

Colaboraciones especiales



**BUQUES *DÓMINE* Y
FERNANDO POO, UNAS
CONSTRUCCIONES
CONFLICTIVAS**

Francisco Font Betanzos
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Buques *Dómine* y *Fernando Poo*, unas construcciones conflictivas.

Francisco Font Betanzos

El 5 de diciembre de 1930 se convocaba concurso público entre españoles o entidades españolas para contratar la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares. Estos servicios comprendían enlaces entre la Península con el archipiélago balear, con el norte de África, con el archipiélago canario, de la Península con Fernando Poo y los interinsulares de Canarias. En la convocatoria de este nuevo concurso hay que destacar los nuevos servicios que correspondían al trayecto Península-Fernando Poo y los interinsulares canarios que no estaban contemplados en anteriores contratos. La incorporación de estos últimos servicios al concurso estaba justificada por la renuncia del concesionario, que hasta entonces servía esas líneas, cuando aún restaba un año para que finalizase el contrato con el Estado. En esta convocatoria también se incluían los servicios intercoloniales en los territorios del golfo de Guinea.

El día 29 de diciembre la junta de concursos procedió a la apertura del único pliego presentado, que correspondía a la Compañía Trasmediterránea, representada por los consejeros Manuel Soto

Redondo y Salvador Canals Vilaró. El representante del Estado, que era Francisco Pérez Berry, subintendente de la Armada e intendente del Ministerio de Marina, comprobó que el concursante cumplía con las condiciones estipuladas en el pliego de la convocatoria, por lo que el concurso fue adjudicado a la Compañía Trasmediterránea.

En abril de 1931, la flota propiedad de la naviera y en servicio era de 61 unidades, 12 de ellas motonaves, con un tonelaje de registro bruto de 125.300 toneladas. También disponía de seis buques fletados a la Isleña Marítima con 8.239 toneladas de registro.



Botadura buque *Dómine*. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

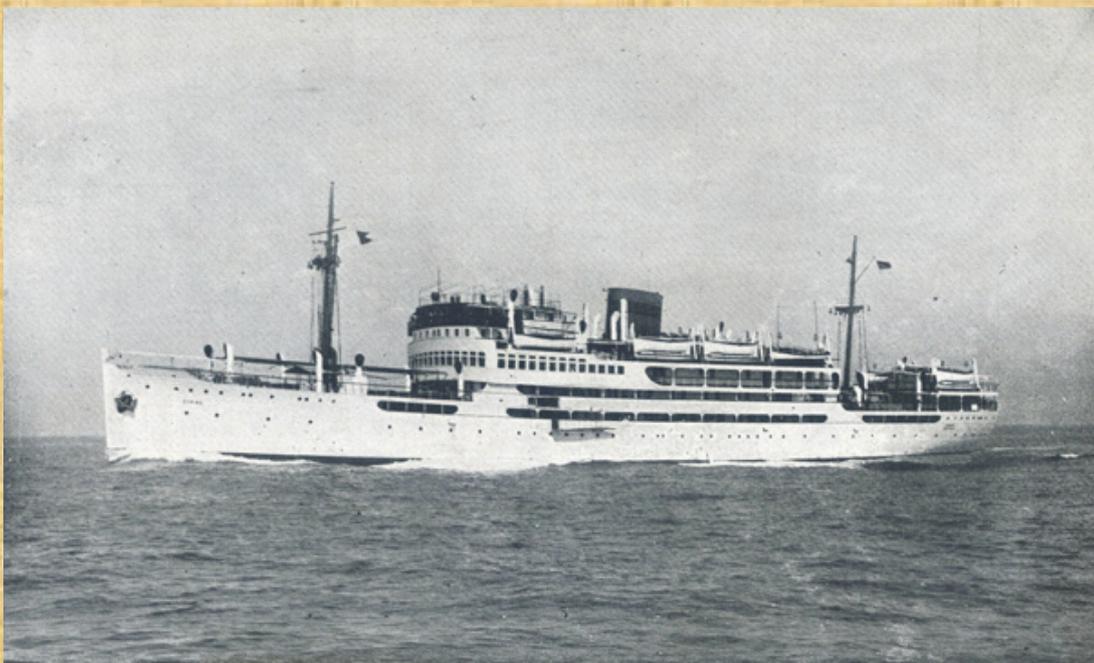
Algunos de los buques de la naviera eran muy antiguos y escasamente rentables, por lo que fueron retirados del servicio; esto le sucedió al *Balear*, *Canalejas*, *Jorge Juan* y *Peris Valero* (los dos

