

# Colaboraciones especiales



## LA CORTA VIDA MARINERA DEL BUQUE *FERNANDO POO* DE LA COMPAÑÍA TRANSMEDITERRANEA

**Francisco Font Betanzos**  
*Doctor en Náutica y Transporte Marítimo*

# La corta vida marinera del buque *Fernando Poo* de la Compañía Trasmediterránea

Francisco Font Betanzos

## Introducción

En los sucesos en los que se vieron involucrados los buques *Fernando Poo* y *Ciudad de Mahón* durante la Guerra Civil española, muchas fueron las opiniones, versiones e interpretaciones formuladas al respecto. En este trabajo me he limitado a seleccionar, analizar y transcribir, en algunas ocasiones de forma literal, relatos e informaciones que en su día transmitieron fuentes que estimamos solventes, prescindiendo de juicios políticos o de opinión que pudieran tener las partes intervinientes. Salvo matices, necesarios e incluso justificados, la secuencia de los hechos es casi idéntica en todos los documentos consultados: dos buques, adscritos a tendencias políticas disparejas e irreconciliables y, por tanto, enfrentados, llevan su irracionalidad al límite, provocando daño, dolor y muerte; ese despropósito se acrecienta si consideramos que los buques protagonistas eran compañeros de flota en la Compañía Trasmediterránea. Miguel Valverde Espín, en *Los cruceros auxiliares en la Armada nacional. 36-39*, resume la filosofía del encuentro entre los buques y su fatal desenlace:

«Personalmente opino que este drástico final –se refiere al hundimiento del *Fernando Poo*– fue un disparate al carecer de otra información más detallada, pues se trataba de una moderna y espléndida motonave recién incorporada al servicio, carente de

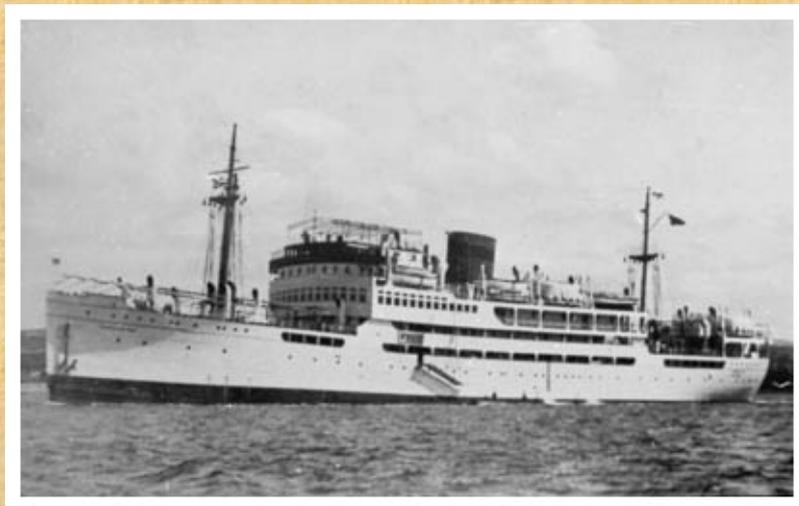
defensas de ningún tipo, excepto su mayor velocidad, y que a lo sumo sólo dispondría su dotación de algunas armas cortas. Pienso que se debió agotar toda clase de argumentos y argucias para apoderarse de la nave, pero seguramente el temor a que pudiera escapar decidió que se disparase nada más avistarlo. Ensoñándome en el tema llego a pensar que el mando del *Ciudad de Macao* tal vez quiso emular al célebre utópico D. Quijote de la Mancha en el episodio de su descomunal batalla contra un colosal y demoníaco gigante que en sueños se le había aparecido, por lo que, espada en mano, había arremetido contra un montón de «cueros» de vino tinto almacenados en su aposento. Craso error, pues España perdió el novísimo buque y la Armada nacional otro magnífico crucero auxiliar como su gemelo *Dómine*. Supongo que el Comandante del *Ciudad de Mahón* no recibiría ninguna felicitación por ello, ya que realizó lo más fácil. Si todos los buques de la Armada Nacional hubieran procedido igual, la Marina Mercante española habría desaparecido».

### **El *Fernando Poo*, una construcción conflictiva**

La adjudicación de la construcción del *Fernando Poo*, como la del *Dómine*, resultó ser muy complicada por el conflicto surgido entre diversos astilleros por conseguir tan jugoso contrato, que no solamente tuvo componentes económicos y comerciales sino también políticos.

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. 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. 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.



El *Fernando Poo*  
Archivo Isabel Diez Abaunza

El presidente de Trasmediterránea, Ernesto Anastasio, ante la antigüedad y escasa rentabilidad de algunas unidades de la naviera –*Balear, Canalejas, Jorge Juan y Peris Valero*–, el naufragio de otras –*Río Gabriel y Teide*– y la venta del *Marqués del Turia*, tenía el proyecto de construir dos buques para Guinea con el fin de cumplir las condiciones del nuevo contrato; estos buques se debían construir de forma inmediata y, además, 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, también, la Unión Naval de Levante atravesaba un mal momento por encontrarse sin

carga de trabajo. Sin embargo, 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 24 de septiembre de 1932, y posiblemente para acabar con los rumores y desmentidos, la Subsecretaria de la Marina Civil facilitó un comunicado a la Prensa relacionado con la construcción de esos buques. Este era su texto:

«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».

