

**Colaboraciones especiales**



**LA VIDA MARINERA  
DEL BUQUE  
"CIUDAD DE MAHÓN"**

**Juan Carlos Díaz Lorenzo**

# La vida marinera del buque "Ciudad de Mahón"

**Juan Carlos Díaz Lorenzo**

En mayo de 1935, Compañía Trasmediterránea destinó a las líneas interinsulares de Canarias a las modernas motonaves *Ciudad de Mahón* y *Ciudad de Málaga*, unos barcos nuevos y de propulsión diésel, que suponían un notable avance en la calidad del servicio, hasta entonces a cargo de los históricos correillos negros. Comenzó así, la vinculación de estos barcos con el puerto palmero, que cubrían un itinerario con escalas en los principales puertos del archipiélago, a excepción de La Gomera y El Hierro.

El buque *Ciudad de Mahón* permaneció en Canarias hasta comienzos de la guerra civil, mientras que su gemelo *Ciudad de Málaga* encontró el final de su vida marinera cuando zarpaba del puerto de Las Palmas, el 8 de enero de 1936, siendo abordado en una falsa maniobra por el carguero británico *Cape of Good Hope*, lo que provocó su hundimiento sin que se produjeran víctimas mortales.

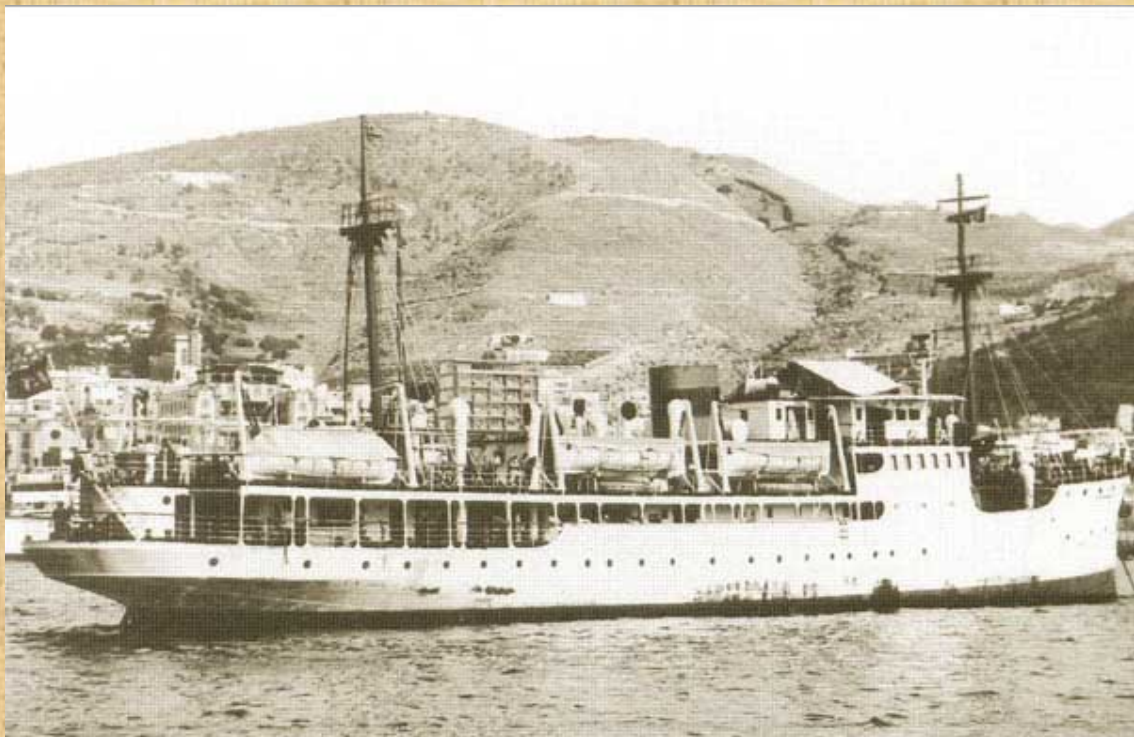
La construcción de los buques *General Berenguer* y *General Jornada* -que así se llamaban cuando salieron a navegar- formaba parte del Plan de Flota 1928-1935 de Compañía Trasmediterránea para cumplir con el contrato de líneas nacionales de soberanía y fueron adjudicados a Echevarrieta y Larrinaga, consiguiendo, en este caso, mitigar la crisis por la que atravesaba el astillero gaditano.