últimos pertenecientes a Isleña Marítima). El *Marqués del Turia*, también de esta última naviera, fue vendido al naviero bilbaíno Escudero. Los naufragios del *Río Cabriel* y *Teide*, sucedidos en 1932, y la necesidad de incorporar dos buques a la línea de Fernando Poo, por imperativo del contrato con el Estado, aceleraron los planes de renovación de la flota que ya se habían iniciado.

El presidente de Trasmediterránea, Ernesto Anastasio, tenía el proyecto de construir esos dos buques para Guinea en los astilleros de Unión Naval de Levante en Valencia. Los motivos eran claros y concluyentes: la naviera era el mayor accionista de esos astilleros y, además, la Unión Naval de Levante atravesaba un mal momento por encontrarse sin carga de trabajo. El sector naval se enfrentaba a una profunda crisis económica a causa de los conflictos con los obreros, las huelgas y los cierres temporales, y las factorías de Barcelona y Valencia acusaban con mayor intensidad el problema; el astillero de la capital del Turia finalizaba el ejercicio de 1932 con una pérdida cercana a los dos millones de pesetas. Pero el anuncio de la construcción de esos buques, que se llamarían *Dómine* y *Fernando Poo*, generó un huracán de intereses, injerencias y afrentas que ni siquiera el presidente de la naviera preveía.

El 5 de julio de 1932, en el Ayuntamiento de Valencia, se trató sobre la construcción de esos buques, y se hizo constar en acta la

protesta enérgica de todos los concejales por la presión que el Gobierno estaba ejerciendo sobre la naviera para que los dos buques fuesen construidos en Bilbao. El concejal Sigfrido Blasco denunció “la burla que a Valencia se le quiere inferir, privándole de que en los astilleros de la Unión Naval de Levante, que pertenecen a la Compañía Trasmediterránea, construyan éstos dos buques de ocho mil toneladas cada uno, con destino a la línea de Fernando Poo que ahora sirve”.



Buque *Dómine*. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

El citado concejal señaló que el ministro de Obras Públicas había afirmado que uno de los buques se construiría en Bilbao y el otro en Valencia. Constaba que la Compañía Trasmediterránea había interpuesto recurso, y para apoyar a la naviera se había decidido cursar telegramas desde todos los estamentos valencianos, Cámara

de Comercio y Federación Industrial y Mercantil entre ellos. La Alcaldía decidió convocar a todas las fuerzas vivas para el día 6 en el salón de sesiones del Ayuntamiento; incluso había enviado invitaciones a los señores Azaña y Melquiades Álvarez que eran diputados por Valencia. Los parlamentarios valencianos estaban dispuestos a dimitir si el Gobierno no atendía a sus peticiones que estimaban justas.

