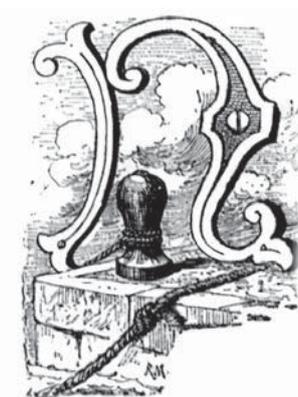


# EN BARCO DE VAPOR: EL VIAJE A MALLORCA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

María Luisa BURGUERA NADAL  
Universidad Jaime I de Castellón

*En recuerdo del grabado del vapor Rey Jaime I dedicado a mi padre por la Imprenta Guasp. Siempre me hizo soñar con viajes imposibles...*



OS fijaremos en este artículo en primer lugar en los relatos de viajes por la España del siglo XIX, y más exactamente en los que tuvieron por destino la isla de Mallorca. Después nos detendremos en otros que hacen referencia a la travesía marítima entre la Península y la isla en un nuevo medio de transporte en la época, el barco de vapor, al que haremos necesaria alusión por su importancia. Por último y a modo de conclusión, reflexionaremos sobre estos periplos.

Es conocido que durante el siglo XIX, España se convierte en el país de los sueños más ardientes de los románticos. Representa a la nación que ofrece con su historia, sus costumbres y sus caracteres los contrastes más fuertes, las luchas más encarnecidas, las aventuras más extraordinarias (Farinelli, 1936:674). El interés por nuestro país podría resumirse en dos hechos fundamentales: por una parte, el intercambio de ideas entre Francia y España propiciado políticamente; por otra, y paradójicamente, la Guerra de la Independencia contra Napoleón. Poco importó, nos explica Farinelli, que los recuerdos de los soldados franceses que tomaron parte en aquella guerra épica nos ofrecieran espantosos cuadros del «fanatismo» español; se creó una imagen legendaria y fantástica que ejercía una misteriosa atracción para la cultura francesa (Farinelli, 1936:675). Se había descubierto una nueva España. Después de la lucha salvaje, había deseos de recorrer aquellas regiones con la ayuda de buenos guías y de itinerarios descriptivos y contemplar paisajes sumamente románticos, en los que las ruinas del pasado recobrasen vida (Farinelli, 1936:677).

Lo cierto es que se había producido un cambio profundo en la Europa de la época y, como consecuencia de ello, una transformación: el romántico no contemplaba el mundo desde la razón como el ilustrado, sino desde la belleza, desde una posición estética. Interesaba lo que conmovía al alma. Y lo que hacía diferente a España era lo que la convertía precisamente en un foco de atracción para el espíritu europeo.

Se han citado en numerosas ocasiones las tres épocas del viaje romántico: el que se realiza durante el prerromanticismo, a principios de siglo, muy influenciado por la intención racionalista; el romántico, desde los años treinta hasta el comienzo de los ferrocarriles en los sesenta, época en la que se suceden los más famosos desplazamientos, y por último, el viaje posromántico, que se corresponde con la implantación del ferrocarril, con la línea directa París-Madrid, hecho que marca una nueva época con la llegada masiva de viajeros.

Pero la mayoría de los que se realizan por España se ciñeron a recorrer la península Ibérica, y se podría afirmar que, en general, las islas Baleares quedaron fuera de los itinerarios de los viajeros y que solo unos pocos llegaron en barcos de vapor a las costas mallorquinas en busca de unos lugares llenos de medievalismo, restos árabes y rodeados de unos paisajes de ensueño.

Así pues, dentro de la tradición de los libros de viajes, Mallorca merece un lugar aparte por su situación, su peculiar topografía, su arte y también por su paisaje. La isla aparecerá ante los forasteros que la recorren como un mundo en sí, rodeado por la inmensidad del mar.

El primero que escribe sobre ella, si bien de modo científico, fue el cónsul francés André Grasset de Saint-Sauveur, en un relato titulado *Viaje a las islas Baleares y Pitiusas*, realizado entre 1801 y 1805. Encargado según algunos historiadores por el propio Napoleón y dedicado a Talleyrand, se trata de un libro enciclopedista, influenciado por el cientifismo y la curiosidad etnográfica de la Ilustración. No será hasta las décadas de los años 30 y 40 cuando se forje la imagen romántica de la isla gracias a la obra de George Sand y a las ilustraciones de J. B. Laurens. Y así *Un hiver à Majorque* (1842) o *Voyage à Majorque* es, más que un recorrido por una isla que la escritora apenas realizó, una especie de viaje interno y un expreso deseo por volver a Francia, pese a los elogios hacia el paisaje mallorquín; aún así, se convirtió, paradójicamente, en una gran propaganda para Mallorca.

