

LÍNEAS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE ESPAÑA

Las Comunicaciones Marítimas con barcos de vapor en las líneas menores hasta la fundación de la «Cía. Transmediterránea» (1849-1916).



Francisco Garay Unibaso
(Académico de Número)



En anteriores trabajos he escrito sobre las que considero las grandes Líneas de Navegación de los Correos Marítimos de España (Líneas a Cuba y Filipinas), trabajo que tendré que completar en su momento. Me falta estudiar las que yo llamo Líneas Menores de los Correos Marítimos de España, que son las de Baleares, la del Estrecho, las de Canarias, la del África del Norte y la de Fernando Poo.

En 1849, cuando en la línea de La Habana, se utilizaban los servicios de la segunda *Empresa de Correos Marítimos* (1847-1851), que como recordamos eran cubiertos por buques de vela y el compromiso por parte de la *Empresa*, que no cumplió, de incorporar a la misma buques de vapor, eran publicados con fechas 22 y 23 de noviembre de 1849 sendas Reales Órdenes del Ministerio de la Gobernación del Reino que decían:

«S.M. la Reina ha tenido a bien mandar que se establezcan por medio de vapores un correo semanal entre Cádiz y Canarias y otro que ponga en comunicación a dichas islas entre sí, procediéndose al efecto en actos separados a la oportuna subasta bajo los adjuntos pliegos de condiciones.»

Similar al anterior, al día siguiente se firmaba también por parte de S.M. la Reina otra Real Orden por la que se mandaba establecer por medio de vapores dos correos semanales entre Barcelona y Mallorca y uno entre Mahón, Palma e Ibiza y que al efecto se proceda en actos separados a la oportuna subasta, bajo los adjuntos pliegos de condiciones.

En el primer caso, el pliego de condiciones, bajo las cuales se saca a pública subasta la conducción de la correspondencia desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y Gran

Canaria, consta de 15 artículos, de los que haré un ligero comentario resaltando aquellos puntos que me parezcan más interesantes para este estudio:

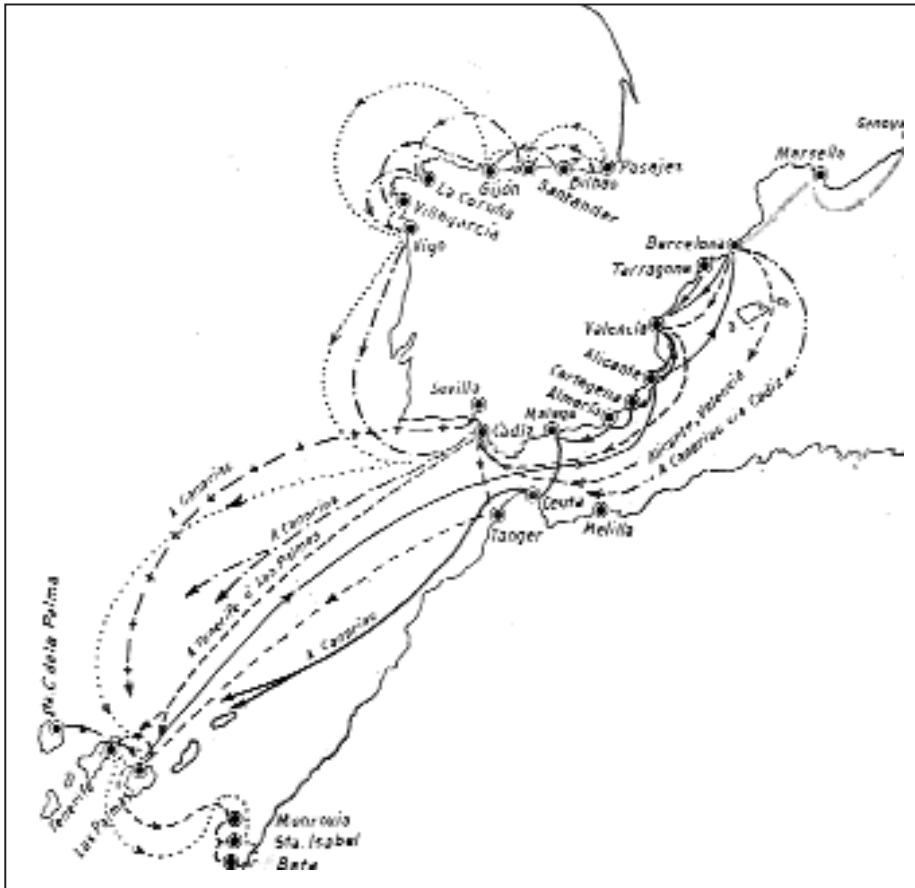
El Contratista se obligará a conducir por espacio de dos años la correspondencia y periódicos una vez a la semana desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y viceversa o bien, desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y Gran Canaria y desde Gran Canaria a Santa Cruz de Tenerife y Cádiz, también semanalmente, empleando al efecto barcos de vapor cuya fuerza no baje de 150 caballos. En el artículo 7.º se especifica que para extender las proposiciones se observará una de las fórmulas siguientes:

«1.º) Me obligo a desempeñar la conducción de la correspondencia y periódicos en buques de vapor de la fuerza de 150 caballos lo menos, desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife una vez a la semana y desde Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, también una vez a la semana, bajo las condiciones aprobadas por S.M.

2.º) Me obligo a desempeñar la conducción de la correspondencia y periódicos en buques de vapor de la fuerza de 150 caballos lo menos, desde Cádiz a Santa Cruz de Tenerife y Gran Canaria una vez a la semana y desde Gran Canaria a Santa Cruz de Tenerife y Cádiz, también una vez a la semana y bajo las condiciones aprobadas por S.M.»

Se fijó para realizar la subasta el día 31 de enero de 1850.

Igualmente y para la misma fecha se anuncia la subasta del Contrato para la conducción de la correspondencia de las islas Canarias entre sí, que constanding también de 15 artículos, obliga a conducir por espacio de dos años la correspondencia y periódicos una vez a la semana desde la isla de Palma a la del Hierro, la Gomera, Santa Cruz de



Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote y viceversa, empleando al efecto barcos de vapor cuya fuerza no baje de 60 caballos. En el artículo 7.º se especifica que para extender las proposiciones se observará la fórmula siguiente: «Me obligo a desempeñar la conducción de la correspondencia y periódicos en buques de vapor de la fuerza de 60 caballos lo menos, desde la isla de Palma a la de Hierro, la Gomera, Santa Cruz de Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote y viceversa, una vez a la semana, bajo las condiciones aprobadas por S.M.»