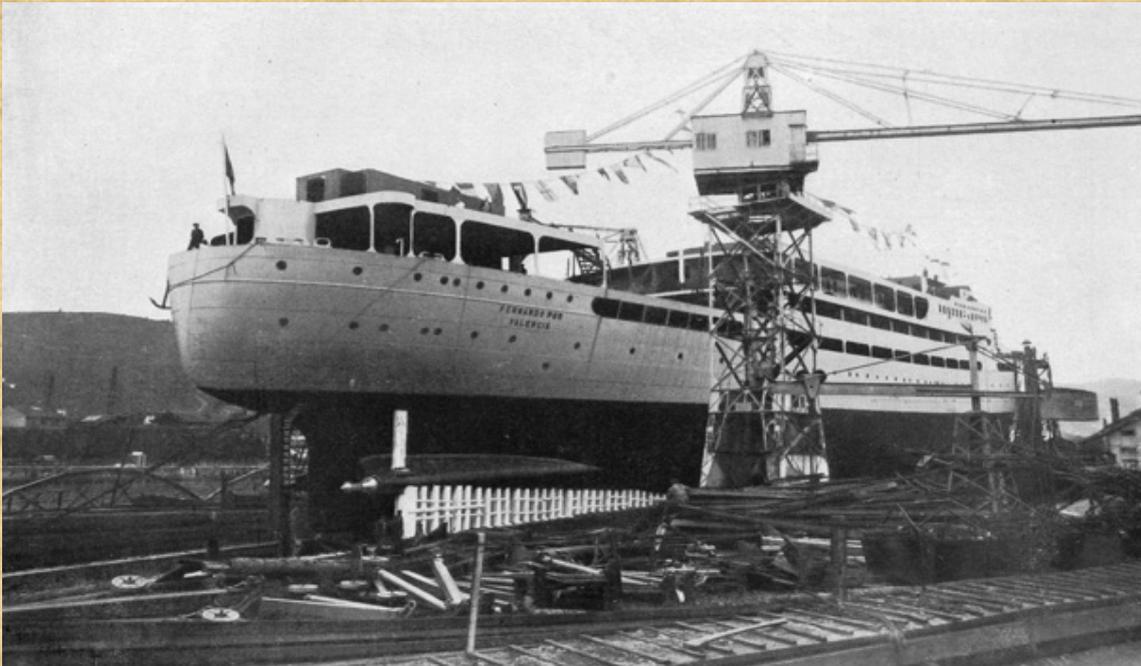
El día de la convocatoria por la mañana el gobernador Luis Doporto departió con los periodistas sobre el asunto, facilitando datos aportados por la Dirección de Navegación y Pesca y que serían corroborados en la asamblea que tendría lugar ese mismo día por la tarde. La reunión vespertina en el Ayuntamiento estuvo presidida por el alcalde Vicente Lambies, asistiendo los parlamentarios valencianos Marco Miranda, Samper y Altabas. Tras los discursos de rigor se adoptaron diversas conclusiones, como la de presentar ante el gobernador la dimisión de todos los parlamentarios y representantes de las entidades económicas y fuerzas vivas de la ciudad si sus requerimientos no eran atendidos. También enviar un telegrama a Manuel Azaña, presidente del Consejo de Ministros, para que rectificara la injusta actitud del director general de Navegación que pretendía arrebatarse a Valencia la construcción de los dos buques. Este era el texto del citado telegrama:

“Asamblea Corporaciones, entidades económicas, fuerzas vivas y parlamentarias, ruega V.E., como diputado por Valencia, promueva la rectificación inmediata e injusta actitud Dirección Navegación, que pretende arrebatarse astilleros valencianos Unión Naval construcción barcos, apelando para ello cifras y datos inexactos e infracción normas legales respecto Compañía Trasmediterránea. Valencia espera intervendrá V.E., establecerá principios justicia y contribuirá demostrar que autonomía ensalzada discurso V.E. no es privilegio determinadas regiones.- Lambies”.