J. B. Laurens publicó en 1839 *Recuerdos de un viaje artístico a la isla de Mallorca*. «El viaje de Laurens resulta fundamental en la configuración de la imagen romántica de la isla, pero su importancia radica más en la mirada que el artista proyecta en sus cincuenta y cinco litografías que en el relato en sí, agudo y bien documentado, pero que, como nos explica el autor, actúa como complemento escrito a las imágenes» (Alzaga, 2005:174).

Pero detengámonos a continuación en el medio de transporte que utilizaron estos primeros viajeros para llegar a Mallorca: el barco de vapor.



Hay que considerar que el 19 de enero de 1834 había atracado en el puerto palmesano el primer barco que hizo la travesía entre la Península y el archipiélago sin usar el soplo del viento o la fuerza de los brazos. El *Balear*, nombre que tenía el navío, era propiedad de la empresa catalana Vilardaga, Julià i Reynals. Su ruta cubría la línea Barcelona-Palma-Mahón. La iniciativa fue un fracaso, pero los empresarios de las islas ya habían tenido tiempo suficiente para percatarse de las ventajas del nuevo sistema de navegación.

José Estades Homar adquirió el *Mallorquín*, que el 6 de octubre de 1837 cubrió la ruta entre Palma y Barcelona. Desde ese momento el tráfico marítimo no dejó de crecer. Mercancías y pasajeros convivían en las embarcaciones, como se encargó de recordar George Sand en su relato sobre su estancia en Mallorca, puesto que la escritora y el compositor polaco Chopin viajaron en el *Mallorquín* en el otoño de 1838.

Luego llegaron más vapores. El *Barcelonés*, propiedad de Pablo Sorá, en 1850, y posteriormente el *Rey Jaime I* en 1856, *el Rey Jaime II* en 1857, y con ellos más viajeros que contribuyeron a divulgar la belleza de la isla entre los europeos (J. Riera, 2009).

Efectivamente, bajo el título *Las primeras compañías mallorquinas de navegación a vapor* se agrupan los fondos de tres empresas: El Mallorquín, El Barcelonés y la Sociedad Accidental de los Vapores Españoles Mallorquín y Barcelonés. Estas implantaron en Mallorca la navegación a vapor en el trayecto Palma-Barcelona operando con dos buques. El primero fue el

mencionado *Mallorquín*, adquirido en 1837, que estuvo en servicio hasta 1850, y el segundo el *Barcelonés*, que comenzó a prestar servicio en 1850 en el mismo trayecto, además de cubrir la línea con Ibiza (Estarellas, 1979-1980).

Nos fijaremos a continuación en tres relatos de viajes a Mallorca realizados en barcos de vapor durante la segunda mitad del siglo XIX.

El primero es el de una viajera, Joséphine de Brinckmann, quien realizó su viaje por España entre 1849 y 1850; en su crónica nos ofrece una visión en la que lo tópico y lo costumbrista se imbrican con lo singular y lo subjetivo. El relato de esta dama se convierte así en una verdadera historia romántica en la que no falta el factor documental e informativo para el futuro viajero francés, y sobre todo parisino. Otro, en este caso el español, es observado con una mirada inteligente, y en ocasiones candorosa, crítica pero jamás incisiva y amable y generosa en la mayoría de los casos. El del viaje por España de Madame de Brinckmann, titulado *Promenades en Espagne pendant les années 1849 et 1850*, termina con una invitación a la aventura antes de la llegada a nuestra patria del ferrocarril, que acabaría con la idea romántica del viaje.

Lo más seguro es que nuestra viajera realizase su periplo en el *Barcelonés*, puesto que el 21 de marzo de 1850 este arriba en Palma para hacer de correo entre esta ciudad y Barcelona, a donde Madame de Brinckmann llega a mediados de junio de 1850 para viajar a Palma. La carta desde la isla —el relato es epistolar— está fechada el 26 de junio de 1850. Y así, la número XXVII está escrita, como ella misma señala, durante su viaje de regreso. En ella explica que existe un vapor que hace la travesía dos veces a la semana desde Barcelona a Palma, en ida y vuelta, y además que es costumbre española que «cuando un barco debe partir a cierta hora, quiere decir dos horas más tarde» (Brinckmann, 2001:325). La travesía duró desde las 17:00 a las 05:00. Cuando desembarcó en el puerto y llegó a la ciudad, que contaba entonces según ella con 30.000 habitantes, encontró una «tranquila animación» (Brinckmann, 2001:325). Viaja de forma verdaderamente aventurera, relatando con minuciosidad los lugares, que paradójicamente visita muy poco tiempo, pues solo permanece dos días en la isla, y regresa al barco que la devolverá a la Península. La autora cuenta, ya a su regreso, que la embarcación se movió mucho, probablemente a causa del viento, que era muy fuerte, de modo que tuvieron que refugiarse en el puerto de Andrach. Al día siguiente llegaban a Barcelona.

