



El mar en la filatelia

El vapor correo *Infanta Isabel de Borbón*

Dr. Andrés J. Schlichter

La Compañía Transatlántica Española se estableció en Barcelona en junio de 1881 como sucesora de la compañía naviera A. López de Alicante. Fue la línea marítima española más importante en el transporte de inmigrantes desde España continental y las Canarias a Cuba, Puerto Rico, México y otros países sudamericanos. En 1912 la empresa manda construir dos buques para la línea entre España y el Río de la Plata. Se trata de los vapores *Reina Victoria Eugenia* que fue construido en los astilleros de Swan, Hunter y Wigham Richardson de Walsend-on-Tyne, en Inglaterra, y el *Infanta Isabel de Borbón*.

Tarjeta postal de la Compañía Transatlántica Española con foto del *Infanta Isabel de Borbón*. En el reverso de la misma se encuentra un párrafo de Eugenio Agacino y Martínez relacionado con la política naviera del país en ese período.

Este último fue construido en los astilleros Wm. Denny and Brothers Ltd. de Dumbarton, Escocia.

Con un desplazamiento de 10.348 toneladas, una eslora de 146,87 metros y 18,65 metros de manga, el buque tenía una chimenea y dos mástiles. Estaba impulsado por tres hélices accionadas por dos motores a vapor de triple expansión y una turbina de baja presión a vapor. Alcanzaba una velocidad crucero de 17 nudos y una máxima de 18,4 nudos.

Fue botado el 26 de septiembre de 1912 e inicia su viaje inaugural de Barcelona a Buenos el 12 de marzo de 1913.



Vapor "INFANTA ISABEL DE BORBÓN" de la Compañía Transatlántica Española.
El transporte marítimo español, entre importación, exportación y cabotaje, está medido por 3.700 millones de pesetas al año; el terrestre escasamente llega a valer 500 millones en el mismo período. ¿No es verdad que nuestros mentalistas, gobernantes políticos y prensa, no conceden al transporte marítimo la verdadera importancia que tiene y merece?

Eugenio Agacino.

Fotografía de la frase del marino español impresa en el reverso de la tarjeta postal.



Carta enviada el 18 de octubre de 1914 en el puerto de Buenos Aires destinada a Francia. El porteo de 12 centavos correspondiente a una carta al exterior fue prepagado por el remitente con sellos argentinos de la serie del "labrador". El mismo indica "Francina por Vapor: Infanta Isabel". Pero para evitar una posible confusión con el vapor *Infanta Isabel* perteneciente a Pinillos Izquierdo y Compañía, se colocó un gomígrafo violeta "Servicio Buenos Aires/ Infanta Isabel de Borbón". Dado que los sellos no fueron obliterados a bordo, lo fueron en la localidad francesa de destino el día de su arribo: Lyon les Brotteaux, 11 de noviembre de 1914.

Transportaba 250 pasajeros en primera clase, 100 en segunda y 75 en tercera.



El vapor *Infanta Isabel de Borbón*, de la Compañía Trasatlántica Española—18 millas, música, 46 embarcaciones para salvamento, telegrafía aérea y submarina, periódico del Atlántico, etc.

Tarjeta con foto del buque en la cual se indica que el mismo cuenta con música, 46 embarcaciones de salvamento, telegrafía aérea y submarina, el periódico del Atlántico, etcétera.

En 1931 y luego de la llegada de la República, el buque fue rebautizado *Uruguay*. Continuó cumpliendo con la línea a América del Sur hasta 1934, pero con motivo de la Guerra Civil fue requisado por el gobierno y amarrado en el puerto de Barcelona para servir como cárcel. A raíz de un bombardeo nacionalista, el buque es hundido el 23 de enero de 1939. En agosto del mismo año es refluotado pero solo para ser luego desguazado en Valencia en 1945.

El vapor correo *Infanta Isabel de Borbón*, al igual que los demás buques españoles y aquellos de los países neutrales, tuvo un papel muy importante durante la Primera Guerra Mundial. Gran parte de la correspondencia entre América del Sur y Europa era llevada por estos buques correo. Debe tenerse presente que los buques mercantes de los países beligerantes no podían cruzar el Atlántico en forma segura como lo hacían antes de la conflagración.