Por último, expresar la plena confianza de la Asamblea en el alcalde de Valencia para ejecutar todas las acciones que estimara oportunas. La Asamblea, en una improvisada manifestación con el alcalde y los parlamentarios al frente, se dirigió a continuación a la residencia del gobernador para hacerle entrega de las conclusiones adoptadas. Asimismo, desde Barcelona se cursaban telegramas al presidente del Consejo de Ministros y a los ministros de Hacienda y Agricultura con el siguiente texto:

“Personal obrero de “La Maquinista Terrestre y Marítima” afectado por la reducción de la jornada semanal a causa de la actual crisis de trabajo, ruega a vuestro señoría sean adjudicados a Unión Naval de Levante los dos buques para la línea de Fernando Poo, objeto de reciente concurso Trasmediterránea, con lo cual la Maquinista

construiría sus motores aliviando así situación penosa de gran parte del personal.- Grau y Font”.



El *Fernando Poo* preparado para su botadura. (Archivo Compañía Trasmediterránea).

El 8 de julio el gobernador entregaba a los periodistas un informe económico con el que se pretendía justificar la decisión de la Dirección General de Navegación y Pesca de adjudicar la construcción de los buques a los astilleros vascos. Se afirmaba en el citado informe que la Compañía Trasmediterránea “no puede hablar de libre disposición de su capital, ni en esta ocasión de los 28 millones de que se habla son de ella ni de Valencia, sino, en último término, del Estado; puesto que dicha cantidad, valor de los buques correos que han de construirse, ha de acumularse al total de la flota a los efectos de aumentar la subvención del 6 por 100, subvención que este

segundo año del contrato es de 20 millones de pesetas para un capital total de 52 millones”.

Inmediatamente se circuló por parte de la Alcaldía una nota en respuesta al informe emitido por el gobernador. En ella se decía que la Unión Naval de Levante se ofrecía a construir los dos barcos por un precio que resultaba inferior en 85.410 pesetas al exigido por la Sociedad Española de Construcción Naval, y en 123.140 pesetas menos al requerido por Euskalduna, además de comprometerse a finalizar la construcción en el plazo estipulado.

En cuanto a la repercusión que las protestas y movimientos de solidaridad de la ciudadanía valenciana habían tenido en Bilbao, el señor Laiseca, presidente de la Comisión Gestora de Vizcaya, se reunía con Ramón de la Sota, presidente del Consejo de Administración de la Compañía Euskalduna, y con el director de la Sociedad Española de Construcción Naval para ofrecer el apoyo de la Comisión Gestora en caso de que se organizaran actos o manifestaciones, al objeto de contrarrestar la campaña organizada en Valencia en pos de conseguir la construcción de los dos buques de la Compañía Trasmediterránea.

El 12 de julio, en La Vanguardia Española, el prestigioso articulista Juan B. Robert en una crónica marítima que titulaba

“Demasiados astilleros” defendía la gestión de la Compañía Trasmediterránea y criticaba la injerencia del Estado en asuntos que no eran de su competencia. Transcribimos algunos párrafos de ese artículo:

“La Compañía Trasmediterránea de Barcelona fue la adjudicataria de los servicios marítimos de soberanía en el concurso celebrado a fines del año 1930, en el cual no tuvo competidor. En dichos servicios de soberanía se incluía la línea de Fernando Poo, hasta entonces a cargo de la Trasatlántica. En virtud del pliego de condiciones que rigió el concurso, la empresa que resultara adjudicataria estaba obligada a poner en servicio antes de finalizar el año 1933, dos buques nuevos, mayores de 3.000 toneladas de registro y andar superior a 12 nudos. Ninguna cláusula de dicho pliego de condiciones obliga a construir esos barcos mediante concurso, ni concede al Estado, por medio de su órgano administrativo adecuado del Ministerio de Marina, la menor atribución en cuanto a la contratación de tales construcciones navales, salvo la de hacerlas en España y de que la Dirección General de Navegación apruebe sus planos y el precio de construcción.

Pero he aquí que al ir a encargar la construcción de los buques para la línea de Fernando Poo, los armadores pidieron proyectos y precios a las empresas de construcción nacionales, y entre las tres

proposiciones presentadas, el Consejo de Administración de la Trasmediterránea celebrado el día 7 de junio último, acordó por unanimidad aceptar la propuesta de Unión Naval de Levante, por estimarla la más conveniente técnica y económicamente.



