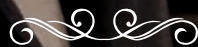




LOS TINTORÉ

LOS NAVIEROS QUE IMPULSARON LA TRASMEDITERRANEA



THE TINTORÉS,
THE SHIP-OWNERS WHO DROVE TRASMEDITERRANEA

Joaquín María Tintoré desgrana la historia de la empresa naviera familiar, germen de la actual Trasmediterranea.

Joaquín María Tintoré describes the history of the family shipping company, the seed which has grown into what today is Trasmediterranea.

Textos: Javier Ortega Figueiral Fotos: Carles Rodríguez y Museo Marítimo de Barcelona

En un pasaje peatonal, entre las calles Ganduxer y Mandri, de Barcelona, el mar no está lejos en la memoria y en los recuerdos de Joaquín María Tintoré Blanc, tataranietao del fundador de la naviera Línea de Vapores Tintoré, uno de los gérmenes de Trasmediterranea cuando, hace casi cien años, decidió fusionarse con otras navieras para crear la compañía. Elegante, ordenado y con una memoria fabulosa, Tintoré Blanc repasa su blog, en el que, desde hace tres años, ha ido desgranando una interesante historia marinera. "La naviera familiar nació en 1852 fundada por mi tatarabuelo, don Pablo María Tintoré Pastor. A este le sucedió su hermano, Joaquín María, y el legado lo continuó su hijo, Joaquín María Tintoré Mercader –indica–. A su vez, a este le sucedió su hijo, Joaquín María Tintoré Punyed, mi abuelo, hasta que, en 1916, fusionó la Línea de Vapores Tintoré con otras tres navieras y constituyó la Trasmediterránea, cuya primera singladura fue el 1 de enero de 1917".

Los nombres de la saga los recuerda en un pequeño salón, con dos paredes repletas de cuadros de barcos, una nutrida biblioteca y un curioso arcón plateado, impecablemente pulido, que descansa sobre la mesa. "Es un recuerdo fantástico que regalaron a mi abuelo en 1927, cuando fue galardonado con la medalla al mérito naval. Todo el personal embarcado y de oficinas le regaló esta caja como recuerdo de su aprecio, cuando ya era uno de los consejeros de Trasmediterranea", comenta. Tintoré abre uno de los cajones del arcón y dentro aparece un libro encuader-

In a pedestrian area, between the streets Ganduxer and Mandri, in Barcelona, the sea is not far from the mind nor memories of Joaquín María Tintoré Blanc, great-great-grandson of the founder of the shipping enterprise Línea de Vapores Tintoré, one of the initial seedlings which gave life to Trasmediterranea when, almost one hundred years ago, they decided to merge with other shippers to create the company. Elegant, smart and with an excellent memory, Tintoré Blanc goes through his blog, in which, over the last three years, he has been describing some interesting maritime history. "The family shipping company started in 1852, founded by my great-great-grandfather Pablo María Tintoré Pastor. He was succeeded by his brother, Joaquín María, and the legacy continued by his son, Joaquín María Tintoré Mercader –he states–. In turn, he was succeeded by his son, Joaquín María Tintoré Punyed, my grandfather, until in 1916 Línea de Vapores Tintoré merged with three other shippers to become Trasmediterranea, whose first nautical day was the 1st January 1917." He recalls the names of the saga in a small room, with two walls brimming with photos of ships, a well-stocked library and a curious, impeccably polished silver cabinet which rests on the table. "It is a fantastic memento which my grandfather was given in 1927 when he was awarded the Medal of Naval Merit. All the onboard and office staff gave him this box as a token of their appreciation, when he was one of the advisors of Trasmediterranea," he >

Joaquín María Tintoré Blanc junto al retrato de su bisabuelo, Joaquín María Tintoré Mercader. Joaquín María Tintoré Blanc with the portrait of his great-grandfather, Joaquín María Tintoré Mercader.

