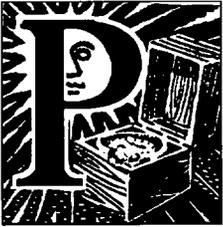


EL ASILO NAVAL ESPAÑOL: LOS ÚLTIMOS AÑOS DE LA CORBETA *TORNADO* (1898-1938)

*El hombre vulgar cuando emprende una cosa
la echa a perder por tener prisa en terminarla.*

Lao Tse.

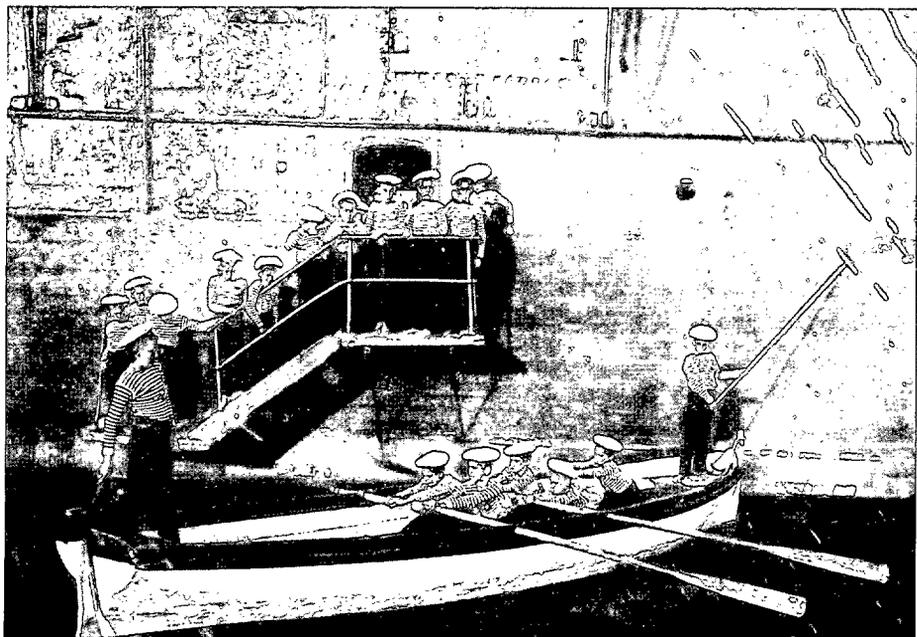


POCO se sabe del dilatado historial de la corbeta *Tornado*, buque exótico donde los haya tanto por su procedencia como por su nada habitual incorporación a la Armada Española; pero menos aún se sabe de sus años finales como asilo flotante en la Ciudad Condal. Su última etapa desempeñando este cometido ha sido todo un misterio, que intentaremos desvelar con datos del todo punto novedosos y que sin duda completarán debidamente el epílogo de este buque.

Creación del Asilo Naval

Muchas de las grandes obras nacen fruto de la casualidad, y la casualidad hizo que en la amigable tertulia que solían mantener regularmente don Josep Ricart i Giralt (1), con el contralmirante don Genaro Mac-Mahón, este último se lamentase de la situación de desamparo en que quedaban los huérfanos de marineros fallecidos, señalando, asimismo, la falta de preparación y desconocimiento de la vida del mar de la mayoría de los jóvenes que entraban al servicio militar en la Armada. Todo ello sugirió al señor Ricart la idea de establecer en el puerto de Barcelona un asilo naval flotante para la acogida de los niños huérfanos de marineros de toda España, instruyéndolos, al propio tiempo, para las faenas y aprendizajes de la Marina.

(1) Detengámonos aquí para recordar brevemente la biografía de este ilustre catalán; nacido en 1847 sintió desde muy joven la atracción por el mar y sus ciencias. Estudió la carrera de náutica en Barcelona y Cartagena, consiguiendo graduarse como piloto de derrota en el año 1868. Después de viajar por distintos países de Europa y América, funda en Barcelona un observatorio astronómico, y el mismo año de la fundación del asilo crea «Revista Marítima». Fue profesor y catedrático de la Escuela Náutica de Barcelona, de la que estuvo de director entre los años 1900-1918, siendo autor de una extensa y variada bibliografía.