Si profundizamos en la búsqueda de motivos válidos para asignar la construcción de estas unidades a los astilleros detallados, no encontramos uno defendible. Como apunta Juan B. Robert: «Todo fue cuestión de política, aunque no de política naval...». También en esta ocasión volvía a incurrirse en un error propio de la tan

desorganizada industria naval española de la época, como era asignar construcciones idénticas a distintos astilleros, lo que repercutía en un mayor coste y duración.

### ***El Fernando Poo***

El *Fernando Poo* se botó el 28 de agosto de 1934 y entregado el 14 de septiembre de 1935, con una demora de algo más de un año sobre el plazo previsto en el contrato de construcción, siendo el precio de 13.450.000 pesetas. Anotar 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. Teniendo en cuenta que el tonelaje de arqueado bruto del buque era de 6.914 toneladas, concluimos que la Compañía Trasmediterránea había abonado 1.945,30 pesetas por cada tonelada de arqueado.

El 26 de mayo de 1935, por la tarde, en los talleres que la Maquinista Terrestre y Marítima poseía en San Andrés, se habían realizado las pruebas oficiales sobre banco del último de los cuatro motores principales destinados a los dos buques que la Compañía Trasmediterránea tenía en construcción. Asistieron a las pruebas Alfredo Sedó, consejero de Economía de la Generalidad de Cataluña, que ostentaba, asimismo, la representación del consejero de Trabajo; Moreno, ingeniero de Obras Públicas, en representación del consejero de este Departamento; Cayetano Cornet, director de la Escuela de Ingenieros Industriales; Barbat, presidente de la Asociación de Ingenieros; Julio Isamat, ingeniero director de los talleres Nuevo Vulcano; consejeros de la Maquinista, Nogués y Pujol; el subdirector

Andrés Muntaner y los ingenieros Serrat y Bonastre, Puig Martí, Lairer, Sant, Cornet, Maluquer, Oliva, etc. La Dirección de la casa constructora obsequió con un *lunch* a los invitados, que efectuaron posteriormente una detenida visita a los talleres.

Estas eran las principales características técnicas del *Fernando Poo*, matrícula de Valencia, extraídas del *Lloyd´s Register of Shipping* del año 1936: desplazamiento a máxima carga, 9.300 t; peso muerto, 4.155 t; registro bruto, 6.914 t; registro bajo cubierta, 4.523 t; registro neto, 3.866 t; eslora total, 124,40 m; eslora e.p.p., 119,38 m; manga máxima, 16,40 m; puntal de construcción, 8,84 m; calado máximo, 6,674 m; disponía de 4 bodegas de carga y una capacidad inicial de 237 pasajeros. La potencia de propulsión era de 5.000 BHP, consiguiendo el buque una velocidad de 16,2 nudos. Estaba dotado de 2 motores diésel Krupp tipo e.z. 62/115, dos tiempos, simple efecto y 6 cilindros de 620 x 1.150 mm. La clasificación otorgada por el *Lloyd´s Register* era +100A1.

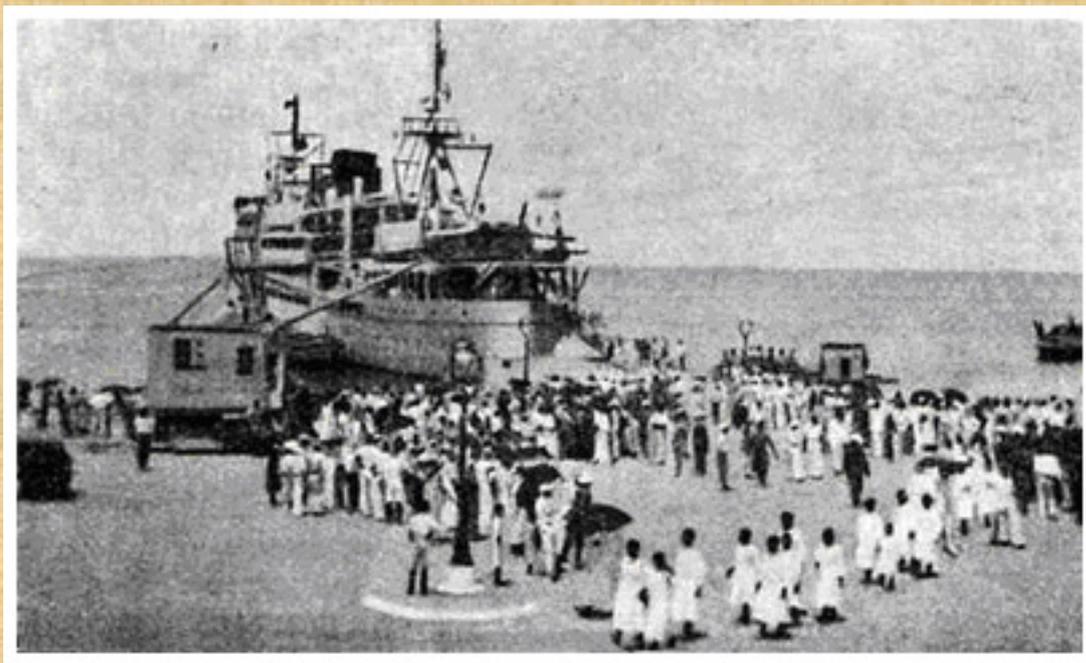
### **La corta vida marinera del *Fernando Poo***

El 26 de septiembre de 1935, a las 1430 horas, atracaba el *Fernando Poo* en Barcelona (muelle de España, paramento E) procedente de Bilbao en viaje inaugural. Para visualizar el itinerario programado para el viaje que se iniciaba en la Ciudad Condal el día 17 de octubre detallamos los puertos de escala. El 18 saldría de Valencia y el 20 de Cádiz para Las Palmas, Tenerife, Freetown, Santa Isabel de Fernando Poo, Bata, Kogo y Rio Benito, regresando por San Carlos y Santa Isabel a Canarias, Cádiz, Valencia y Barcelona.