La primera línea regular de Tintoré cubría la ruta Barcelona-Liverpool con dos vapores de hierro, mucho más modernos que los habituales de madera

> nado con maestría, mientras pasa las páginas separadas por un fino papel cebolla que protege las firmas, textos y dibujos de un precioso libro-homenaje a un personaje y a una saga de navieros, que inicia su relación con el mar con la escritura de una sociedad en comandita, constituida en Barcelona el 28 noviembre de 1852 ante el notario don José Falp, con un capital de 140.000 duros o peso fuerte, es decir 2.800.000 reales de vellón o 700.000 pesetas (4.200 euros) de aquella época. Como administrador de la sociedad se nombró a Pablo María Tintoré, con las facultades necesarias para explotar dos buques en la línea entre Inglaterra y Barcelona. La escritura de constitución la firmaron 30 accionistas de Cataluña, en una época en la que el sector estaba cambiando e interesaba como inversión a empresarios no relacionados directamente con el mar.

LAS PRIMERAS LÍNEAS

El objetivo de la naviera fue establecer una línea regular entre España y Reino Unido con dos vapores de hierro (un rasgo de clara modernidad, pues hasta entonces lo habitual seguían siendo los cascos de madera) construidos en Escocia para cubrir inicialmente la ruta Barcelona-Liverpool, admitiendo carga y pasaje desde el primer viaje, como le gusta recordar a Tintoré Blanc. "Los buques de la familia siempre llevaron pasajeros muy bien cuidados por tripulaciones muy profesionales". El negocio estaba en que, en dirección a Inglaterra, se transportaban en bodega productos perecederos españoles; mientras que, de regreso, los vapores importaban maquinaria industrial—incluso locomotoras—y carbón para alimentar a la industria catalana. El éxito de esa línea regular —con escalas en diferentes puertos de la ruta— fue tal, que acabó haciéndose una ampliación de capital para satisfacer la demanda construyendo más

buques, llegando a ser cuatro unidades las que cubrían la línea: el *Ebro*, el *Miño*, el *Duero* y el *Tajo* que, con el paso de los años, fueron sustituidos por buques más modernos como el *Francoli*, el *Turia*, el *Tordera* o el *Tintoré*. No solo de líneas regulares se nutrió la historia de la naviera. Los cruceros de placer también formaron parte de los antecedentes de Trasmediterranea gracias a los Vapores Tintoré. Cuando el primer buque de la compañía, el vapor *Ebro*, llegó a España en su viaje inaugural desde los astilleros de Escocia, en 1854, el armador tuvo una idea original: un viaje turístico triangular entre Barcelona, Menorca y Mallorca, una iniciativa inédita en la España de mitad del siglo XIX. En el *Diario de Barcelona*, el novedoso viaje de recreo en un país donde las agencias de viaje aún no se habían creado y el turismo era algo más que exótico, se anunció así: "El hermoso vapor español *Ebro* saldrá el miércoles 28, a las 6 de la tarde, para Mahón y Palma. Saldrá de Mahón el sábado al salir el sol para llegar a Palma por la tarde. Quedará en Palma hasta el domingo al anochecer, llegando a Barcelona el lunes por la mañana. Admite solo pasajeros. Se despacha por don Pablo María Tintoré, calle del Call, esquina a la plaza de la Constitución". El primer crucero español fue un éxito y la sorpresa de mallorquines y menorquines viendo como la gente viajaba a sus islas, simplemente para conocerlas y no por negocios o visita a familiares, marcó su futuro como lugares de vacaciones, aunque hasta su establecimiento como grandes imanes turísticos de Europa tuvieron que pasar bastantes décadas y el negocio principal de esta predecesora de Trasmediterranea siguieron siendo las líneas de pasaje y carga entre España y el norte de Europa, a las que luego se añadieron rutas entre la península y el norte de África, como la línea en V Alicante-Oran-Almería, que hoy sigue funcionando con Trasmediterranea en >





A la izquierda, anuncios de época de las líneas operadas por Vapores Tintoré. Arriba, los buques 'Tordera' y 'J. J. Sister'. To the left, announcements from the era of the lines operated by Vapores Tintoré. Above, the vessels 'Tordera' and 'J. J. Sister'.