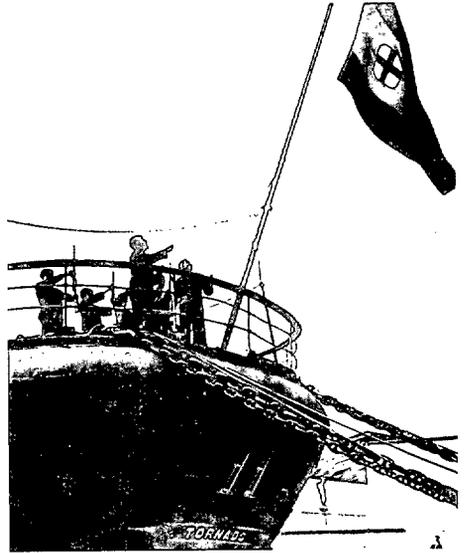
Huérfanos del Asilo Naval Español en una salida de prácticas de remo.
(Colección A. Anca Alamillo)

Una vez expuesta la idea a varios compañeros de promoción, fue acogida por éstos con verdadera simpatía, y a fin de llevarla a cabo se reunieron todos el día 21 de octubre de 1877 en el domicilio del propio Ricart con el objetivo de crear el Centro Naval Español del que dependería el asilo. En dicha reunión fueron aprobados los estatutos, siendo constituido legalmente el centro. El día 26 del mismo mes se celebró la primera sesión de la junta directiva (2) que tuvo lugar en la Sala de Sesiones de la Beneficencia Marítima de Nuestra Señora del Carmen, situada en la playa de pescadores de la Barceloneta, hasta que se pudo conseguir un piso como local social con algunos muebles alquilados (3).

(2) Miembros: presidente, don José Ricart Giral; secretario, don Ramón Galera; contador, don Pablo Villamore; tesorero, don Josep Gotarra; archivero, don José Blay; sección científica, don Diego Aleson Millan; sección comercial, don Esteban Amengal, y vocales, don Adolfo Reynoso, don Ramón Garrut, don José Millet Rosés y don Torquato Falp.

(3) Siempre fue una preocupación para el Asilo el «cómo» conseguir sufragar los gastos de su mantenimiento. Esa falta de dinero fue suplida por grandes dosis de ingenio e imaginación; en los comienzos se emitieron 20 obligaciones de 25 pesetas con un interés del 5 por 100, a cobrar al mismo tiempo que las amortizaciones, que debían ser mensuales. Más adelante se organizaron tómbolas y se consiguió ayuda oficial por parte del Estado y la Diputación Provincial de Barcelona, que asignaban al centro una subvención anual de 1.000 pesetas.

Desgraciadamente, y antes de que el centro dispusiera de un buque-asilo, la fatalidad hizo que pronto se recibieran los primeros huérfanos. A comienzos de 1878, en el vapor petrolero *Exprés*, que se hallaba anclado en el puerto de la ciudad, se produjo una tremenda explosión que hizo volar por los aires al buque. Tres niños fueron a parar a la Casa Provincial de Caridad de Barcelona, al carecer todavía la reciente institución de lugar apropiado para ellos. Otros siniestros marítimos en las costas cantábricas y catalanas harían subir la cifra de estos primeros asilados a nueve. A partir de aquí, el incremento fue poco a poco subiendo, y ya en 1879 la cifra de asilados llegaba a los 21; en 1882, 50; y en 1892, 76, sobrepasando en algunas épocas este número, si bien lo normal a partir de esa fecha es que fueran ocupadas entre 50 a 60 plazas.



Izado de bandera. Barcelona, 1898. (Colección: A. Anca Alamillo).

La *Tornado* como asilo naval

Como hemos visto los comienzos del asilo no fueron nada fáciles, se imponía una necesaria ayuda oficial, que se concretó, gracias a la Marina, con la cesión de una serie de buques que aunque inútiles para el servicio, aún seguían conservando su casco en buena condición.

