganchada en el pescante de popa de estribor y con la base de la chimenea hacia proa. Todas estas razones, así como la cantidad de vapor que salió por la chimenea instantes antes de la explosión dan lugar á suponer que hubo desprendimiento del cielo del horno, produciéndose la consiguiente elevación de la parte prismática del generador que, á poco de emprender su movimiento ascensional, fue lanzado entero y en vertiginosa marcha hacia la aleta de estribor, arrollando cuanto encontró á su paso, siendo producido este cambio de movimiento por la salida hacia proa de la gran masa de vapor, cuya salida en esta dirección resulta probada por haber resultado quemados todos los que iban en el castillo del buque, y por haber quedado la caja de humos, ó parte débil del generador, enganchada en el pescante y en análoga posición que, con respecto al hogar, tenía en la cámara de calderas. En resumen, el

## HISTORIAS DE LA MAR

generador se elevó y salió entero hacia la aleta de estribor no dejando en la cámara más que los polines. Es de advertir que los paños de pólvora, si bien destrozados, contenían todos los cargos explosivos y por tanto no explotaron, como por algunos se ha dicho».

### Bajas en la dotación

Los tripulantes de la *Cóndor* y los resultados de la explosión sobre la dotación fueron:

Comandante: teniente de navío Tomás Calvar Sancho, herido. El 26 de marzo de 1903 se sobreseyó la sumaria iniciada por la pérdida de la cañonera *Cóndor* el 24 de enero de 1902. Llegó a vicealmirante, cesó en el mando de la Base Principal de Ferrol en virtud de la O. M. T. de 21 de abril de 1936, pasando a disfrutar licencia por enfermo hasta su pase a la reserva. Pasó a la reserva el 17 de junio de 1936.

Segundo maquinista: Genaro Lobo Roibal, muerto.

Tercer maquinista: José Vila Bayolo, muerto.

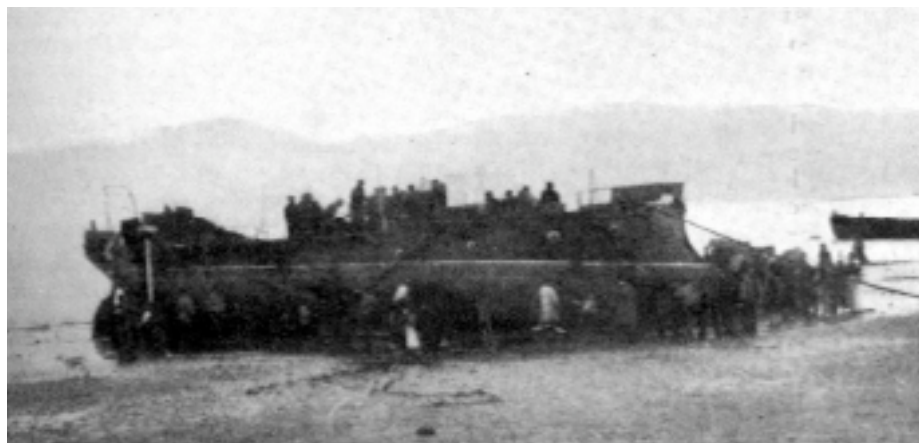
Tercer contraestre: José Elvira Couce.

Marinero fogonero de 1.<sup>a</sup> clase: Baldomero Suárez Sánchez, muerto.

Marineros fogoneros de 2.<sup>a</sup> clase: Juan García Bernal, herido. Andrés García Gil, desaparecido.

Cabo de mar de 1.<sup>a</sup> clase: Joaquín Otero Suárez, desaparecido. Francisco Pérez Noguera, herido.

Marineros de 2.<sup>a</sup> clase: Matías Piñeiro Sixto, desaparecido. Manuel José Leira Amado. Antonio Pérez Cerdido, herido. Manuel Barreiro Blanco, herido. Francisco García Trías. José María Abuin Otero, desaparecido. Luis Diz





Buceta. José Pazos Núñez, desaparecido. Leonardo José Lorenzo. José Eulogio García Entenza, herido. Andrés López Rodríguez, herido. Juan Tomé (desembarcó socorrido el día anterior al accidente).

Cocineros de equipaje: José María López González, muerto en el hospital el día 25.

Carpintero: Manuel García Dios, muerto.

Criado particular: Pedro Martín Vilar (desembarcó el día 23 de enero).

Exceptuando las del comandante, no conocemos las vicisitudes posteriores de la vida de la mayoría de los tripulantes de la *Cóndor*. Sí, por lo que relataba su hijo, como ya dijimos, sabemos que el marinero de 2.<sup>a</sup> clase Manuel J. Leira Amado regresó al finalizar su periodo de servicio a la villa de Puente-deume, de donde era natural. Allí trabajaría, dentro de una campana neumática, en la construcción de la parte sumergida de los pilares del puente para el ferrocarril Ferrol-Betanzos, que se inauguraría en 1911. Se ganaría luego la vida como pescador de bajura en su villa natal hasta su retiro.

(Fotos: remitidas por el autor).



#### BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Naval de Ferrol. Doc. D. Tomas Calvar Sancho.  
Archivo Naval de Ferrol. Doc. Cañonera *Cóndor*.  
Estado General de la Armada, desde 1887 hasta 1902.  
REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio 1888-enero 1902-julio 1902.  
*La Vida Marítima*, «Revista de Navegación y Comercio». Año I, 20 de febrero 1902.