A continuación nos detendremos en el realizado por el barón de Davillier y Gustave Doré. Jean Charles Davillier (1823-1883) fue un historiador de arte, hispanista y coleccionista, poseedor de una gran fortuna, el cual en su casa de París recibió a numerosos artistas de la época. Entre ellos estableció amistad con Gustave Doré (1832-1883), ilustrador y escultor, con el que emprendió un viaje por España, fruto del cual se publicaría, a partir de 1862, una serie de crónicas de viajes con las ilustraciones de Doré en la revista parisina *Le tour*

*du monde*. Destacan sus célebres dibujos sobre la tauromaquia. En esos años, también se encargó de los grabados de una edición francesa de *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*, de Miguel de Cervantes, que partía de su visión particular de España. Así pues, en 1862, los dos viajeros franceses emprenden la ruta que los llevaría durante el mes de mayo a Mallorca. En 1875 se reunieron sus experiencias en un libro titulado *Viaje por España*, uno de cuyos capítulos se refiere a Mallorca.

La travesía se realizó durante el mismo mes en que lo hiciera Joséphine de Brinckmann, pero ahora en el vapor *Jaime I*.

Veamos cómo se relata el viaje:

«Salimos de Barcelona una hermosa tarde del mes de mayo en el *Don Jaime I*. El mar estaba azul y tranquilo. Al cabo de una hora seguíamos dividiendo la ciudad como una larga línea blanca que se destacaba sobre el azul oscuro de las montañas de Cataluña y al acabar el día empezamos a entrever las costas de Mallorca. A medida que avanzábamos, la silueta de sus altas montañas se iba dibujando con mayor claridad, sobre todo la más alta de ellas, el Puig Mayor de Torrella, que se alza a mil quinientos metros, y el Puig de Galatzó, de dentadas crestas... Henos aquí, cerca de tierra, costeano la pequeña isla de la Dragonera... Acabamos de doblar la punta de Cala Figuera. La bahía de Palma surge de improviso, como una espléndida decoración, con la ciudad dispuesta cual un anfiteatro. A la izquierda, la Torre de la Señal, con los muros coronados de matacanes. Un poco más lejos, en lo alto de una colina, el castillo de Bellver, sólida fortaleza de la Edad Media. La costa está sembrada de molinos de viento, cuyas grandes aspas blancas, en número de seis, están unidas entre sí por cuerdas dispuestas circularmente, lo que les da el aspecto de inmensas telas de araña. Por encima se alza Palma con su imponente catedral gótica, asentada sobre una eminencia, encima del mar. Más abajo distinguimos la elegante silueta de la Lonja, preciosa joya de la arquitectura del siglo xv. Luego, las altivas flechas de los campanarios góticos; y, por último, algunos jardines, acá y allá, ramilletes de verdor, por encima de los cuales se balancean graciosas palmeras.» (*Panorama Balear*, editado por Luis Ripoll, 1951).

Y ahora nos detendremos en una descripción del barco:

«El buque *Rey D. Jaime* representó una novedad tecnológica en la marina española, ya que aplicó, por primera vez, el sistema de construcción longitudinal inventado por los astilleros de Scott Russell. La construcción longitudinal se impondría en la tecnología naval durante décadas y el vapor *Rey D. Jaime I* tendría el honor, junto a su compañero *Rey D. Jaime II* de ser pionero a nivel mundial de este avance tecnológico.»

