

LOS MEDIOS NAVALES EN LAS COLONIAS ESPAÑOLAS DEL GOLFO DE GUINEA (1912)

Alberto RICO SÁNCHEZ
Alférez (RV) del Ejército de Tierra

El medio geográfico

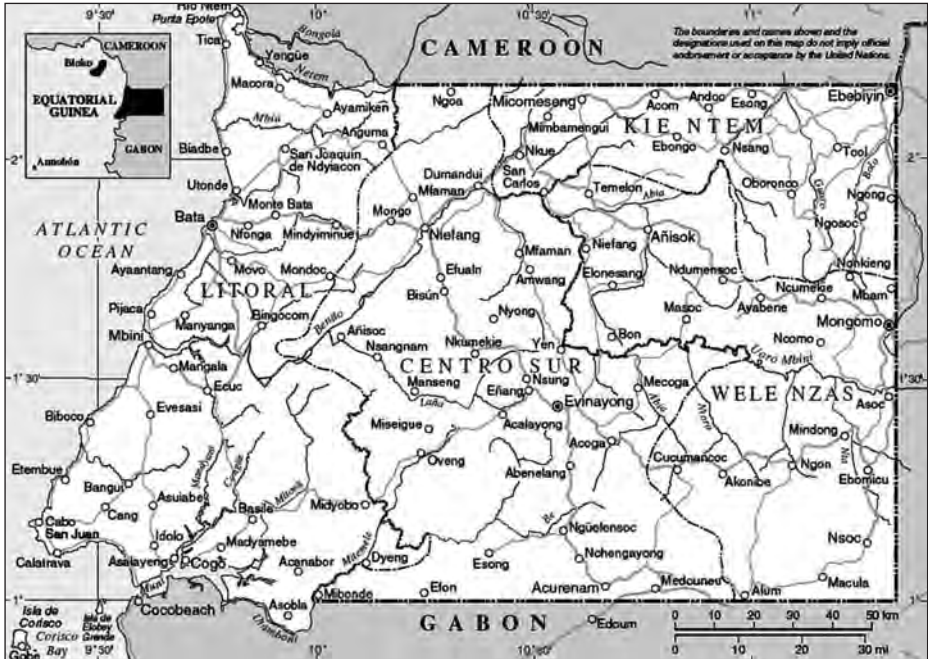


A desaparecida Guinea Española era una pequeña colonia situada en la parte ecuatorial de África. Constaba de un territorio continental de unos 26.017 km², denominado Río Muni, que limitaba al norte con el Camerún, al este y sur con Gabón y al oeste con el océano Atlántico; y de otro insular de unos 2.034 km², formado por las islas de Fernando Poo (donde se encontraba la capital, Santa Isabel), Annobón (al sur de Santo Tomé y Príncipe) y las situadas en la bahía de Corisco: Corisco, Elobey Grande, Elobey Chico, así como algunos otros territorios menores.

La Marina Mercante

A comienzos del siglo xx, la comunicación entre la Península y nuestras posesiones de Guinea estaba a cargo de la Compañía Trasatlántica española. Todos los meses, cada día 2, partía del puerto de Barcelona un vapor correo que hacía escala en Valencia, Alicante y Cádiz. El día 7 de cada mes este navío salía hacia Santa Isabel de Fernando Poo, haciendo a su vez escala, en el trayecto de Cádiz a Fernando Poo, en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Río de Oro (Sáhara Español), Sierra Leona (colonia inglesa) y Monrovia (República de Liberia), y llegaba a Santa Isabel hacia el día 23. Por tanto, en el trayecto de Cádiz a la isla de Fernando Poo se consumían 16 días.

También era posible enviar correspondencia a nuestras posesiones de Guinea mediante el vapor correo portugués, que salía de Lisboa el día 20 de cada mes y hacía escala en las colonias lusitanas de Santo Tomé y Príncipe. Allí enlazaba con el vapor español que hacía el servicio interinsular entre



Río Muni.

nuestras posesiones de Guinea y las citadas colonias portuguesas. Del mismo modo era posible enlazar desde Las Palmas de la Gran Canaria con los vapores ingleses y alemanes que, mensualmente, desde dicho puerto hacían escala en nuestra colonia.

