

Colaboraciones especiales



**EL DÓMINE,
UN BUQUE HISTÓRICO**

Francisco Font Betanzos
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

El *Dómíne*, un buque histórico.

Francisco Font Betanzos

Introducción

La designación del astillero para construir el *Dómíne*, y su gemelo *Fernando Poo*, estuvo precedida de una fuerte polémica. La Compañía Trasmediterránea pretendía que ambos buques se construyeran en la factoría de la Unión Naval de Levante de Valencia; este astillero pertenecía a la naviera y, además, atravesaba un mal momento económico al encontrarse sin carga de trabajo. Sin embargo, fuertes presiones del Gobierno y poderosos intereses económicos concedieron la construcción de ambos buques a factorías vascas. El litigio alcanzó cotas insospechadas con interpelaciones en el Congreso de los Diputados por parte de los representantes parlamentarios valencianos; asimismo, generó numerosas protestas populares acompañadas de huelgas en el sector naval y también en las industrias auxiliares.

El 27 de julio de 1934 tenía lugar en la factoría de la Sociedad Española de Construcción Naval, en Sestao, la botadura del *Dómíne*. Se habían iniciado las obras a principios de 1933, entregándose a sus armadores el 14 de septiembre de 1935 e incorporándose, seguidamente, a la que sería su línea habitual Península-Canarias-golfo de Guinea, relevando al veterano *Legazpi* que ya contaba con treinta y un años de vida marinera. Las principales características de este buque eran: eslora, 124 m; manga, 16,46 m; puntal, 8,84 m; calado, 6,71 m; desplazamiento, 9.300 t; registro bruto, 6.914 t; potencia, 5.000 caballos (dos motores Krupp-MTM). Tenía capacidad para 261 pasajeros y desarrollaba una velocidad de 16 nudos.

El precio de esta unidad se elevó a 13.540.000 pesetas; hay que señalar que los astilleros habían percibido, además del precio abonado por la Compañía Trasmediterránea, la cantidad de 2.750.000 pesetas que le había abonado el Estado en concepto de primas o compensaciones a la construcción. Los gastos de habilitación e impuestos le habían supuesto al constructor 1.580.000 pesetas. Dado que el tonelaje de arqueo bruto del *Dómíne* era de 6.914 toneladas, concluimos que la Compañía Trasmediterránea había abonado 1.945,30 pesetas por cada tonelada de arqueo.

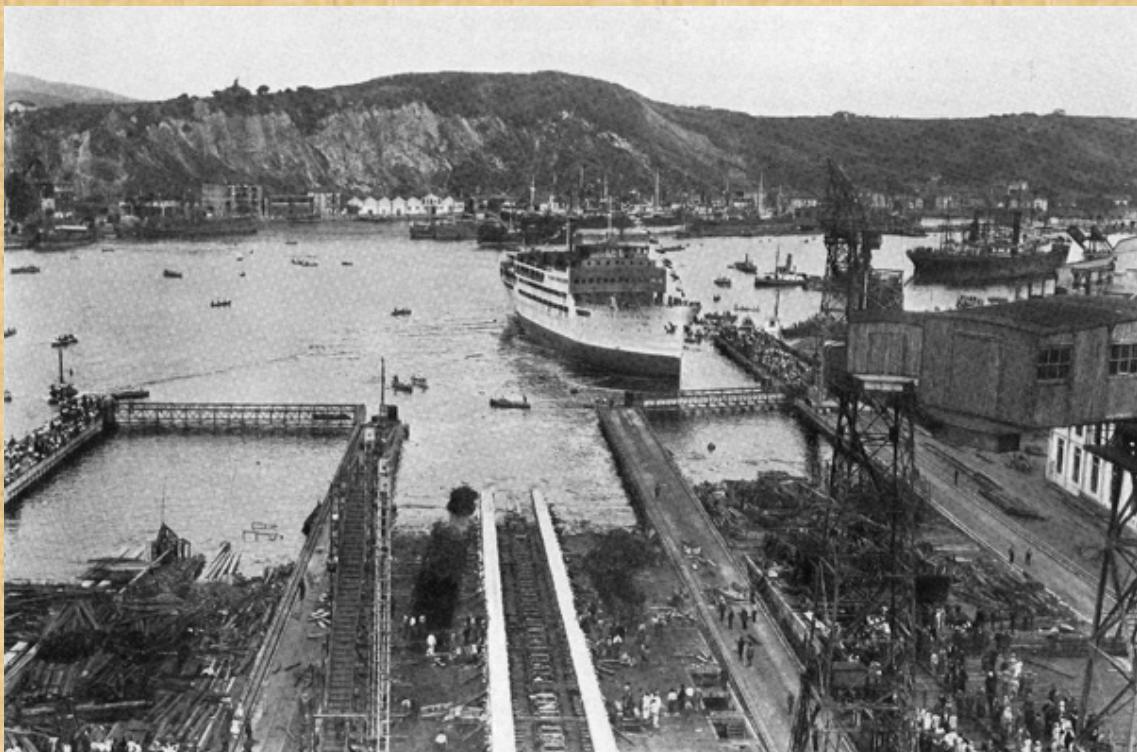
Al asignar el nombre *Dómine* a esta unidad se homenajeaba al fundador y primer presidente de la Compañía Trasmediterránea, José Juan *Dómine*. Este hombre, artífice y cerebro de la creación de la naviera, había nacido en Albacete el 6 de junio de 1869 y siempre se sintió como un valenciano más. Fue médico, especialista en enfermedades del aparato respiratorio, además de político y naviero. Otro de los logros alcanzados por *Dómine* fue la creación del astillero Unión Naval de Levante, teniendo también una intervención muy importante en la constitución de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos; de ambas emblemáticas empresas fue su primer presidente.



José Juan Dómine, fundador y primer presidente de la Compañía Trasmediterránea. Fuente: Marino Gómez Santos (1991). *Todo avante*.

