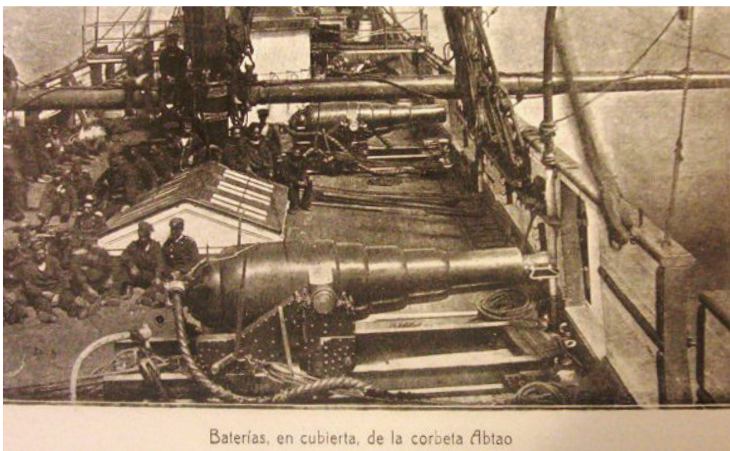


# LAS CORBETAS PAMPERO QUE BURLARON LA INTELIGENCIA ESPAÑOLA

Germán Bravo Valdivieso\*

*Esta es la historia de dos buques de guerra mandados a construir a Gran Bretaña por los Estados Confederados norteamericanos, incautados por el gobierno inglés y, una vez terminado el conflicto, fueron comprados por Chile para enfrentar la guerra contra España. Para burlar la inteligencia española, ambos fueron bautizados con el mismo nombre.*



**D**ada la precaria situación en que se encontraba el poder naval chileno al verse amenazado por la escuadra española en 1864, fue preciso movilizarse para tratar de conseguir buques con los que se pudiera aumentar nuestra famélica flota de guerra.

Se vivían los días de la Guerra de Secesión en Norteamérica y los Estados Confederados del Sur

se esforzaban por obtener buques con los cuales pudieran batir a sus enemigos del norte que bloqueaban sus costas y ríos navegables y, lo que era primordial, poder atacar su comercio con naves corsarias.

Al término del conflicto norteamericano, Benjamín Vicuña Mackenna fue enviado a los Estados Unidos para tratar de comprar buques, donde adquirió la cañonera "Poncas", bautizada como "Ñuble" y los vapores

"Isabella", "Cherokee" y "Neshannock" que tomarían los nombres de "Concepción", "Ancud" y "Arauco".<sup>1</sup> Además se comisionó a nuestro ministro plenipotenciario en Bélgica, Manuel Carvallo, para que buscara uno o dos buques cuyo precio no sobrepasara el monto de \$500 000 autorizado por el Congreso Nacional.

\* Ingeniero Constructor Naval, T2° (R), Historiador e investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina desde 2012. (germanbravov@gmail.com).

1. El Arauco, el Concepción, el Ñuble y el Ancud, la improvisada escuadra de Vicuña Mackenna. Eduardo Rivera Silva, Actas de la IV Jornada de Historia Naval y Marítima, 2006

Durante la Guerra de Secesión, a comienzos de 1862, el teniente de navío de la marina confederada, George Sinclair, había sido enviado a Gran Bretaña con el fin de encargar la construcción de un crucero rápido, para lo cual se reunió en Liverpool con el responsable de las compras confederadas en la isla para determinar el tipo de buque requerido, decidiendo que debería parecerse al C.S.S. "*Alabama*" que estaba dando magníficos resultados.

Se encargó la construcción de un casco de acero de 1150 toneladas con cubierta de teca, máquinas de 350 caballos de vapor y estructura protegida. Se le denominó C.S.S. "*Texas*". A partir de entonces, los esfuerzos de Sinclair se centraron en mantener en secreto la construcción y se le dio el nombre falso de "*Cantón*" para despistar a la inteligencia nordista, pero ésta se demoró poco en enterarse y el embajador Charles Francis Adams pidió al secretario de Estado, Lord John Russel, que lo detuviera; pero recibió como respuesta una negativa mientras no se presentaran pruebas que la compra era ilegal.<sup>2</sup>

Mientras los agentes norteamericanos del norte buscaban las pruebas, la marina confederada ideó traspasar el buque a Francia, pero para su botadura, prevista para el 12 de octubre, decidieron cambiarle nombre, bautizándolo "*Pampero*".