Construcción número 23 de la citada factoría, el primer bloque de la quilla se puso en grada en noviembre de 1929 y fue botado el 28 de junio de 1930, en ceremonia que presidió el ministro de Marina, contraalmirante Salvador Carviá y Caravaca, actuando de madrina la señorita Ana María Berenguer, hija del entonces presidente del Gobierno, general Dámaso Berenguer, cuyo nombre ostentaba el nuevo buque.

De 1.550 toneladas brutas, 1.006 netas y 1.115 de peso muerto, eran sus principales dimensiones 71,90 metros de eslora total -67,50 entre perpendiculares-, 11,38 de manga, 6,80 de puntal y 4,40 de calado. Tenía capacidad para 291 pasajeros repartidos en las tres clases tradicionales y estaba propulsado por un motor MAN, de 2.325 caballos y 14 nudos de velocidad.

En marzo de 1931 fue entregado a Compañía Trasmediterránea - capitán, Emilio Caballero del Castillo- y, aunque inicialmente habían sido construidos para la línea Málaga-Melilla, se decidió que prestaran servicio en el sector de Baleares y Levante. El 26 de marzo arribó por primera vez a Barcelona y dos días después lo hizo al puerto de Mahón, cuyo nombre llevaría al proclamarse la Segunda República.

El flamante *General Berenguer* prestó servicios entre Baleares y Barcelona, alternando la línea con el vapor *Rey Jaime II*. Precisamente, el 14 de abril de 1931, con motivo del advenimiento de la República, el buque *General Berenguer* se encontraba en el puerto de Palma y su tripulación fue motivo de diversas vejaciones por parte de los obreros portuarios.



El buque *Ciudad de Mahón* en aguas de Santa Cruz de Tenerife.

En 1935, poco después de su incorporación a los servicios interinsulares canarios, el *Ciudad de Mahón* sufrió un percance al tocar fondo en la costa de Fuerteventura, lo que provocó una vía de agua que pudo ser taponada sin graves consecuencias. En los meses siguientes, el citado buque permaneció en aguas isleñas, cumpliendo su misión, sin que se registraran otros acaecimientos de importancia en su cuaderno de bitácora.

El 18 de julio de 1936, el *Ciudad de Mahón* se encontraba en Las Palmas, por lo que quedó, desde el primer momento, a disposición de las autoridades sublevadas. El 23 de septiembre siguiente fue

requisado por el Gobierno de Burgos, ordenando su armamento para cumplir una comprometida misión en aguas del Golfo de Guinea. Para ello se le emplazó a proa un cañón de 101,6 mm. procedente del cañonero *Canalejas* y otro de 76 mm. a popa, perteneciente al cañonero *Arcila*, únicas unidades regulares surtas en aguas canarias desde el principio del conflicto y que por sus características no resultaban aptas para hacer la guerra al tráfico marítimo a larga distancia.

Unos días antes, en la madrugada del 19 de septiembre, la isla de Fernando Poo se había sumado al bando nacional. El teniente coronel Serrano, comandante de la Guardia Colonial, se hizo cargo del Gobierno y declaró el estado de guerra, pese a que el general Cabanellas, como presidente de la Junta de Defensa Nacional, ya había firmado y proclamado en Burgos, el 28 de julio de 1936, un bando en el que hacía extensiva la declaración del estado de guerra a todo el territorio nacional. La noticia de la situación en Guinea llegó a Burgos por medio de un radio cifrado enviado a Lisboa, a través de una casa comercial.

La Guardia Colonial estaba organizada en seis compañías, cinco de ellas territoriales y una móvil. La plana mayor, banda de música y la primera compañía tenían su asentamiento en Santa Isabel, mientras que las otras cuatro estaban en el continente, con cabeceras en Bata, Kogo, Ebinayon y Mikomeseng; y la compañía móvil, en Río Benito.

En Bata, el subgobernador, miembro del Frente Popular, se negó a unirse a los sublevados de Santa Isabel, con lo quedaron incomunicadas la isla y el continente. El 22 de septiembre hubo un pequeño intento de sublevación en Kogo, enclave situado en plena selva, y se intentó una marcha sobre Bata, que fue rechazada por las fuerzas gubernamentales. La mayoría de los industriales madereros, sobre todo los que estaban en las explotaciones forestales de Río Benito, huyeron al Camerún, y, algunos de ellos, desde allí se trasladaron después a Santa Isabel.