El 24 de septiembre de 1935 a las 19.30 arribaba el *Dómine*, por primera vez, a Santa Cruz de Tenerife en ruta hacia el golfo de Guinea; su capitán, Carlos Bruguera, había estado anteriormente al mando de los buques *Ciudad de Sevilla* y *Ciudad de Cádiz*; como primer maquinista de la nueva unidad figuraba Vicente Pascual. Inicialmente, el itinerario del buque sería Barcelona, Valencia, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Freetown, Santa Isabel (Fernando Poo), Bata, Kogo y Río Benito, regresando por San Carlos y Santa Isabel a Tenerife, Las Palmas, Cádiz, Valencia y Barcelona.

La revista semanal *La Guinea Española*, de Santa Isabel de Fernando Poo, en su edición del 20 de octubre de 1935, tras relatar la bendición de la motonave en ese puerto a cargo del Provicario, Ramón Albanell, saludaba al nuevo buque con esta reseña: "No queremos hacer comparaciones, pero muy justamente podemos afirmar que el *Dómine* puede surcar nuestros mares con honor, y estar plenamente satisfecha la Compañía Trasmediterránea de haber dado una nota digna de acción patriótica, al lanzar por estos mares, por los que tantos vapores cruzan sin cesar, una nueva motonave del tipo y confort del *Dómine*".



El *Dómíne* tras la botadura. Fuente: Marino Gómez Santos. *Todo avante.*

En los inicios de 1936, el *Dómíne* fue destinado a la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias en relevo del *Ciudad de Cádiz*, que a juicio de los exportadores canarios no era el buque adecuado para transportar la fruta desde Canarias a la Península, debido a su escasa capacidad de carga. El 11 de marzo de 1936 el *Dómíne* arribaba a Las Palmas de Gran Canaria con un viajero ilustre, el general de división Francisco Franco Bahamonde. Desde esta isla se trasladaría, al día siguiente, a Santa Cruz de Tenerife para hacerse cargo de la Comandancia Militar de Canarias. Al final de la recepción, celebrada a bordo del *Dómíne*, atracado en Santa Cruz, el general Franco pronunció las siguientes palabras:

"Siento vivas simpatías en visitar estas islas acogedoras donde encuentro antiguos camaradas de lucha que traen a mi recuerdo hechos y gestos desarrollados por el Ejército español en Marruecos. En Baleares, cuando fui comandante militar, puse a prueba mi mejor deseo hasta lograr del Gobierno importantes mejoras en la defensa militar de aquella región. Y ahora en Tenerife, isla encantadora, trataré de estudiar con igual entusiasmo sus necesidades más perentorias de orden militar para elevarlas a la superioridad".

El *Dómíne* en la guerra civil española

El 16 de julio de 1936, el *Dómíne* subía al dique de los Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona para limpiar fondos y sufrir un reconocimiento general. Dos días más tarde, cuando se inicia la guerra civil española, el *Dómíne* navegaba desde Barcelona hacia Canarias, arribando a Las Palmas el miércoles 22 de julio tras evitar la escala en Cádiz, a pesar de que el itinerario oficial la establecía como obligatoria. A su llegada al puerto canario, un piquete de marinería, al mando del alférez de navío Cardona, sube al buque y practica un registro exhaustivo a la tripulación y pasaje, comprobando la naturaleza y estado de la carga. Cardona asume las funciones de comandante del buque a las órdenes del comandante militar de Marina de Las Palmas. Mientras el *Dómíne* permanece en puerto ejerce las funciones de estación telegráfica al servicio de la Armada y punto de enlace con los buques de guerra.

A los pocos días del comienzo del conflicto civil, el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, cartera que desempeñaba Bernardo Giner de los Ríos en el gobierno de José Giral, por decreto de 29 de julio de 1936 dispuso la incautación de los buques de la Compañía Trasmediterránea. Otro decreto, éste promulgado el 11 de agosto de 1936, establecía el Comité Ejecutivo de Incautación de la naviera que debía asumir las funciones del Consejo de Administración y que estaba integrado por un director y ocho vocales.

El sábado 5 de septiembre de 1936, el *Dómíne* salía del puerto de Las Palmas rumbo a Vigo con más de 600 falangistas y diverso material; al frente de estas fuerzas estaba el capitán Larrea y, como jefe de la expedición, el teniente de navío Ignacio Martel. Dado que muchos de los falangistas embarcados, que figuraban como escolta o transporte, no eran de confianza, hubo necesidad de asignar al *Dómíne* una pequeña fuerza que pudiera, en caso de necesidad, prestar apoyo a las fuerzas leales al comandante del buque; este refuerzo estaba constituido por marineros del cañonero *Canalejas*. El buque llega a su destino el día 9, siendo el segundo buque que lograba forzar el bloqueo impuesto por la escuadra republicana; el primero había sido el también correo de la Compañía Trasmediterránea *Río Francolí*. Una vez descargado, el buque sale para Santa Cruz de Tenerife con Martel como comandante y teniendo a bordo al general Gella.

Nuevamente, el día 16 otra expedición militar sale desde el puerto tinerfeño hacia Vigo con escala en Las Palmas. La forma un batallón de infantería compuesto por una compañía de fusileros, otra de ametralladoras de Las Palmas y dos compañías de fusileros del regimiento de Tenerife número 38; fuerzas de una batería de Artillería de Montaña, destacada en La Laguna, completaban la

expedición, cuyo mando ostentaba el comandante Rafael Vitoria Verazátegui. Relacionada con estos traslados, *La Gaceta de Tenerife* del 24 de septiembre de 1936 insertaba la siguiente nota:

"El sábado de la actual semana, día 26, en la parroquia de Nuestra Señora de la Concepción de esta capital, a las ocho y media de la mañana, se dirá en el altar de Nuestra Señora del Carmen una Misa rezada en acción de gracias por el feliz arribo del vapor *Dómine*, con las tropas expedicionarias de Tenerife y Las Palmas".