Entretanto los nordistas contactaron al jefe de obra, ofreciéndole una gruesa coima para que les facilitase pruebas concluyentes acerca del destino que tendría la nave.

El 29 de octubre de 1863, fue finalmente botado, terminándose su construcción a principios de diciembre; momento en que los diplomáticos de la Unión comenzaron a presionar a Gran Bretaña por todos los medios disponibles.

Por un error administrativo, debido a que el buque no había declarado su nacionalidad, ni se había inscrito en el registro oficial de buques mercantes, y la evidencia era que estaba siendo armado, hizo que la autoridad lo confiscara el 10 de diciembre, ordenándose que un buque de guerra británico quedara amarrado frente a él, estableciendo una estricta vigilancia durante las 24 horas.

El 18 de marzo de 1864 comenzó el juicio, reconociendo el tribunal la propiedad de una compañía sureña, no autorizándose su salida de Glasgow hasta finalizada la guerra de secesión el 9 de abril de 1865.<sup>3</sup>

Entretanto el 20 de agosto de 1864, el almirante Roberto Simpson tuvo conocimiento que en la desembocadura del río Clyde, en los puertos de Glasgow y Greenock, en Escocia, existían dos buques recientemente construidos por los astilleros de Denny Brothers, encargados secretamente por los Estados Confederados y que habían sido embargados por el gobierno británico con motivo de la guerra civil norteamericana. Se trataba del casco de 1150 toneladas, construido como C.S.S. "*Texas*", el que había sido rebautizado como "*Cyclone*" y cuyo nombre de diversión había sido "*Cantón*" y otro de 1600 toneladas, que desarrollaba 10 nudos de velocidad que llevaba el nombre de "*Tornado*".

El almirante Roberto Simpson viajó oficialmente a Liverpool, para apresurar la construcción de las corbetas "*O'Higgins*" y "*Chacabuco*", pero aprovechó de formalizar la adquisición de los dos buques incautados, en condiciones absolutamente secretas.

El Cónsul español en Glasgow, José S. Bazán, sospechando de la transacción involucró a su cancillería para reclamar ante el gobierno británico, pero el "*Cyclone*" figuraba como propiedad de un comerciante de esa ciudad y el "*Tornado*" carecía de matrícula y se desconocía su propietario, lo cual impedía ejercer acción legal alguna.

El almirante Simpson reunió a ambos buques en Glasgow y, con la ayuda del constructor de ambos, Mr. Denny, considerado como uno de los más influyentes constructores navales del Clyde, logró desvirtuar las acusaciones españolas y obtener el zarpe de ambos a Hamburgo el 21 de febrero de 1866, en calidad de buques mercantes, sin armamento alguno, para reclutar las tripulaciones. Viajaban en lastre para transferirlos a Chile en ese puerto.

El cónsul español en el puerto hanseático informó el 11 de julio, a su gobierno, que ambos buques estaban bajo pabellón inglés y se preparaban para zarpar con una dotación

2. Alejandro Anca Alamillo. El historial de la corbeta Tornado (1862-1940).

3. Ibid.

de 54 tripulantes, en su mayoría alemanes y un gran cargamento de fusiles.

El "*Tornado*", cuyo propietario era Mr. Saúl Issac y su hijo, comerciantes de equipos militares en Londres, se dirigió a Quaresand, en las islas Faroe, donde se juntó con los vapores "*Emperor*" e "*Ivanhoe*" que viajaban desde Londres con carbón, pertrechos, armas y municiones, consignados oficialmente a Gibraltar.

Con el fin de confundir a los agentes españoles, ambos buques fueron bautizados como "*Pampero*", aunque también al "*Tornado*" se le dio el nombre en clave de "*Cantón*".