#### TEMAS GENERALES

La llegada a Palma y la descripción del buque las da el diario *El Balear* en su edición de 5 de febrero de 1856, página 3:

«Palma 5 de febrero. Serían las once de la mañana de ayer cuando el vigía de Porto Pí señaló a la vista un vapor mercante extranjero (*sic*) y pocos momentos después, vióse poblado el muelle y el mirador de nuestra ciudad de un numeroso concurso que acudía ansioso a presenciar la entrada del buque». Y sigue: «El vapor *Rey Don Jaime I* tiene las dimensiones siguientes: quilla limpia 170 pies ingleses: eslora 178 pies: puntal 13 pies: manga 24 pies. La cabida total del casco es de 510 toneladas; pero las que carga son 240. De popa cala 9 pies, de proa 8 pies y la fuerza de su máquina es de 200 caballos. La quilla de este buque fue plantada en los arsenales del constructor Scott Russel en Londres el 15 de junio último: el casco recibió la máquina en el mes de octubre último, y el vapor fue botado al agua el día 22 de diciembre próximo pasado.»

En el temporal sufrido en su viaje desde Londres hasta Palma tuvieron daños los adornos de la popa del buque, y la figura que representaba al rey Jaime de Aragón colocada en la proa del mismo perdió un brazo.

Los viajes de Barcelona a Palma, y en sentido contrario, duraban entre 11 y 14 horas, lo que representaba un buen avance sobre las 16 a 20 horas que empleaban el *Mallorquín* y el *Barcelonés*, que hacían la misma línea. Por fin, en 1889 es vendido por sus armadores después de menos de cuarenta años de navegación.

Detengámonos a continuación en otro relato de viaje marítimo: el que realizaron dos científicos e investigadores alemanes en 1865 a la isla de Mallorca. En 1865, Alexander Pagenstecher (1825-1889), científico y profesor alemán en la Universidad de Heidelberg, director del Museo Zoológico de Hamburgo y también del de Historia Natural, viajó por Europa, y en concreto por España, acompañado de Robert Wilhelm Bunsen (1811-1899), científico y profesor en varias universidades, entre ellas la de Heidelberg. Partieron de esta ciudad y atravesaron varias localidades francesas hasta llegar a Barcelona; desde allí viajaron en el vapor *Menorca*, que hacía la línea Barcelona-Alcudia-Mahón. Desde Alcudia, donde desembarcaron, se trasladaron hasta Inca y Palma.

En 1867, Pagenstecher publica el libro *Die Insel Mallorca*, y el mismo año aparece en castellano con el título *La isla de Mallorca. Reseña de un viaje*. Veamos el fragmento en el que se describe la travesía por mar:

«El vapor *Menorca* sólo tiene veinticuatro pies de ancho, pero proporcionalmente es muy largo y de sólida construcción. Demostró ser una embarcación muy valiente a pesar de su poco porte. En primera cámara había además de nosotros, un capitán inglés cuyo buque se encontraba en Palma y

al que iba a reunirse para ir a Odesa en busca de trigo; y un matrimonio de Menorca, cuyos individuos, lo mismo que mi amigo Bunsen, pronto se guarecieron bajo cubierta. Salimos con viento de proa del Este-Sudeste, y negras nubes cubrían las montañas más allá de la ciudad hasta el Monserrate. Hacia el levante, el cielo limpio de nubes dejaba ver un azul pálido y una espesa niebla se levantaba en el horizonte... La trepidación del buque afectaba la cabeza; las aves que, con rauda vuelo, a pesar del tiempo y de las olas, parecían burlarse de nuestra velocidad, fijando su vista sobre nosotros, producían una impresión desagradable. Las crestas de las olas parecían también aves gigantescas de blancas plumas... Aprecié los movimientos del buque con el reloj; sobre una longitud de unos 140 pies, se levantaba y bajaba unas ocho veces por minuto. También el balanceo de costado era muy frecuente. Los marineros apenas podían caminar por la cubierta. Encontré abajo a mi compañero en un estado lastimoso, y el aire que allí se respiraba era nauseabundo, de modo que preferí quedar algún tiempo sobre cubierta, antes que verme lanzado de un lado a otro de la cámara como una persona embriagada... El viento arreció, los balanceos del buque aumentaron, las olas barrían la cubierta, las vigas y los maderos crujían. Comparaba nuestra posición a la de los soldados de plomo en una caja abierta». (H. A. Pagentecher: *La isla de Mallorca. Reseña de un viaje*. Editorial El Drac, Mallorca, 1989).

Hablemos ahora de Menorca. El primer vapor de esta isla fue el *Mahonés*, construido en 1854 y que realizaba la ruta Mahón-Alcudia-Barcelona. Fue además el primero que utilizó las hélices en lugar de las ruedas. El segundo fue el *Menorca*, construido en Glasgow en 1859 y adquirido por la Sociedad del Vapor Mahonés para sustituir al primero. Sus medidas eran 47,70 metros de eslora, 6,80 de manga y 3,10 de puntal; la velocidad de 10 nudos y el desplazamiento de 370 toneladas.