Estamos en la época pre-industrial, donde la máquina de vapor va poco a poco, pero con decisión, imponiendo las ventajas de su uso, a pesar de los grandes problemas inmediatos de adaptación que el nuevo sistema planteaba, mecánicos especializados en las nuevas técnicas, el problema de la calidad del carbón para las calderas y su suministro, el problema del suministro del agua para las calderas, el constante peligro de fuego, la creación de una nueva mentalidad en la gente de la mar para hacer frente al desafío de una nueva forma de manejar los buques, etc., era todo un mundo nuevo al que no se podía renunciar, por lo que el Gobierno español, dispuesto a modernizar sus comunicaciones marítimas no se olvida del archipiélago de las Baleares y como he señalado, con fecha de 23 de noviembre de 1849, S.M. la Reina manda que se establezcan por medio de vapores dos correos semanales desde

Barcelona a Mallorca y viceversa, y otro entre Mahón, Palma e Ibiza, bajo las condiciones de dos públicas subastas independientes sujetas a lo establecido en los 15 artículos que regularán cada uno de estos servicios.

En el primer caso, el Contratista se obliga a conducir por espacio de dos años la correspondencia y periódicos dos veces por semana desde Barcelona a Mallorca y otras dos veces en cada semana desde Mallorca a Barcelona, empleando al efecto barcos de vapor cuya fuerza no sea inferior a 80 caballos. En el artículo 7.º se especifica, que para extender las proposiciones se observará la fórmula siguiente: «Me obligo a desempeñar la conducción de la correspondencia y periódicos en buques de vapor de la fuerza de 80 caballos lo menos, desde Barcelona a Mallorca dos veces por semana y desde Mallorca a Barcelona otras dos veces, también semanal-

mente, bajo las condiciones aprobadas por S.M.», fijándose la fecha de la subasta para el día 31 de diciembre de 1849.

Como en los casos anteriores de Canarias, para la misma fecha se realizará también la subasta de la conducción de la correspondencia desde la isla de Ibiza a la de Menorca tocando en la de Mallorca, todo ello de acuerdo al pliego de condiciones de 15 artículos que regularizará todo el contrato, por el que el contratista se obliga a conducir por espacio de dos años la correspondencia y periódicos una vez a la semana desde Ibiza a Palma y Mahón y desde Mahón a Palma e Ibiza, empleando al efecto barcos de vapor cuya fuerza no baje de 50 caballos.

En el artículo 7.º se especifica que para extender las proposiciones se observará la fórmula siguiente: «Me obligo a desempeñar la conducción de la correspondencia y periódicos en buques de vapor de 50 caballos por lo menos, desde la isla de Ibiza a la de Menorca, tocando en Mallorca y viceversa una vez a la semana, bajo las condiciones aprobadas por S.M.»

Estamos a finales de 1849 y por lo tanto próximos al gran acontecimiento de la filatelia española que supuso el cambio en la forma de portear la correspondencia con la implantación del Franqueo Previo, dado que: «Desde 1.º de Enero de 1850 quedará abolido el actual método de franquear y certificar las cartas. El que desde dicho día quiera franquear o certificar una carta deberá hacerlo por

medio de sellos que se venderán uno a uno o el número que el comprador acomode, en todos los estancos del reino y en los demás puntos que se designen. Las cartas que se franqueen para Italia serán las únicas exceptuadas de esta prohibición.

Los sellos son de papel; está en ellos estampado el busto de S.M. la Reina y tiene goma por detrás a fin de que para pegarlos baste mojarlos.»

Ya estamos en 1850, un año carismático para el correo en general y para nosotros los filatélicos en particular y podríamos pensar que también para los Correos Marítimos a vapor, dado que a finales de enero se verifica la subasta de este Correo a Vapor a las islas Baleares con una sola proposición, cuyo precio muy alto, es totalmente rechazado y se emplaza a un nuevo concurso para finales de febrero de ese año.

Como nos dice la experiencia, estas ofertas pretenden estimular la creación de nuevas compañías navieras que empleando buques de vapor modernicen las comunicaciones marítimas españolas, pero mientras estas circunstancias se hacen favorables, se suceden las ofertas que nadie quiere o puede cumplir.

El gran momento llegará con la Ley de las Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909, conocida como la Ley Maura, que regulaba este tipo de transportes marítimos y los agrupaba en tres zonas, conocidas como A, B y C. Era precisamente en este grupo C, donde se regulaban las comunicaciones con los archipiélagos de Canarias, de Baleares y las líneas con el Norte de África, para lo cual se crearon dentro de la zona C los siguientes tres grupos:

Primer Grupo: Comprendía las islas Canarias y su ramificación a Río de Oro y Sáhara español, es decir, la zona comprendida entre Cabo Bojador y Cabo Blanco.

Segunda Grupo: Comprendía las islas Baleares, creando viajes regulares de Barcelona – Palma; Tarragona – Palma; Marsella – Barcelona – Palma y Argel; Palma – Ibiza – Alicante; Palma – Mahón – Mahón – Barcelona; Palma – Cabrera – Ibiza – Formentera.

Tercer Grupo: Comprendía el Norte de África, desde Almería y Málaga a Melilla – Chafarinas – Peñón Velez de Gomera – Alhucemas; Algeciras – Ceuta; Cádiz – Tánger; Barcelona – Mogador hasta Canarias conectando con los distintos puertos norteafricanos.

Pero hasta esta Ley, que fue un punto de partida para la creación de grandes navieras que pudieran cubrir todos estos puntos, como es el caso de la conocida *Cía. Transmediterránea*, fundada en Barcelona el 25 de noviembre de 1916, con el ánimo de fusionar de una u otra forma a las distintas navieras que cubrían las líneas subvencionadas de navegación españolas desde que habían conseguido del gobierno los contratos de explotación, que algunos procedían de 1852.