En primer lugar se ofreció la *Mazarredo* (4), cedida por la Marina por R. O. de 3 de mayo de 1878. El primer problema que se presentó era cómo traerla desde Ferrol hasta Barcelona. El buque carecía tanto de aparejo como de propulsión propia, y la única solución viable era traerlo a remolque por medio de otro buque, cosa demasiado costosa e imposible de sufragar en aquellos momentos por el centro. Después de tiras y aflojas con el Estado, se consiguió que al fin se habilitara la corbeta para que pudiera llegar por sus propios medios a Barcelona, facilitando la Marina, además, a un contramaes-

(4) Botada el 23 de Diciembre de 1847 entró en servicio al año siguiente, siendo dada de baja en 1868. Construida en La Carraca, fue diseñada para emplearse como buque-escuela de guardias marinas. Iba armada con 16 cañones.

tre y varios marineros como dotación. El mando del buque no presentaba mayor problema, ya que la Junta del Asilo tenía como muchos de sus miembros a aptos marinos. Así se designó el mando al teniente de navío Adolfo Reynoso, que llevó a la corbeta sin mayor novedad a Barcelona, donde llegó el día 8 de octubre tras sendas escalas en Cádiz y Cartagena. La entrega oficial se hizo el 24 del mismo mes en un ceremonioso acto donde se arriaron de los palos mayor, trinquete y bauprés la bandera nacional de guerra, izándose a continuación la mercante y la insignia del asilo, con la cruz roja sobre la bandera blanca en el tope del palo mayor.

Durante nueve años prestó servicio a base de numerosas reparaciones, que hacían ver de nuevo a la junta la necesidad de conseguir la cesión de otro barco; en un principio el Estado ofreció el vapor *Ferrol* (5), pero se desestimó al ser éste un buque de escaso porte, pidiéndose en su lugar la corbeta *Consuelo*, que fue cedida oficialmente por la Marina el 24 de noviembre de 1886.

El buque se encontraba en Cádiz, y su estado era deplorable, la única manera de llevarlo a Barcelona era a remolque, con el consiguiente gasto imposible de costear por el asilo. En este estado de cosas, la junta se interesó por la goleta *Ligera*, que se hallaba en este mismo puerto en relativas buenas condiciones y completa en su aparejo, pero su poca capacidad y que tampoco, a pesar de las apariencias, estaba apta para navegar, hizo pronto desechar la idea. En este estado de cosas la dirección del asilo no le quedaba más remedio que aceptar a la *Consuelo*, iniciando conversaciones con el Estado para que la Armada se encargara de su remolque, finalmente el vapor *Legazpi*, aprovechando un viaje que tenía que realizar a Barcelona para recoger unas calderas, se encargaría del mismo, llegando a este puerto el día 22 de mayo de 1888. La entrega oficial se pospuso unos días, por motivos que más adelante comentaremos.

Siete años más tarde nuevamente se estaba en la necesidad de encontrar un nuevo buque que sustituyera al anterior, ofreciéndose en esta ocasión a la fragata *Lealtad*, que se encontraba en Cartagena y que fue entregada oficialmente por R. O. de 30 de junio de 1895, pero su pésimo estado impedía siquiera el remolque, aparte de lo costoso que hubiera sido dejarla en condiciones medianamente aceptables para su nuevo cometido como asilo. Al año siguiente se pidió la *Tornado*, que se hallaba también en Cartagena, siendo muy apropiada dada sus dimensiones y capacidad, pero la Diputación Provincial de Valencia se había adelantado a dicha petición con el objetivo de instalar allí otro asilo naval, con lo que la Junta del Asilo tuvo que negociar con la Diputación, haciéndole ver que ellos no necesitaban un buque tan grande. Finalmente, una decisión salomónica asigna el *Vulcano* a la Diputación, y la *Tornado* (6) al asilo.

(5) R. O. de 10-08-1896.

(6) R. O. de 18-02-1898.

Traída a remolque por la casa Moll y Corominas (7), llegó finalmente a Barcelona a principios de julio, no llegando a prestar servicio como asilo hasta diciembre siguiente, debido a la realización de las pertinentes sobras para acondicionar convenientemente la nave.

Durante un tiempo su ubicación dentro del puerto se situó junto al muelle de la Barceloneta para más tarde pasar sucesivamente al muelle de la Muralla y al de Baleares, para terminar en el llamado «Nuevo» junto a la factoría de reparación de buques denominada «Nuevo Vulcano».



Don Josep Ricart i Giralt.
(Colección A. Anca Alamillo).

Su historial como buque de guerra

No es el fin de este trabajo contar exhaustivamente la vida naval anterior de este buque, pero sí creo conveniente reseñar de forma somera su incorporación a la Armada Española.