Mientras tanto, el buque correo *Fernando Poo*, gemelo del *Dómine*, que cubría la línea entre la Península, Canarias y Guinea, navegaba rumbo a Santa Isabel. El 30 de septiembre, el barco se encontraba en aguas intermedias entre la isla y el continente, sin saber adónde dirigirse, pues tanto desde Santa Isabel como desde Bata le estaban radiando que ellos eran los gubernamentales y los otros los sublevados. Ante la duda, el radiotelegrafista del barco, siguiendo órdenes del capitán, estableció comunicación con Madrid y recibió respuesta de la verdadera situación.

Ese mismo día, el barco fondeó en Bata y fue utilizado como prisión flotante, siendo encerrados unos pocos sacerdotes y otros sospechosos

de "auxilio a la rebelión". En Santa Isabel, mientras tanto, esperaban al *Fernando Poo* con la Guardia Colonial armada y algunas bombas de fabricación casera.

Mientras tanto, en Las Palmas, el 4 de octubre embarcaron a bordo del *Ciudad de Mahón* dos compañías de Infantería, una sección de ametralladoras, un Tabor de Tiradores de Ifni y una batería de artillería, en total 488 hombres, además de la propia tripulación del buque, zarpando a medianoche con destino a la Guinea Española, cambiando durante el viaje su nombre por el falso de *Ciudad de Macao*. Al mando del teniente de navío Fernando Balén -el oficial Antonio Torres era el segundo comandante- tenía órdenes de dominar y resolver la situación creada con motivo de la salida hacia la Península del crucero *Méndez Núñez* y la llegada a Bata del buque-correo *Fernando Poo*, que se decía había llevado a un gran contingente de milicianos republicanos.

El mando de la fuerza lo ostentaba el comandante Gómez Abad, formando parte de la expedición los capitanes de Infantería Edmundo Hernández Medina y Juan Fontán Lobe; los tenientes Diego Alcalá, Gabriel Moreno Ruiz y Evaristo Cabrera Martín; los alféreces Jaime León Verneta, Carlos de la Peña Díaz, Juan Guerra del Río y Luis Machado Martín y el alférez médico Cárdenes López. El destacamento de artillería estaba al mando del teniente José González García y lo componían dos suboficiales, seis cabos y 43 artilleros, equipados con cuatro piezas de 70/16 mm Scheneider.

El 14 de octubre, al amanecer, el crucero auxiliar *Ciudad de Mahón* -o *Ciudad de Macao*, si se prefiere- se encontraba en aguas de Bata y realizó varios disparos contra el puerto y las inmediaciones. A poco más de una milla se encontraba el buque *Fernando Poo*, que fue intimidado para que se rindiese, a lo cual no dio respuesta. De inmediato, la artillería del *Ciudad del Mahón* abrió fuego contra su compañero de flota, provocando un importante impacto en su línea de flotación, seguido de incendio. Los milicianos lo abandonaron precipitadamente, siendo asaltado por las tropas del barco atacante, aunque no consiguieron salvar el buque, que se hundió en aguas someras al día siguiente sobre el costado de babor.

En el hundimiento del *Fernando Poo* resultaron muertos tres misioneros del Corazón de María y otros tres heridos, así como un civil, que habían sido encerrados en el buque, al parecer con la intención de intercambiarlos por los prisioneros republicanos de Santa Isabel.

En la mañana del día siguiente, la motonave *Ciudad de Mahón* arribó a Fernando Poo, siendo recibido en medio de muestras de entusiasmo, desembarcando las fuerzas y poniéndose a las órdenes del gobernador Serrano, mientras que el ex gobernador Sánchez-Guerra

embarcó en un barco holandés con destino a Europa, presentándose más tarde -siguiendo las oportunas indicaciones- ante las autoridades de Burgos. En el recibimiento, la bandera que ondeaba era la republicana y la banda de música entonó, "muy seriamente", el Himno de Riego. Curioso despiste, debido, tal vez, a los problemas de comunicación que habían tenido hasta entonces.

Se ha dicho que en la expedición del *Ciudad de Mahón* iban tiradores de Ifni, lo cual, según otras fuentes, no parece ajustarse a la realidad, pues éstos llegaron a Guinea Ecuatorial en 1940, cuando el mundo estaba de nuevo en guerra y, al parecer, habían sido enviados ante la previsión de una posible expansión del colonialismo español en el continente africano. Otro dato que se cuestiona es la fecha de llegada del *Ciudad de Mahón*, pues según algunos testigos presenciales el barco estaba en Santa Isabel el día 12, Fiesta de la Raza, después de que hubiera atacado Bata.