A la llegada a Cádiz el delegado de la Compañía Trasmediterránea, José María Alonso, invitó a las autoridades civiles y

militares a un almuerzo en el buque, después de girar una detallada visita por sus dependencias. Al final de la comida y tras los discursos de rigor se brindó por la compañía armadora y la Marina española.

El miércoles 23 de octubre, a las once de la noche, atracaba al dique muelle sur de Santa Cruz de Tenerife el *Fernando Poo*, al mando del capitán de la Marina Mercante Antonio Pasaje Repeto. Procedía de Barcelona y escalas, con 2 pasajeros para este puerto y 64 en tránsito, consignado a Cruz. Al día siguiente, a las once de la mañana, numerosos invitados entre autoridades, medios de comunicación, consignatarios, cargadores, etc. realizaron una visita al nuevo buque de la Compañía Trasmediterránea. Debemos destacar la presencia, entre otros, del comandante militar general Salcedo con su ayudante el comandante de Infantería Zamorano; segundo jefe de Marina, Montojo; capitán de puerto, Togores; presidente de la Comunidad, Gil Roldan; delegado de Marina, Arriaga y el ingeniero naval, perito inspector de buques de la provincia, José Juan Romero Aparicio. Todos los invitados recorrieron detenidamente las dependencias del buque acompañados del capitán y del delegado de la Compañía Trasmediterránea. En este viaje inaugural figuraban como pasajeros el nuevo obispo de Guinea padre Leoncio Fernández –que había embarcado en Cádiz el 20 de octubre acompañado de tres compañeros y dos religiosas concepcionistas–, la superiora de los hospitales de Santa Isabel y su secretaria Ursina Serra, así como varios funcionarios, miembros de la Guardia Colonial, propietarios de *Fernando Poo* y empleados de la Compañía Trasmediterránea. El mismo jueves por la tarde zarpó con destino a los puertos programados en su itinerario. Tras trece días de navegación arribó a Santa Isabel a las 10 horas del día 2 de noviembre. En honor del nuevo prelado y del primer viaje a la Colonia el buque arribó empavesado y luciendo sus mejores galas.



El *Fernando Poo* a su llegada a Santa Isabel con el Obispo de Guinea Leoncio Fernández  
Crónicas de la Guinea Ecuatorial. M<sup>a</sup> Carmen Montenegro

El 11 de diciembre, tras finalizar el segundo viaje que hacía a Guinea, el *Fernando Poo* subía en Barcelona al dique para limpiar fondos. El 17 a las 1600 horas iniciaba un nuevo viaje con abundante carga general, pasajeros y la valija correspondiente para los puertos de Valencia, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Freetown y Santa Isabel a donde llegaría el 4 de enero, regresando a Barcelona el 5 de febrero próximo. El 5 de abril de 1936 nuestro buque rinde nuevamente viaje en Barcelona; durante la travesía la tripulación se había declarado en huelga de brazos caídos, teniendo la oficialidad que encargarse de todos los servicios y realizar las operaciones de descarga; inicia un nuevo periplo el día 17, regresando a Barcelona el 6 de junio con salida prevista el 17 de junio. Sin embargo, el día 20 aún continuaba atracado en la Ciudad Condal por unos conflictos marítimos y sindicales, permaneciendo inactivo y con vigilancia policial a bordo. También el personal de oficinas de la naviera se había unido a la huelga. La base del conflicto social radicaba en que los sindicatos reclamaban que la dotación del buque debía aumentarse en diez

tripulantes. El consejero de Gobernación indicaba que en el conflicto había que distinguir dos partes: una, de la tripulación con la Compañía Trasmediterránea, y otra, de los trabajadores con el Estado. En la primera, el problema radicaba en que la tripulación quería cobrar viaje doble al entender que realizaba un viaje de los llamados intercoloniales, lo que daba derecho a cobrar doble sueldo. En cuanto a la segunda, la tripulación estimaba que debía incrementarse la plantilla en diez tripulantes, a lo que se oponía la Dirección General de Comunicaciones. Como la tripulación se negaba a iniciar el viaje, lo que representaba una desobediencia, el delegado marítimo solicitó fuerzas a la Delegación del Puerto; los tripulantes en número de 81 fueron conducidos al Juzgado, quedando el buque bajo la protección de las fuerzas de la Armada. Posteriormente, tras prestar declaración ante el juez Guerra que apaciguó los ánimos, todos los tripulantes fueron puestos en libertad con la obligación de presentarse ante el juez para continuar las declaraciones. El 28 de junio aún continuaba el *Fernando Poo* en la misma situación, amarrado en el muelle España, sin tripulación a bordo y en espera de que la Compañía Trasmediterránea enviase nueva tripulación que relevase a la que llevaba. Tras una reunión entre los consignatarios y cargadores con el delegado marítimo se procedió a la descarga de la fruta que llevaba a bordo. Los buques *Ciudad de Palma* y *Ciudad de Ibiza*, que habían llegado de Palma de Mallorca y Mahón, respectivamente, se solidarizaron con la tripulación de su compañero de flota negándose a salir en tanto se mantuviese el conflicto en el *Fernando Poo*. El día 30, poco después de la diez de la noche, finalizó la reunión celebrada en la consejería de Gobernación bajo la presidencia del consejero José María España, en la que se llegó a un acuerdo para finalizar el conflicto que afectaba al *Fernando Poo* y a otros buques que se habían solidarizado con él. Dos horas después se hacían a la mar el *Ciudad de Barcelona* y el *Ciudad de Tarragona*, haciéndolo a continuación los demás buques atracados en situación

de inactivos. El 30 de junio el *Fernando Poo* zarpaba rumbo a Santa Isabel y escalas tras 14 días de paro por el conflicto social; portaba pasaje, correspondencia y carga general.