El decreto número 50 del Gobierno Nacional, fechado en Salamanca el 27 de octubre de 1936, crea los cruceros auxiliares de la Armada nacional mediante la incautación de determinadas unidades de la Compañía Trasmediterránea. Estos buques pasan a ser de guerra por una orden de 31 de octubre, siendo asignados: *Ciudad de Valencia*, *Dómine*, *V. Puchol*, *Mallorca*, *A. Lázaro*, *Ciudad de Alicante*, *Rey Jaime I*, *Ciudad de Mahón* y *Ciudad de Palma*. Se justificaba esta medida por la escasez de buques de guerra; estos cruceros auxiliares serían armados y equipados en los arsenales del Estado. El *Dómine* fue artillado con cuatro cañones 101/50 mm procedentes del viejo acorazado *España*, que se encontraba en Ferrol, fuera de servicio, desde hacía más de dos años.

A pesar de que los buques citados eran considerados, a todos los efectos, cruceros auxiliares, no reunían las condiciones requeridas para ser catalogados como tales; no estaban lo suficientemente artillados ni protegidos, careciendo de la necesaria seguridad interior.

A partir de octubre de 1936, a las órdenes del comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol, el *Dómine* intervino en diversas misiones en el Cantábrico junto a la flotilla de bous y unidades de la Armada. Así, entre los días 14 y 16 de octubre forma parte de una barrera trazada para capturar al duque griego *Sylvia*, que transportaba ⁽¹⁾ diverso material de guerra (40.000 fusiles, 1.300 ametralladoras, 1.900 toneladas de cartuchos de fusil, granadas y pólvora) y que quería entregarse. La operación tuvo que abortarse, ya iniciada, al desconocerse la situación de la flota republicana y conllevar excesivo riesgo. Días más tarde, el *Sylvia* sería capturado en el Estrecho por el cañonero *Cánovas*, comandado por el capitán de corbeta Pascual Cervera.

El 19 de octubre el acorazado *España* y el *Dómine* inician las operaciones de vigilancia en el Cantábrico con órdenes de interceptar a buques enemigos, pero sólo en las aguas jurisdiccionales y con el requisito de previa visita. Así, el *España* captura a los pesqueros

¹ MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, S.A., 1988, p.958.

Apagador y *Musel*, que son entregados a la flotilla de bous en Ribadeo. Mientras, el *Dómíne*, que se encontraba escoltando a dos pesqueros que se dirigían a Ribadeo, ataca a un submarino que navegaba en superficie, obligándole a huir; tras esta acción recibe la orden de proteger a sus compañeros de flota, *Ciudad de Melilla* y *Romeu*, que procedentes de Canarias recalaban en Vigo. Ambos buques transportaban tropa ⁽²⁾.

El 25 de octubre, nuevamente el *Dómíne* se aposta en cabo Villano para interceptar al buque griego *Panis*, que transportaba armas para la zona republicana. Más tarde, el *España* apoya al *Dómíne* para proteger la recalada en Vigo de los buques de la Compañía Trasmediterránea *León* y *Castillo*, *Plus Ultra* y *La Palma*, que transportaban tropa desde las islas Canarias. Asimismo, el *Dómíne* colabora en el apresamiento de los buques *Lisken* (noruego) *Petowsky* y *Viktoraia Piatilevka* (soviéticos). Posteriormente recibe la orden de interceptar al buque noruego *Rona*, que quería entregarse. El 23 de noviembre el *Dómíne* es relevado, en su misión de vigilancia en el Cantábrico por el *Ciudad de Valencia*, cuyo comandante era el capitán de corbeta Carlos Pardo y Pascual de Bonanza.

Los días 18 y 23 de diciembre de 1936, el *España* bombardea El Musel (Gijón), colaborando en la segunda acción el *Dómíne*. El motivo del castigo era la estancia en ese puerto de las unidades republicanas destructor *José Luis Díez*, submarinos *C-2* y *C-5* y los remolcadores artillados *José M^a Martínez* y *Gaditano*. En esta acción ninguno de los buques citados fue alcanzado.

En la primera quincena de enero de 1937, la flotilla de bous de Ribadeo monta en cabo Villano una barrera de control, al objeto de interceptar buques mercantes que transportaban armas, víveres y combustible; a esta barrera se incorporan los cruceros auxiliares de la Compañía Trasmediterránea *Dómíne* y *Ciudad de Valencia*, aunque el primero tuvo que abandonar la misión a los pocos días de iniciarse, al recibir orden de dirigirse al arsenal de La Carraca, en Cádiz, para ser desarmado, ya que tenía previsto realizar una expedición a La Meca con peregrinos marroquíes.

De nuevo reintegrado a su actividad como transporte, el 12 de abril de 1937 el *Dómíne*, escoltado por los cruceros *Baleares* y *Canarias* desde Melilla hasta Cherchel, navegaba hacia Italia en una nueva misión. Ya de regreso, entraba en Cádiz el 4 de mayo con la misma escolta que en el viaje de ida, aunque la protección se había iniciado esta vez en Spartivento. Los dos cruceros repostaron en el puerto gaditano. Como el material de guerra embarcado en Italia

² *Ibíd*, pp. 962-963.

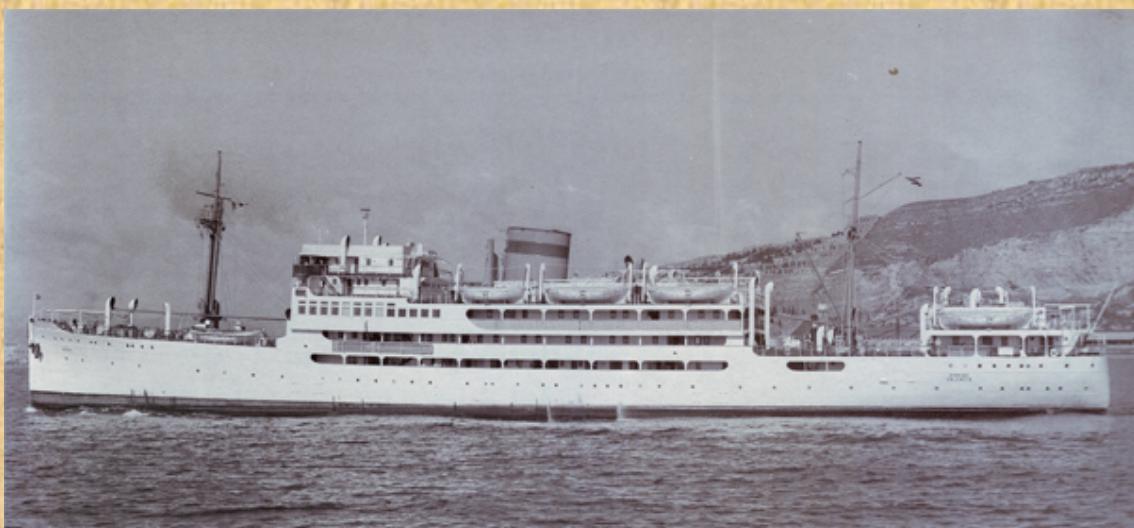
tenía como destino Sevilla, el *Dómíne* salía de la capital gaditana hacia ese puerto para proceder a su descarga.