En plena guerra de secesión americana, los estados Confederados del Sur encargaron a distintos astilleros ingleses la construcción de 15 corbetas de vapor para aumentar con rapidez su marina de guerra. Uno de estos vapores, construido en Clydebank, fue el denominado CSS *Texas*. De 2.090 toneladas, sus dimensiones eran de 67,20 metros de eslora, 10,08 de manga y 4,45 metros de calado. El casco era de hierro con una protección de 4 pulgadas (102 mm) en máquinas y calderas. Su potencia llegaba a los 330 HP y alcanzaba una velocidad de 13 nudos. Fue botada en 1862. El buque nunca fue entregado a los sudistas, ya que acabó siendo embargado por el gobierno británico para mantener la estricta neutralidad en el conflicto civil americano.

Recién acabada esta guerra en 1865, comenzó otra, la del Pacífico, que como todos sabemos enfrentaba a Chile y Perú contra España. Los agentes chilenos en Europa, con el propósito de aumentar las fuerzas navales de su país, buscaron buques que se encontraran en situación de disponibilidad para su compra. Entretanto al *Texas* se le cambió de nombre, denominándose como *Cantón*. Al poco tiempo fue adquirido por los ingleses Gailenatt & Denny, que a su vez la rebautizaron con el nombre de *Tornado* trasladándolo al puerto de Glasgow.

(7) El coste del remolque ascendió a 5.867 pesetas.

Más tarde es adquirido por el traficante de armas Isaac Campbell, que matricula el barco en Londres. El señor Campbell iba a ser la tapadera de la operación, ya que el objetivo era, como el lector fácilmente puede suponer, entregar el buque a Chile. El contraespionaje español estuvo atento desde el primer momento siguiendo muy de cerca los futuros movimientos del buque, y antes de que llegara a su destino para incorporarse a las fuerzas insurrectas, fue capturado por la fragata *Gerona*, en la noche del 22 de agosto de 1866.

El posterior proceso de investigación seguido para dictaminar la legitimidad del apresamiento, dio la razón a España, pero nos costó un serio enfrentamiento diplomático con Inglaterra.

En septiembre de 1868, fondeado en Cádiz, participó en la revolución que derrocó a la reina Isabel II, pero quizá su hecho de armas más famoso es la captura del vapor contrabandista *Virginus* en aguas de la isla de Cuba el 31 de octubre de 1873.

Aquella tarde la corbeta se encontraba patrullando la isla entre el cabo Cruz y Santiago de Cuba, al mando del capitán de fragata don Dionisio Costilla Asensila, cuando divisó la humareda de un vapor no identificado, que no era otro que el *Virginus*, que parecía llevar rumbo sospechoso. Se inició entonces una persecución que se dilató hasta bien cerrada la noche, momento en que se consiguió tener a tiro de artillería desde la corbeta, disparando seguidamente cinco cañonazos, logrando que el *Virginus* se detuviera, momento en el que izaron el pabellón yanqui. Inmediatamente dos botes españoles al mando de los alféreces de navío don Ángel Ortiz Monasterio y don Enrique Pardo se dirigieron al *Virginus* para realizar la inspección del buque, siendo descubierto en ésta un cargamento de armas con destino a los independentistas cubanos, que además en un número de 165 se ocultaban en las bodegas del vapor. Inmediatamente apresada, fue llevada al puerto de Santiago de Cuba, donde llegaron ambos buques el 1 de noviembre. Tres días después, un consejo de guerra juzgaba a los prisioneros aplicándoles la pena capital. La reclamación de Washington no se hizo esperar, llegando el presidente Grant a calificar el apresamiento del *Virginus* y los fusilamientos subsiguientes como un atentado a la soberanía de los Estados Unidos.

Finalmente, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, el gobierno español, con acierto, devolvió el *Virginus* a los americanos, calmándose de esta manera la indignación popular yanqui (8). Este grave incidente estuvo a punto de adelantar la guerra entre ambos países, aunque por aquel entonces

(8) Si bien los Estados Unidos tuvieron que reconocer, tras la pertinente investigación, que el buque había sido abanderado ilegalmente, estando obligados a devolverlo a España en cumplimiento del Protocolo de Washington, cosa que nunca sucedió, ya que se hundió, seguro intencionalmente, el 26 de diciembre de 1873, cuando volvía convoyado por buques de este país.

los norteamericanos no tenían poderío naval suficiente para enfrentarse contra nosotros, entre otras cosas porque su marina, desgastada en el conflicto civil, apenas sí había sido renovada.

