

Las islas y los barcos

Los dos «Isla de Menorca» de la Trasmediterránea

- El primero —antiguo «Theseus»— hizo la línea de Canarias hace más de 50 años
- El nuevo, un ferry de 2.615 toneladas, cubre el servicio con La Gomera y El Hierro

EN marzo de 1974, Francisco Pérez Triano —un malagueño que sintió crecer su vocación marinera a la sombra de la «marquesina» y la vieja farola de nuestro puerto— en estas mismas páginas se ocupó del ferry «Isla de Menorca», de la Compañía Trasmediterránea, que ha hecho realidad recientemente el nuevo servicio de dicha naviera a las islas de La Gomera y El Hierro.

Cuando Pérez Triano escribió sobre el «Isla de Menorca», se cumplía medio siglo de que, desde Sevilla y Cádiz, el primero de su nombre bajo la contraseña de la Compañía Trasmediterránea hacía línea regular con puertos canarios y, con aquellos palos de mucha guinda y en caída elegante, enmarcaba la chimenea que —adornada con «mambrús»— dejaba escapar el negro y espeso penacho que daba nombre a la estela.

Aquel primer «Isla de Menorca» perteneció a la Marítima de Mahón, naviera que surgió de la fusión —en 1895— de la Sociedad Mahonesa de Vapores y La Menorquina, Sociedad de Navegación.

La primera inició sus actividades en 1854 con el vapor «Mahónés», de construcción inglesa, al que, en 1860, se unió el «Menorca», también producto de astilleros británicos. En 1877 se adquirió el «Puerto Mahón» y, tres años más tarde, arboló la contraseña de la naviera el «Nuevo Mahónés», comprado a armadores de Barcelona.

La Menorquina, Sociedad de Navegación, se constituyó en 1893 y —con 500.000 pesetas de capital social— contaba con los vapores «Ciudad de Mahón», «Menorquín» y «Ciudadela».

Aquel primer «Isla de Menorca», de 1.003 toneladas de registro bruto y 773 neto, era un vapor de casco de hierro y acero —de 230 pies de eslora por 29,9 de manga—, en 1883, había sido botado en los astilleros de la firma Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne. Estaba equipado con una máquina de alta y baja, producto de los talleres de la misma empresa constructora, y —con el nombre de «Theseus»— arbolaba bandera griega y contraseña de la Hellenic S.S. Co., de El Pireo.

En 1898, el «Theseus» fue modernizado —también se le instalaron nuevas calderas— y, dos años después, pasó a la Marítima de Mahón que, por entonces, mantenía las líneas regulares con Palma de Mallorca y Barcelona.

Sobre la incorporación de la Marítima de Mahón a la Compañía Trasmediterránea, don Juan Pou Muntaner escribió hace pocos años: «En 1917, la naciente Trasmediterránea gestionaba la absorción de la Isleña Marítima y de la Marítima de Mahón y, tras largas deliberaciones y consiguiente oposición por parte de muchas esferas que a todo trance pretendían evitar la desaparición de aquellas navieras tan entrañablemente isleñas, al año siguiente lograba adquirir la totalidad de las acciones de La Marítima y en 1919 la mayoría de la Isleña Marítima, de tal manera que a partir de esta fecha corrían a cargo de la Trasmediterránea los servicios regulares de las islas con la Península e interinsulares».

La Compañía Trasmediterránea, obra personal del doctor Dómine —gerente de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África— se constituyó el 25 de noviembre de 1916 y, el 1 de enero del año siguiente, comenzó su vida legal como tal naviera. Con 100 millones de pesetas de capital social y sede en Barcelona, la flota de la Compañía Valenciana, Navegación e Industria, Vinuesa, Línea de Vapores Tintoré y la de Ferrer y Peset.

Con una flota compuesta por 49 vapores —y más de 45.000 toneladas de registro bruto total— la Trasmediterránea incorporó luego a la Marítima de Mahón; la Compañía Marítima de Barcelona, filial de la MacAndrews inglesa; la Isleña Marítima y, ya en 1930, la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios, naviera cuyas acciones estaban en su mayor parte en manos de la Elder Dempster británica.

El «Isla de Menorca» y la Trasmediterránea

Esta, la Trasmediterránea, fue la naviera cuya contraseña arboló el «Isla de Menorca», aquel antiguo «Theseus» cuyas primeras singladuras fueron en aguas cargadas de historia, aquellas del Egeo en que, como reliquias del pasado, sonaban —sueñan— los nombres de Mykonos, Naxos, Milo, Santorin, Keos, etc.