### **El *Fernando Poo* en la Guerra Civil española**

Cuando se inicia el alzamiento el *Fernando Poo* navegaba en aguas de Guinea; este es el texto de aliento y adhesión que la tripulación envía al presidente de la República:

«En aguas Guinea tripulación buque *Fernando Poo* compuesta afiliados C.N.T. y U.G.T. protestan enérgicamente cobarde criminal levantamiento horda fascista, lamentando no estar Península para luchar unidos hermanos proletarios aplastar imperialismo. Doloridos por víctimas reacción, nos ofrecemos Gobierno Frente Popular defender República.»

El 29 de agosto de 1936 el *Fernando Poo*, que había permanecido fiel a la República como hemos podido comprobar, arribaba a Málaga procedente de Guinea con un importante cargamento. Mediante un radiograma el Gobierno le había ordenado que no hiciese escalas hasta el puerto malagueño. Pero el Gobierno de Burgos, que había captado el radio, ordenó que procediesen al puerto de Ceuta bajo amenaza de ser atacado por la aviación si no obedecían. El capitán desatendió esta última orden. Había realizado el viaje costeando con la intención de encallar el buque antes de entregarlo a un gobierno que estimaba ilegítimo. A la entrada del Estrecho un destructor leal le estuvo protegiendo hasta llegar al puerto de destino. A pesar de arribar a Málaga la descarga se efectuaría en el puerto de Valencia, para el que saldría cuando la superioridad lo ordenase.

El domingo 6 de septiembre el comité de incautación de la Compañía Trasmediterránea informaba, a través de la prensa, al comercio y al público en general que el próximo lunes a las 1900 horas saldría del puerto de Barcelona la motonave *Fernando Poo* para Guinea, admitiendo carga y pasaje hasta las 1100 del mismo día de salida, quedando anulada la comunicación circulada con anterioridad según la cual el buque iniciaría el viaje en Valencia. El 30 de septiembre arribó a Bata el *Fernando Poo*, que había prescindido de la escala en Santa Isabel, habitual en el itinerario, al ser avisado del triunfo del alzamiento en la isla. El material bélico que portaba, contradiciendo todos los comentarios sensacionalistas, se reducía a seis fusiles y una pistola. La oficialidad de cubierta estaba integrada por el capitán, Antonio Pasaje Repeto; oficiales, Francisco Zamora Enclausaus, Francisco Seguí Darder y Jacinto Devesa Paredes. Alumno de Náutica, Juan Sintés. Médico, Víctor Ruiz Gallardón. El 1 de octubre se produce la dispersión de la Comunidad de Misioneros de Bata ante la amenaza de ser conducida a las bodegas del *Fernando Poo*, convertido en buque prisión. El 13 de octubre, a las cinco de la mañana, son trasladados hasta la playa en auto cerrado 17 misioneros para embarcar y ser transportados a este buque.

El 14 de octubre de 1936, al alba, arribó al puerto de Bata con pabellón francés el buque *Ciudad de Mahón* o *Ciudad de Macao*, comandado por el capitán de corbeta Fernando Balén; este buque había sido requisado por el Gobierno de Burgos y artillado en el puerto de Las Palmas con una pieza de 101,6 mm, que procedía del cañonero *Canalejas*, y otra de 76 mm del guardacostas *Arcila*; procedía del citado puerto canario del que había salido el día 4 transportando a más de 500 hombres –Regulares y voluntarios canarios– además de diverso material bélico; su misión era imponer el orden en aquellos territorios. Al avistar al *Fernando Poo* cambió la

bandera que portaba por la española y tras varios avisos desatendidos el *Ciudad de Mahón* dispara a la línea de flotación del compañero de flota, produciéndose a continuación un abordaje por parte de su tripulación. En la refriega mueren dos misioneros (Padre Acacio Ferraz Latorre y Hermano Ángel Roig Barcells) que se encontraban en los camarotes de 3ª clase y un empleado de la casa Abascal de Bata, Félix del Hoyo Sampedro, resultando heridos otros cuatro misioneros y un empleado de la misma Casa; inesperadamente el *Fernando Poo*, sobre las cinco y media de la tarde, se escora y hunde parcialmente en aguas someras –a unos mil metros de la costa–, falleciendo cinco voluntarios del *Ciudad de Mahón* que se encontraban a bordo y a los que no dio tiempo de abandonarlo. Estos voluntarios, pertenecientes al Batallón de Patriotas de Las Palmas, eran el sargento Luis Rodríguez y los soldados Lorenzo Frías Cabrera, Juan Sánchez Martín, Fernando Santana Bautista y Antonio Suárez Navarro. Supervivientes del buque hundido huyen refugiándose en Gabón y Camerún, aunque después regresarían a Río Muni. La serie de fotografías que insertamos en este trabajo, a pesar de su baja calidad, muestran la secuencia de los acontecimientos narrados; fueron tomadas por el tercer comandante y ayudante de Fernando Balen, capitán Ángel García Uzuriaga, quien también aportó importantes datos de cómo se desarrollaron los hechos. Fue él el que tomó el mando del contingente que se desplazó al *Fernando Poo* para proceder a su incautación, aunque tuvieron que retirarse al ser recibidos a tiros, efectuados tanto desde el buque como desde tierra. Por estos hechos el señor García Uzuriaga mereció en el parte de campaña el calificativo de «muy distinguido».