El diseño de estos buques era ideal para la guerra de corso debido a su velocidad y armamento y ese había sido el objetivo con que los Estados Confederados habían encargado su construcción, lo cual justificaba la idea del gobierno chileno de destinarlos a entorpecer el tráfico marítimo español en el océano Atlántico.

Sigamos ahora la historia de ambos buques, para los cuales los agentes españoles no cesaban en sus esfuerzos por impedir que estos se incorporaran a la marina chilena.

Éstos, junto con recibir la noticia que el "*Cyclone*" había zarpado al sur, presumiblemente hacia Río de Janeiro, calculando que recalaría a algún puerto inglés para reaprovisionarse, alertó a todos sus cónsules. Efectivamente la nave tocó en Yarmouth el 1º de agosto de 1866 y el representante español logró infiltrar dos agentes en su dotación, con lo que pudo saber que transportaba cañones de 10 pulgadas y otros pertrechos de guerra escondidos bajo unas 300 toneladas de carbón y que su objetivo era reunirse con otro buque sospechoso, llamado "*Graetham Hall*", en el cual viajaban marinos extranjeros, contratados por el almirante Simpson y a cargo del capitán de navío retirado de la marina inglesa Mr. Mc Killop, cuya misión sería tripular una escuadrilla para hostilizar al comercio español, pero el *rendez vous* no se produjo, pues el "*Graetham Hall*" fue capturado por el acorazado británico H.M.S. "*Caledonia*" y llevado a Portland.

La tripulación del "*Cyclone*" la conformaban en su mayoría alemanes, todos experimentados marinos. Hubo un pequeño motín, pues la dotación se quejaba que habían sido contratados para un buque de guerra y no un mercante, pero los

revoltosos fueron desembarcados en un bote que los llevó de regreso a Gravesend.

A pesar de las gestiones hispanas para obtener su incautación, ellas fueron infructuosas, pues navegaba con pabellón inglés, por lo que zarpó a Falmouth sin alcanzar a desembarcar a los espías, los que habían sido descubiertos y posteriormente liberados en Folkestone.

Finalmente, en vista de haber fracasado el *rendez vous* con "*Graetham Hall*" y no haberse encontrado con el "*Tornado*", puso proa a Chile, donde llegó en noviembre de 1866, y fue incorporado a la escuadra con el nombre de "*Abtao*" en homenaje al combate naval que se había librado recientemente contra los españoles en dicho lugar nombrándose como su comandante al capitán de fragata Enrique Simpson Baeza.

### La corbeta "*Abtao*"

En 1868 fue destinada a buque de instrucción de guardiamarinas, al mando del capitán de fragata Galvarino Riveros, pero muy pronto, ese mismo año, debió dirigirse a Mejillones para permanecer allí como buque estación en resguardo de las pretensiones limítrofes de Bolivia, nuestro ex aliado en el conflicto por el que el buque había sido adquirido. Pero luego debió acudir en auxilio del Perú, nuestro otro aliado en la guerra, llevando ayuda a los damnificados, pues el 13 de agosto se produjo un gran terremoto en Arica, seguido de un maremoto, en el cual se perdió la corbeta "*América*" de esa nacionalidad.

En muchas oportunidades la Armada quiso deshacerse de la "*Abtao*", siendo la primera vez cuando llevaba poco más de dos años de servicio, en febrero de 1869, en que se la dejó en desarme por economías, pero en junio de ese año se le activó incorporándose a la escuadra y al año siguiente fue sometida a reparaciones y se le modificó la artillería.

Fue destinada posteriormente a trabajos hidrográficos, pero al complicarse nuevamente las relaciones con Bolivia, en 1876, junto a la fragata blindada "*Blanco Encalada*", tuvo que volver a Mejillones en previsión de conflictos.

A su regreso a Valparaíso fue mantenida casi en calidad de pontón, sirviendo de sede de la Escuela de Aprendices de Marineros, la cual



■ Corbeta "*Abtao*" (hacia 1868).

a contar del 16 de noviembre de 1876 pasó a denominarse Escuela de Grumetes.