Llegado hasta aquí, voy a hacer la elección del Segundo Grupo, es decir, las Comunicaciones Marítimas con las islas Baleares para tratar de explicar su historia, las navieras y los vapores que en ella intervinieron, dejando el estudio de los otros dos grupos para otra ocasión.

El Archipiélago de las Baleares

Aunque parezca mentira, según las noticias que tenemos, el primer enlace desde la Península a las islas Baleares en barco de vapor se inició en 1834 con un pequeño vapor de casco de madera, rueda de paletas, aparejado de goleta, casco forrado de planchas de cobre debajo de la flotación, Capitán D. Francisco Grandel, eslora de 40 metros, manga de 6,2 metros, puntal de 3,0 metros, TR = 250 Tns. Capacidad para 40 pasajeros, máquina de vapor de 60 caballos y velocidad de 7 a 8 nudos y de nombre «Balear». Era propiedad de los armadores Vilardaga, Juliá y Reynals, de Barcelona, que lo habían comprado en Inglaterra con un permiso especial otorgado por el Rey Fernando VII en 1830. Estos navieros fundaron años después, en 1841, la compañía *Navegación e Industria* (Barcelona), que, en 1910, se adjudicaron las comunicaciones Cádiz–Canarias.

Construido en 1834 por *Seddon & Lodley* (Liverpool) se había comprado para establecer seis servicios mensuales entre Barcelona – Palma – Mahón, que no mantuvo por mucho tiempo, ya que poco después estaba cubriendo la línea de Barcelona a Cádiz.

Igualmente, de esos mismos armadores fue el «Delfín», construido también en Inglaterra, con casco de hierro, ruedas de paletas y máquina de vapor de 30 caballos. Se incorporó a estos viajes Barcelona – Baleares a finales de 1834, permaneciendo en ellos de forma irregular hasta 1837.

Con estas experiencias se había despertado el celo en los navieros de ese archipiélago al comprender la importancia que cara al futuro presentaba este nuevo tipo de barcos y en ese mismo año de 1837, D. José Estadé Homar, poseedor de la contrata del transporte de la correspondencia en barcos de vela, solicita y obtiene la autorización y la subvención para transportar, una vez por semana, en



barcos de vapor la correspondencia de Palma a Barcelona. Conseguida esta autorización, funda la sociedad *Empresa del Paquete de Vapor «Mallorquín»*, que luego, con la compra del vapor «Barcelonés», se convirtió en la empresa *Administración de los Vapores «Mallorquín» y «Barcelonés»*.

Era este «Mallorquín», un vapor de casco de madera, ruedas de paletas, eslora de 45 metros, manga de 9, puntal de 3 y como era costumbre en aquella época, tenía la parte sumergida del casco forrada con planchas de cobre, máquina de vapor de dos calderas y una potencia de 120 caballos, velocidad de 11 nudos.

La inauguración oficial de la línea tuvo lugar el 6 de octubre de 1837, fecha de su salida de Palma de Mallorca con destino a Barcelona.

En 1859, fue fletado por el Gobierno español para intervenir en la guerra de África, de donde volvió a mediados de 1860 a reincorporarse a sus servicios de correo marítimo, poco después fue vendido a la *Empresa Mallorquina de Vapores*, que en 1861 lo desguazaba.

Luego vino el «Barcelonés», construido en 1848 en Blanes, caso de madera, rueda de paletas, eslora de 47 metros, manga de 7,5, puntal de 3 y un TR de 174 Tns., máquina de vapor de 91 caballos y velocidad de 8 a 9 nudos. Lo habían adquirido unos armadores de Barcelona que, en 1850, lo vendieron a una empresa de Palma que lo utilizó como correo marítimo entre Palma y Barcelona y luego entre Palma e Ibiza. Cambió de propiedad, pasando a la *Empresa Mallorquina de Vapores* que le cambió el nombre por el de «General Barceló», continuando sus viajes de correo marítimo entre Palma y Valencia con escala en Ibiza y finalmente fue desguazado en 1873.

Esta *Empresa Mallorquina de Vapores*, fundada en Palma en 1855, será la que ganará el concurso que el 16 de febrero de 1857 presenta el Ministerio de la Gobernación de la siguiente forma: «Ilmo. Sr.: La Reina (Q.D.G.) ha tenido a bien resolver que se proceda a anunciar subasta pública para contratar la conducción de la correspondencia desde la Península a las Islas Baleares y viceversa en buques de vapor, con sujeción al adjunto pliego de condiciones que habrá que publicarse en la Gaceta, Diario de Avisos y Boletines Oficiales de las Provincias respectivas.

De Real Orden lo comunico a V.I. para los efectos correspondientes a su cumplimiento. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid 16 de Febrero de 1857. Nosedal, Director General de Correos.»

Las condiciones que se solicitaban estaban comprendidas en 26 artículos, de los cuales sólo puntaré el 1.º que dice: «El empresario se obligará a conducir por medio de buques de vapor de fuerza cada uno de ellos de 150 caballos, la correspondencia particular y de oficio entre las islas Baleares y la Península, haciendo dos viajes redondos semanales, el uno saliendo de Barcelona para Mahón con escala en Palma y viceversa y el otro desde Valencia a Palma con escala en Ibiza y viceversa, sin poder cesar por ningún caso voluntario o fortuito, aun en el de peste o guerra, sino únicamente en el apresamiento o naufragio. Los días y horas de salida con la correspondencia de un punto a otro, si el tiempo lo permite y en

caso de que no, tan luego como serene, se fijarán por la Dirección general de correos y se variarán siempre que las circunstancias y el servicio público lo exijan, comunicándolo al empresario con 20 horas de anticipación». (Siguen hasta 26 artículos.)

