



Las comunicaciones marítimas en la Macaronesia. El caso de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, 1888-1930

Juan Carlos Díaz Lorenzo
tenegua71@telefonica.net

JUAN CARLOS DÍAZ LORENZO (Fuencaliente, La Palma, 1959), diplomado en Profesorado de EGB (ULL), licenciado en Historia del Arte (USC), máster en Ciencias de la Comunicación (ULL) y doctor en Ingeniería y Propulsión Marina con sobresaliente *cum laude* (UDC), es autor de un medio centenar de libros, en su mayoría relacionados con el mundo de la mar y los barcos, la aviación comercial y la historia de su isla natal. Cronista Oficial e Hijo Predilecto de Fuencaliente, durante 14 años trabajó en la redacción de *Diario de Avisos*, decano de la prensa de Canarias. Entre otras ocupaciones, ha sido Director de Comunicación y Relaciones Públicas de Binter Canarias (1997-2002), comisario de la exposición del Centenario de Trasmediterránea (2016-2017) y, después de cinco años como cónsul de Finlandia en Santa Cruz de Tenerife, lo es desde 2012 con rango regional.

Resumen

En 1912 la sociedad canaria celebró con alborozo la llegada de los nuevos correíllos interinsulares, que suponían un claro avance en las comunicaciones marítimas del archipiélago canario, en las que el vapor había consolidado claramente su presencia. Habían transcurrido apenas 24 años desde la fundación de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, que fue la segunda empresa que estableció un servicio regular siguiendo las bases de un contrato oficial. La memoria histórica de aquella efeméride, que marcó un hito en la historia del transporte marítimo en Canarias y contribuyó a vertebrar de una manera más racional y eficaz las comunicaciones entre las islas y la vecina costa africana, constituye el argumento central de nuestra comunicación.

Palabras clave

Transporte marítimo, navegación a vapor, Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, Canarias (1888-1930).

Abstract

In 1912, the Canarian society was exhilarated over the arrival of the new inter-island steam vessels which was a turning point for the maritime communications between the islands. The steam had clearly consolidated its presence. Twenty-four years had elapsed since the foundation of the Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios which was the second company to establish a regular service on an official contract. The historical memory of that anniversary, which became a landmark in the history of maritime transport in the Canary Islands and helped to consolidate a more rational and effective connection system between the islands and the neighboring African coast, is the central argument of our communication.

Keywords

Maritime transport, steam navigation, Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, Canary Islands (1888-1930).

Las comunicaciones marítimas en la Macaronesia. El caso de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, 1888-1930

Juan Carlos Díaz Lorenzo
Universidad de La Laguna

Introducción

La organización del transporte marítimo en Canarias, así como su articulación y desarrollo en el período comprendido entre 1888 y 1912, es una de las obras de Fernando de León y Castillo (1842-1918), una de las figuras más relevantes del escenario político de su tiempo. Este personaje, en unión de su hermano Juan (1834-1912), ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, forma parte destacada de la historia contemporánea de Canarias en los años en los que se fraguaba una etapa decisiva del futuro político y económico del archipiélago.

Fernando de León y Castillo ejerció una notable influencia en el período de la Restauración debido a su excelente posición en Madrid, actuando de intermediario entre el Gobierno de la nación y la burguesía canaria. Aceptado inicialmente por la élite política de Tenerife, de carácter conservador –más tarde llegaría el distanciamiento–, en Gran Canaria era el líder indiscutible del Partido Liberal Canario, de holgada mayoría en las islas orientales.

Paralelamente, la ampliación de los puertos canarios en el último tercio del siglo XIX despertó un gran interés en las principales compañías navieras británicas, entre las cuales figura Elder Dempster & Co. sucesora de la sociedad African Steam Ship Co., que había comenzado sus servicios marítimos en 1853.

Las noticias referidas al desarrollo de las obras del puerto de La Luz llegaron al conocimiento de Alfred Lewis Jones, uno de los socios destacados de la citada compañía naviera, quien en 1884 visitó Gran Canaria. Aunque entonces existían pequeños depósitos de carbón, la compañía Elder estaba interesada desde hacía tiempo en establecer su propia base de aprovisionamiento para suministrar a sus barcos sin dependencia de terceros. Alfred L. Jones –a quien la ciudad de Las Palmas honra con una calle su memoria– constituyó en aquella ciudad la sociedad Gran Canaria Coaling Co. y después la sociedad Tenerife Coaling Co.⁸⁴⁶ en Santa Cruz de Tenerife.

En 1886, la compañía británica Elder Dempster, propietaria de una filial española denominada Compañía de Vapores de las Islas Canarias, estableció una línea interin-

⁸⁴⁶ El abastecimiento de carbón quedaba asegurado mediante el suministro de dos minas en explotación situadas al sur de Gales, que fueron adquiridas en propiedad. La producción era suficiente para abastecer a la flota propia, si bien en el futuro se vio obligado a comprar más carbón en el mercado libre, puesto que se trataba de un negocio rentable y con ello garantizaba el suministro a los buques de otras compañías en sus recaladas en ambos puertos canarios.

sular que estaría atendida por tres barcos de vapor llamados *Formoso*, *Forcados* y *Mersey*, aunque el servicio excluía a las islas de La Gomera y El Hierro. Tenían acomodación para ocho pasajeros en primera clase⁸⁴⁷ y 50 en tercera y su presencia en las islas era un claro ejemplo de la introducción del capital extranjero en el ámbito del cabotaje.⁸⁴⁸