Al año siguiente se dispuso su venta en subasta pública, junto al vapor "*Ancud*". Este último se vendió en 1878, pero no hubo interesados por la "*Abtao*". Entonces fue comisionada para llevar ayuda a los damnificados de un terremoto en Antofagasta y a su regreso se efectuó una segunda subasta con los mismos resultados negativos, por lo que el buque permaneció fondeado en Valparaíso.

Finalmente, a fines de 1878 fue vendido en \$ 18 000; pero al iniciarse la Guerra del Pacífico, fue preciso deshacer la operación, recomprándose en \$ 25 000. Se le recuperó, sometiéndola a las reparaciones más urgentes en el casco y la maquinaria y se le artillo con 4 cañones de 150 lbs y 4 de 40 lbs, comprados en EE.UU.

Tuvo gran participación durante la Guerra del Pacífico, llegando a Iquique el 10 de mayo de 1879 al mando del capitán de corbeta Carlos Condell. Al día siguiente tomó su mando el capitán de fragata Manuel Thomson para el plan de ataque a la escuadra peruana en el Callao, concebido

por el almirante Williams, donde iba a hacer el papel de brulote, para atacar al "*Huáscar*"; pero dicho plan fracasó, porque los buques enemigos habían abandonado el puerto.

En la noche del 10 de julio de 1879, el monitor "*Huáscar*" penetró a Iquique con el propósito de atacar a la "*Abtao*" que se encontraba en reparaciones, pero ésta, había salido del puerto. Al no encontrar a su víctima, el blindado peruano atacó al "*Matías Cousiño*", pero se interpuso la cañonera "*Magallanes*" al mando del capitán de fragata Juan José Latorre, quien se trabó en combate con el monitor y eludió tres espilonazos que el comandante Grau le intentó efectuar.

Posteriormente el 28 de agosto, el "*Huáscar*" entró a Antofagasta con el propósito de cortar el cable submarino. La "*Abtao*", a pesar de que se encontraba inmovilizada, le disparó dos cañonazos de 150 libras y lo obligó a suspender esa faena. Se produjo un combate del monitor contra la "*Magallanes*", la "*Abtao*" y una batería de tierra. Un proyectil de 150 lbs. impactó en el "*Huáscar*" produciendo graves daños, pero la "*Abtao*" recibió uno de 300 libras, que le destruyó

el piso, barandas y escalas del puente, atravesó de parte a parte la chimenea, rompió la amurada de babor en seis metros, quebró las bitas y se produjo un incendio que fue controlado. Este impacto mató a cinco hombres, e hirió a otros siete. Una segunda granada del monitor impactó por estribor del palo mayor, atravesándolo, e hizo explosión sobre la cubierta del combés internándose en las carboneras. Las esquirlas produjeron muchos daños, mataron a cinco hombres e hirieron de gravedad a otros cinco.

Después del combate de Angamos, participó en los desembarcos de Pisagua, Junín, Curayaco y Jaguay, y una vez tomada la plaza del Callao, fue destinada a la Isla San Lorenzo para custodiar a los prisioneros peruanos.

En 1882 se mantuvo en Valparaíso en reparaciones con dotación reducida; pero todavía le restaban más años de vida y en 1883 zarpó en un viaje de instrucción de 21 guardiamarinas hasta Punta Arenas.

En 1884 fue puesta en venta nuevamente, pero no se adjudicó a ningún proponente, debido a lo exiguo de las ofertas, siendo destinada, nuevamente a trabajos hidrográficos en Magallanes.

En 1886, efectuó un nuevo viaje de instrucción con los guardiamarinas, tocando puertos del Perú, Ecuador, Panamá que entonces pertenecía a Colombia, Costa Rica, California, Tahiti e Isla de Pascua.

En 1888, efectuó un significativo viaje de instrucción al Mar de la China. Al recalar en las Islas Filipinas, la corbeta fue agasajada con gran magnificencia y afecto por las autoridades españolas de Manila. En Japón, donde Chile no tenía representación oficial, el Ministro español ofreció sus servicios e interpuso sus influencias para que el comandante fuera recibido por los Ministros del Imperio del Sol Naciente. Regresó a Valparaíso en octubre del mismo año.