Continuó el *Dómíne* realizando otros transportes de material de guerra desde La Spezia a puertos españoles, cambiando su nombre por el de *Stelvio* y su verdadera matrícula por otra de Génova; también se rebautizaba *Archenfels*, cambiando su bandera por la alemana. En una ocasión formó convoy con el *Marqués de Comillas* y otra con el *Mar Cantábrico* –este último buque había sido apresado por el *Canarias* y adaptado como transporte-. El 7 de junio de 1937, el *Dómíne* zarpaba de Cagliari rumbo a Palma de Mallorca junto a los cruceros auxiliares *Ciudad de Alicante*, *Mallorca* y la motonave *Mar Cantábrico*. El 9 de junio partían de Palma ambas motonaves, junto al crucero auxiliar *Rey Jaime I*, transportando diverso material de guerra y siendo escoltados en su viaje hacia el Estrecho por los cruceros *Baleares* y *Canarias*. Tanto el *Rey Jaime I* como el *Mar Cantábrico* tenían como destino Sevilla, mientras que el *Dómíne* era Cádiz. En algunas ocasiones el *Dómíne* transportó oficiales y suboficiales italianos, como en el viaje iniciado el 27 de julio en La Spezia, en el que, además, se embarcaron cañones, obuses, carros y proyectiles, finalizando el periplo el 5 de agosto en Sevilla.

El 12 de septiembre de 1937 el *Dómíne* formaría nuevamente convoy con el *Marqués de Comillas*; salieron de Cádiz rumbo a La Spezia con la misión de cargar material bélico destinado al Cuerpo de Tropas Voluntarias italianas. En este viaje repatriaron militares italianos. Desde el puerto gaditano estuvieron escoltados por el crucero *Baleares* –reparado, aunque continuaba en precario, de las averías causadas en el combate de Cherchel- y el destructor *Velasco*; posteriormente se uniría a la misión de protección el *Canarias*. El día 15 arribaban al puerto italiano. La salida se efectuaba el 18, estando la escolta hasta Spartivento a cargo del *Ugolino Vivaldi*, destructor italiano. El *Dómíne* transportaba piezas de artillería y proyectiles, además de material de recambio. Componían el personal de transporte un cónsul de milicias, oficiales y suboficiales de aviación en número de 139; los cruceros *Canarias* y *Baleares* se hicieron cargo de la escolta a partir del sur de Cabrera. En la mañana del día 22 arribaba el convoy al puerto gaditano.

El 4 de abril de 1938, el *Dómíne* sale de Cádiz para los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, al objeto de embarcar tropa. El día 12 arriba a Ceuta para desembarcar el destacamento transportado integrado por un capitán, un teniente, 4 sargentos, 8 cabos y 2.749 soldados, procediendo a continuación a Cádiz. Este viaje era el primero que se realizaba sin escolta, debido a la escasez de buques de guerra que la Armada nacional podía disponer para estos servicios. Para estos viajes se embarcaba en el buque-transporte un equipo de seguridad y protección, al mando de

un teniente de navío, cuya misión era vigilar la derrota del buque y controlar las comunicaciones, además de procurar descubrir cualquier anormalidad en el comportamiento de la tripulación. Lo que sí se mantenía era el previo reconocimiento aéreo de la derrota del buque, por si se detectaba alguna actividad enemiga.



El *Dómine*. Fuente: Compañía Trasmediterránea.

Entre los meses de mayo y junio de 1938, el *Dómine* (camuflado con el nombre de *Stelvio*) efectuó dos viajes redondos desde Cádiz a La Spezia; en los viajes de regreso desde el puerto italiano se solía hacer escala en Palma de Mallorca. En el primer viaje transportó soldados italianos y 10 tripulantes de un motovelero, así como diverso material bélico para el Ejército. En el segundo trasladó 400 legionarios italianos y 550 toneladas de material. Debemos anotar que en el primer viaje las operaciones de carga en el puerto de La Spezia, tuvieron que demorarse debido a que la estancia del *Dómine* en ese puerto coincidió con la estancia de Hitler a Italia, por lo que se habían incrementado, notablemente, las medidas de seguridad ⁽³⁾.

En los meses de julio y agosto del mismo año, el *Dómine* realizó dos nuevos viajes entre los puertos de Cádiz y La Spezia. En el primero transportó 1.057 toneladas de material diverso, con destino al Cuerpo de Tropas Voluntarias italianas, y siete aviones despiezados. También viajaron 397 militares del Ejército italiano. En el segundo viaje, el *Dómine* cargó diez cajas con tres ametralladoras y 80 cajas con 18.000 balas y otro material; estas ametralladoras iban a ser montadas en el crucero auxiliar Mar Negro ⁽⁴⁾.

³ *Ibídem*, p. 2.327.

⁴ *Ibídem*, p. 2.386.