El itinerario «podrá ser alterado según lo que resulte del primer viaje de prueba»⁸⁴⁹ y el 25 de abril del citado año, el vapor *Formoso* –capitán Brown– arribó al puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde permaneció hasta el primero de mayo, en que inauguró el servicio con una rotación semanal en la que hacía escala en los puertos principales de cinco islas.⁸⁵⁰ Todo parece indicar que la empresa no debió alcanzar el éxito esperado, pues la prensa insular no cita la presencia operativa de los buques *Forcados* y *Mersey* y a finales de agosto el buque *Formoso* recibió órdenes de regresar a Londres, mientras Elder Dempspter «aguarda a que los nuevos presupuestos sean aprobados, para en el caso probable de que el Gobierno conceda la subvención de los años anteriores a los vapores que hicieran el servicio interinsular de correos, destinar tres magníficos buques. Estos, según un colega de Las Palmas, llevarán los nombres de *León y Castillo*, *Afortunadas* y *Teides*».⁸⁵¹

La Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios

El siguiente paso tuvo una mayor envergadura y trascendencia y aconteció dos años después. Constituida en Las Palmas de Gran Canaria el 24 de septiembre de 1888, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios se fundó,⁸⁵² intencionadamente, para optar al concurso que pretendía establecer un servicio de línea marítima regular atendida por buques de vapor con una subvención anual de 125.000 pesetas. Sin embargo, la nueva concesionaria rebajó la cifra a 108.485 pesetas, decisión que habría de acarrearle problemas financieros en corto espacio de tiempo. El real decreto se expresa en los siguientes términos:

⁸⁴⁷ COWDEN, JAMES E. & DUFY, JOHN O.C.: *The Elder Dempspter Fleet History 1852-1985*, Dorstel Press Ltd., Harlow (UK), 1986, p. 61.

⁸⁴⁸ *El Semanario*, 18 de abril de 1886, p. 4.

⁸⁴⁹ *La Opinión*, 15 de abril de 1886, p. 4.

⁸⁵⁰ El itinerario era el siguiente: Las Palmas-Arrecife, lunes a las 18 h; Arrecife-Puerto Cabras, martes a las 12 h; Puerto Cabras-Las Palmas, martes a las 20 h; Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife, miércoles a las 20 h; Santa Cruz de Tenerife-La Orotava, jueves a las 12 h; La Orotava-Santa Cruz de La Palma, jueves a las 20 h; Santa Cruz de La Palma-La Orotava, viernes a las 20 h; La Orotava-Santa Cruz de Tenerife, sábados a las 09 h y Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas de Gran Canaria, sábados a las 21 h. (*La Opinión*, 20 de abril de 1886, p. 2).

⁸⁵¹ *El Semanario*, 29 de agosto de 1886, p. 4.

⁸⁵² Escritura de constitución otorgada el 25 de septiembre de 1888 ante el notario Agustín Millares Cubas, de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y prorrogada el 14 de julio de 1900 en protocolo del mismo notario. El capital inicial fue de 1.250.000 pesetas, del que 750.000 pesetas se habían desembolsado en la construcción de los dos buques «cuyas condiciones exceden con mucho en tonelaje y marcha a las exigidas en la contrata» (*Diario de Tenerife*, 11 de marzo de 1891, p. 2).

«En vista de las consideraciones expuestas por el ministro de la Gobernación y de lo dispuesto en el real decreto de 1º de mayo de 1883, de acuerdo con el Consejo de Ministros: en nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, Vengo en decretar lo siguiente: / Artículo único.- Se autoriza al ministro de la Gobernación para contratar por término de diez años, con las formalidades de subastar, el servicio de conducción del correo por buques de vapor entre las Islas Canarias, bajo el tipo anual de 125.000 pesetas, cuyo gasto será consignado en el presupuesto vigente. / Dado en San Sebastián, a veinte y dos de septiembre de mil ochocientos ochenta y siete. / María Cristina. / El ministro de la Gobernación, Fernando de León y Castillo».

Como es obvio, la prensa regional celebró el acontecimiento con especial atención e interés y, aunque las condiciones del contrato demostraron pronto que no había margen de beneficio por lo exiguo de la subvención asignada, sin embargo, la fuerte presencia de Elder en el mercado canario aconsejaba hacer un esfuerzo financiero de este calibre como fórmula para ejercer una mayor penetración en la estructura económica de Canarias.

Para la prestación del servicio y de acuerdo con el pliego de condiciones se contrató en el astillero David J. Dunlop & Co., Port Glasgow, la construcción de dos nuevos buques, que fueron entregados en julio y agosto de 1888 bautizados con los nombres de *León y Castillo* y *Viera y Clavijo*. En el cuadro nº 1 se detallan sus principales características técnicas. Ante el retraso en su incorporación, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios había solicitado una prórroga de un mes para la puesta en marcha del servicio, lo que le fue denegado, de modo que debía comenzar a principios de agosto, pero como no pudo cumplir con las exigencias, al final la demora que proponía se cumplió.

«Dase como segura la llegada á Las Palmas del primero de los vapores que han de hacer el servicio de correos interinsulares entre estas islas, según la contrata vigente, creyéndose que para fines del presente mes lo estará también el Viera y Clavijo y pueda empezar el servicio dentro de la prórroga concedida últimamente á la empresa rematadora. Quiera Dios que así sea».⁸⁵³

El 9 de septiembre de 1888, cinco días después de su llegada al puerto de La Luz, el buque *León y Castillo* fue sometido a la prueba oficial de una vuelta completa a la isla de Gran Canaria, pues se consideraba que así habría de encontrar toda clase de vientos y se apreciaría su comportamiento en la mar; ocasión en la que embarcó el comandante de Marina de Las Palmas, capitán de fragata Pedro del Castillo Westering, que presidió las pruebas y la distancia recorrida –incluida una escala de dos horas en la playa de Arguineguín, donde los invitados fueron agasajados con una comida por el representante del astillero– fue de 90 millas en cinco horas y media a una velocidad promedio de 11 nudos.