En 1890 tomó el mando el capitán de fragata Alberto Silva Palma y el buque efectuó un viaje de instrucción al Mediterráneo. En su itinerario recorrió los canales patagónicos, Punta Arenas, Isla Santa Elena, Isla de Madera, Cádiz, donde encontró como pontón a la corbeta "*Tornado*", buque que debería haberla acompañado durante

la Guerra contra España en 1866. Luego siguió a Gibraltar, Nápoles, Catania, Messina, Palermo, Isla de Malta, San Vicente y recalando a Punta Arenas a principios de enero de 1891, cuando ya se había declarado la Guerra Civil. La tripulación se unió al bando congresista y el buque fue llevado al norte del país.

El 21 de agosto de 1891 participó en el desembarco del ejército congresista en Quintero.

En 1894 y 1895, efectuó viajes de instrucción por el litoral e Islas Juan Fernández y en 1896, el buque permaneció en Valparaíso en espera de la determinación si era conveniente cambiarle sus calderas y mientras tanto fue dejado como pontón carbonero y anexo al Depósito General de Marineros.

En 1900 fue destinado a Coquimbo como Escuela de Pilotines y desde 1905 a 1921 se desempeñó como Escuela de Grumetes. En 1921 volvió a ser sede de la Escuela de Pilotines.

En 1922 fue subastada esta corbeta de largos y valiosos servicios al país y a la Armada. Su destino final fue el desguace.

Así termina su vida la corbeta "*Cyclone-Pampero-Abtao*" después de 60 años de servicios. Veamos ahora que había sucedido con la "*Tornado-Pampero*", el otro buque comprado por Chile en Gran Bretaña para la guerra contra España.

## La corbeta "*Tornado*"

Volviendo a 1866, los agentes ibéricos no cesaban en sus esfuerzos para impedir que los buques se incorporaran a la marina chilena y junto con recibir la noticia que el "*Cyclone*" había zarpado, el armador del "*Tornado*", Mr. Issac, sufrió la fractura de una pierna, por lo que la nave debió recalar a Leith, en Edimburgo, para desembarcarlo el 28 de julio.

Mientras el buque permanecía en este puerto, aprovechó de hacer un cambio de su tripulación, recibiendo a bordo al personal de maquinistas, fogoneros y paleros contratados por el tercer piloto John Mac Pherson, inglés al servicio de Chile. Fue nombrado capitán Mr. Eduardo Collier, oficial retirado de la marina británica.

Con fecha 7 de agosto el "*Tornado*" se hizo a la mar con un destino declarado de Río de Janeiro,

pero dirigiéndose a Fuchal en la isla de Madeira, donde arribó el día 21.

Entretanto, el Perú se había unido a Chile en la guerra contra España y ambas escuadras se encontraban reunidas en los archipiélagos australes en espera de la llegada de los dos colosos que construían nuestros aliados en Inglaterra: la fragata blindada "Independencia" y el acorazado "Huáscar".

La inquietud empezó a apoderarse de las autoridades hispanas, pues se afirmaba que ambos poderosos buques se dirigían hacia Cádiz para bombardearlo y cobrar venganza a lo que había hecho el almirante Méndez Núñez en Valparaíso y Callao.

En igual forma temían las hostilidades contra sus buques mercantes en aguas internacionales, por lo que mandó al Atlántico a la fragata "Gerona", topándose el 22 de agosto de 1866, en la isla Madeira con el "Tornado", que continuaba navegando con bandera inglesa y sin artillería de ningún tipo.

A diferencia de la actitud que había tenido el gobierno británico ante los reclamos españoles, que en alguna forma favorecieron a nuestro país, los portugueses en Madeira se entregaron totalmente a las exigencias hispanas.

Al sospechar el capitán Collier, que el buque de guerra que había recalado podía ser español, decidió arrancarse del puerto sin informar a las autoridades locales.