El 5 de marzo de 1939, a las 15.15, el *Dómíne* salía de Cádiz para Málaga, adonde arribaba a las 02.00 del día siguiente; embarcaban en el puerto malacitano 2.880 hombres de la División 122 y 7.000 bombas de aviación, entre otro material. El mismo día 6 salía, a las 13.40, hacia Cartagena a una velocidad de 14 nudos. El día 7, por la mañana, el *Dómíne* recibía el ataque de una de las baterías de Portman, ataque del que salió ileso. Cuando el buque *Mar Cantábrico* le comunicaba, a la voz, que desistiera de entrar en Cartagena y procediera a Málaga, fue atacado por cuatro aviones republicanos, y aunque parte de la metralla alcanzó al *Dómíne* no sufrió daños personales ni materiales. Una vez atracado este buque en Málaga, el 8 por la mañana, y tras desembarcar las tropas, subió a bordo un destacamento de Infantería de Marina, zarpando a continuación hacia Cádiz, en donde quedó atracado al amanecer del día 9.

Concluida la contienda civil, el *Dómíne* fue reintegrado a la flota de la Compañía Trasmediterránea.

El *Dómíne* en la posguerra española

Cuando finaliza la guerra civil española, el *Dómíne* es asignado a la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias hasta el 1 de junio de 1940, en que efectúa un viaje extraordinario entre Génova y Buenos Aires, escalando en Barcelona, Santa Cruz de Tenerife, Río de Janeiro, Santos y Montevideo, admitiendo carga general y pasaje; a su término se reintegra a la línea del golfo de Guinea, aunque alternándola con la de Barcelona-Cádiz-Canarias.

El 23 de febrero de 1943, el *Dómíne* sufre un incendio cinco horas antes de arribar a Cádiz. El buque procedía de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y la causa del siniestro se atribuye a la combustibilidad de la envoltura del cargamento de plátanos que transportaba en la bodega número 3. Gracias al eficaz e intenso trabajo de la tripulación y a la colaboración de los bomberos gaditanos, que actuaron una vez estuvo el buque atracado, los daños materiales fueron mínimos y el buque pudo continuar viaje hacia Barcelona; se quemaron mil bultos de plátanos y cajas de tomates.

El 9 de enero de 1958, el *Dómíne*, requisado por el estado a consecuencia de la insurrección de Ifni, embarca tropa y material militar en el puerto de Valencia con destino a Cabo Juby. El mal tiempo a la llegada impide el desembarco y se refugia frente a Gran Tarajal (Fuerteventura), en donde permanece dos días. El día 17 entra en Las Palmas a repostar.

El 6 de febrero de 1960 salía el *Dómíne* de Barcelona rumbo a Cádiz, y el día 8, cuando se encontraba a la altura de Sancti Petri, aborda al pesquero *Alejandro Soler*, de matrícula de Cádiz, que regresaba al puerto gaditano una vez finalizadas las faenas de la pesca. El *Alejandro Soler*, de 60 toneladas de registro, sufre el impacto del *Dómíne* a la altura del puente por la banda de estribor, hundiéndose en pocos minutos. A pesar de los esfuerzos realizados por las tripulaciones de ambos buques, sólo pudieron rescatar a doce de los trece hombres del pesquero. Se cree que el maquinista desaparecido quedó atrapado en el departamento de máquinas del buque. Se trataba de Manuel Fernández Ramayo, de cuarenta y ocho años y natural de Vigo, que dejaba viuda y dos hijos.

En diciembre de 1961, el *Dómíne* se sometió en los astilleros de Astano, en Ferrol, a una gran carena que se prolongó hasta el 5 de febrero de 1963. En diciembre de 1962 ya se habían invertido en esas obras 30 millones de pesetas, pero de no haberse acometido esos trabajos el buque hubiera tenido que cesar en el contrato con el Estado.

En el mes de enero de 1976 se anunciaba, en distintos periódicos nacionales, la subasta del *Dómíne*, que tendría lugar el día 30 a las doce de la mañana. El 28 de marzo llegaba a Avilés, remolcado por el *Sertosa XII*, donde sería sometido a la acción del soplete para convertirlo en chatarra. Vicente Martínez, en *El Eco de Canarias* del 11 de abril de 1976, lo despedía así:

"Del *Dómíne* nos queda el recuerdo de sus buenos servicios, de su suave deslizamiento sobre el agua y de ese carácter tan marinero que se le atribuye a los barcos que han sabido afrontar, sin rendirse, más de cien temporales. Deja atrás una etapa en la que hizo de todo, incluso de barco de guerra, pues se recordará que el *Dómíne* fue artillado durante el Movimiento Nacional y colaboró con la Armada en aguas del Norte y también del Atlántico. Transportó tropas desde Canarias y se convirtió igualmente en correo oficial. En su hoja de servicios figuran hechos tan históricos como el haber transportado al general Franco desde Cádiz a Canarias, en febrero de 1936, para pocos meses después iniciar desde aquí el Levantamiento Nacional que terminó con el desorden de la Segunda República".

Viaje de peregrinación a La Meca

El Estado español, por decisión de Francisco Franco, organizó un viaje de peregrinación a La Meca, con el que se quería agradecer a las autoridades marroquíes la ayuda prestada al aportar a la causa nacional un gran número de combatientes integrados en las Fuerzas

de Regulares y en otras unidades. La expedición estaba formada por autoridades de la zona del Protectorado, agricultores y pueblo en general. Este viaje tenía gran importancia y trascendencia desde el punto de vista político.



Comisión de peregrinos llegados de La Meca, en el Alcazar de Sevilla. Revista Caras y Caretas (Buenos Aires) 8 de mayo de 1937. Hemeroteca digital BNE.

El viaje del *Dómine* desde el Cantábrico hasta Ceuta fue muy accidentado, debido a que en el golfo de Cádiz varias unidades republicanas atacaron al buque de la Compañía Trasmediterránea, que tuvo que refugiarse en Sanlúcar de Barrameda. Ya en Ceuta, fue de nuevo bombardeado, aunque pudo iniciar el viaje con normalidad al no sufrir averías; para esta expedición el *Dómine* fue rebautizado *Mogreb-El-Aksa*. El buque estuvo escoltado por los cruceros *Canarias* y *Baleares* desde el 29 de enero de 1937, en que se inició la peregrinación, hasta la madrugada del día 31, en que el *Dómine* rebasó el meridiano de cabo Ténez; para el *Baleares* (comandado por

el capitán de navío Manuel de Vierna y Belando) era su primera misión desde su entrada en servicio, el 27 de diciembre de 1936.