Buque Fernando Poo. (Archivo Juan Carlos Díaz Lorenzo).

Y he aquí que el Gobierno, por conducto de la Dirección General de Navegación, ha puesto el veto a esta decisión de la compañía armadora, y ha ordenado que ambos buques se construyan en Bilbao, uno en Euskalduna y otro en la factoría de Sestao, propiedad de la Sociedad Española de Construcción Naval. ¿Razones que han motivado esta insólita intervención del Ministerio de Marina? Ninguna justificada ni convincente."

El 16 de julio se reúnen algunos concejales del ayuntamiento valenciano con carácter particular, y al finalizar la asamblea Sigfrido Blasco comunica que había hablado con el señor Azaña, quien le había expresado su deseo personal de que los buques se construyesen en Valencia, manifestando, asimismo, que en donde había encontrado mayor oposición para que ese proyecto se realizase de acuerdo con sus aspiraciones había sido en el Ministerio de Marina. También manifestó el concejal que, debidamente autorizada por el gobernador, se celebraría en breve una manifestación organizada por los obreros de los astilleros al objeto de presionar al Gobierno para que los buques fuesen construidos en Valencia.

El 5 de agosto de 1932 se produce una interpelación en el Congreso de los Diputados sobre la construcción de los dos buques de la Compañía Trasmediterránea, defendiendo el señor Aldasoro la adjudicación de esa construcción a los astilleros de Vizcaya por la crisis obrera que atravesaba Bilbao. El 10 de agosto continúa la discusión en el Congreso sobre el mismo tema, y el señor San Andrés acusa al Director de la Unión Naval de Levante de murmurar contra la República, a la vez que hace una calurosa defensa de la actitud del Gobierno. Los diputados radicales tercián en la discusión, increpándole, y el señor Altadis califica las acusaciones como calumnias. Se origina un gran escándalo con conato de agresión entre los señores Altabas y De Valera cuando éste afirma que los radicales

tienen pistoleros en Valencia. Para finalizar el debate interviene el diputado Zugazagoitia reclamando la construcción de los buques para Bilbao, a lo que Ayguadé, alcalde de Barcelona, responde que también la Ciudad Condal tiene los mismos derechos que Valencia y Bilbao para que se le adjudique la construcción, ya que en los astilleros hay más de siete mil obreros sin trabajo.

El 12 de agosto en las sesiones de las Cortes Constituyentes y con el Gobierno en pleno se recupera el debate interviniendo Gil Robles y Oreja quienes solicitan que se confirme si las construcciones de los dos buques están adjudicadas a los Astilleros de Vizcaya. Contesta el ministro de Marina afirmando que el apasionamiento que existe en este asunto se debe a intereses regionalistas, señalando que a él no le ha presionado nadie; dice que se otorgará la construcción de los buques al astillero que presente mejores condiciones económicas, asegurando que no permitirá que la Compañía Trasmediterránea incumpla los compromisos contraídos con el Estado. Denuncia el ministro que la naviera se resiste a construir los buques, alegando que tiene emitidos veinte millones de pesetas en bonos del Estado, y que esos valores se encuentran íntegramente en poder de Juan March.

El 24 de septiembre, y posiblemente para acabar con los rumores y desmentidos, la Subsecretaria de la Marina Civil facilita un

comunicado a la Prensa relacionado con la construcción de esos buques. El texto de ese comunicado era el siguiente:

“El día 22 del actual bajo la presidencia del subsecretario de la Marina Civil y con la asistencia del representante del Estado en la Compañía Trasmediterránea, se reunieron las sociedades Constructora Naval y Euskalduna. Ambas sociedades animadas de un espíritu de patriotismo fundieron sus intereses para llevar a cabo las referidas construcciones. Se confirma la adjudicación de dos barcos de la Línea de Fernando Poo para que los construya la Euskalduna, adjudicándose a la Constructora Naval de Bilbao la construcción de otros dos barcos para la Línea de Canarias. Se construirán esos buques en los astilleros de Valencia, pero los motores y propulsores se repartirán por partes iguales entre los talleres de Bilbao y Barcelona.”