«Dícese que está iluminado por luz eléctrica y que tiene cámaras de primera decoradas con lujo, cómodas cámaras de segunda, un amplio y ventilado sollado para el pasaje de

⁸⁵³ *La Opinión*, 5 de agosto de 1888. p. 2.

tercera, habitaciones reservadas para señoras, cuartos de baño, retretes y hasta el busto del hombre político que su nombre al buque». ⁸⁵⁴

El 6 de septiembre entró en servicio, fecha en la que el buque *León y Castillo* zarpó del puerto de La Luz en viaje a Lanzarote y Fuerteventura; entonces lo hizo enarbolando bandera británica bajo el mando del capitán Pett, siendo abanderado e inscrito a continuación en la matrícula naval de Las Palmas de Gran Canaria, momento en el que asumió el mando el capitán Sarmiento. En su segundo viaje se encontraba a bordo el homenajado, Fernando de León y Castillo, que desembarcó unas horas en Santa Cruz de Tenerife para reunirse con el gobernador civil de la provincia de Canarias, Antón, antes de continuar esa misma noche viaje «político-científico» a Santa Cruz de La Palma. ⁸⁵⁵

Por lo que se refiere al buque *Viera y Clavijo*, el 6 de septiembre de 1888 arribó en su primera escala al puerto de Santa Cruz de Tenerife y, al igual que su gemelo, batía en la popa pabellón británico y estaba bajo el mando del capitán Wingham. Al día siguiente «se efectuó el ensayo» de un viaje hasta Punta Rasca, en el sur de la isla, en presencia del comandante militar de Marina de la provincia marítima y otros invitados, entre ellos varios oficiales del crucero protegido de segunda *Isla de Cuba*, recién llegado al apostadero naval en la capital de Canarias y el periodista Patricio Estévez, director del periódico *Diario de Tenerife*.

A mediodía, el buque fondeó al resguardo de Montaña Roja y se sirvió un almuerzo en la cámara. La velocidad de la corredera, a tiro forzado, osciló entre once y doce nudos. ⁸⁵⁶ El día 19 del citado mes fue abanderado en España e inscrito en la matrícula naval de Santa Cruz de Tenerife, momento en el que asumió el mando el capitán Marrero y comenzó su vida marinera en aguas del archipiélago. La inauguración oficial del servicio se celebró al día siguiente y, unos meses después de su estreno, el segundo buque sufrió una varada en mayo de 1889 a su salida del puerto de La Luz, «costando algún trabajo para ponerlo a flote». ⁸⁵⁷

El 22 de marzo de 1889, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios firmó un contrato con el Estado para la prestación de los servicios postales en el archipiélago canario y una expedición mensual a la colonia de Río de Oro, en la vecina costa africana. ⁸⁵⁸ El contrato fue renovado el 24 de octubre del citado año y consistía en ocho viajes mensuales en la línea Tenerife-Las Palmas, cuatro en la línea Tenerife-La Palma e igual número en la línea Las Palmas-Fuerteventura-Lanzarote.

Hubo algunos viajes excepcionales, como los protagonizados por el vapor *León y Castillo* en agosto de 1889, cuando viajó de Lanzarote a Sevilla, en cuyo trayecto in-

⁸⁵⁴ *Ibidem*, 16 de agosto de 1888. p. 2.

⁸⁵⁵ *Las Canarias*, 18 de agosto de 1888. p. 3.

⁸⁵⁶ *La Opinión*, 10 de septiembre de 1888. p. 3.

⁸⁵⁷ *Diario de Tenerife*, 6 de mayo de 1889. p. 2.

⁸⁵⁸ El contrato inicial había sido suscrito el 25 de septiembre de 1888 a favor de Lorenzo Curbelo Espino. Mediante documento público otorgado el 28 de octubre de 1889 y real orden de 11 de noviembre del citado año, a propuesta de la Dirección General de Correos y Telégrafos, se aprobó el traspaso a favor de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios (*Diario de Tenerife*, 26 de noviembre de 1889, p. 2).

virtió tres días,⁸⁵⁹ y en abril de 1890, cuando realizó un viaje a Liverpool cargado de papas, tomates y plátanos.⁸⁶⁰ Además, en momentos de especial tensión en el denominado pleito insular, la prensa tinerfeña se refiere a este buque como «el vapor *León*», en el que «marchó anoche a Canaria, terminada la licencia que se le había concedido, nuestro querido amigo D. Joaquín Estrada y Madan, notario de Telde».⁸⁶¹

Cuadro nº 1. Flota inicial de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios (1888)

Buque	<i>León y Castillo</i>	<i>Viera y Clavijo</i>
Construcción	David J. Dunlop & Co.	David J. Dunlop & Co.
Nº de construcción	188	189
Localidad	Port Glasgow	Port Glasgow
Registro bruto	529 t	511 t
Registro neto	238 t	254 t
Eslora total	62,76 m	62,76 m
Manga	8,94 m	8,94 m
Puntal	5,30 m	5,20 m
Calado	4,19 m	4,19 m
Propulsión	Una máquina compound	Una máquina compound
Calderas	Dos a carbón	Dos a carbón
Potencia	143 CV	143 CV
Velocidad	11 nudos	11 nudos
Matrícula naval	Las Palmas	Las Palmas
Pasajeros	50	50

Fuente: Elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques de España (1890).