> comments. Tintoré opens one of the drawers of the cabinet and within appears a masterfully bound book, whilst turning the pages separated by a very thin onion paper which protects the signatures, texts and drawings of a precious book-tribute to an important person and shipping history. It starts its sea story with the deeds of a limited partnership company, founded in Barcelona on the 28th November 1852 witnessed by the notary José Falp, with a capital of 140,000 *duros* or *peso fuerte* (hard or strong pesos), which translates into 2,800,000 *reales de vellón* (reals) or 700,000 pesetas (€ 4,200) at that time. As director of the company, he appointed Pablo María Tintoré, with the skills and abilities to operate two routes between England and Barcelona. The deed of incorporation was signed by 30 shareholders from Catalonia, at a time when the sector was changing and was considered an appealing investment by entrepreneurs not directly related to the sea.

THE FIRST LINES

The purpose of the company was to establish a regular line between Spain and the United Kingdom with two iron steamers (a streak of clear modernity, as up until then the norm was for wooden ships), built in Scotland to initially cover the Barcelona-Liverpool route, carrying both cargo and passengers from the first voyage, as Tintoré Blanc likes

to remember. "The family boats and their very professional crews have always taken great care of our passengers." The business was when heading to England, perishable Spanish products were transported; whilst returning, the steamboats imported industrial machinery—including locomotives—and coal to fuel the Catalanian industry.

The success of this regular line—with stops in different ports en route—was so great that it eventually led to a capital increase to satisfy the demand, building more ships, to a total of four line vessels: the *Ebro*, the *Miño*, the *Duero* and the *Tajo*, which over time, were replaced by more modern ships such as the *Francoli*, the *Turia*, the *Tordera* and the *Tintoré*.

It was not only the regular lines which contributed to build the history of the shippers. Pleasure cruisers also played their part in the Trasmediterranea story thanks to the Vapores Tintoré. When the first company ship, the steamer *Ebro*, arrived in Spain from its maiden voyage from the ship makers in Scotland, in 1854, the ship-owner had an idea: a triangular journey between Barcelona, Menorca and Mallorca for tourists, an unprecedented initiative in Spain in the mid-19th century. In the *Diario de Barcelona* (Barcelona Daily), the new, recreational journey—in a country where travel agents still had not been created and tourism was something more than exotic—was announced like this: "The beautiful Spanish >



Arriba, Joaquín María Tintoré muestra el arcón que los empleados de Trasmediterranea regalaron a su abuelo, Joaquín María Tintoré Punyed (en la foto de abajo).

Above, Joaquín María Tintoré shows the cabinet which the Trasmediterranea employees gave to his grandfather, Joaquín María Tintoré Punyed (in the photo below).

> su segunda pata, o las líneas de cabotaje entre los puertos del litoral de la península, que suponían un ahorro de tiempo en una época en la que el transporte por tierra era rudimentario y buena parte de las mercancías entre las ciudades iban por mar, lo que significaba un buen negocio para las navieras.

TINTORÉ Y LA TRASMEDITERRANEA

En la I Guerra Mundial (1914-1918), España quedó oficialmente como país neutral. Esa neutralidad, decretada por el gobierno de Eduardo Dato, tuvo contrapartidas comerciales e industriales para una España que se modernizó y que, por primera vez en su historia, no estaba en déficit comercial con el exterior, llegando a cancelarse la deuda.

En el terreno marítimo, se realizó una jugada comercial estratégica para reforzar el mercado naviero español. A finales de 1916 se constituyó la compañía Trasmediterranea, gracias a la fusión de cuatro navieras: la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, la Sociedad Línea de Vapores Tintoré, la Ferrer Peset Hermanos y la Sociedad Anónima de Navegación e Industria.