El *Dómíne* permaneció tres semanas en Masaua, en la costa occidental del Mar Rojo. Al regreso de La Meca, el *Dómíne* era nuevamente escoltado, por el *Canarias* y por los cruceros auxiliares *V. Puchol* y *A. Lázaro*, desde las proximidades de Cagliari hasta cabo Ténez; posteriormente se les uniría el *Baleares*. Debemos reseñar que en esta misión de escolta colaboraba la Armada italiana. La fuerte protección de que se rodeaba al *Dómíne* estaba justificada por la preocupación que sentían los mandos militares nacionales de que el buque pudiera sufrir un ataque de las fuerzas republicanas, con la consiguiente repercusión en la zona del Protectorado. Expresivo de esta inquietud es el hecho de que cuando el *Dómíne* regresaba de La Meca, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada sugería al Almirante de la Flota que, si no existía peligro, se podría prescindir de parte de la escolta que protegía al *Dómíne* y destinar sólo al *Canarias* para convoyarlo ⁽⁵⁾. El comentario del Almirante de la Flota, duro a juicio de los hermanos Moreno de Alborán y Reyna, era el siguiente ⁽⁶⁾:

"El *Dómíne* regresa del Mar Rojo con una peregrinación de moros notables que han estado en La Meca; el Generalísimo le da la mayor importancia a este buque, y es lógico pues cualquier accidente repercutiría enormemente en la zona española. Estoy dispuesto a añadirme a la escolta de este buque hasta que rebase la zona peligrosa. El Almirante Jefe del Estado Mayor quiere que yo adivine si hay o no buques rojos en el mar e insinúa que deje al *Dómíne* con el *Canarias* para que el *Baleares* se dedique a perseguir motoveleros de puerto en puerto".

Otra transcripción que avala la citada tranquilidad ⁽⁷⁾:

"Por otra parte –expresa el Almirante en sus Memorias– el *Dómíne* constituye mi principal objetivo y no debo dejarlo por ningún concepto. El enemigo sabe perfectamente que está en viaje desde Italia, anunciado a los cuatro vientos, y sabe también donde estamos nosotros; si quiere disputarnos esta ganga, que venga a nuestro encuentro o se interponga en la línea Orán-Cartagena. La repercusión de cualquier percance al *Dómíne* en la zona del Protectorado sería enorme. Por lo tanto, decidí escoltarlo con los dos cruceros".

El día 28 de marzo, a mediodía, entraban sin novedad en Ceuta el *Baleares* y el *Dómíne*, haciéndolo a continuación el *Canarias*. Un

⁵ *Ibíd*, pp. 1599-1560.

⁶ *Ídem*.

⁷ *Ibíd*, p. 1601.

unánime aplauso por parte de los peregrinos musulmanes rubricaba el final feliz del viaje.

Una vez terminado el periplo, el *Dómíne* zarpaba hacia Sevilla para que una comisión, compuesta por 1.200 peregrinos, pudiera agradecer al jefe del Estado, Francisco Franco, las facilidades que todos los integrantes de la expedición habían encontrado para viajar a La Meca; el acto se celebró en el Alcázar de Sevilla. Franco, que se encontraba en Salamanca, se trasladó a Sevilla en avión. Dos días permanecería el buque en la capital hispalense y el domingo 4 de abril, a las seis de la tarde, el *Dómíne* salía de Sevilla; previamente, el general en jefe de la Segunda División y del Ejército de Operaciones de Andalucía, general Queipo de Llano, y otras personalidades subían a bordo del buque para cumplimentar al Gran Visir –Sidi Hamed El Garmia, jefe de la expedición- y a sus acompañantes. El alcalde de Sevilla, marqués de Soto Hermoso, recibía de la autoridad marroquí la cantidad de 500 pesetas para que fueran repartidas entre los más necesitados de la ciudad.

El *Dómíne* en la II Guerra Mundial

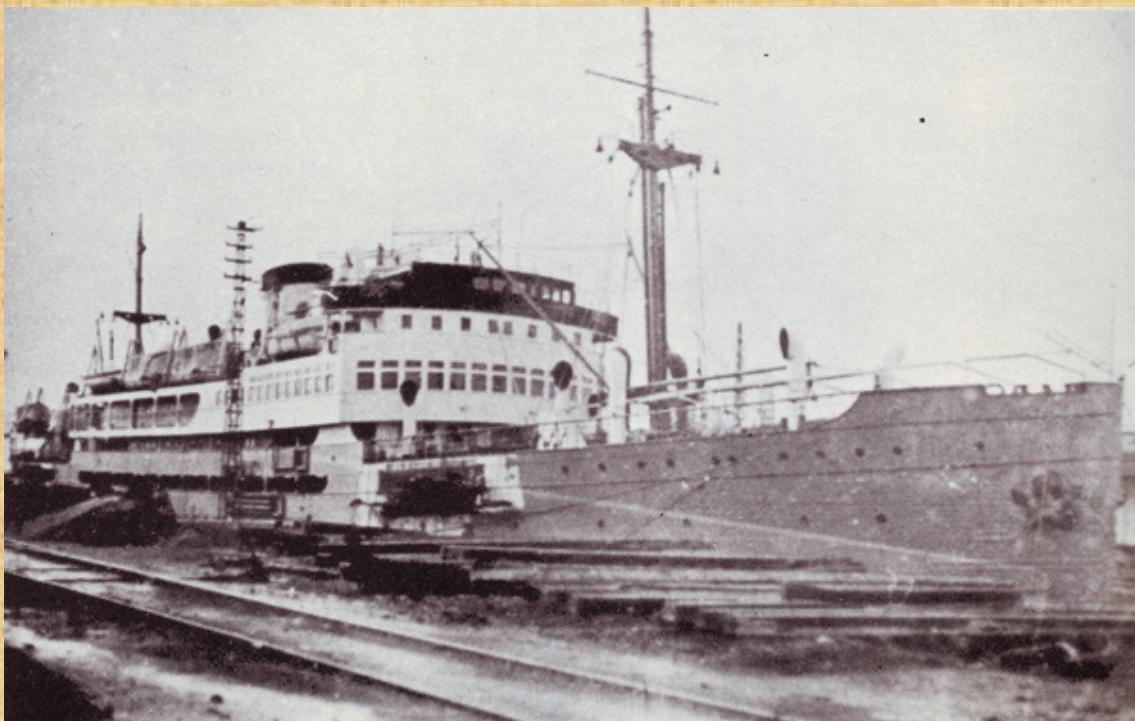
Durante la II Guerra Mundial los buques de la Compañía Trasmediterránea soportaron, y sufrieron, los mismos controles que cualesquiera otros y estuvieron sometidos, permanentemente, a la vigilancia de los Aliados, que trataban de evitar cualquier ayuda a favor del Eje.