Regresando a la península, es incorporado en 1879 a la escuadra de instrucción, continuando su vida militar sin grandes sobresaltos, salvo un pequeño accidente ocurrido en la isla de San Martín de las islas Cíes, en 1881, provocado por una explosión de su cañón de 160 mm que mató a un cabo, hiriendo a cuatro marineros. En 1883 se le daría de baja y en 1886 se desarma en Cartagena, pasando a convertirse en pontón-escuela de torpedistas basado en La Algameca hasta 1890, donde es sustituida para este cometido por la fragata *Zaragoza*. Desde ese momento quedó en este arsenal sin servicio alguno hasta su llegada a Barcelona.

La vida a bordo de los asilados

Durante la estancia en el asilo los muchachos se encontraban debidamente atendidos por un personal más que idóneo para el fin que se perseguía, inculcar a los chavales una educación marinera. El personal docente estaba dirigido por un capitán de Marina Mercante ayudado por un oficial y un contraamaestre. Las asignaturas eran las siguientes:

Instrucción primaria

Se dividía en tres ciclos con diferentes niveles de enseñanza, que eran, párvulos, elemental y superior. Las asignaturas en párvulos comprendían la instrucción moral, urbanidad, higiene, educación de los sentidos, lectura, escritura, cálculo, ejercicios de alocución, cultura física y canto. En elemental, se añadían la historia, geografía, aritmética, gramática y dibujo lineal, y en el ciclo superior, se completaban con la enseñanza de idiomas y nociones de geometría.

Instrucción militar y gimnasia

En la militar se aplicaba la normativa vigente, utilizando para los ejercicios carabinas, los chicos se dividían en grupos al mando de cabos de brigada. En la gimnástica se practicaban los métodos habituales de la época complementados con el uso de aparatos.

Instrucción marinera

Dirigida por el capitán y con ayuda del contraamaestre, se enseñaba las banderas nacionales y alfabéticas del código internacional de señales, telégra-

fo de Morse, telegrafía sin hilos, el remo y la natación, así como distintos trabajos propios de la marinería.

Enseñanza de música

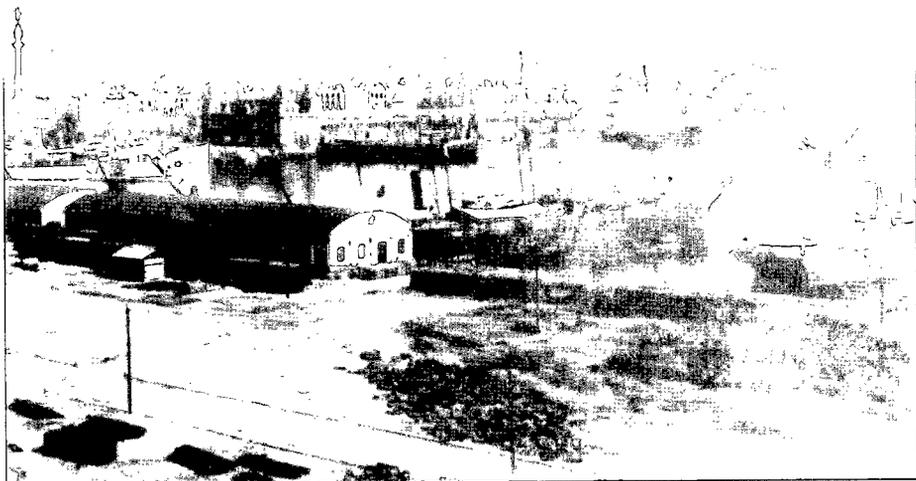
Contaba el asilo, por un lado, con una banda de cornetas, y por otro, con una banda de música. en la primera, se enseñaban los toques reglamentarios que indicaban los servicios de a bordo, y la segunda practicaba con el objetivo de actuar en las fechas o actos más señalados de la vida social barcelonesa (9). El régimen horario establecido en los meses de verano era el siguiente.

POR LA MAÑANA		POR LA TARDE	
Hora	Actividad	Hora	Actividad
0600	Diana, vestirse, aseo y lista	1300	Descanso y juegos
0730	Desayuno	1400	Clases
0800	Descanso	1800	Descanso y recreos
0830	Clases	1830	Preparar los ranchos
1130	Descanso	1900	Cena, limpieza de ranchos y enseres
1200	Comida, limpieza de ranchos	2000	Retreta. Distribución de guardias
		2100	Toque de silencio

En los meses de invierno, y a juicio del capitán, variaba levemente este cuadro, retrasándose algo el toque de diana. Excepciones a este horario se producían los sábados por la mañana, que se aprovechaban para realizar limpiezas más minuciosas del buque, y los jueves por la tarde, que con carácter general se suprimían las clases. Los asilados además, después de los exámenes, se les reducía la jornada lectiva, podían descansar por las tardes y disfrutaban de las correspondientes vacaciones.