Aquí, como ocurrió en 1764 con el correo americano, la llegada regular de los correos marítimos a este archipiélago de las Baleares, obligó a sus autoridades a organizar el funcionamiento del correo terrestre dentro de las propias islas para poder aprovechar con el máximo rendimiento la implantación del nuevo sistema de correos marítimos, que aumentó la circulación de la correspondencia y demás valores encargados a esta Institución de Correos, esta preocupación y su interés por solucionarla, venía reflejada unos meses más tarde por la publicación, el 13 de mayo de 1857, de la siguiente Real Orden de Correos: «Ilmo. Sr.: Contratado ya y próximo a establecerse el nuevo servicio de buques de vapor para la conducción de la correspondencia entre la Península y las Islas Baleares, por medio de dos expediciones semanales que se efectuarán, la una desde Barcelona y la otra desde Valencia, se hace preciso, para que tan noble mejora produzca todos los ventajosos resultados de que es susceptible, organizar en armonía con ella, el servicio del correo dentro de las mismas islas, hoy casi completamente nulo, dotándolo de las condiciones indispensables para que corresponda con toda la posible amplitud a las necesidades morales, mercantiles e industriales de cada una de las expresadas islas, ora en sus relaciones interiores, ora en las que mantienen unas con otras y con la Península. A este fin y para que los beneficios de la nueva organización del servicio marítimo, acertadamente combinado con el terrestre en las islas mencionadas, se hagan sentir pronto y simultáneamente, es la voluntad de S.M. la Reina que V.I. proceda desde luego a adoptar las oportunas medidas, para que a la mayor brevedad quede planteado un buen sistema de comunicaciones interiores en Mallorca, Menorca e Ibiza, estableciendo las conducciones y creando al efecto las Administraciones agregadas y carterías que se considerasen necesarias, en consecuencia con las indicaciones que comprende la nota adjunta. De Real Orden lo comunico a V.I. para su más puntual cumplimiento. Dios guarde a V.I. muchos años».

Y ya, en julio de ese año de 1857, se anunciaba que el vapor «Rey Don Jaime I», de la fuerza de 200 caballos, saldrá de Valencia para Palma de Mallorca al anochecer del martes 14 de ese mes.

Con lo que a partir de ahora estará funcionando de forma regular esta interesantísima línea de Correos Marítimos, que con sus lógicas modificaciones a lo largo del tiempo, perdura hasta hoy.

Pero la confirmación de este nuevo servicio se hará con fecha 18 de septiembre, cuando la Administración del Correo Central comunicaba: «Establecidas dos comunicaciones semanales en buques de vapor desde la Península a las Islas Baleares, una que saldrá de Barcelona los sábados a las 17 horas y otra de Valencia los martes a las 18 horas, esta Administración Central dará el debido curso a la correspondencia que se deposite en

los buzones, dirigida a las citadas islas, los viernes, sábados, domingos y lunes, en combinación con las expresadas comunicaciones marítimas. Lo que se avisa al público para su conocimiento».

Con esta noticia ya estaban oficializados dos viajes a la semana, uno desde Barcelona y otro desde Valencia. Habrá que esperar hasta el 1.º de enero de 1861, en que entrarán en vigor los nuevos viajes indicados con fecha del 24 de diciembre de 1860, estableciendo nuevos enlaces que mejorarán considerablemente el servicio:

«Madrid, 24 de Diciembre de 1860.— Administración del Correo Central: Desde el 1.º de Enero próximo empezará a funcionar una segunda expedición semanal entre las Islas Baleares y el Continente y como consecuencia de este aumento de servicio se han formado nuevos itinerarios, con arreglo a los cuales los días de entrada y salida de los correos serán los siguientes:

Salida de Valencia para Ibiza y Palma: los martes a las 4 de la tarde.

Salida de Valencia para Palma y Mahón: los viernes a las 8 de la tarde.

Salida de Barcelona para Palma y Mahón: los jueves a las 4 de la tarde.

Salida de Barcelona para Palma: los lunes a la 1 de la tarde.

Llegada a Valencia procedente de Palma e Ibiza: los lunes a las 7 de la mañana.

Llegada a Valencia procedente de Mahón y Palma: los viernes a las 8 de la mañana.

Llegada a Barcelona procedente de Mahón y Palma: los miércoles a las 6 de la mañana.

Llegada a Barcelona procedente de Palma: los sábados a las 9 de la mañana.

La correspondencia de esta Corte para las mencionadas islas se dirigirá por Valencia, saliendo de esta Central el día antes de los señalados para su partida de aquel puerto.

Las mejoras del servicio se irán introduciendo paulatinamente hasta conseguir que sea más rápido, cómodo y amplio, como es el caso de mayo de 1861 en que la Dirección General de Correos saca a licitación pública la conducción de la correspondencia una vez a la semana entre Barcelona y Mahón, con escala en el puerto de Alcudia (isla de Mallorca) y otro desde Palma a Mahón y viceversa.»

Nuevamente se modifican los itinerarios el 14 de septiembre, cuando la Administración del Correo Central publica: «Desde el 1.º de Octubre próximo empezará un nuevo servicio para la conducción de la correspondencia entre la Península y las islas Baleares, partiendo de Valencia y Barcelona los días que se expresan a continuación:

N.º 1.º

TARIFA para el franqueo obligatorio de las cartas dirigidas al interior de las poblaciones, a la Península e islas adyacentes y a las posesiones españolas de Ultramar.

	Cuartos.	Reales.	
Para el interior de Madrid.			
Las cartas e pliegos, cualquiera que sea su peso, distribuidos á domicilio sin retribución alguna, llevarán un sello de dos cuartos.....	2	•	
Para la Península e Islas Baleares y Canarias.			
Las cartas sencillas que no excedan de media onza de peso se franquearán con un sello de cuatro cuartos.....	4	•	
Las que excedan de media onza y no pasen de una, dos sellos de cuatro cuartos.....	8	•	
Para Cuba, Puerto-Rico y Santo Domingo.			
<i>Por los correos españoles.</i>			
La carta sencilla que no exceda de media onza se franqueará con un sello de un real.....	•	1	
La que exceda de media onza y no pase de una, dos sellos de un real.....	•	2	
Y así sucesivamente, aumentando un real por cada media onza.			
<i>Por la vía de Inglaterra.</i>			
La carta sencilla hasta cuatro adarmes se franqueará con sellos por valor de cuatro reales.....	•	4	
Las que excedan de cuatro y no pasen de ocho adarmes.....	•	8	
Y así sucesivamente, aumentando sellos por valor de cuatro reales por cada cuatro adarmes de peso.			
Para Filipinas.			
Las cartas sencillas hasta cuatro adarmes se franquearán con sellos por valor de dos reales.....	•	2	
Las que excedan de cuatro y no pasen de ocho adarmes.....	•	4	
Y así sucesivamente, aumentando sellos por valor de dos reales por cada cuatro adarmes ó fracción de ellos; para sí se expresa en el sobre por la vía de La Jauquera y Marsella, necesita doble franqueo que el precedente.			
Para Fernando Poo, Annobon y Cermeo.			
Las cartas sencillas que no excedan de media onza se franquearán con sellos por valor de dos reales.....	•	2	
Las que excedan de media onza y no pasen de una.....	•	4	
Y así sucesivamente, aumentando sellos por valor de dos reales por cada media onza ó fracción de ella.			
CERTIFICADOS.	Para la Península e islas adyacentes.	Cuba, Puerto-Rico y Santo Domingo.	Filipinas.
Las cartas certificadas, además de los sellos de franqueo que correspondan á su peso, llevarán en los mismos valor de.....	2 reales.	4 reales.	8 reales.
NOTA. No se admiten certificados para el interior de Madrid.			
Sellos de franqueo que se usan			
EN ESPAÑA.	EN CUBA, PUERTO-RICO Y SANTO DOMINGO.	EN FILIPINAS.	
2 - 4 - 12 y 18 cuartos. 1 y 2 reales.	Notas plata fuerte. 1/2 - 1/4 - 1 y 2.	Céntimos de peso fuerte. Sc. 1/8 - 1/4 - 1/2 - 3/4 - 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 10.	