Si nos referimos al *Dómíne*, el día 6 de septiembre de 1940 zarpaba ⁽⁸⁾ de Santa Isabel de Fernando Poo con destino a Santa Cruz de Tenerife en línea regular; el día 16, a las siete de la tarde, un crucero británico ordenó al capitán del correo de la Compañía Trasmediterránea que detuviera su marcha, desplazándose hasta su costado una motora tripulada por personal armado. Previamente, le habían ordenado que no hiciera uso de la estación de radiotelegrafía. Un teniente ⁽⁹⁾ de navío, al mando de tres oficiales y 13 marineros, se hizo con el mando del *Dómíne* y, tras comprobar el *navicert*, le condujo a Freetown (Sierra Leona). Una vez atracado, y tras comprobar los marineros la carga de la bodega y registrar los camarotes de los pasajeros extranjeros, desembarcaron a un radiotelegrafista italiano y a un fogonero, tripulantes del buque *Duchessa d'Aosta*; al segundo le habían amputado, días antes, una pierna en una intervención quirúrgica. También fueron

⁸ Jable. Archivo de prensa digital. UPPGC <http://jable.ulpgc.es>.

⁹ RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: Objetivo África. Crónica de la Guinea española en la II Guerra Mundial. Huelva, 2004, p. 207

desembarcadas varias señoras que, al igual que los marinos citados, formaban parte del pasaje. Al día siguiente fueron reintegradas al buque las dos señoras de mayor edad, de nacionalidad alemana, y se llevaron a dos pasajeros belgas ⁽¹⁰⁾. El día 28, el *Dómine* era autorizado a zarpar hacia su destino, tras sufrir la incautación de la correspondencia que portaba, arribando a Santa Cruz de Tenerife el 3 de octubre y saliendo a continuación para Cádiz y Barcelona.

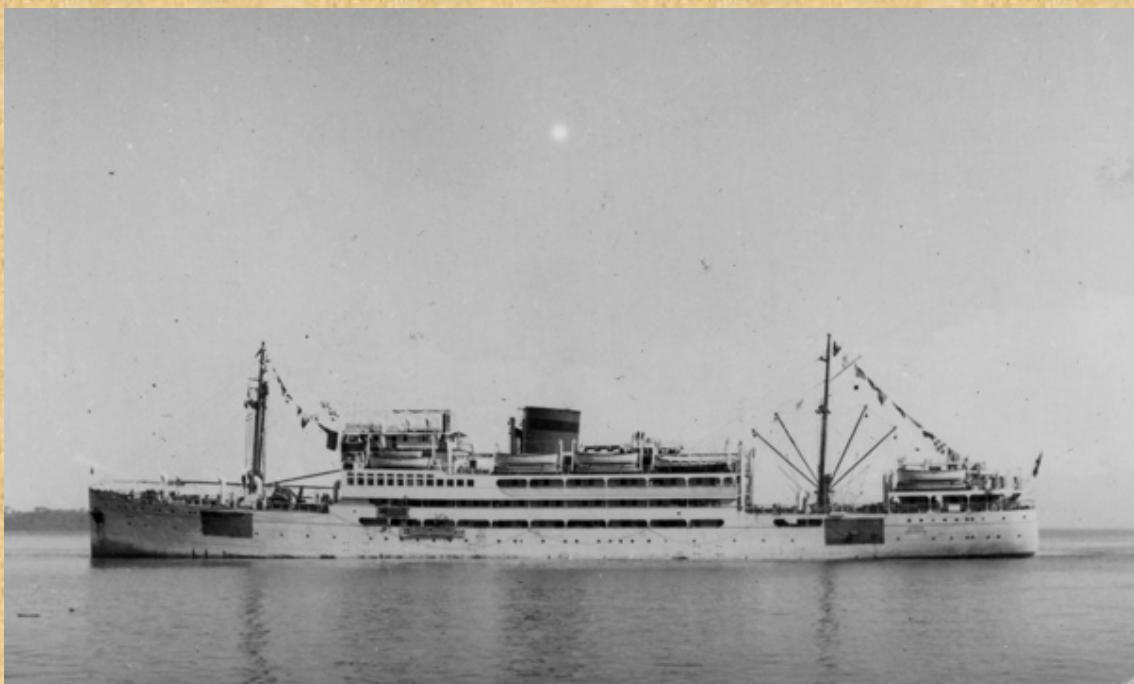


El *Dómine* en Ferrol mientras lo adaptaban como crucero auxiliar. De *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*, de Rafael González Echegaray, <http://www.trasmeships.es>

Nuevamente, el 28 de octubre de 1940 el *Dómine* tuvo que permanecer en las proximidades de Gibraltar, con las máquinas paradas durante veinticinco minutos, para ser sometido al control británico; el buque había salido de Barcelona dos días antes. Tras la escala en Cádiz, en donde embarcó pasaje y correspondencia, y cuando se encontraba a unas 14 millas de ese puerto, un buque inglés le ordenó parar máquinas. A pesar de que el capitán del *Dómine* comunicó a los marinos ingleses que el buque ya había sido sometido al control de Gibraltar, le requisaron 50 sacas de correspondencia ordinaria, respetando el resto de los envíos certificados y los 780 paquetes postales que llevaba.

¹⁰ Ibídem.