Al día siguiente, a las seis y media de la mañana, tras haber sometido a las escasas fuerzas republicanas, el *Ciudad de Mahón* arribó a Santa Isabel siendo acogido clamorosamente por la población. A bordo iban los cuatro misioneros heridos, trasladados al

hospital inmediatamente después de atracar el buque; a uno de ellos, Hermano Isidoro Gil, fue necesario amputarle una pierna aunque fallecería posteriormente. Con la arribada del buque a Santa Isabel podemos decir que finalizó la Guerra Civil en los territorios españoles del Golfo de Guinea. El comandante militar de Las Palmas remite un telegrama al comandante general de de Canarias cuyo texto transcribimos:



El *Fernando Poo* hundido  
Internet. Autor desconocido

«Gobernador Guinea, en telegrama ayer, dícame ruegue V. E. que si lo cree pertinente transmita a Excmo. Señor Jefe Estado, que ocupada Bata por expedición militar procedente Canarias, y hundida motonave *Fernando Poo*, creo dominada totalmente situación y adherida colonia entera a causa salvación España. Con tal motivo elevo a su excelencia la expresión de mi firmísima adhesión y mis deseos de colaboración entusiasta en puesto se me designe, poniendo a su disposición este cargo que circunstancias obligame a desempeñar solo por tiempo que se juzgue indispensable. Por correo

enviaré detallado informe a que se refiere el apartado quinto instrucciones recibidas».

El capitán de navío Manuel Mendivil y Elío fue designado por el Gobierno de Burgos como nuevo gobernador de Guinea. De las «Crónicas portuguesas de la Guerra Civil de España. Los informes del vicecónsul portugués en Fernando Poo (14 de agosto-31 de octubre de 1936)», de Manuel Burgos Madroñero, transcribimos literalmente lo que hace referencia al buque *Fernando Poo*.

«Documento N° 7. Anexo. Informe n° 4. 18 de octubre de 1936... Se confirman los contenidos de los tres informes anteriores.»

...

«Día 15. Cerca de mediodía corría con insistencia por la ciudad de que el barco español esperado en Las Palmas, había radiografiado desde Bata, habiendo tomado el Continente español, hundido al vapor comunista *Fernando Poo*, allí refugiado y debiendo llegar a Santa Isabel por la mañana.

Día 16. Efectivamente a las dos de la mañana, se avistaba el vaporcito *Ciudad de Mahón* de regreso de Bata, la ciudad se vistió de fiesta al toque de diana, por las milicias en las principales calles y puntos de la ciudad, apareciendo balcones y ventanas engalanadas de banderas.»

...

«El vaporcito *Ciudad de Mahón*, de unas 1.500 toneladas y que fue construido recientemente al abrigo del contrato entre Estado y la Compañía Trasmediterránea y que se destinaba al servicio de cabotaje de esta Colonia, donde era esperado hace más de un año para hacer su servicio. Cuando venía de las Palmas para este puerto captó algunos radios, cambiados entre el vapor comunista *Fernando*

*Poo* en Bata y el Gobierno de Madrid, de los cuales se desprendía que dicho vapor debía dejar Bata, en breve, e ir a España.

Por este hecho, se resolvió a bordo que el *Ciudad de Mahón* siguiese directo a Bata, antes de escalar esta isla, ya por tener elementos concedores de la Colonia a bordo, como tropa y armamento suficiente a bordo para todo lo que fuera necesario. Habiendo pasado a la vista de esta capital, a mediodía del martes 13 y llegado a Bata en la madrugada del 14, enarbolando bandera francesa, con gran regocijo de los comunistas de Bata.

Momentos después sustituye la bandera francesa y enarbola la española y dispara una pieza de artillería para intimidar al vapor *Fernando Poo* a rendirse. Éste que había izado la bandera blanca, al aproximarse a bordo las embarcaciones enviadas desde el vaporcito *Ciudad de Mahón* las recibió a tiros, lo que obligó a éste a responder con fuego de artillería. En determinado momento el vapor comunista, cuyas anclas estaban izadas y pronto a zarpar, reculaba para tomar posición de atacar al vaporcito, el cual siendo de 600 toneladas brutas (sic) intentó partirlo por medio. En este momento el vaporcito disparó debajo de la línea de agua, produciéndole agujeros que momentos después lo hundió. El vaporcito traía dos piezas de artillería montadas, tropa diversa, en total 700 hombres y armamento abundante, moderno, de toda clase, con personal especializado. Entre la tropa venían también 300 soldados moros, 200 de los cuales quedaron en Bata para mantener el orden y perseguir a los refugiados hasta las fronteras limítrofes. De Bata se trajeron cincuenta prisioneros, la mayor parte marineros del *Fernando Poo*, cogidos en el mar.»

...

«Durante los disparos hechos al vapor *Fernando Poo* en Bata fallecieron y resultaron heridos algunos individuos nacionalistas,

presos a bordo de los cuales se hizo mención al desembarcar; fallecieron dos sacerdotes sacrificados por los comunistas, un comerciante preso a bordo y cinco voluntarios de las tropas de Las Palmas que al hundirse el barco, el *Fernando Poo*, estaban registrando los camarotes.»

«Documento N° 10. Telegrama 212.