En febrero de 1891 saltó la alarma ante la posible supresión del servicio debido a lo exiguo de la subvención y las pérdidas que la explotación ocasionaba a la empresa concesionaria. La prensa tinerfeña tilda el problema de «asunto grave» ante la amenaza de que «volvamos a los tiempos en que todos los servicios, lo mismo el de correos que el

⁸⁵⁹ *Diario de Tenerife*, 22 de agosto de 1889, p. 2, donde se informa de que el citado buque llegó al puerto sevillano el día 18 por la tarde, aunque no se dice cuál fue la razón del viaje.

⁸⁶⁰ *Ibidem*, 25 de abril de 1890, p. 2.

⁸⁶¹ *Ibidem*, 11 de mayo de 1889, p. 2.

de transporte de pasajeros y mercancías, se hacía en malísimos buques de vela, es demasiado sería para que pueda por nadie ser aquí mirada con indiferencia».⁸⁶² Por entonces, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios había manifestado su decisión irrevocable de rescindir el contrato y retirar los barcos, «de no obtener el aumento de subvención que solicita, porque resultando de las liquidaciones un déficit de relativa importancia, claro y evidente es que la Empresa ha de preferir disolver la Compañía, a continuar explotando un negocio que solo conduce a la ruina».⁸⁶³

El gerente de la empresa, Rosendo Ramos, realizó una insistente campaña de reuniones con las autoridades insulares y regionales, diputados y senadores provinciales, ayuntamientos, sociedades económicas y demás centros de influencia de la provincia de Canarias. A finales del citado mes, el gerente envió una detallada explicación de lo que acontecía al ministro de la Gobernación, Francisco Silvela, cuyo contenido fue publicado en la prensa tinerfeña. Aducía en su informe unas pérdidas mensuales de 7.500 pesetas que no eran imputables a la mala gestión administrativa, pues «nadie ignora en Canarias que la gerencia de la Compañía ha hecho y hace todos los esfuerzos posibles para aumentar el tráfico y el movimiento de pasajeros, y que los gastos se limitan a los puramente indispensables».⁸⁶⁴ De ahí la petición, sobradamente fundamentada, de elevar la subvención en 90.000 pesetas anuales, que eran las pérdidas que sufría la empresa concesionaria, por lo que el Ministerio de Fomento resolvió subir la subvención a 171.500 pesetas anuales, cantidad que distaba de la pretendida por la concesionaria.

En mayo de 1893 la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios adquirió el vapor *Pérez Galdós* (ver cuadro nº 2), nombrado en homenaje a la figura del insigne novelista Benito Pérez Galdós (1843-1920) en su 50 cumpleaños y fue destinado a enlazar con carácter regular las islas de Gran Canaria, Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro. Con ello consiguió mejorar la calidad del servicio en el sector occidental del archipiélago y en ocasiones realizó también transportes militares, muy por encima de su capacidad, como el viaje realizado a comienzos de septiembre de 1896, en que trasladó en cubierta a 120 soldados de Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife.⁸⁶⁵

En octubre de 1889, después de una prórroga de un año, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios renovó el contrato con el Estado, iniciándose así la segunda etapa del servicio. A partir de entonces, y con la misma flota, extendió el servicio hasta Río de Oro con una expedición mensual. El contrato con el Estado venció en su tercera prórroga el 1 de agosto de 1898 y la lentitud del director general de Comunicaciones en agilizar el proceso provocó que el servicio marítimo interinsular llegara a las Cortes promovido por los diputados y senadores canarios, siendo especialmente contundente la defensa que hizo el marqués de Villasegura, en representación de Tenerife y García Guerra, en representación de Gran Canaria, lo cual les enfrentó con el ministro de la Gobernación, Eduardo Dato, con la dialéctica propia de la época.⁸⁶⁶

Cuadro nº 2. Flota adicional de la Compañía de Vapores Correos

⁸⁶² *Ibíd.*, 11 de marzo de 1891, p. 2.

⁸⁶³ *Ibíd.*

⁸⁶⁴ *Ibíd.*

⁸⁶⁵ *La Opinión*, 2 de septiembre de 1896, p. 2.

⁸⁶⁶ *Diario de Tenerife*, 14 de julio de 1899, p. 3.

Interinsulares Canarios

Buque	<i>Pérez Galdós</i>	<i>Almirante Díaz</i>
Construcción	Heap & Co.	Harland & Wolff
Nº construcción		169
Año	1857	1884
Localidad	Liverpool	Belfast
Antecedentes	Ex <i>Manuel Pérez</i> -91	Ex <i>Benin</i> -01 Ex <i>Turia</i> -89
Registro bruto	329 t	2.223 t
Registro neto	148 t	
Eslora total	54,54 m	109,13 m
Manga	8,00 m	12,11 m
Puntal	4,60 m	9,20 m
Calado	3,89 m	6,16 m
Propulsión	Una máquina compound	Una máquina alternativa triple expansión
Fabricante	J. Taylor – Birkenhead	Harland & Wolff
Potencia	80 CV	200 CV
Calderas	Dos a carbón	Dos a carbón
Velocidad	8 nudos	10,5 nudos
Pasajeros	30	40
Matrícula naval	Las Palmas	Las Palmas

Fuente: Elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques de España (1901).