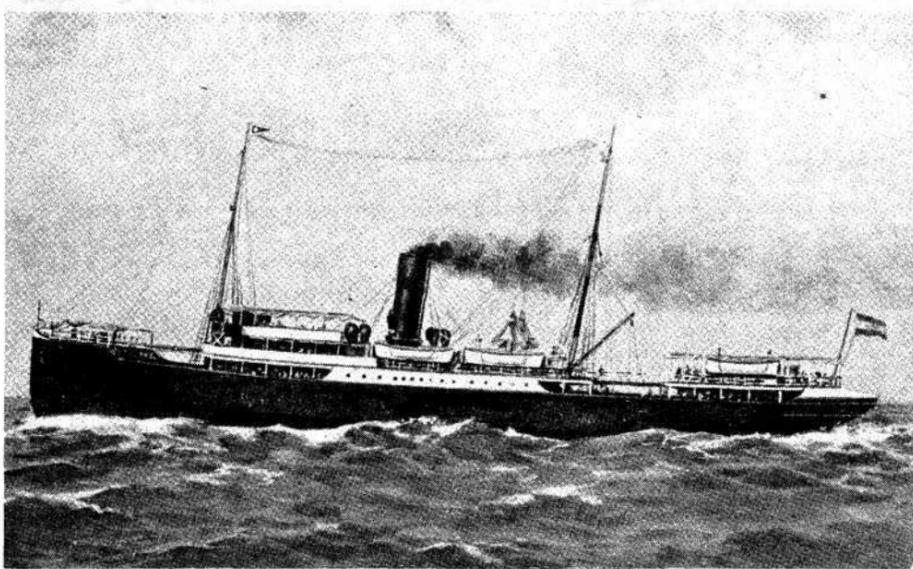
Tras varios años en las líneas regulares de la Compañía Trasmediterránea entre Baleares y Barcelona, el «Isla de Menorca» pasó a la de Canarias entre Baleares y Barcelona, el «Isla de Menorca» pasó a la de Canarias y, ya en septiembre de 1925, con otros barcos de la citada naviera figuró en la flota de transportes que tomaron parte en el desembarco de Alhucemas. Ellos tomaron a su bordo las brigadas al mando de los generales Fernández Pérez y Saro que, a su vez, se organizaban en columnas mandadas por los coroneles Franco, Goded, Vera, Martín González y el teniente coronel Campins.

Con el «Isla de Menorca», en esta operación de desembarco —decisiva para la campaña de Marruecos— tomaron parte los vapores «A. Lázaro», «Navarra», «Aragón», «Sagunto», «Alhambra», «Jorge Juan», «Florida» —el luego «Río Francolí» aquí tan recordado— «Roger de Flor», «Cullera», «Romeu», «Hespérides», «Menorquín», «Jaime II», «Capitán Segarra», «Escolano», «V. Ferrer», «Castilla», «Vicente La Roda», «A. Cola», «Barceló» y «Villarreal», si bien estos dos últimos figuraban habilitados como buques-hospital.

Volvió el «Isla de Menorca» a las Baleares y, durante años, lució el gallardetón blanquirrojo en las aguas del Mediterráneo. En julio de 1936 vino la guerra a España y, con otros barcos, el «Isla de Menorca» tomó parte en la evacuación de las tropas que, al mando del capitán Bayo, habían desembarcado en Ibiza el 9 de agosto, tropas que también lo hicieron al Sur y Norte de Puerto Cristo, en la costa oriental de Mallorca.

En septiembre, el «Isla de Menorca» reembarcó parte de las fuerzas integradas en la Columna Baleares —las cuales se encontraban en Ibiza y, con ellas a su bordo, arribó a Barcelona.

En esta operación contra Ibiza y Mallorca intervinieron los «Islas de Tenerife», «Ciudad de Barcelona», «Ciudad de Tarragona», el pequeño «Ciudadela», «Mahón» y «Rey Jaime II», todos de la Compañía Trasmediterránea. Con ellos también lo hicieron otras undiades menores —incluso motoveleros y el yate «Rosa V.V.»— el «Marqués



El nuevo «Isla de Menorca», de la Trasmediterránea

de Comillas», de la Trasatlántica Española; el «Cabo Silleiro», de Ybarra, y las motonaves «Mar Negro» y «Mar Cantábrico», ambas propiedad de la Compañía Marítima del Nervión.

El vapor «Isla de Menorca» continuó sus singladuras por el Mediterráneo en guerra hasta que, el 14 de marzo de 1938, fue hundido por la aviación en las costas de Cambrills, en Tarragona.

Finalizada la guerra civil, mientras otros mercaderes españoles y extranjeros eran rebotados por la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques, el «Isla de Menorca» no fue considerado de económica recuperación y reconstrucción y, en 1941, sus restos fueron desguazados «in situ».