Reverso de la misma tarjeta "patriótica" despachada en Las Palmas, Islas Canarias, el 2 de octubre de 1918. Dirigida a Buenos Aires, el porteo está prepagado con sello español de la serie de Alfonso XIII en medallón obliterado por una marca rombo de puntos. Nótese que esta tarjeta también muestra un párrafo de Eugenio Agacino, esta vez alusiva a los escasos buques de guerra de la Armada Española.

Interesante tarjeta postal escrita a bordo en alta mar entre Río de Janeiro y Montevideo el 5 de septiembre de 1914. La Primera Guerra Mundial había estallado recientemente. El remitente dirige esta tarjeta a Buenos Aires y dice en ella. "Esta escala extraordinaria que hacemos en este puerto (Río de Janeiro) me da la ocasión para enviarte mi afectuoso saludo extensivo a tus padres y hermanos. Hasta aquí traemos un viaje muy bueno. Nos detenemos para recoger los inmigrantes españoles de los barcos alemanes". (Los que se hallaban en Río no podían ya navegar por el conflicto.) El sello español de 10 centavos está obliterado en Montevideo al arribo del buque el 10 de septiembre.



El buque poseía estafeta postal del Correo Español a bordo. En ella podían ser despachadas las piezas postales que tanto pasajeros como tripulantes desearan enviar durante la travesía. Si el buque se hallaba en aguas jurisdiccionales de un país extranjero, durante una escala, las piezas postales debían llevar el franqueo pagado con sellos de dicho país. En caso de hallarse el buque en aguas internacionales o en España, debían imponerse las piezas con sellos españoles. La estafeta contaba con sellos, y diferentes marcas postales para obliterar los mismos. Era asimismo algo usual que alguna correspondencia escrita en tierra fuera luego impuesta en la estafeta del buque para acelerar su entrega en destino. Así,



Anverso de la tarjeta de la figura anterior, con imagen del "Verandah Café" del buque.



Marca fechadora triple óvalo con nombre de la Compañía Transatlántica y del Infanta Isabel de Borbón.

Tarjeta postal con imagen del edificio del Congreso de Buenos Aires, escrita el 30 de octubre de 1917 y dirigida a un teniente en campaña, en Francia. El porteo de la misma esta prepagado con un sello argentino de 5 centavos, obliterado por la marca fechadora circular del buque: vapor Infanta Isabel de Borbón / 2 de noviembre de 1917.





Sobre de carta despachada a bordo del buque en Buenos Aires el 1° de septiembre de 1915 y dirigida a Madrid, España. El porteo está prepago con sellos argentinos de la serie del "Labrador". Si bien el porteo de aquella época era de 12 centavos, el remitente erróneamente sólo colocó sellos por un valor de 11 centavos. Esto no fue advertido por el encargado de la estafeta de a bordo. Nótese la obliteración con el matasellos fechador circular del buque, y la presencia de la marca administrativa oval de la Compañía Trasatlántica, con nombre del vapor, y una marca lineal con el mismo nombre. La carta no alcanzó a su destinatario por ser éste desconocido en la localidad del destino "inconu". La carta regresa al remitente en octubre de 1915.

si una persona tenía apuro en hacer llegar una carta o tarjeta a Europa podía entregarla a bordo del buque al encargado de la estafeta. De esta manera, si el buque estaba pronto a zarpar el remitente lograba hacer que la pieza se despachara inmediatamente. ■



Tarjeta postal escrita en Montevideo el 1° de noviembre de 1920 y despachada a bordo el 2 del mismo mes. Dirigida a Lausanne, Suiza, el porteo está pagado con sello uruguayo de 2 centésimos matasellado con la marca de la figura anterior. El remitente dice: "Quería escribirte una carta pero se me ha ido el día y sale hoy el Infanta Isabel [...]. Por ello llevó la postal directamente a bordo del buque".



Tapa de un "Programa de fiestas y lista de pasajeros" del vapor correo *Infanta Isabel de Borbón* en el viaje a Buenos Aires de septiembre de 1926. Imagen y frase de bienvenida del Rey Alfonso XIII. También tapa de un folleto de la compañía con lista de la plana mayor del buque.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- N. R. P. Bonsor, *South Atlantic Seaway*, Brookside Publications, Jersey, Reino Unido, 1983.
- Eugene W. Smith, *Passenger Ships of the World. Past and Present*, George H. Dean Company, Boston, EE.UU., 1978.