El "Gerona" zarpó inmediatamente en su persecución y, después de muchas horas logró detenerlo con su artillería debido a que el "Tornado" no tenía armamento y una falla que reparaba antes de zarpar le había reducido su andar y procedió a capturarlo.

Entretanto los nuevos blindados peruanos interceptaban y capturaban tres transportes españoles cerca de las costas del Brasil y nuestro país enviaba al "Maipú" al estrecho de Magallanes para interceptar los transportes españoles "Odessa" y "Vascongadas".

Durante la captura del "Tornado", el tercer piloto Mac-Pherson, envolvió en su propio pañuelo, que tenía bordadas sus iniciales, los papeles, cartas y documentos, que involucraban a la dotación del buque con el gobierno chileno y los entregó a un fogonero para que los guardara en el pañol de máquinas y procediera a destruirlos en el caso que el buque fuese apresado, pero éste, sospechando lo valiosos que podían ser estos documentos, procedió a ocultarlos en el fondo de un barril que contenía jabón blando.



■ Corbeta "Tornado" (hacia 1870).

Los españoles trataron de interrogar al capitán británico y buscar antecedentes que los incriminara, pero no encontraban nada que probase una relación entre el buque y nuestro país, por lo que ordenaron cesar la búsqueda, cuando uno de los hombres, durante sus pesquisas en las máquinas, se ensució las manos, vio el barril, pidió permiso a un superior para lavárselas con un poco de jabón y como notó algo raro al tomarlo, lo examinó con atención, encontrando la documentación comprometedor.

El "*Tornado*" fue despachado a Cádiz y el "*Gerona*" se dedicó a buscar al "*Cyclone*", cruzando infructuosamente sucesivas veces las aguas que rodeaban a la isla de Madeira, debiendo regresar a España donde se impuso que ya se encontraba incorporado a la escuadra chilena.

El "*Tornado*" conservó su nombre y quedó amarrado en el puerto de Cádiz a la espera del juicio que enfrentaba a españoles e ingleses por la apropiación indebida de una nave con bandera, tripulación y registro británicos.

Entre los antecedentes exhibidos por el tribunal español, había una noticia publicada en el diario El Nacional de Lima del 28 de agosto de 1866, el cual hablaba de la compra de los buques, haciendo ver erróneamente, que la hacía el Perú, pero que, además, es un interesante antecedente de las malas relaciones entre los países aliados:

"Buques para Chile. Vamos a dar a nuestros lectores una noticia que les será agradable en la actualidad, cuando todos ven con rabia los buques que han comprado para Chile en Estados Unidos,<sup>4</sup> y con los que el Ministro de Hacienda tiene la pretensión de echar a pique toda la escuadra española reunida, sin necesidad de los buques peruanos. Nuestros agentes en la Gran Bretaña han adquirido los buques Pampero (*Tornado*) y *Cyclone*, naves que se habían ofrecido en venta a nuestro Gobierno desde el principio de la guerra. Son dos hermosas corbetas de hélice, de 1100 toneladas la primera y algo mayor la segunda, de una construcción muy fuerte (...). Son buques construidos expresamente para la guerra y pueden cargar cañones hasta de 150. Entendemos que ya vienen en camino para nuestros puertos".

El 18 de septiembre de 1868 el general Topete dio un golpe de Estado en España, usando los buques de guerra "*Zaragoza*" y "*Tornado*", derrocando a Isabel II, hecho que llevó a proclamar, en la Real Orden del 7 de septiembre de 1869, al "*Tornado*" como unidad de la marina de guerra española.

El 27 de octubre del año siguiente fue destinado a La Habana como buque base de la colonia de Cuba, donde los independentistas ya buscaban la forma de cortar los lazos coloniales que unían a la isla con España.

En estas circunstancias le correspondió vivir otro conflicto internacional, esta vez con el vapor norteamericano "*Virginus*".

Se trataba de otro buque construido por el mismo astillero escocés del Río Clyde según un encargo de los Estados Confederados del Sur, cuyo nombre original había sido "*Virgin*", y su objeto era romper los bloqueos establecidos por los estados del norte durante la guerra civil.