Para comunicar las diferentes áreas del territorio guineano existía un servicio de tres pequeños vapores, subvencionados con 250.000 pesetas anuales. Estos transportes carecían de toda clase de equipamiento para aquel clima. Estaban faltos de muchas medidas higiénicas convencionales, así como de muchos instrumentos necesarios para la navegación moderna, afectando negativamente al nombre de España en un área colonial. Aunque nominalmente se contaba con los tres barcos citados, pocas veces había más que uno utilizable, ya que dos se averiaban con frecuencia y uno de ellos permanecía definitivamente anclado en la rada de Santa Isabel.

La compañía adjudicataria no atendía adecuadamente su concesión, por lo que su funcionamiento resultaba deficiente, provocando así las quejas de colonos y comerciantes europeos debido al aislamiento que padecían. Del mismo modo que los vapores eran imprescindibles para el servicio intercontinental, era necesario contar con varias lanchas de vapor para las comunicaciones y

vigilancia de costas y ríos. Estos correos usados para la colonia deberían ser de 350 toneladas y un andar de 12 nudos. El vapor *Mogador*, perteneciente a la Compañía Trasatlántica, prestaba su servicio interinsular en aquella colonia. En los distritos de Bata y Elobey no había ninguna clase de comunicaciones, necesarias para los destacamentos, obras públicas y otros servicios. Como excepción, en el de Elobey existía una lanchita de vapor, sin ninguna clase de condiciones para navegar en los ríos de aquel distrito.

Esta falta de transportes dio lugar a enormes perjuicios sobre todos los servicios públicos, obstaculizando, además, el desarrollo de los intereses metropolitanos.

La Marina de Guerra

Como es sabido, la hidrografía ha de velar por la seguridad de la navegación en sus aspectos de obtener y difundir información sobre el mar y el litoral y contribuir al progreso de la ciencia náutica. En Guinea, se contaba entonces con las cartas de navegación de mediados de siglo XIX para conocer el litoral. Era necesario, por tanto, desarrollar los trabajos hidrográficos de las aguas interiores, a cuyo efecto debía solicitarse la ayuda del personal especializado en hidrografía que la Armada española instruía desde 1908.

Por otra parte, era necesario establecer una flotilla de patrulleras para poder comunicarse dentro de cada uno de los distritos de Bata, Elobey e isla de Fernando Poo, vigilar sus costas y ríos, auxiliar a los destacamentos y puestos allí situados, transportar tropas, materiales, raciones y cuanto fuera necesario para el desarrollo colonial. El Estado debía disponer, pues, de un servicio de lanchas de vapor, las cuales debían reunir, según informe del oficial de la Armada, capitán del puerto de Santa Isabel, las siguientes características:

«La lancha de vapor para el servicio de la costa continental y del Río Muni, así como sus afluentes, pertenecientes al distrito de Elobey, debe ser de unas 40 toneladas y de hierro, con embozo de madera forrada de cobre, tener un metro de calado como máximo, buenas condiciones marineras, chimenea muy corta, para que en algunos parajes no entorpezcan las ramas de los árboles su marcha, caldera preparada para quemar leña y un mínimo andar de 10 millas, no debiendo tener aparejo. Ha de poder transportar en ella de 40 a 50 hombres, los cuales deben ir protegidos para que no sean fusilados a mansalva en caso de insurrección de los naturales y montar dos ametralladoras Noadenfeit de 25 milímetros en cada banda, debiendo tener alojamiento para el que la manda, e independiente otro para el resto de la tripulación, con separación de los maquinistas, de los fogoneros y marineros; la tripulación de esta embarcación debe ser compuesta por un piloto, un contra maestre, un cuarto maquinista, un ayudante de maquinista, dos fogoneros de segunda clase y seis marine-

ros, teniendo á ella anejo un pequeño bote de vapor de madera forrada de cobre con caldera alimentada por petróleo, bote de muy poco calado, para que pueda recorrer los esteros y ríos pequeños con facilidad.