El gobernador general de Guinea, Sánchez Guerra, había dimitido unos días atrás. El Gobierno de la República nombró interinamente al jefe del Servicio de Sanidad colonial, comandante médico de la Armada José del Val Cordón. En la zona continental el principal activista del Alzamiento era el capitán Morales Fernández, jefe de la compañía de Bata. Al proclamarse el estado de guerra en Santa Isabel, fue detenido, así como los demás oficiales, haciéndose cargo de la Guardia Colonial el brigada Emilio Fontanet.

En Kogo y Río Benito se sublevaron los mandos, avanzando sobre Bata una columna. En Bolondo se enfrentaron a las fuerzas del brigada Fontanet, con un saldo de dos muertos. Ante la amenaza de fusilar a Morales Fernández y demás oficiales, los sublevados, después de parlamentar con Fontanet, decidieron huir hacia la frontera con Camerún, a unos 230 kilómetros de distancia, dejando a Guinea continental en manos republicanas. Sin embargo, la llegada del *Ciudad de Mahón* cambió por completo la situación.

Las fuerzas republicanas huyeron de Bata, siendo ocupada por las tropas del comandante Gómez Abad. El brigada Fontanet decidió resistir en Ebebiyin, último puesto antes de pasar a Camerún, produciéndose un enfrentamiento con la columna nacional, resultando con varias bajas los republicanos.

En Bata quedó una guarnición de unos doscientos hombres de la expedición que había llegado en el *Ciudad de Mahón* y se organizó una milicia de voluntarios falangistas. Una vez controlada la colonia, el Gobierno de Burgos nombró gobernador al capitán de navío Manuel Mendivil y Elío, que había sido uno de los primeros comandantes del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Cumplida su misión, el *Ciudad de Mahón* regresó de nuevo a Canarias y el 23 de enero de 1937 fue habilitado como transporte de guerra, sirviendo de enlace con la colonia africana hasta su relevo por el planero *Malaspina*, a finales de 1938.

Antes de finalizar la guerra, el *Ciudad de Mahón* volvió a la Península y el 17 de marzo de 1939, liberada la ciudad de Barcelona, reanudó su primer viaje civil, con pasajeros y carga con destino a Palma, restableciendo así la línea interrumpida desde el inicio del conflicto.

Desde el final de la guerra y hasta mediados de la década de los cincuenta, el *Ciudad de Mahón* permaneció en aguas de Baleares. La puesta en servicio entre 1955 y 1956 de los buques *Ciudad de Barcelona* y *Ciudad de Burgos* permitió un reajuste en las líneas, de modo que el veterano *Ciudad de Mahón* bajó de nuevo al Archipiélago Canario.



El buque *Ciudad de Mahón* en El Hierro.

De esta etapa de su vida marinera destacaron dos acontecimientos. El primero, su presencia en los actos de inauguración oficial del puerto de La Estaca, en El Hierro, el 22 de junio de 1960. Y el segundo, la colisión, el 12 de septiembre de 1964, cuando salía del puerto de Las Palmas, con el mercante liberiano *Perdaka*, en el que ambos buques sufrieron desperfectos de diversa consideración.

Vencidos los certificados de navegabilidad y su clasificación en el Lloyd's Register, el 20 de junio de 1974 causó baja en las comunicaciones marítimas de soberanía. Desde Las Palmas hizo viaje a Valencia y quedó abarloado al vapor *Ciudad de Alcira*, que también se encontraba inactivo y en trámites de venta. Finalmente, el *Ciudad de Mahón* fue adquirido por Stille Norte y, en el mes de noviembre siguiente, a remolque del remolcador español *Aznar José Luis* fue llevado a San Esteban de Pravia, con arribada forzosa en Avilés, debido a un temporal en el Cantábrico. Luego, a orillas del Nalón, el soplete y la piqueta acabaron con la gallarda estampa y la vida marinera del histórico *Ciudad de Mahón*.

Años después, en 1983, con motivo de celebrarse el primer centenario de la Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas, Trasmediterránea hizo donación de la bitácora y la rueda del timón del buque, siendo expuestas en el edificio de la terminal de pasajeros del muelle de Santa Catalina, en el que el veterano *Ciudad de Mahón* atracó en numerosas ocasiones.

*Publicado en DIARIO DE AVISOS, 2 de septiembre de 2007*