Refuerzo de buques fletados

En diciembre de 1901 se incorporó el vapor *Almirante Díaz* (ver cuadro nº 2), bautizado con este nombre en honor del ilustre marino palmero nacido en el siglo XVI Francisco Díaz Pimienta. Inscrito en la matrícula naval de Las Palmas de Gran Canaria, navegó entre las islas por espacio de un año, hasta diciembre de 1902, fecha en la fue devuelto a la compañía African Steamship y recuperó su nombre original. La primera escala del buque *Almirante Díaz* en el puerto de Santa Cruz de La Palma se convirtió en un acontecimiento histórico. Arribó el 22 de diciembre de 1901 bajo del mando del capitán Fernando Chirino «majestuosamente engalanado; infinidad de

cohetes, repique de campanas, las colgaduras en las casas y los acordes de las dos bandas de música, el numeroso público que había en el muelle, todo anunciaba que acababa de fondear en nuestro puerto el grande, cómodo y lujoso vapor».⁸⁶⁷

En octubre de 1904 llegó el vapor *Congo*, abanderado en el Reino Unido y fletado a la African Steamship Co., con sede en Liverpool, que fue destinado al servicio de las islas occidentales, excepto El Hierro, en un itinerario con base en Santa Cruz de Tenerife y escalas en La Orotava (actual Puerto de la Cruz), Icod, Garachico, Porís de Abona, Guía de Isora, Hermigua, Vallehermoso, Valle Gran Rey, Playa Santiago, San Sebastián de La Gomera, Tzacorte y Los Sauces.

Devuelto éste a su propietario, Elder & Dempster adquirió en febrero de 1905 el buque *Seagull* y desde Liverpool hizo viaje a Santa Cruz de Tenerife, donde primero fue reparado en el varadero de Elder y a comienzos de noviembre de ese mismo año se incorporó «completamente reparado»⁸⁶⁸ al tráfico frutero de cabotaje. A partir de entonces actuó como *feeder* desde los tenederos y embarcaderos insulares hasta el puerto de la capital tinerfeña donde transbordaba su carga. En junio de 1907⁸⁶⁹ fue vendido al armador Vicente Díaz-Llanos Fernández y en mayo de 1908 pasó a la propiedad de la Compañía de Embarcaciones Canarias; continuó al servicio de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios hasta 1913, en que fue abandonado en Inglaterra y dedicado al tráfico de cabotaje en el golfo de Guinea.

Los espacios publicitarios de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios que aparecen en la prensa regional se refieren a «un servicio regular y fijo por magníficos buques de rápido andar, lujosas cámaras, luz eléctrica y todas las comodidades» y «restauran a bordo con servicio a todas horas», según recoge la prensa de la época. En una política comercial avanzada para su época, los billetes adquiridos por un plazo de seis meses eran valederos para visitar todas las islas.

El edificio Elder

A finales de 1905, Elder & Dempster abrió las puertas de su filial tinerfeña situada en la calle Robayna, esquina a la calle del Castillo. El arquitecto Antonio Pintor fue el autor del flamante edificio, cuyo estilo artístico responde al eclecticismo reinante en la época, aunque posee algunos rasgos de modernismo que le confieren una gran singularidad. La Casa Elder destaca por su cantería labrada, la forja de sus balcones, la maravillosa puerta principal de estilo modernista obra del ebanista Isidro Tuté y la espectacular vidriera que preside la escalera principal. Esta última había sido diseñada por el artista catalán Enric Monserdá y fabricada en el taller Amigó de Bar-

⁸⁶⁷ *Diario de Avisos*, 23 de diciembre de 1901. p.1. La iniciativa de renombrar a este barco con el nombre del ilustre marino partió de Wenceslao Abreu, director del periódico *Heraldo de La Palma*.

⁸⁶⁸ *Diario de Tenerife*, 4 de noviembre de 1905. p. 1.

⁸⁶⁹ La inscripción en el Registro de Buques de Santa Cruz de Tenerife se formalizó el 26 de junio de 1907. Por R.O. de 30 de julio siguiente se le asignó la señal distintiva JRBM.

celona.⁸⁷⁰ Ocupa una superficie de 1.140 metros cuadrados y en 1934 Elder traspasó la agencia isleña, junto con el edificio, a su propio gerente y en la actualidad ocupa la sede de la Mutua MAC.

Coprotagonistas del Pleito Insular

En octubre de 1906, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios solicitó al Gobierno que, conforme a la duodécima cláusula del contrato, se le concediera una prórroga de diez años, obligándose por su parte a mejorar el servicio, «poniendo vapores de 800 toneladas como mínimo, y andar de 13 millas por hora en circunstancias normales, en lugar de los dos de 400 toneladas y diez millas que hacen hoy la carrera»⁸⁷¹ y sin alterar la subvención.