La lancha para Bata ha de ser algo más pequeña, tener unas 30 toneladas y un calado máximo de 1,20 metros para que pueda remontar el río Benito lo más arriba posible, buenas condiciones marineras, chimenea corta, un andar mínimo de 10 millas, caldera preparada para quemar leña y sin aparejo, también de hierro, con embozos de madera forrada de cobre. Ha de poder transportar 25 o 30 hombres, los cuales deben ir protegidos lo mismo que en la anterior, montando dos ametralladoras de Noadenfeit de 25 milímetros, una á popa y otra á proa, con mucho campo de acción, alojamientos para el que la mande, para el maquinista, y para la tripulación; que se debe componer de un piloto, un contraestre, un cuarto maquinista, un ayudante de maquinista, dos fogoneros de segunda clase y seis marineros; lo mismo que la anterior, debe tener otro pequeño bote de vapor, alimentada su caldera por petróleo, el cual, como en la del Muni se marinará por el personal de la misma lancha.

En el río Campo ha de haber un bote ó lancha de vapor de 10 toneladas, con caldera preparada para quemar leña, con un andar mínimo de 10 millas y muy poco calado, ser de madera forrada de cobre y tener los nervios de los toldos preparados para colgar planchas de defensa; un pequeño alojamiento para el patrón y maquinista y otro para el resto de la tripulación, debiendo montar una ametralladora de 25 milímetros, del mismo sistema que las anteriores; la tripulación debe componerse de un piloto, un cuarto maquinista, un fogonero y cuatro marineros.

La lancha para la isla de Fernando Poo habrá de tener de 40 á 50 toneladas y un calado de 1,20 metros, ser de hierro con embases de madera forrada de cobre, caldera preparada para quemar leña y reunir buenas condiciones marineras, debiendo constar su tripulación de un contraestre, un cuarto maquinista, dos fogoneros de segunda clase y seis marineros, y anejo á ella un bote.»

Ahora bien, la inspección de las citadas lanchas hizo necesario que fuesen destinados a aquellas posesiones dos alféreces de navío, para que uno con residencia en Santa Isabel de Fernando Poo y el otro en Nueva Bata pudieran ejercer sobre ellas la mencionada inspección. Además, resultaba conveniente y altamente político que, aunque no se estacionasen en las aguas coloniales unas unidades navales, al menos hiciese acto de presencia algún buque de guerra en ellas dos veces durante el año.

Conclusiones

El despliegue de nuestras fuerzas navales en los primeros años del siglo XX supuso el primer intento coherente de ocupación de los territorios españoles

del golfo de Guinea. Esta puesta en valor tuvo como protagonista a nuestra Armada, dado el singular medio geográfico africano. La antigua Guinea Española necesitaba de una fuerza naval polivalente que protegiese el litoral del Golfo y vigilase las aguas interiores. Nuestra Marina, tanto mercante como de guerra, cumplió su misión, facilitando la administración eficiente de este accidentado medio geográfico. El cumplimiento del deber se superpuso a los limitados medios navales, y dio lugar al establecimiento de unas estructuras coloniales. España mantuvo sus territorios del golfo de Guinea hasta su independencia en octubre de 1968.



BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA PERY, José: *La Marina Española en Guinea Ecuatorial*. Imprenta del Ministerio de Marina. Madrid, 1968.
- RAMOS YZQUIERDO Y VIVAR, Luis: *Descripción geográfica y gobierno, administración y colonización de las colonias españolas del Golfo de Guinea*. Imp. Felipe Peña Cruz. Madrid, 1912.
- REVISTA GENERAL DE MARINA. Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid, 1877-2007.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (et ál.): *La fragata en la Armada Española. 500 años de historia*. Izar. Barcelona, 2003.
- DE SEQUERA MARTÍNEZ, Luis: *Poto Poto. Las tropas de Guarnición en los territorios españoles de Guinea*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2006.