Los Tintoré aportaron seis millones de pesetas y siete barcos: *Francoli*, *Tintore*, *Turia*, *Tordera*, *Tambre*, *Torreblanca* y *Tirso*, además de convertir su sede social en la primera sede de la nueva Trasmediterranea, que durante los primeros años y hasta la construcción del edificio en Vía Layetana, estuvo en el antiguo Pasaje del Comercio, hoy Pasaje de la Banca. Joaquín María Tintoré Punyed fue elegido consejero-director de la nueva naviera por su conocimiento del sector y prestigio profesional dentro de la marina mercante. Siguió en ese cargo hasta pasada la guerra civil española. Su hijo permaneció en la compañía como consejero hasta los años setenta. Ahí terminó la implicación directa de esta familia de navieros con Trasmediterranea, aunque no con el mundo marítimo. Joaquín María Tintoré Blanc, como agente de aduanas y transportes, sigue al tanto del transporte marítimo y, desde 2012, recopila la historia naval familiar en el blog *Línea de Vapores Tintoré*, donde se pueden encontrar recuerdos publicitarios, actas públicas y documentación interna que desgana el pasado de una empresa fundamental para entender lo que hoy es Trasmediterranea. ■



Para la nueva compañía Trasmediterránea, Vapores Tintoré aportó seis millones de pesetas y siete barcos, además de su sede social



Arriba, la portada del libro que, en 1927, las delegaciones de Trasmediterránea dedicaron a don Joaquín María Tintoré Punyed. Abajo, folleto del servicio regular de Vapores Tintoré Liverpool-Barcelona.

Above, the cover of the book which, in 1927, the Trasmediterránea staff dedicated to Joaquín María Tintoré Punyed. Below, a Vapores Tintoré regular Liverpool-Barcelona service leaflet.

> steamer *Ebro* will leave on Wednesday the 28th, at 6pm in the afternoon, for Mahon and Palma. It will leave Mahon on Saturday at the break of day to arrive in Palma in the afternoon. It will remain in Palma until the Sunday evening, arriving in Barcelona on the Monday morning. Only passengers are admitted. Published by Don Pablo María Tintoré, Call Street, at the corner of the *Plaza de la Constitución* (Plaza of the Constitution).” The first Spanish cruise liner was a success to the surprise of the Mallorcans and Menorcans who revelled to see how people travelled to their islands, just to visit them and not for business or to see family, marking their future as holiday destinations; although they had to wait decades until their establishment as great tourist magnets of Europe. The principal business idea of Trasmediterránea’s predecessor continued to be the passenger and cargo lines between Spain and northern Europe, to which they later added routes between the peninsula and north Africa, such as the line in V Alicante–Oran–Almería, which still operates today with Trasmediterránea in its second leg, and the cabotage lines between the coastal ports of the peninsula, which were supposedly time-saving during an era when land transport was rudimentary and the majority of trade between cities was conducted by sea, which meant good business for the shippers.

TINTORÉ AND TRASMEDITERRANEA

During the First World War (1914-1918), Spain officially remained a neutral country. This neutrality, decreed by Eduardo Dato’s government, had commercial and industrial counterparts for a Spain which was modernised and which, for the first time in

its history, had no foreign trade deficit, being able even to write off its debt.

In the maritime area, a strategic business move was deployed to strengthen the Spanish shipping market. At the end of 1916 the company Trasmediterránea was created, thanks to the merging of four shipping enterprises: the Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, the Sociedad Línea de Vapores Tintoré, the Ferrer Peset Hermanos and the Sociedad Anónima de Navegación e Industria. The Tintorés contributed six million pesetas and seven ships: *Francolí*, *Tintoré*, *Turia*, *Tordera*, *Tambre*, *Torreblanca* and *Tirso*, in addition to converting its headquarters into the first headquarters of the new Trasmediterránea, which during the first years and until the construction of the building in Vía Layetana, was in the old *Pasaje del Comercio* (Commercial Passage), today the *Pasaje de la Banca* (Bank Passage).

Joaquín María Tintoré Punyed was elected Chief Executive of the new shipping company due to his knowledge of the sector and professional prestige within the merchant marine. He continued in this role until after the Spanish civil war. His son remained with the company as an advisor until the seventies. There ended the direct involvement of this shipping family with Trasmediterránea, although not with the maritime world. Joaquín María Tintoré Blanc, as a customs and transportation broker, is well versed in maritime transport and, since 2012, has compiled the family naval story in the blog *Línea de Vapores Tintoré*, where one can find mementos of advertising, public records and internal documentation which describe the past of a business which is fundamental to understand what today is Trasmediterránea. ■