Su vida era, como hemos visto, ordenada e instructiva, y según manifestaciones de ellos mismos, divertida y feliz. Durante el tiempo de funcionamiento de la institución, llegaron a pasar por sus aulas más de 1.500 jóvenes, muchos de los cuales desarrollaron profesionalmente lo aprendido durante aquellos años. Muchos de aquellos chicos acabaron siendo excelentes maquinistas, mecánicos, radiotelegrafistas, carpinteros, ebanistas, músicos, etc., alcanzando algunos los títulos de piloto y capitán de la Marina Mercante.

(9) Famosos eran sus conciertos en Domingo de Ramos, y otras festividades patronales de distintas localidades de la provincia.



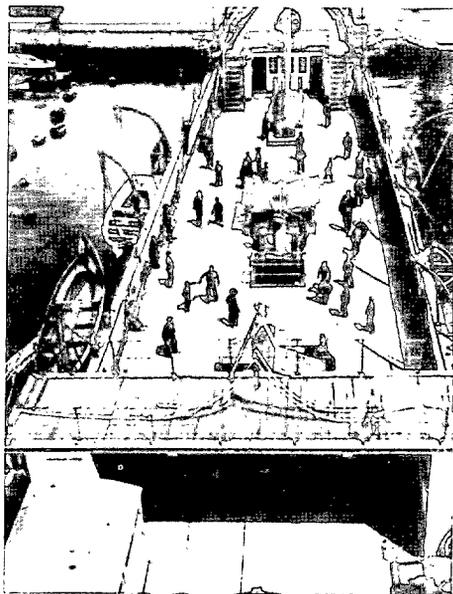
Vida cotidiana en el muelle de Barcelona, 1913. En primer término, la corbeta *Tornado*.
(Colección Autoritat Portuaria de Barcelona/Arxiu Central).

Libro de visitas

Durante su largo funcionamiento, fueron numerosas las personalidades que quisieron con su visita solidarizarse con la labor del asilo, entre ellas destacaremos las efectuadas por los presidentes de la Primera República, don Francisco Pi i Margall y don Emilio Castelar; presidentes de consejo y ministros como Sagasta, Cánovas del Castillo, Dato, Martínez Campos, Weiler, y otros: almirantes y contralmirantes de la Armada como don Eduardo Buñer Eulate (antiguo comandante de la *Tornado*), y un largo etcétera de celebridades de la vida social española, cuya mención sería casi interminable, pero me gustaría detenerme brevemente en cuatro de ellas, que son las que más me han llamado la atención.

La primera la realizó el 2 de febrero de 1879 el contralmirante don Juan B. Antequera, jefe por aquel entonces de la escuadra de instrucción, que examinó con detenimiento todas las dependencias de la *Mazarredo*, interesándose, especialmente, en la metodología de aprendizaje que se practicaba con los niños (10).

(10) En estas mismas páginas de la REVISTA se publicó una miscelánea (la núm. 24.563, cuaderno de enero de 1997, elaborada por J. F. G.) que cuenta cómo uno de los huérfanos utiliza con destreza un novedoso «aparato para lectura». Ruego la lean, es muy curiosa.



Cubierta de la *Tornado* vista desde el palo mayor. Barcelona.
(Colección J. L. Coello Lillo).

Años más tarde, concretamente el 3 de junio de 1888, S. M. la Reina Regente, aprovechando el día de la inauguración de la Exposición Universal (11), quiso también asistir al acto de la entrega oficial de la corbeta *Consuelo* que se había pospuesto unos días por este motivo. En su visita, la reina mostró sumo interés por la labor que con los niños realizaba el asilo.

El 9 de julio de 1915, una sección de aprendices de marineros de la *Nautilus*, que se encontraba haciendo escala en este puerto, quisieron confraternizar con los que en algunos casos serían futuros aprendices de aquel buque-escuela. En la visita, fueron agasajados con abundantes dulces y bebidas que saborearon con natural satisfacción tanto visitantes y visitados. Dos días después, el comandante de la *Nautilus*, en justa

correspondencia, devolvió la invitación, disfrutando los jóvenes de pisar la cubierta de aquel emblemático buque.