Cuando llegó a Barcelona recién construido, el Gobierno lo envió a la Guerra de África como buque de la Armada. El 7 de julio de 1860 entró en Mahón para cubrir la línea Mahón-Alcudia-Barcelona. Cuando en 1880 se compraron nuevos vapores, el *Menorca* pasó a la línea Mahón-Palma; así permaneció hasta 1895, fecha en que fue vendido a la Maquinista Naval para su desguace. Durante sus años de servicio, el *Menorca* solo sufrió un accidente; fue en noviembre de 1873 al chocar contra la costa de Menorca a causa de la niebla.

Hemos observado pues cómo realizaron su travesía marítima a Mallorca algunos viajeros en la segunda mitad del siglo XIX. Si bien todos utilizaron el mismo medio de transporte, el barco de vapor, sus experiencias fueron diversas; en el primer caso nos encontramos con un relato en el que Madame de Brinckmann apenas se detiene en los pormenores de la travesía marítima; le interesa sobre todo llegar a la isla y recorrerla, reseñando lo fundamental

## TEMAS GENERALES

según su percepción; solo anota una falta de puntualidad en la hora de salida del buque y el fuerte viento a su regreso de Palma, que le obligó a refugiarse en puerto. La travesía marítima del segundo viaje seleccionado, el de Davillier y Doré, es más explícita y sobre todo más poética; el autor se sirve de imágenes literarias para describir la situación y lo que a los dos caballeros les sugiere el mar que les rodea y el paisaje terrestre que ven desde el buque; y, por último, la correspondiente a la tercera travesía, la de los dos científicos alemanes, es mucho más pormenorizada, deteniéndose en detalles mínimos objetivos.

No podríamos olvidar que en la época romántica los libros de viajes adquirieron un marcado carácter intimista, pues las repercusiones en el mundo interior del aventurero fueron los verdaderos motivos del relato. Ello se deja ver sobre todo en el de Doré y Davillier. En su conjunto, también el relato de la viajera e intrépida Madame de Brickmann entra de lleno en el género romántico. En menor medida, sin duda, podríamos calificar el texto de Pagenstecher, si bien se deja entrever en muchos fragmentos una inevitable mirada subjetiva.

Lo cierto es que los tres relatos seleccionados ofrecieron al lector de la época lo que él deseaba: una aventura en una tierra soñada. Cuando los viajeros regresaron a sus lugares de origen, se tropezaron de nuevo con la vida real, prosaica. Tal vez entonces se dieron cuenta, al igual que Teófilo Gautier al final de su *Viaje por España*, de que su aventura, su sueño, había terminado.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALZAGA RUIZ, Amaya: «El viaje a Mallorca en el siglo XIX: la configuración del mito romántico y de sus itinerarios artísticos», en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie VII, Historia del Arte, t. 18-19, 2005-2006, pp. 163-193.
- AA. VV.: *A New System of Ship Construction. Transactions of the Institution of Naval Architects*, <http://www.rina.org.uk/publications.html>, pp. 134 y 135.
- BENNASSAR, B. y L. (1998): *Le voyage en Espagne*. París, Laffont.
- BRINCKMANN, Joséphine de: *Paseos por España (1849 y 1850)*. Edición y traducción de María Luisa Burguera. Madrid, Cátedra, 2001.
- CARRIZO RUEDA, Sofía (1996): *Morfología y variantes del relato de viajes en Libros de viajes*. Murcia, Publicaciones de la Universidad.
- DAVILLIER, Ch., y DORÉ, G.: *Viaje a Mallorca*, Panorama Balear, n.º 1, Luis Ripoll, 1951.
- ESTARELLAS RODRÍGUEZ-SOLANO, M. Isabel (1979-1980): *Inventario de la documentación procedente de las primeras compañías mallorquinas de navegación a vapor... a Fontes Rerum Balearium*, III (pp. 493- 508).
- FARINELLI, Arturo (1936): *Le romantisme et l' Espagne. Revue de Littérature Comparée, Extrait du fascicule 64*, París.
- PAGENSTECHE, H. A.: *La isla de Mallorca. Reseña de un viaje*. Editorial El Drac, Mallorca, 1989.
- RIERA, Joan: «El primer barco de vapor», *Diario de Mallorca*, miércoles 21 de enero de 2009.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín: «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870», *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 13, 2007 (pp. 62-92).
- SAMPOL ISERN, Ramón: *Vapores de las islas Baleares*, de Miquel Font, Palma de Mallorca, 1988.