De Valencia para Ibiza, Palma y Mahón los miércoles a las 7 de la tarde.

De Barcelona para Alcudia y Mahón los lunes a las 2 de la tarde.

Para Palma, directamente, los viernes a las 5 de la tarde.

En su consecuencia la correspondencia para aquellas islas se depositará en los buzones de esta Central los martes, la que se dirija a Valencia y los martes y viernes la que ha de partir de Barcelona.»

Con la entrada del año 1862, la Administración del Correo Central nos vuelve a sorprender con el siguiente aviso: «El servicio de Correos entre la Península y las islas Baleares será desde el 1.º de febrero próximo, según el siguiente itinerario aprobado por la Dirección General del Ramo:

Línea de Barcelona a Palma: Viaje de Ida.— El vapor “Rey Don Jaime I” sale del puerto de Barcelona el viernes

a las 5 de la tarde, llegando al de Palma el sábado a las 6 de la mañana; Viaje de regreso.— El mismo vapor sale del puerto de Palma el martes a las 5 de la tarde, llegando al de Barcelona el miércoles a las 6 de la mañana.

Línea de Barcelona a Alcudia y Mahón: Viaje de Ida.— El vapor «Menorca» sale del puerto de Barcelona el miércoles a las 12 del día, llegando al de Alcudia el jueves a las 4 de la mañana y al de Mahón el mismo día a las 11 de la mañana; Viaje de Regreso.— El mismo vapor sale del puerto de Mahón a Menorca el domingo a las 8 de la mañana, llegando al de Alcudia el domingo a las 3 de la tarde y al de Barcelona el lunes a las 8 de la mañana.

Línea de Valencia a Ibiza y Palma: Viaje de Ida.— El vapor «Rey Don Jaime II» sale del puerto de Valencia el martes a las 4 de la tarde, llegando a Ibiza el miércoles a las 6 de la mañana y al de Palma el mismo día a las 2 de la tarde. Viaje de Regreso.— El mismo vapor sale de Palma el domingo a las 8 de la mañana, llegando a Ibiza el domingo a las 2 de la tarde y al de Valencia el lunes a las 6 de la mañana.

Línea de Valencia a Palma y Mahón: Viaje de Ida.— El vapor «Rey Don Jaime II» sale del puerto de Valencia el domingo a las 5 de la tarde y el «Mahonés» sale del puerto de Palma para Mahón el lunes a las 12 horas del día, llegando el primero a Palma el lunes a las 6 de la mañana y el segundo a Mahón el martes a las 4 de la mañana. Viaje de Regreso.— El vapor «Mahonés» sale del puerto de

Mahón el miércoles a las 8 de la noche y el «Rey Don Jaime II» sale del puerto de Palma para Valencia el jueves a las 5 de la tarde, llegando el primero a Palma el jueves a las 12 del mediodía y el segundo a Valencia el viernes a las 6 de la mañana.»

Voy a exponer a título de ejemplo, una pequeña relación de los itinerarios que seguían estos primeros correos marítimos a vapor: (Tabla 1)

El servicio de correos marítimos a Baleares ya está en marcha y gozando de muy buena salud, gracias a la dedicación del Gobierno, barcos, tripulantes y navieros que se volcaron en esta operación que tanto desarrollo dio al archipiélago, a su comercio y a su relación con la Península y con otros puertos mediterráneos, por ello quiero darlos a conocer, pues lo considero importante para que los posibles coleccionistas o estudiosos de este tema tengan información de ellos y una base de datos para su coleccionismo. Hasta ahora hemos señalado al «Balear» (1834–37), al «Delfín» (1834–37), al «Mallorquín» (1837–55) y al «Barcelonés» (1848–62), que eran propiedad de la empresa *Administración de los Vapores* «Mallorquín» y «Barcelonés» que dejarán de ser correos marítimos al terminarse su contrato con el Gobierno en 1857.

A la anterior, le sucedió la *Empresa Mallorquina de Vapores* fundada en 1855. En 1885 se fusionó con la *Isleña, Empresa Marítima de Vapores*, dando lugar al nacimiento de la *Isleña, Empresa Mallorquina de Vapores* que fue absorbida