La última es otra visita regia que fue protagonizada por SAR las infantas doña Beatriz y doña Cristina el 31 de octubre de 1927, que en visita oficial al puerto también quisieron con su presencia apoyar públicamente la obra, interesándose por el día a día de la vida a bordo de los asilados, de la cual hemos encontrado una foto.

Su etapa final y la guerra civil

Años antes de que estallara la contienda, el buque se encontraba en un estado lastimoso. Se imponía un nuevo sustituto, y de nuevo el tira y afloja con la Marina, que ofertó el casco de un destructor del tipo *Bustamante*; siendo desestimado por su escaso tonelaje, se intentó seguidamente conseguir a la *Nautilus*, pero por motivos que desconocemos tampoco fue posible.

(11) Recordemos que el jurado de la exposición otorgó al Asilo Naval, diploma y medalla de oro por su cooperación en dicho evento, que básicamente consistió en la instalación de un stand sobre temas marítimos a bordo del buque.

En 1936, su situación era insostenible, después de 70 años de vida, 38 de ellos prestando servicio como asilo naval, el casco de la vieja corbeta pedía a gritos el desguace. Finalmente, se pensó en el *Giralda*, pero las gestiones para su cesión, fueron interrumpidas precisamente por el comienzo de la guerra.

Los intensos bombardeos que en las postrimerías del conflicto sufrió el puerto de Barcelona acabaron por hacer blanco en la *Tornado*, que se encontraba amarrada en la dársena de la Industria, cuando el 28 de noviembre de 1938 fue hundida por las bombas de los aviones italianos basados en Mallorca al servicio de la causa nacional. Afortunadamente, no hubo ninguna víctima, ya que meses antes se ordenó su desalojo.

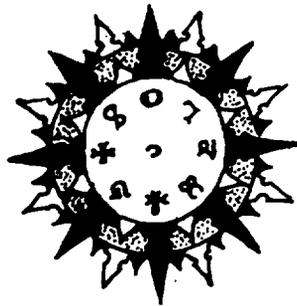
Terminada la guerra, la Comisión de Salvamento de Buques de la Armada se encargó de la recuperación de los que habían resultado hundidos durante la contienda, consiguiendo reflotar, muchos de ellos, en operaciones tan espectaculares y conocidas como la del salvamento del *Ciscar*.

En el puerto de Barcelona desarrollaron un intenso trabajo, dado la gran cantidad de barcos que se encontraban en su fondo (12) que hacían necesaria la actuación de la comisión para su necesaria limpieza.

El 21 de abril de 1940, ante la imposibilidad de rescatar el buque, fueron volados los restos de la corbeta bajo el agua, siendo vendidos a la sociedad Torras Herreras y Construcciones como chatarra.

Cerramos aquí definitivamente la página de la *Tornado*, con el sentimiento de especial nostalgia que ha motivado la realización de este modesto trabajo sobre aquel buque de azaroso pasado, que se jubiló llenando sus cubiertas de prometedor futuro.

Alejandro ANCA ALAMILLO
del Círculo Naval Español



(12) En un número total de 33.

BIBLIOGRAFÍA

- Armada Española: *Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques*, 1941.
- Asilo Naval Español: *Álbum dedicado al Asilo Naval Español fundado en Barcelona en 1877*. Barcelona, 1936.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina Española en el Siglo XIX, 1868-1898*. Editorial Naval, 1995.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.
- VILA MIRANDA, Carlos: *España y La Armada en las Guerras de Cuba*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 1998.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *España y la Marina Confederada*. REVISTA GENERAL DE MARINA de octubre de 1979.
- ROBERT, Juan B.: *El Tornado*. REVISTA GENERAL DE MARINA de diciembre de 1941.
- SERRA SERRRA, Francisco.: *Recuerdos del Benemérito Asilo Naval Español*. REVISTA GENERAL DE MARINA de octubre de 1975.
- ST. HUBERT, Christian, y H. DAVIS, William: *Answer to question 10/78'' Warship International*. Enciclopedia Catalana.
- Biblioteca Nacional.
- Autoridad Portuaria del Puerto de Barcelona.
- Museo Marítimo de Barcelona.