Londres 26 de octubre de 1936. Embajador de España en Londres entregó nota al Foreign Office, comunicando barco portugués *Ciudad de Macau* hundió a tiros barco español en la costa de África, creo cerca de Fernando Poo. Ruego a V. E<sup>a</sup> confirmación a fin de estar habilitado responder pregunta, eventualmente, me sea hecha en el Comité. Fdo. Calheiros.»

«Documento N° 13.

Fernando Poo 31 de octubre de 1936. Portugal no tiene ningún barco llamado así; tan solo hay una draga denominada *Macau*, registrada en Macau. (Respuesta de Lisboa al embajador en Londres).»

Este incidente con el *Fernando Poo* tuvo amplio eco en la prensa extranjera. Así, el *The Advertiser* de Adelaide, en su edición del 26 de octubre de 1936, insertaba la siguiente nota:

**Spanish Charges Made Public**  
**LONDON, October 24.**  
The Spanish Embassy has issued the texts of two Notes sent to the British Foreign Office. These allege that the German warship *Deutschland*, which is in Spanish waters, received orders by mail on October 20 that the services of a German seaplane should be placed at the disposal of the insurgents; that fifteen German submarines crossed the Straits on October 19; and that 160 German youths with twelve anti-aircraft guns, arrived at Seville in a German boat on October 8.  
It is also alleged that a Portuguese ship sank the Spanish vessel *Fernando Poo* near Spanish Guinea, the captain and crew of 40 being drowned, and then fired on the residence of the Governor at Bata.

También la prensa española ofrecía resúmenes de la noticia. Esta era la de la *Gaceta de Tenerife* del 20 de octubre:

«Por otros informes fidedignos nos hemos enterado de que el *Ciudad de Mahón* que se dirigía con fuerzas expedicionarias a Guinea se encontró con el *Fernando Poo* al servicio de los rojos. El primero invitó al segundo a que se rindiera y éste trató de embestirle a máquina forzada con objeto de hundir al *Ciudad de Mahón* de un encontronazo. Este último que iba habilitado con cañones, hizo entonces fuego contra el *Fernando Poo*, que, al sufrir serias averías se vio obligado a dar marcha atrás, embarrancando en la costa, donde fue copado y presa su tripulación por las fuerzas nacionalistas del *Ciudad de Mahón*».

El 12 de noviembre 1936 regresaba a Las Palmas desde las posesiones españolas de Guinea el señor Ley, director de Trasmediterránea, quien manifestó que el *Fernando Poo* estaba en condiciones de poder ser reflotado, por lo que se iban a iniciar las operaciones de salvamento. A su parecer lo ocurrido al buque fue debido a un acto de sabotaje de la tripulación, que vació algunos de los tanques de una banda para que el buque escorara y naufragara. Detalló que el motivo por el que cinco voluntarios, que habían embarcado en el *Fernando Poo* para vigilarlo, se ahogaron fue el oleaje que produjo el buque al virar. En cuanto a la ideología de los tripulantes manifestó que el capitán y casi todos los oficiales eran rojos, a excepción del señor Devesa. El 20 de octubre de 1937 se daba a conocer la aprobación de la sentencia dictada por Consejo de Guerra, celebrado en la plaza de Las Palmas, en la causa instruida contra la tripulación del *Fernando Poo* que se encontraba en aguas de Guinea española. Condenaba a los paisanos Francisco Pérez Rodríguez, Vicente Fillo Places, Francisco Seguí Dardé, Domingo López Santos, Manuel de Dios y del Águila, Manuel Tari Quiles y

Mariano Juan Mas a la pena de doce años y un día de reclusión menor. A Antonio Dieste Ojeda, Adolfo Celís Mones, Manuel Díaz y Díaz y Claudio Hidalgo Quintanilla a la pena de cinco años de prisión menor. A Aristóteles Montolio Villalonga, Juan Ruiz Sánchez y Rafael Guinart Martín, a la pena de dos años de prisión menor. A Antonio Pasajes Repeto (capitán del buque), Francisco Cano Bravo, Miguel Vivó Padrón, Manuel Ferreiro Nieto y Antonio Pascual Pons a la pena de un año de prisión menor. Todos por el delito de auxilio a la rebelión.

Respecto a los trabajos para reflotar el *Fernando Poo*, he querido adjuntar algunos comunicados emitidos al respecto por diversas autoridades diplomáticas españolas e inglesas; estos archivos fueron facilitado por el Archivo General de la Administración. Se trataba en ellos, esencialmente, de adquirir maquinaria que facilitasen las operaciones de salvamento del buque. El estudio del proyecto para llevarlo a cabo se inició a los pocos días de su hundimiento. Así, el 26 de octubre salía la motonave *Ciudad de Mahón* de Santa Isabel para Victoria (Camerún) y de aquí para Bata en donde se iniciaría el citado estudio. Dos días después regresaba nuevamente a Santa Isabel conduciendo el pasaje que correspondía al *Fernando Poo*, además de once detenidos complicados en los sucesos que hemos relatado.

London, 26 de Marzo de 1941.

Asunto: Petición para el salvamento del buque "FERNANDO POO".

No. 280.  Este asunto trata de las cuestiones mencionadas en el SUBSECRETARIA.

Excmo. Señor

Refiriéndome al telegrama de V.E. No. 87, tengo la honra de poner en su Superior conocimiento que, al insistir hoy en el Foreign Office para que se me diera una pronta respuesta a mi gestión encaminada a que se facilitara la maquinaria necesaria para verificar el salvamento del buque "FERNANDO POO", me ha sido contestado que estas autoridades estudian el asunto con todo interés y que tan pronto como se llegue a una decisión me la comunicarán al me suscribe así como a la Embajada Británica en Madrid, por donde se han dicho también se está tramitando el asunto.