TABLA 1

Vapor	Fecha	Pto. Salida	Pto. Llegada	Carga
«Menorca»	8/9/1874	Mahón	Alcudia y Barcelona	Correspondencia y pasajeros
«Rey Don Jaime I»	8/9/1874	Ibiza	Alicante	Correspondencia y pasajeros
«Mahonés»	10/9/1874	Mahón	Palma	Correspondencia y pasajeros
«Rey Don Jaime I»	10/9/1874	Ibiza	Alicante	Correspondencia y 19 pasajeros
«Menorca»	14/9/1874	Mahón	Alcudia	Correspondencia y pasajeros
«Rey Don Jaime I»	15/9/1874	Palma e Ibiza	Alicante	Correspondencia y 17 pasajeros
«Rey Don Jaime I»	16/9/1874	Alicante	Palma	Con 9 pasajeros
«Rey Don Jaime II»	16/9/1874	Valencia	Palma	Correspondencia y pasajeros
«Mahonés»	16/9/1874	Palma	Mahón	Correspondencia y pasajeros
«Mahonés»	17/9/1874	Mahón	Palma	Correspondencia y pasajeros
«Unión»	17/9/1874	Barcelona	Palma	Correspondencia y pasajeros
«Rey Don Jaime I»	18/9/1874	Alicante	Ibiza	Correspondencia y pasajeros
«Rey Don Jaime I»	18/9/1874	Ibiza	Palma	Correspondencia y pasajeros
«Mahonés»	18/9/1874	Mahón	Palma	Correspondencia y pasajeros
«Mahonés»	19/9/1874	Palma	Mahón	Correspondencia y pasajeros
«Rey Don Jaime II»	19/9/1874	Palma	Valencia	Correspondencia y pasajeros
«Menorca»	20/9/1874	Barcelona	Alcudia	Correspondencia y pasajeros
«Menorca»	20/9/1874	Alcudia	Mahón	Correspondencia y pasajeros
Viaje curioso:				
«Rey Don Jaime I»	7/1/1874		Palma	Con 90 carlistas y 5 cantonalistas
«Mahonés»	7/1/1874	Palma	Mahón	Con los 90 carlistas y 5 cantonalistas que dejó en ese puerto el «Rey Don Jaime I»

por la *Isleña Marítima* en 1891, originariamente era propietaria de los siguientes vapores correos:

«General Barceló» (1862–73) (Ex «Barcelonés»); «Rey Don Jaime I» (1856–89); «Rey Don Jaime II» (1858–89); «Mallorca» (1864–92) empleado como correo marítimo en viajes esporádicos.

«Cabrera» (1888–1921), durante unos 20 años permaneció este vapor haciendo dos viajes semanales desde Palma a la isla de Cabrera, con salidas fijas los lunes y viernes a las 11 de la mañana y regresando los martes y jueves a las 8 de la mañana, hasta que por el concurso de 1910 cambió esta línea, que había mantenido sin que constase en ningún itinerario de la Administración del Correo Central.

«Isleño» (1889–1930) de la *Isleña, Empresa Marítima de Vapores* cubrió como correo marítimo la línea Palma, Ibiza y Alicante, hasta que en 1930, por la desaparición de su compañía, pasó a formar parte de la flota de la *Isleña Marítima* y luego a la de la *Cía. Transmediterránea* al ser absorbida por ésta, en 1918.

«Mallorca» (2.º) (1900–05), de la *Unión Comercial, Compañía de Navegación a Vapor*, sirvió como correo marítimo en diversas líneas.

«Balear» (3.º) (1900–31), de la *Isleña Marítima*, siendo destinado como correo marítimo a la línea de Ibiza – Alicante que se cubría una vez por semana.

«Miramar» (1904–18), de la *Isleña Marítima*, cubrió la línea de correos de Palma a Barcelona.

«Mallorca» (3.º) (1910–13), de la *Isleña Marítima*, cubrió la línea de Palma a Marsella y luego de Palma a Ibiza y Alicante.

«Ciudad de Palma» (1910–31), de la *Isleña Marítima*, cubrió la línea regular con la isla de Cabrera. En 1931 pasó a la flota de la *Cía Transmediterránea* con el nombre de «Ciudad de Alcudia» (1931–58). Continuó en la misma línea, alternándola con algunos viajes esporádicos.

«Rey Jaime II» (1910–62), de la *Isleña Marítima*, cubrió la línea Barcelona – Palma – Valencia dos veces por semana, luego en la línea de Barcelona a Mahón y a partir de 1939 permaneció en la de Palma – Valencia e Ibiza – Alicante y al final de su vida la de Almería – Melilla – Ceuta. En 1919 pasó a formar parte de la flota de la *Cía. Transmediterránea*.

«Rey Jaime I» (1911–67), de la *Isleña Marítima*, destinado al servicio Barcelona – Palma dos veces a la semana. Como en el caso anterior, en 1919 pasó a formar parte de la flota de la *Cía. Transmediterránea*.

«Mallorca» (4.º) (1914–73), de la *Isleña Marítima* que lo destinó a la línea de Palma a Barcelona. En 1931 pasó a la flota de la *Cía. Transmediterránea*.

«Mahonés» (1854–80), de la *Sociedad del Vapor «Mahonés»*, fue destinado a la línea que partiendo de Mahón a las 8 de la mañana, llegaba a Alcudia a las 3 de la tarde, para salir a las 7 de la tarde y llegar a Barcelona a las 8 de la mañana. Para el viaje de regreso salía de Barcelona a las 12 del medio día, llegando a Alcudia hacia las 4 de la mañana del día siguiente y al de Mahón a las 8 de la mañana. En 1860 pasó temporalmente a la líneas de Mahón a Palma.

«Menorca» (1859–95), de la *Sociedad del Vapor «Mahonés»*, se le destinó a la línea regular de Mahón a Barcelona.

«Puerto Mahón» (1877–1907), de la *Sociedad Mahonesa de Vapores*, destinado a cubrir la línea Barcelona – Mahón con escala en Alcudia y posteriormente a la línea Palma – Mahón.

«Nuevo Mahonés» (1880–93), de la *Sociedad Mahonesa de Vapores*, destinado a la línea Palma – Mahón.

«Palma» (1881–93), de la *Isleña, Empresa Marítima de Vapores*, fundada en 1879, cubrió la línea regular entre Palma a Barcelona en un viaje redondo a la semana.

«Menorquín» (1893–1928). De la naviera *Menorquina*, compañía fundada en 1893, cubrió la línea Mahón a Barcelona.

«Ciudad de Mahón» (1893–1911), de la naviera *La Menorquina, Sociedad de Navegación*, cubrió la línea de Mahón a Palma.

«Monte Toro» (1908–37), de *La Marítima, Cía. Mahonesa de Vapores*, cubrió la línea regular de Barcelona a Mahón – Palma y viceversa.

«Mahón» (1911–47), de *La Marítima, Cía. Mahonesa de Vapores*, cubrió la línea de Menorca – Barcelona – Mallorca.