Los representantes de las sociedades involucradas en estas construcciones, una vez terminada la reunión en que se planificaron todos los trabajos, visitaron al ministro de Marina para darle cuenta de lo acordado, quien felicitó a todos los intervinientes por su labor y por haber sabido interpretar las sugerencias que él hizo a las partes interesadas. Agregó que con este acuerdo todos saldrían beneficiados, tanto los astilleros designados para la construcción de

los buques como las comunicaciones marítimas encomendadas a la Compañía Trasmediterránea.

A última hora de la tarde del día 24, el alcalde de Bilbao recibe un despacho urgente del ministro de Obras Públicas comunicándole que, definitivamente, la construcción de los dos barcos se había adjudicado a las factorías vizcaínas y que se procedería con la mayor rapidez posible a la colocación de las quillas.

En abril de 1933 el ministro de Marina, acompañado del subsecretario, se desplazaba a Bilbao visitando los astilleros de Sestao. En un discurso manifestó que le preocupaba la crisis que azotaba la región bilbaína y que luchó para que se construyeran los buques de la Compañía Trasmediterránea y otros destinados a Méjico en los astilleros vascos.

El *Dómine* fue botado el 27 de julio de 1934 y entregado a la compañía armadora el 14 de septiembre de 1935, mientras que el *Fernando Poo* se botó el 28 de agosto de 1934 y entregado a Trasmediterránea en septiembre de 1935.

El presidente de la naviera denunciaba ante la Junta General de Accionistas que esos buques habían sido entregados con un año de demora y que reclamaría de los astilleros constructores las

indemnizaciones pertinentes, aunque "no exista compensación posible para el quebranto que ocasiona la tardanza en servir las líneas que han de ser cubiertas con esos dos buques, los más costosos y de más categoría de la flota de la Compañía".



El *Fernando Poo* hundido en Guinea. (Archivo Francisco Sánchez).

Pero un nuevo frente de conflictos se abría ante el presidente de la Compañía Trasmediterránea. Los buques *Dómine* y *Fernando Poo* habían sido construidos para prestar unos servicios que no estaban asignados a la naviera presidida por Ernesto Anastasio, sino que habían estado a cargo de la Compañía Trasatlántica, y Trasmediterránea consideraba que su construcción constituía una obligación independiente de la contraída con el Estado en lo referente a la renovación de la flota. No se podía considerar que esos buques

venían a sustituir a otros dos dados de baja, que ya se encontraban afectos al contrato firmado en su momento. Por tanto, reclamaba que la subvención estatal se incrementara en las nuevas cargas que correspondían al capital representado por estos dos buques. El Estado no compartía esos argumentos y exigencias de la Compañía Trasmediterránea, por lo que ésta tuvo que denunciar la situación ante los organismos competentes, iniciándose el preceptivo expediente. En la exposición que el presidente de la Compañía Trasmediterránea, Ernesto Anastasio Pascual, hacía el 29 de mayo de 1936 ante la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración de la naviera a fin de someter a aprobación la Memoria correspondiente al ejercicio del año 1935, y refiriéndose a la construcción de los buques *Dómine* y *Fernando Poo*, criticaba abiertamente que por carecer, la mayoría de las veces, los empresarios españoles de libertad para contratar se tomaban muchas veces decisiones equivocadas. Y admitía que cuando aceptó a instancias del Gobierno que esos buques se construyeran en los astilleros vascos era consciente de que realizaba un acto de mala administración, ya que lo correcto hubiera sido que se construyeran en unos astilleros propiedad de la naviera. Se lamentaba el Presidente que aunque sólo se hubiera construido uno de los buques en la Unión Naval de Levante hubiera asegurado trabajo a esos astilleros para veinte meses. Por ello, aconsejaba la necesidad de ceder la participación que tenían en los astilleros valencianos si

encontraban comprador y las condiciones eran razonables. No admitía el presidente de la Compañía Trasmediterránea injerencias políticas en la administración de su Compañía, y destacaba la completa independencia tanto de la naviera como la de los astilleros valencianos.