En enero de 1907, la temperatura social subió varios grados cuando la prensa tinerfeña publicó que, haciéndose eco de los acuerdos adoptados por la Junta de Defensa de Las Palmas, presidida por el delegado Ignacio Martínez de Campos, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios había hecho «irrisorias propuestas» al gobernador civil de la provincia, «unas de las cuales consiste en que los mencionados buques no se comuniquen con esta capital a fin de que puedan libremente dedicarse al tráfico de pasaje y carga en el resto de las islas».⁸⁷² Aunque tan descabellada propuesta obtuvo el rechazo contundente de la máxima autoridad civil del archipiélago, Benítez Parodi, el periódico *El Tiempo* afea la conducta de la naviera, «tanto más extraña cuanto aspira a que el Gobierno le conceda la prórroga y ha recaído en ese sentido el apoyo de la prensa y de las corporaciones de Tenerife».⁸⁷³

En junio de 1909, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios denunció el contrato con el Estado, por lo que el Ministerio de Fomento tenía el plazo de un año para sacar de nuevo a subasta el servicio y la prensa regional apremió a la clase política, «pues como el asunto es de extraordinaria importancia para el archipiélago y los meses vuelan», incidiendo en la importancia del servicio y su atractivo para el turismo, y pone como ejemplo lo sucedido en la isla de Madeira, «que ha hecho en pocos años milagros (los milagros de la voluntad y el entusiasmo) para retenerlos. Está transformada. Es un encanto vivir allí y cada vez aumenta la afluencia de forasteros, muchos de ellos personajes de gran fortuna».⁸⁷⁴

El 31 de julio de 1910, *Gaceta de Madrid* publicó las bases de un nuevo concurso y no fue hasta finales de agosto siguiente cuando la prensa de Las Palmas, al unísono, pidió un aplazamiento, lo que hizo sospechar a la prensa tinerfeña. La cuestión de fondo era el escaso tiempo dado -35 días- para presentar ofertas ante la amenaza repetida de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios de cesar en la

⁸⁷⁰ DARIAS PRÍNCIPE, ALBERTO: *Santa Cruz de Tenerife. Ciudad, arquitectura y memoria histórica (1500-1981)*, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 2004, pp. 283-285.

⁸⁷¹ *El Progreso*, 13 de octubre de 1906, p. 1.

⁸⁷² *El Tiempo*, 4 de enero de 1907, p. 1.

⁸⁷³ *Ibidem*.

⁸⁷⁴ *Las Canarias*, 30 de junio de 1909, p. 1.

prestación del servicio, por lo que abogaba por una prórroga del servicio hasta noviembre.

Por entonces estaba vigente la nueva ley de junio de 1909, en la que en el último párrafo del anexo del artículo 17 previene que los servicios actuales comprendidos en los tres grupos del cuadro C «no podrán ser renovados, prorrogados, ni ampliados, siquiera sea transitoriamente», sino que serán contratados separándolos en tres grupos: uno de Canarias y en éste, que es el primero, se comprenden las comunicaciones entre el archipiélago y la península, las interinsulares y las del archipiélago con Río de Oro. El primer grupo estaba contratado hasta 1917 –momento en el que Compañía Trasmediterránea aparecerá en la escena marítima nacional–, mientras que los otros dos, el interinsular y la colonia de Río de Oro, estaban vencidos y, para mayor preocupación, la concesionaria amenazaba con dejarlos.⁸⁷⁵

Pérdida del vapor *León y Castillo* (1910)

Un suceso vino a sobresaltar el acontecer de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, cuando el 16 de octubre de 1910 el buque *León y Castillo* embarrancó a 22 millas al norte de Río de Oro, en la costa del Sahara. La noticia tardó en conocerse, de modo que el día 21, el periódico tinerfeño *La Prensa* informa que el correílo, que debía haber llegado el día 19 a Las Palmas, «aún no ha aparecido en aquel puerto, suponiéndose, como es natural, que le ha sucedido algo en la travesía».⁸⁷⁶ La tardanza en llegar hizo que saliera en su búsqueda el remolcador *Gran Canaria* y, mientras tanto, fue sustituido a partir del 21 de octubre por el buque *Seagull*. Al día siguiente, la ausencia del barco hizo temer lo peor: «Empiezan a hacerse las conjeturas consiguientes y alguien habla de un peligroso bajo que existe a la entrada de Río de Oro. La ansiedad aumenta por momentos y son muchas las personas que han desfilado por la consignataria en busca de noticias».⁸⁷⁷

El 22 de octubre, *La Prensa* se pregunta dónde está el vapor *León y Castillo*. «Hasta la fecha no se tienen noticias del paradero de este correílo. No han regresado los remolcadores que salieron en su busca. Ni hay noticia alguna de lo ocurrido. Se supone por la tardanza de los remolcadores que le han encontrado en alta mar con alguna avería y lo traen a remolque. Pero eso no pasa de ser una suposición con posibilidades de certeza». Al día siguiente llegó la triste confirmación de la noticia: el barco había embarrancado en el morro del Tablón, la tripulación consiguió ponerse a salvo y el remolcador *Gran Canaria* regresó con los naufragos a Las Palmas. El buque siniestrado estaba al mando del capitán Juan González,⁸⁷⁸ tenía 24 tripulantes y fue declarado pérdida total.

⁸⁷⁵ *La Opinión*, 26 de agosto de 1910, p. 2.

⁸⁷⁶ *La Prensa*, 21 de octubre de 1910, p. 2.

⁸⁷⁷ *Ibidem*.

⁸⁷⁸ De la tripulación formaban parte Juan García, primer oficial; José Quintero, primer oficial de máquinas; Manuel Gil, segundo oficial de máquinas; y Manuel León, mayordomo.

El relevo a cargo del vapor *Seagull* no fue bien recibido por la opinión pública, pues a principios de noviembre, el gobernador civil de Canarias ordenó que el barco rindiera viaje en Las Palmas. «El general Eulate, como marino y como gobernador, no podía consentir que estuviese realizando estos viajes un vapor sin condiciones para ello».⁸⁷⁹

El concurso de 1911. Seis nuevos vapores

Las deficiencias en cuanto a flota en la prestación del servicio hicieron que la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios fletara durante una temporada a la Compañía Trasatlántica los buques *Joaquín del Piélagos*, *Rabat* y *Mogador*, así como el vapor *Teneriffe*,⁸⁸⁰ de la matriz Elder & Dempster. El primero llegó en junio de 1911, cuatro meses después de que hubiera sido convocado nuevo concurso mediante real decreto de 24 de febrero de 1911,⁸⁸¹ con una subvención anual de 605.220 pesetas.