«Ciudad de Ciudadela» (1889–92), de la *Compañía de Navegación de Ciudadela*, fundada en 1888, cubrió la línea de correos marítimos Sóller – Barcelona cada dos semanas durante esos tres años de actividad.

«Niny» (1887–95) de la *Wallis y Cía.*, del comercio de Ibiza y realizó viajes quincenales entre Ibiza, de donde salía el miércoles, para llegar a Barcelona el domingo.

«Formentera» (1910–69), era un pequeño vapor tipo remolcador de puerto, que cubrió la línea Ibiza–Formentera.

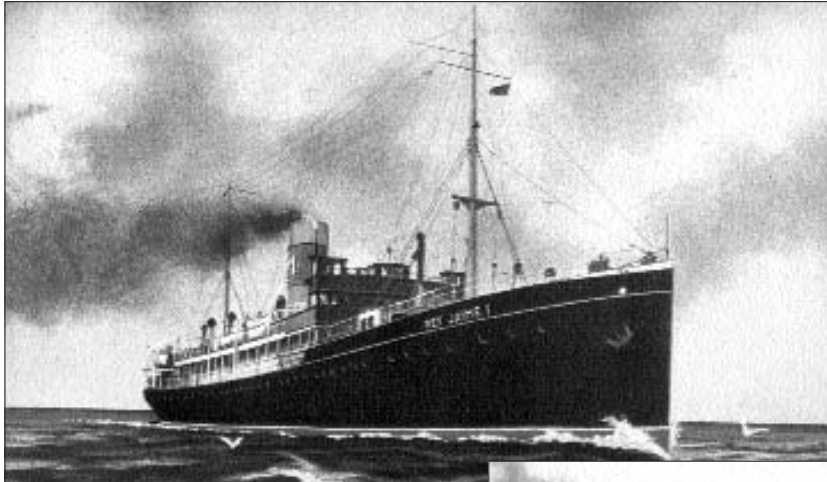
Esta indicación de líneas de navegación que he dado a los distintos vapores correos que aparecen en esta lista, no está completa, dado que todos ellos a lo largo de su dilatada vida cubrieron varias de ellas, dependiendo de las necesidades de sus armadores, de los reajustes de las mismas ante los cambios de itinerarios, de las reparaciones de los barcos e incluso, según la temporada del año.

Con la fundación, en 1917, de la *Cía. Transmediterránea* fueron absorbidas las distintas compañías de navegación que actuaban en este sector, únicamente se resistió la *Isleña Marítima*, una naviera llena de historia que no quería perder su característica de empresa local, aunque unos años después se terminó integrando totalmente en ella.

La *Isleña Marítima* fue constituida en Palma de Mallorca en 1891 por la unión de las navieras *La Isleña, Empresa Mallorquina de Vapores* y la *Empresa Marítima a Vapor*, que fueron las que mantuvieron las líneas de Palma e Ibiza a los puertos del Levante español, Cabrera – Ibiza – Formentera, así como viajes a Marsella y Argel con los buques «María», «Mallorca», «Palma», «Isleño», «Unión», «Bellver» y «Lulio».

Consiguieron, en 1884, el contrato de las comunicaciones marítimas de Palma con Ibiza, Barcelona, Valencia, Alicante y Barcelona a Sóller y ya en marzo de 1910 le fueron adjudicados en su totalidad las comunicaciones

con Baleares (Palma, Cabrera, e Ibiza a Formentera), Palma – Argel – Marsella, para lo cual completaron su flota con los vapores «Miramar», «Bellver», «Mallorca», «Balear», «Cataluña», «Isleño», «Lulio», «Ciudad de Palma», «Formentera» y junto a *La Marítima, Cía. Mahonesa de Vapores* ingresaba en ese año 1918 en el grupo *Transmediterránea*.



Historia de uno de sus más famosos vapores

Vapor «Rey Jaime I» (1911–1967), parte superior cuando pertenecía a *La Isleña Marítima* (1911–1919). Casco pintado de negro y chimenea amarilla con franja azul en la que aparece la contraseña IM. Derecha, el mismo vapor unos años después, cuando pertenecía a la *Cía Transmediterránea* (1919–1967), casco blanco y la chimenea amarilla con franja blanca. Fue construido en 1911 por *Astilleros N. Odero fu A* (Sestri–Ponente), casco de acero, dos hélices, luz eléctrica, T.R.B. = 2.257 Tns, T.R.N. = 1.100 Tns, eslora = 92,85 m, manga = 11,48 m, puntal = 8,65 m, calado = 7,68 m, máquina de vapor de 683 NHP (N. Odero fu A – Sestri Ponente). Después de un largo y brillante historial, fue vendido para el desguace en 1967.

A partir del 1.º de enero de 1882 empezaron a regir unas nuevas Tarifas para la circulación de la correspondencia (tabla II).

En las décadas de los 80 y 90 los Servicios de Comunicación entre la Península y las islas Baleares y entre sus islas, establecían los viajes siguientes:

De Barcelona a Palma de Mallorca los viernes, invirtiéndose en la travesía 15 horas y de Barcelona a Mahón los miércoles, con escala de 2 horas en Alcudia, invirtiéndose en el viaje 22 horas.

De Valencia a Palma de Mallorca, los domingos, invirtiéndose 15 horas.

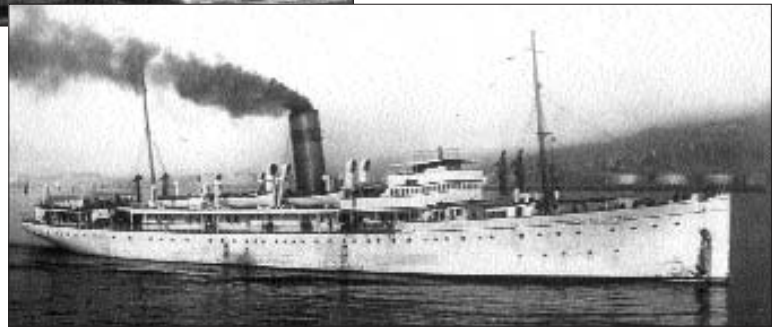
De Alicante a Ibiza y Palma, los martes, con escala de 2 horas en Ibiza, invirtiéndose en el viaje 22 horas.

De Mahón para Barcelona, los domingos, invirtiéndose 15 horas.