Manifestación de los obreros de la Unión Naval de Levante para que los dos buques de la Compañía Trasmediterránea se construyeran en su factoría. Revista Crónica de 24 de julio de 1932. Año IV. Núm. 141 (Archivo F. Font Betanzos).

Respecto a la política gubernamental de la época referida a la construcción naval, y al caso concreto que nos ocupa, es interesante lo que comentaban Stefan Houpt y José María Ortiz-Villajos:

“La nueva política económica del Gobierno no se produjo y en un duro enfrentamiento entre las fuerzas vivas de Valencia y Bilbao, estas últimas consiguieron el contrato de construcción de dos buques mixtos de carga y pasaje, encargados por el Estado para la Compañía Trasmediterránea, a los astilleros de Euskalduna y Sestao. En esta lucha entre grupos de presión Sestao arrebató a la Unión Naval de Levante la construcción del Dómine, entregado en 1934.”

Respecto al papel que desempeñó la Compañía Trasmediterránea en la resolución de la crisis por la que atravesaba en los años treinta la construcción naval española, acudimos nuevamente al criterio de Stefan Houpt y José María Ortiz-Villajos:

“La crisis de la construcción naval no se empezó a sentir en el astillero (se refiere al astillero de Euskalduna) hasta 1932, ya que en 1931 continuaba construyendo buques contratados en 1930, concretamente un petrolero para la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA) y dos barcos fruteros para Miguel M. Pinillos. Sin embargo, ya en 1931 la escasez de nuevos pedidos era alarmante. De hecho, desde 1932 hasta el estallido de la Guerra Civil Euskalduna tan solo construyó dos buques importantes: un petrolero para la CAMPSA y un mixto para la Compañía Trasmediterránea, la única empresa naviera que proporcionó trabajo

a los astilleros españoles durante los años treinta, el *Fernando Poo*, construido en Euskalduna, y el *Dómine*, construido en la factoría de Sestao de La Naval.”

A pesar de este fracaso comercial la Unión Naval de Levante logró capear la crisis, y durante el año 1933 inició la construcción de varias unidades, como fueron un cañonero para la Armada Mejicana, un buque para la expedición científica española por el río Amazonas y seis remolcadores para la Armada Española.

Para finalizar, señalar que el *Dómine* estuvo durante cuarenta años realizando una fecunda actividad comercial antes de ser destinado al desguace, mientras que su gemelo, el *Fernando Poo*, tuvo una vida marinera muy corta, escasamente un año; durante la Guerra Civil Española, un compañero de flota, el *Ciudad de Mahón*, lo hundió en aguas de Guinea.

Francisco Font Betanzos

Artículo publicado en la Revista General de Marina, julio de 2011.

BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, Juan C. (1998). *Historia de la flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid.
- HOUPT, S. y ORTIZ-VILLAJOS, J. M. (1998). *Astilleros Españoles 1872-1998; la construcción naval en España*. Madrid, Edit. LID Editorial Empresarial, S. L.
- FONT BETANZOS, Francisco (2008). *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz.
- COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1934). *Memoria*.
- COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1936). *Memoria*.
- Archivo Compañía Trasmediterránea.
- Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España.
- Hemeroteca *Diario de Las Palmas*.
- Hemeroteca *Gaceta de Tenerife*.
- Hemeroteca *La Vanguardia Española*.
- Hemeroteca *ABC*.
- Jable. Archivo de prensa digital. ULPGC <http://jable.ulpgc.es>