En esta oportunidad se presentaron dos propuestas: una, de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, y otra, de la viuda de Tomás Bosch y Sastre, que ofrecía el servicio de dos vapores con carácter interino y se comprometía a que dos de los tres buques de mil toneladas de desplazamiento fueran de nueva construcción. Además, ofrecía la instalación de un depósito flotante de carbón «parea beneficiar principalmente a la Marina mercante española»⁸⁸² y el compromiso de transportar gratis a las familias de canarios que se establecieran en la península de Río de Oro para dedicarse al desarrollo de la industria pesquera. Esta propuesta fue rechazada puesto que no cumplía con los términos del concurso, que se resolvió con una nueva adjudicación a favor de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios.

En el pliego de condiciones se exigía al adjudicatario que estuviera en posesión de tres vapores de 1.100 toneladas de desplazamiento cada uno y otros tres de 550 toneladas, con la obligación de realizar un mínimo de seis expediciones mensuales a los puertos del itinerario principal y otras seis expediciones a los puertos de segundo orden, así como una expedición mensual a la colonia de Río de Oro.

Para cumplir con lo estipulado, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios ordenó la construcción de los seis buques en astilleros británicos (ver cuadro nº 3), siendo bautizados con los nombres de *Viera y Clavijo*, *León y Castillo* y *La Palma* (ver cuadro nº 4) y *Lanzarote*, *Fuerteventura* y *Gomera-Hierro* (ver cuadro nº 5), respecti-

⁸⁷⁹ *La Prensa*, 8 de noviembre de 1910.

⁸⁸⁰ Este buque estuvo en varias ocasiones al servicio de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, siempre abanderado en Gran Bretaña. El 7 de marzo de 1903, cuando salía del puerto de Santa Cruz de Tenerife en viaje a La Gomera, abordó al pailebot Pájaro, que se encontraba fondeado, rompiéndole los dos palos y el botalón, resultando herido un marinero con fractura en una pierna. El 14 de julio de 1905 acudió en ayuda del vapor de cabotaje *Ajax*, que había varado en el sur de Tenerife, llevando a bordo al cónsul inglés y a un agente de la compañía aseguradora.

⁸⁸¹ *Gaceta de Madrid*, 25 de febrero de 1911. Además de las certificaciones y documentos requeridos, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios depositó una fianza provisional de 30.261 pesetas en metálico, ante la Caja General de Depósitos.

⁸⁸² *La Opinión*, 12 de abril de 1911, p. 2.

vamente. La carga de trabajo se repartió entre los astilleros Caledon Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Dundee; W. Harkess & Sons Ltd. y Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro nº 3. Astilleros de los seis buques del contrato de 1912

Buque	Astillero	Nº const.	Localidad
<i>Viera y Clavijo</i>	Caledon Shipbuilding Co.	224	Dundee
<i>León y Castillo</i>	W. Harkess & Sons Ltd.	191	Middlesbrough
<i>La Palma</i>	W. Harkess & Sons Ltd.	192	Middlesbrough
<i>Gomera-Hierro</i>	Caledon Shipbuilding Co.	225	Dundee
<i>Lanzarote</i>	Smith's Dock Co. Ltd.	500	Middlesbrough
<i>Fuerteventura</i>	Smith's Dock Co. Ltd.	501	Middlesbrough

Fuente: Elaboración propia a partir del Lloyd's Register of Shipping (1913).

Aunque en el pliego de condiciones se estipulaba que los seis buques debían estar incorporados antes del 1 de enero de 1912,⁸⁸³ según lo aceptado el 27 de marzo de 1911 por el gerente de la compañía, Rosendo Ramos, lo cierto es que sufrió un retraso que osciló entre dos y cuatro meses, debido a la entrega en astilleros. El 15 de febrero siguiente, al mando del capitán Pedro Schwartz, el buque *Viera y Clavijo* zarpó del puerto de Liverpool en viaje a Las Palmas; el 17 de marzo siguiente hizo su primera escala en Santa Cruz de Tenerife y por la noche continuó a Arrecife de Lanzarote. El 17 de marzo siguiente, el buque *León y Castillo* arribó a Las Palmas después de un viaje de siete días, seis horas y 26 minutos y el día 25 entró en varadero para pintar el casco. El 30 de marzo hizo su primera escala en Santa Cruz de La Palma y el 1 de abril siguiente arribó por primera vez a Santa Cruz de Tenerife. El buque *La Palma* fue entregado el 10 de abril en Middlesbrough y ese mismo día –capitán, Aurelio del Arco– se hizo a la mar rumbo a Bremen a carbonear, de donde salió el día 16 y el 24 de abril arribó a Las Palmas, diez días después de la tragedia del trasatlántico *Titanic*. El 6 de mayo hizo su primera escala en el puerto de Santa Cruz de La Palma, el de su matrícula naval.⁸⁸⁴

El primero de los «playeros» recibió el nombre de *Gomera-Hierro* y fue entregado el 8 de marzo de 1912 en Dundee y en unión del vapor *León y Castillo* arribaron el día 16 del citado mes al puerto de La Luz, en medio de una gran expectación. El 1 de abril siguiente llegó por primera vez a Santa Cruz de Tenerife y, ese mismo día, fue despachado para el Porís de Abona, El Médano, Los Abrigos, Los Cristianos, Adeje,

⁸⁸³ *Las Canarias*, 9 de abril de 1911, p. 3.