Deo guarde a V.E. muchos años

EL ENCARGADO DE NEGOCIOS a. i.

JOSE P. VILLAVIEJA.

Excmo. Señor

Ministro de Asuntos Exteriores,

etc. etc. etc.

No.C 2092/2092/41.

FOREIGN OFFICE, S.W.1.

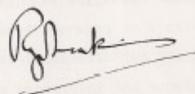
21st March, 1941.

*My dear Villaverde,*

You wrote to me on the 10th March asking whether we could arrange for certain equipment to be made available from Nigeria or French Cameroons to assist in the salvage of the steamer "Fernando Poo".

We had already received this enquiry through our Embassy at Madrid. We are investigating the possibilities and will let you know the position as soon as possible.

*Yours sincerely,*



Señor Don José F. Villaverde.

10th March 1941.

Steps are being taken by the Compañía Transmediterranea to salvage the steamer "Fernando Poo", which was sunk off the coast of Spanish Guinea. This Company wishes to know whether it would be possible for them to hire a crane capable of operating to a depth of 15 metres or, failing that, a Priestman dredge.

My Government have asked me to approach you to enquire whether such equipment is available at Legos or at Dualé (Cameroun) and, in the case of there being such apparatus at Dualé, whether it is also British property and could be hired without there being any necessity to approach the French Authorities at this Colony.

JOSE F. VILLAVARDE.

(Chargé d'Affaires, s.i.)

Roger Makins, Esq.,

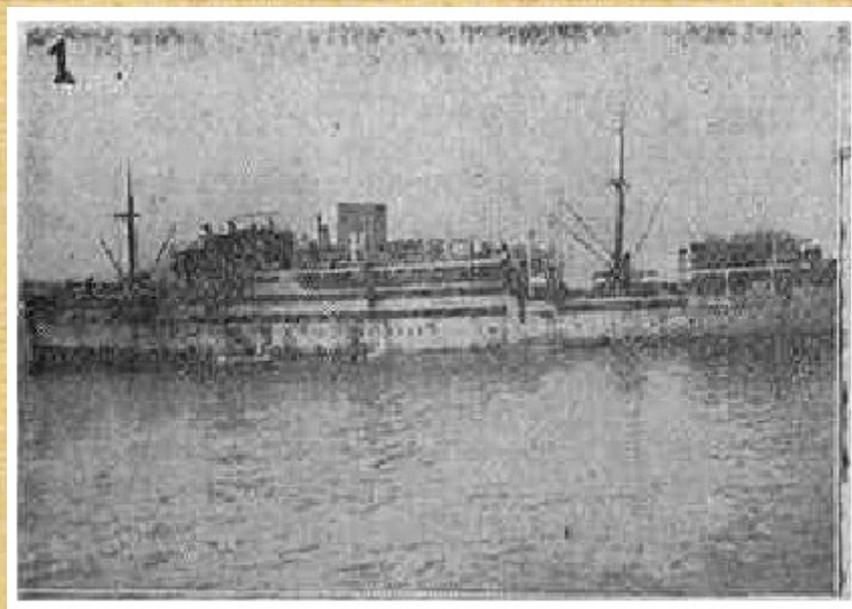
The Foreign Office.

En el año 1943 aun continuaban los trabajos para intentar reflotar el *Fernando Poo*, como lo indica la reseña insertada en la revista quincenal ilustrada *La Guinea Española* de 10 de junio que transcribimos, aunque no es hasta 1963 cuando comienza el desguace de nuestro buque.

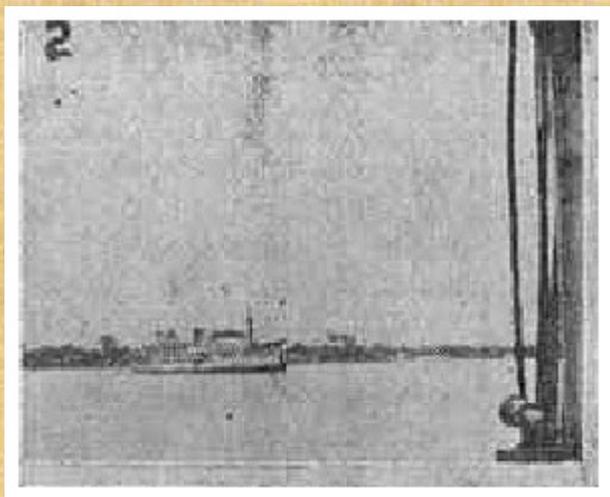
«Trabajos en el *Fernando Poo*». Los viene realizando y con el éxito con que supone haber levantado ya bastante el barco el ingeniero Sr. Don Alfredo Cal y cuantos braceros comparten con él las rudas faenas de salvar un barco que lleva a merced de las aguas de estas latitudes nada menos que unos siete años menos unos meses. Ojalá le acompañe la suerte y quiera Dios que pronto veamos navegar aquella motonave preciosa de la que tan poco tiempo nos fue dado disfrutar, y que tan bien nos vendría, si, puesta a flote, nos la adjudicara para estas tierras la Compañía».