El siguiente control (¹¹) que sufriría el *Dómíne* sería a la altura de Acra (Ghana) el 18 de octubre de 1941. Navegaba el buque hacia Santa Cruz de Tenerife procedente de Santa Isabel de Fernando Poo, de cuyo puerto había zarpado cinco días antes, cuando un patrullero inglés lo interceptó y, tras comprobar la documentación, detuvo a dos pasajeros italianos y a tres alemanes, que fueron trasladados a Acra. En esta misma zona volvió el *Dómíne* a soportar un nuevo control (¹²) en junio de 1942.



El *Dómíne* en Guinea durante la IIGM. Archivo Francisco Sánchez.
<http://www.trasmeships.es>

El día 24 de septiembre de 1943, a las 17.15, nuevamente sufría el *Dómíne* otro control por parte de las autoridades británicas. El buque había salido de Santa Isabel de Fernando Poo el día 20, rumbo a Las Palmas de Gran Canaria con pasaje y carga; a la hora citada, y encontrándose frente a la costa de Liberia, la corbeta inglesa K-39 le ordenó detenerse (¹³). Tras subir a bordo un piquete armado, y comprobar el preceptivo *navicert*, se solicitó la presencia del pasajero Ángel Sánchez Artero, a quien se le retuvieron documentos personales y se le incomunicó; también un pasajero de primera clase, un caíd árabe, fue interrogado y parte de su equipaje decomisado (¹⁴). El *Dómíne* fue obligado a dirigirse a Freetown vigilado por la corbeta inglesa; el día 26 fondeaba en el citado puerto, siendo

¹¹ *Ibídem*, p. 210.

¹² *Ídem*.

¹³ *Ibídem*, pp. 209-210.

¹⁴ *Ídem*.

interrogados los pasajeros sospechosos. Tras la devolución parcial de las pertenencias retenidas a ambos pasajeros, el buque pudo continuar su viaje al día siguiente y arribar a Las Palmas el 2 de octubre.



El *Dómine* transportando tropa. Cabo Juby, 1957.
www.trasmeships.es



Ramírez Copeiro del Villar nos relata una nueva inspección de la flota británica efectuada sobre el *Dómíne* en los primeros días de febrero de 1944. El buque había salido de Valencia para Cádiz, Las Palmas y Tenerife con escala final en Santa Isabel de Fernando Poo, y al segundo día de navegación, cuando el buque abocaba el estrecho de Gibraltar, sobre las cuatro de la tarde, una patrullera británica ordenó al correo de la Compañía Trasmediterránea parar máquinas. Una vez a bordo, los oficiales y los marineros de la patrullera procedieron, tras hacerse con el control del buque, a registrar los camarotes de los pasajeros. Tras un breve interrogatorio, desembarcaron y ordenaron al *Dómíne* proceder a Gibraltar; dos noches permaneció el buque retenido, sufriendo un nuevo registro y siendo, finalmente, autorizado para continuar su viaje.

El autor de este artículo estuvo realizando en los años sesenta del siglo pasado parte de sus prácticas de alumno en el *Dómíne*; tripulantes veteranos relataban que en algunos de los controles marítimos llevados a cabo por la Armada británica, y mientras los destructores escoltaban al correo de la Compañía Trasmediterránea, lanzaban cargas de profundidad por la popa del barco; también eran habituales los disparos de ametralladora con balas trazadoras. Con estas acciones trataban de evitar que los submarinos alemanes entraran en el Mediterráneo amparándose en la estela del buque.

Conclusión

Durante la guerra civil española, la Compañía Trasmediterránea fue la naviera más directamente involucrada en la contienda desde la zona nacional, debido a las especiales características de sus unidades y a causa de las líneas a que estaban asignadas. La Compañía Trasmediterránea sufrió durante la contienda la pérdida de 16 buques, todos ellos al servicio del Frente Popular; de ellos se reflotaron cinco, tres se quedaron definitivamente en Rusia y los restantes fueron declarados pérdida total.

Respecto al *Dómíne*, podemos decir que en sus cuarenta y un años de vida marinera cumplió, con creces, los objetivos que la naviera le trazó desde su entrada en servicio. Tanto en tiempo de paz, desarrollando una intensa actividad comercial, como en período de guerra, colaborando con la Armada en misiones de transporte, el *Dómíne* contribuyó a que la labor de la naviera fuese sobradamente reconocida. El presidente de la Compañía Trasmediterránea, Ernesto Anastasio Pascual, resumía al final de la guerra civil española la actuación de la empresa durante el conflicto:

"Podemos sentirnos orgullosos de nuestra aportación a la causa de España. El Caudillo nos ha honrado con su retrato dedicado a la Compañía, que preside y presidirá todas nuestras reuniones y actuación, y el ilustre

Almirante D. Juan Cervera Valderrama, Jefe del Estado Mayor de la Marina durante toda la guerra, ha consignado en el suyo estas palabras, que son nuestra jaculatoria: A la Compañía Trasmediterránea Española, al terminar con la gloriosa victoria la guerra, en que puso al servicio de la causa de Dios y de la Patria todo cuanto tuvo y pudo".

Francisco Font Betanzos

Artículo publicado en la Revista de Historia Naval, número 109, del primer trimestre de 2010.



Bibliografía

- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1998.
- FONT BETANZOS, Francisco: *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: Evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis doctoral. Cádiz, 2009.
- GÓMEZ SANTOS, M.: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1991.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina Mercante y el tráfico Marítimo en la Guerra Civil*. Editorial San Martín. Madrid, 1977.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, S.A. Madrid, 1998.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, Jesús: *Objetivo África. Crónica de la Guinea Española en la II Guerra Mundial*. Huelva, 2004.
- Archivo Compañía Trasmediterránea.
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.
- Hemeroteca ABC.
- Hemeroteca *La Vanguardia Española*.
- Hemeroteca *La Guineña española*.
- Hemeroteca digital Biblioteca Nacional de España.
- <http://www.raimonland.net>
- <http://www.trasmeships.es>
- Jable. Archivo de prensa digital. ULPGC <http://jable.ulpgc.es>