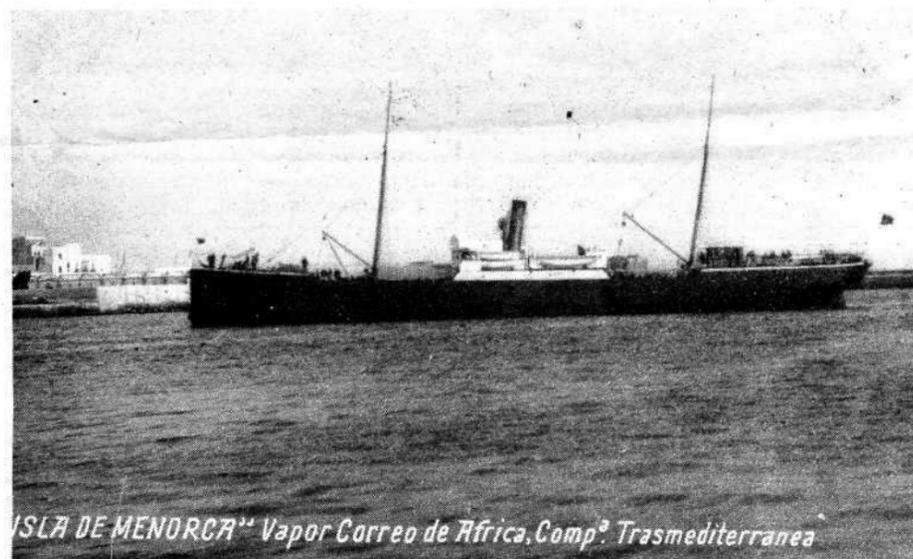
De aquellos barcos que la Marítima de Mahón cedió a la Compañía Trasmediterránea, el «Menorquín» —antiguo «Palma», de la Sociedad de Navegación Estena— había sido desguazado en Génova en 1928. El «Monte Toro» había sido hundido en agosto de 1937 cerca de Cabo Palos y, por lo que respecta al «Mahón», había sufrido igual suerte en aguas del puerto de Barcelona. A flote y reconstruido, fue rebautizado «Gobernador Chacón» y, tras varios años como correo en aguas de Guinea y Fernando

rry «Linda Scarlet», propiedad hasta entonces de la empresa naviera Linjebuss International A.B., de Helsinborg.

Esta naviera mantenía servicios en el Báltico y en el Kattegat con el «Betula» —antiguo inglés «Perch Rock», construido en 1929— al que posteriormente se unió el «Primula», de 1.064 toneladas y botado en mayo de 1960 en los astilleros de la A.B. Finnboda Varf. En 1961, la Linjebuss International A.B. recibió el «Linda Scarlet» una vez finalizó con éxito las pruebas de mar y, en 1964, entraron en servicio los nuevos «Carola» y «Dana Scarlett», construidos ambos en los astilleros de la Oresundvarvet. Posteriormente, y para el transporte de automóviles, la Linjebuss recibió los «Betula» y «Primula» que, con capacidad para medio centenar de vehículos, sustituyeron a los viejos de dichos nombres.

El «Linda Scarlett» —hoy «Isla de Menorca»— fue botado en 1961 en los astilleros de la firma holandesa Schiedamsche

Schpsw., en Groot-Ammers. De 2.615 toneladas, con sus principales dimensiones 77,88 metros de eslora por 14 de manga y, equipado con dos motores Klocknes-Humboldt-Deutz— de ocho cilindros y que desa-



El viejo «Isla de Menorca» fue hundido durante la guerra civil

Poo, fue desguazado en 1957, casi al mismo tiempo que el «Ciudadela» —antiguo «Leonard Spear» del Liverpool Pilots Service— era adquirido por la firma Astigarraga y arribaba el gallardetón de las Trasmediterránea.

El nuevo «Isla de Menorca»

En 1971, la Compañía Trasmediterránea dio de baja al «Romeu» —que pasó a bandera de la República de Guinea Ecuatorial con el nuevo nombre de «Enrique Nwo»— y, al mismo tiempo, adquirió el fe-

rrrollan 2.000 B.H.P.— alcanza media de 14 nudos.

El casco del «Isla de Menorca» está soldado eléctricamente y, con amplia capacidad para el transporte de pasajeros, en la cubierta correspondiente puede llevar setenta automóviles de tipo medio. Dispone de hélice de maniobra a proa y su estampa marinera, moderna, es fiel reflejo de los ferries suecos, daneses y finlandeses, de esos que —desde el Báltico— se han extendido por todos los mares y puertos del mundo.

J.A. PADRON ALBORNOZ