### **Distintas secuencias del ataque del *Ciudad de Mahón* sobre el *Fernando Poo***

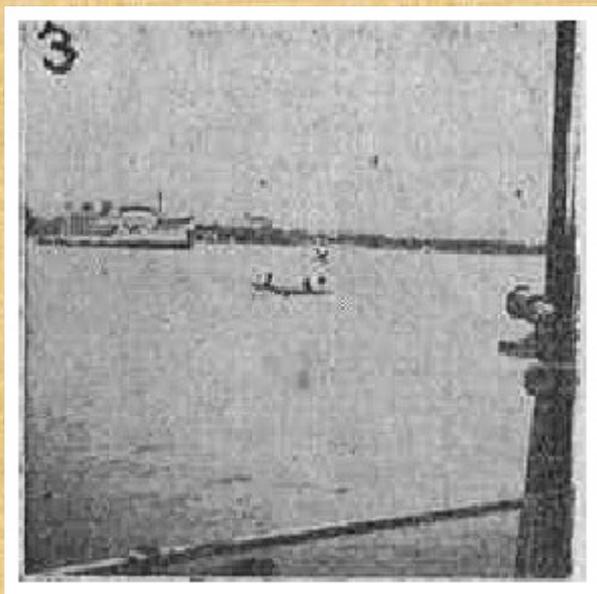
Hemeroteca *Gaceta de Tenerife*  
Archivo Francisco Font Betanzos



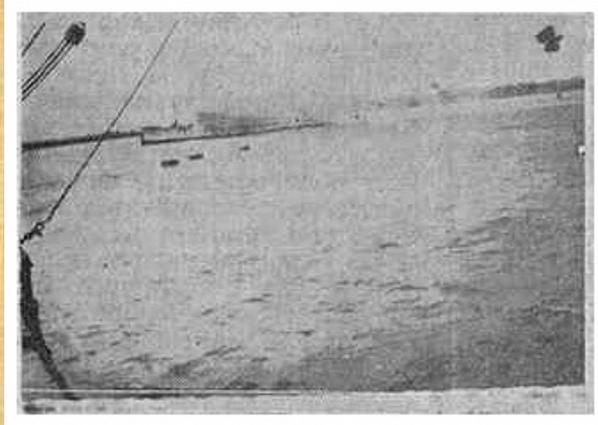
El *Fernando Poo* momentos antes de ser bombardeado



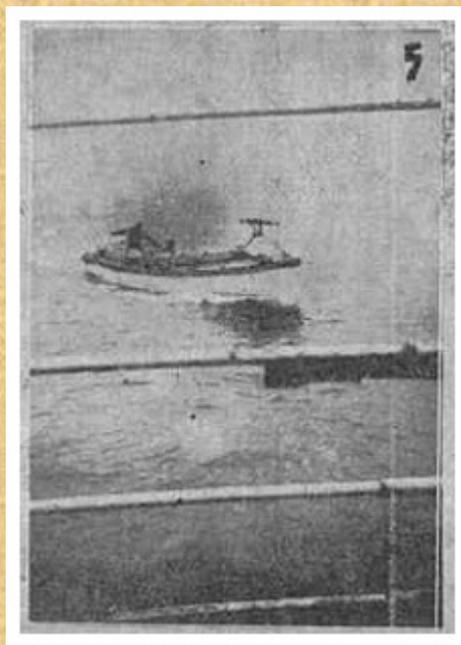
Aproximación entre el *Fernando Poo* y el *Ciudad de Mahón*



El *Ciudad de Mahón* envía una comisión al *Fernando Poo*



El *Ciudad de Mahón* bombardea al *Fernando Poo* y envía tropa para abordarlo



El *Ciudad de Mahón* envía un bote con una ametralladora hacia el *Fernando Poo*



El *Fernando Poo* incendiado



El casco del *Antonico*. Al fondo el del *Fernando Poo*  
Crónicas de la Guinea Ecuatorial. Juan Grijalvo

Cádiz, 26 de julio de 2013

*Francisco Font Betanzos*



## **Bibliografía**

BURGOS MADROÑERO, Manuel. Actas del II coloquio internacional de estudios sobre África y Asia. «Crónicas portuguesas de la Guerra Civil de España. Los informes del vicecónsul portugués en Fernando Poo (14 de agosto-31 de octubre de 1936)». *Revista Aldaba* nº 31, octubre 2001. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Centro asociado de Melilla. Pp. 85-106.

COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1934). *Memoria*.

COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (1936). *Memoria*.

DÍAZ LORENZO, Juan C. (1998). *Historia de la flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid.

DE SEQUERA MARTÍNEZ, Luis (2006). *Poto Poto. Las tropas de guarnición en los territorios españoles de Guinea*. Ministerio de Defensa. Madrid.

FONT BETANZOS, Francisco (2008). *Orígenes y constitución de la Compañía Trasmediterránea: evolución económica y comercial en el siglo XX*. Tesis Doctoral. Cádiz.

FONT BETANZOS, Francisco (2011). «Buques *Dómine* y *Fernando Poo*, unas construcciones conflictivas». *Revista General de Marina*, tomo 261, julio, pp. 9-19.

MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador. *La guerra silenciosa y silenciada*. Editan los autores. Madrid (1998).

Archivo Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración.

Archivo Compañía Trasmediterránea.

Colección artículos Juan B. Robert de Mendiola

Hemeroteca *Hoy*

Hemeroteca *La Guinea Española*

Hemeroteca *La Vanguardia*

Hemeroteca *ABC*

Hemeroteca *Diario de Las Palmas*

Hemeroteca *Gaceta de Tenerife*

Hemeroteca *La Prensa*

Hemeroteca *Pensamiento Alavés*

*Lloyd's Register of Shipping* año 1936

Internet: [www.trasmeships.es](http://www.trasmeships.es)

Internet: [bioko.net/](http://bioko.net/)