Era un vapor de ruedas de 491 toneladas con poderosas máquinas que le permitían alcanzar una considerable velocidad, con lo cual pudo atravesar repetidamente el bloqueo cargado de algodón, principal producto de exportación de los estados sureños.

Una vez concluida la guerra civil, el gobierno norteamericano se deshizo de él, adquiriéndolo, en 1870, John Patterson, que era un agente de la Junta Cubana de New York para atender a los insurrectos de la isla y rebautizándolo como "*Virginus*", dedicándolo a transportar armas y hombres para ayudar a las revoluciones contra España en Cuba y Venezuela.

El buque navegaba bajo el pabellón de los Estados Unidos y consiguió desembarcar gran cantidad de pertrechos y armas en la isla para ayudar a los rebeldes, pero los españoles conocían perfectamente su identidad y sus actividades por lo que intentaron capturarlo en aguas colombianas, frente a la actual ciudad de Colón en Panamá, pero fue protegido por el crucero norteamericano USS "*Kansas*".

El 23 de octubre de 1873 zarpó de New York a Jamaica para embarcar más de un centenar de hombres que buscaban la emancipación,

4. Refiriéndose, seguramente, a los buques que había comprado Vicuña Mackenna en los Estados Unidos.

quinientos fusiles y gran cantidad de revólveres y municiones con destino a Cuba, pero antes de alcanzar su destino fue interceptado por la corbeta "*Tornado*" y después de una persecución de ocho horas, en que todo el armamento y equipaje debió ser arrojado al mar para aligerar el buque, debió rendirse cuando se encontraba en las aguas territoriales británicas de Jamaica.

En el "*Virginus*" se arrió el pabellón norteamericano y se izó el español, siendo después remolcado por la "*Tornado*" a Santiago de Cuba, donde entró el 1º de noviembre, siendo detenidas 165 personas entre tripulantes y pasajeros.

Los Estados Unidos reclamaron por el apresamiento, pero el gobernador militar de Santiago de Cuba ordenó constituir un Consejo de Guerra para los tripulantes y el ejército otro para los pasajeros, pero al ver la insistencia norteamericana por los hechos, procedieron a fusilar a los inculcados antes que se dictara la sentencia.

Ante las protestas y la presión internacional las autoridades hispanas aparecían inmunes, pero fue el comandante del vapor inglés "*Niobe*", Lambton Lorraine, que si bien no alcanzó a evitar la ejecución de dieciséis súbditos británicos que viajaban en el "*Virginus*", amenazó con hundir al buque español si éstas continuaban, a pesar que su inferioridad de fuerza era manifiesta, pues se encontraban en el puerto, además de la "*Tornado*", los buques de guerra "*Isabel la Católica*", "*Juan de Austria*" y cuatro cañoneras.

Después de la amenaza, los españoles se avinieron a un acuerdo diplomático con los Estados Unidos y el "*Virginus*", fue remolcado por la "*Tornado*" y el "*Isabel la Católica*" fuera del puerto y entregado al buque de guerra norteamericano USS "*Despatch*", naufragando cerca del cabo Hatteras cuando era llevado por este último.

La corbeta "*Tornado*" continuó en el Caribe hasta agosto de 1877 en que regresó a Europa, debiendo cumplir varias funciones de paz.

En 1883 dejó de navegar y se le destinó a pontón asignado a la escuela de torpedistas, permaneciendo allí hasta su baja definitiva el 25 de octubre de 1888, quedando arrumbado en el puerto. En 1896 fue remolcada a Barcelona, destinándosele a Asilo Naval para amparar a huérfanos, hijos de marinos españoles.

Pero aún no se quedaría tranquila, pues se encontraba en el puerto catalán el 28 de noviembre de 1938, durante la Guerra Civil española, cuando aviones del bando nacional, basados en Mallorca, bombardearon el sector industrial de la ciudad donde se encontraba fondeada, hundiéndola.

El "*Pampero*", "*Cantón*" o "*Tornado*" que había nacido para combatir en una guerra civil fue hundido en otra 75 años después y ante la imposibilidad de rescatarla sus restos fueron vendidos como chatarra.

\* \* \*