De Palma para Barcelona, los martes, para Valencia los jueves y para Alicante los domingos, todos ellos con duración de 15 horas.

De Palma a Mahón, los miércoles; de Mahón a Palma, los lunes, en 15 horas de viaje. De Ibiza a Formentera y viceversa, todos los días, en 4 horas de viaje.

Todos estos itinerarios variaron poco, solamente con pequeños retoques, hasta la llegada de la nombrada Ley para el Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas del 14 de junio de 1909 en que para las islas Baleares dice: «Se desarrollarán las actuales comunicaciones marítimas regulares contratadas, hasta obtener seis semanales en viajes redondos entre Palma y Barcelona, extensiva una de ellas a Tarragona o sustituible por ésta; una semanal entre Marsella o Barcelona y Palma y Argel,



Palma, Ibiza y Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, y Barcelona e Ibiza, Palma y Mahón, Mahón y Barcelona, y diaria entre Alcudia y Alcudia».

Esta normativa se plasmó en unos nuevos itinerarios más completos y frecuentes, que servidos de momento por los vapores de la *Isleña Marítima*, se acercarán a lo deseado por esa nueva Ley, y que según la revista «La Vida Marítima» (n.º 412 del 10/6/1913) se desarrollaban de la siguiente forma:

«Palma de Mallorca.– “Vapores Correos de Baleares”, la Cía. Mallorquina de Vapores *Isleña Marítima* hace el servicio oficial de comunicaciones marítimas rápidas y regulares, entre las islas Baleares, Península, extranjero y viceversa, contando con una importante flota, constituida por los vapores “Rey Jaime I”, “Rey Jaime II”, “Miramar”, “Bellver”, “Balear”, “Isleño”, “Lulio”, “Ciudad de Palma”, “Formentera”, “Cataluña” que cubren el siguiente itinerario:

De Palma para Barcelona: miércoles y domingos a 22,00 horas (rápido); lunes, jueves y sábados a 18,30 horas.

TABLA 2

CORRESPONDENCIA DEL REINO.		
N.º 1. — Tarifa para el franqueo de las cartas ordinarias.		
PUESTO DE DESTINO.	Tipo de pes. — dramas.	Franqueo — Centimos.
Península, Islas Baleares y Canarias, posesiones españolas del Norte de África, costa occidental de Marruecos.	15	15
Cuba y Puerto-Rico.	15	50
Filipinas, Fernando Poo, Annoboa y Corisco.	15	50
Interior de las poblaciones.	Cualquier peso.	10

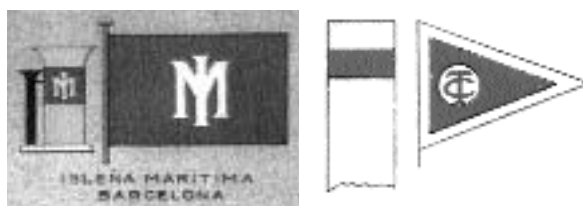
— El franqueo de las cartas para los puertos que se citan en la tarifa anterior es obligatorio; las no franqueadas ó las que lo están insuficientemente son detenidas.

De Palma para Valencia: martes 17,00 horas (directo).
 De Palma para Ibiza y Alicante: viernes a medio día.
 De Palma para Argel: jueves a las 17,00 horas.
 De Palma para Ibiza: miércoles a 21,00 horas.
 De Palma para Marsella: domingos a 9,00 horas.
 De Palma para Cabrera: lunes, miércoles y viernes a 7,00 horas.
 De Cabrera para Palma: lunes, miércoles y viernes a 14,00 horas.
 De Barcelona para Palma: martes y viernes a 22,00 horas (rápido); lunes, miércoles y sábados a 18,30 horas.
 De Valencia para Palma: jueves a 17,00 horas.
 De Alicante para Ibiza y Palma: domingos a 12,00 horas.
 De Argel para Palma: viernes a 16,00 horas.
 De Ibiza para Palma: martes a 21,00 horas.
 De Marsella para Palma: miércoles a 8,00 horas.
 De Ibiza para Barcelona: sábados a 16,00 horas.
 De Valencia para Ibiza: viernes a 17,00 horas.
 De Ibiza para Valencia: jueves a 20,00 horas.
 De Barcelona para Ibiza: lunes a 16,00 horas (directo).
 De Ibiza para La Sabina: lunes, miércoles y viernes a 9,00 horas.

De La Sabina para Ibiza: lunes, miércoles y viernes a 12,00 horas.

Tan importante compañía tiene agencias y sucursales en Londres, París, Burdeos, Lucerna, Berlín, Dresde, Hamburgo, Barcelona, etc. Y servicios de transportes *a forfait* en conocimiento directo Vía Barcelona, Vía Valencia, Vía Marsella, para los principales puertos de Inglaterra, Alemania, Bélgica, Holanda, Suecia, Dinamarca, Noruega, Canadá y la India.»

No hay duda de que ésta fue una gran naviera que terminó absorbida por la nueva *Cía. Transmediterránea* para formar su numerosa y variopinta flota, con la que cubrir con toda regularidad, frecuencia y la seguridad deseada, estas líneas de Comunicaciones Marítimas con el archipiélago de las Baleares y del que ahora sólo adelanto una pequeña viñeta informativa:



*Cía Transmediterránea
Barcelona*

BIBLIOGRAFÍA:

- «Vapores de las Islas Baleares», por Ramón Sampol Isern.
- «Todo Avante. 75 Aniversario de la Cía. Transmediterránea», por Marino Gómez Santos.
- Varios números de «La Gaceta de Madrid».
- Varias Revistas de Correos.
- Listas Oficiales de Buques de España.
- Fondos del Museo Postal.
- Varios números de la Revista «Vida Marítima».
- Archivo personal del autor.



MARITIME COMMUNICATIONS IN SPAIN

By FRANCISCO GARAY UNIBASO

The article describes the so-called minor lines in Spain's Maritime Mails (Balearic Islands, Gibraltar Strait, Canary Islands, Northern Africa and Fernando Poo), served by Spanish steamships since 1849 until 1916, when the Compañía Transmediterránea was founded. The autor describes the terms of each contract, the itineraries, frequency and voyage duration, as well as the ships that rendered these services. Concerning the mail conveyance, he discloses the rates approved for the different services and destinations.