⁸⁸⁴ DÍAZ LORENZO, JUAN CARLOS: *100 años de vapores interinsulares canarios*, Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife y Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas, Islas Canarias, 1989, pp. 31-32, 45, 48, 52, 54, 57 y 64.

Guía de Isora, Vallehermoso, Valle Gran Rey y San Sebastián de La Gomera. En su primer viaje comercial, el buque *Lanzarote* llegó el 5 de abril procedente de Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife con ocho pasajeros a bordo y, por último, el buque *Fuerteventura* arribó el 24 de abril siguiente al puerto de La Luz tras su entrega en South Shields y una escala técnica en Dover.

De modo que, como hemos visto, la nueva flota estaba incorporada en abril de 1912, fecha en la que, en medio de grandes fastos y celebraciones, fueron inaugurados todos los servicios. En la citada fecha, y para evitar duplicidades de nombre, el primer *Viera y Clavijo* fue renombrado *Alegranza* y en agosto de ese mismo año fue vendido a la compañía griega Navigation Hellenique, El Pireo, renombrado *Niki* e inscrito en la matrícula naval de Salónica.

Antes de su aceptación formal, los buques fueron inspeccionados y realizaron las pruebas de mar siguiendo los criterios de la autoridad de Marina. La prensa regional hacía hincapié en que habían sido especialmente construidos para las necesidades del tráfico interinsular, con alojamientos para pasajeros de primera y segunda clase, así como sollados para los de tercera, alumbrado y ventilación eléctrica y provista de todas las comodidades, confort y limpieza que demandaba el servicio.

El itinerario constaba de una línea principal, atendida por los tres barcos grandes, y otra secundaria, a cargo de los más pequeños, denominados «playeros». A los puertos principales de La Gomera, El Hierro, Lanzarote y Fuerteventura llegaban dos expediciones mensuales, mientras que Tenerife, Gran Canaria y La Palma disfrutaban de dos enlaces semanales. Con la llegada de los nuevos buques, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios dio un gran impulso a las comunicaciones marítimas del archipiélago y, especialmente, al tráfico de pasajeros y mercancías entre los puertos principales.

El 29 de junio de 1912, los seis buques fueron bendecidos en una ceremonia celebrada en el puerto de La Luz, en cuya matrícula naval figuraban inscritos.⁸⁸⁵ La brillantez del acto —aunque en Tenerife molestó que una celebración de este tipo se concentrara en un solo puerto—, se ensombreció unos días después a consecuencia de la huelga de los trabajadores de las compañías carboneras, que tuvo una especial virulencia en el puerto de La Luz, pues ello alteró notablemente la prestación del servicio.

En abril de 1913, el buque *Lanzarote* realizó una excursión organizada por la propia Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, de dos días de duración, alrededor de la isla de Tenerife, con escalas en Puerto de la Cruz y San Sebastián de La Gomera. El viaje se realizó los días 12 y 13 del citado mes, al precio único de 15 pesetas⁸⁸⁶ y se trata de uno de los primeros intentos de turismo marítimo, que tendría

⁸⁸⁵ En septiembre de 1913 y «merced a valiosas gestiones que se veían practicando», los buques *Viera y Clavijo* y *Gomera-Hierro* pasaron a la matrícula naval de Santa Cruz de Tenerife y el buque *La Palma*, a la homónima de Santa Cruz de La Palma, siendo, en ese sentido, el de mayor tonelaje inscrito a lo largo de la existencia del mencionado registro marítimo. El periódico *El Progreso* se vanagloriaba de «un triunfo sobre el atropello que se había cometido» (*El Progreso*, 1 de septiembre de 1913, p. 2).

⁸⁸⁶ *El Progreso*, 31 de marzo de 1913, p. 1.

discontinuidad en el tiempo. Durante las estancias nocturnas en los referidos puertos, los gastos de alojamiento en tierra y comidas estarían a cargo de los pasajeros.

En noviembre del citado año se anunció el establecimiento de seis expediciones directas a los puertos del sur de Tenerife e igual número a los puertos de La Gomera, lo que constituía «excelentes servicios para los comerciantes, para los exportadores de frutos y para el pasaje».⁸⁸⁷ Con ello se pretendía reforzar el servicio en dos tráficos de especial demanda. El día primero del citado mes zarpó el buque *Gomera-Hierro* –capitán, Juan Ruiz-, en un itinerario con escalas en Abona, Tajao, Médano, Los Abrigos, Las Galletas, Los Cristianos, Adeje, Guía y Alcalá; y el servicio a La Gomera lo asumió el buque *Fuerteventura* –capitán, Alfredo Galán-, con escalas en San Sebastián, Hermigua, Agulo, Valle Gran Rey, la Rajita y Puerto Santiago.

Cuadro nº 4. Fichas técnicas de los buques *Viera y Clavijo*, *León y Castillo* y *La Palma*

Buque	<i>Viera y Clavijo</i>	<i>León y Castillo</i>	<i>La Palma</i>
Tonelaje bruto	880 t	900 t	894 t
Tonelaje neto	301 t	381 t	514 t
Peso muerto	598 t	620 t	523 t
Desplazamiento	1.465 t	1.488 t	1.480 t
Eslora total	66,50 m	67,10 m	67,10 m
Eslora e.p.p.	64,05 m	64,05 m	64,05 m
Manga	9,10 m	9,15 m	9,16 m
Puntal	6,10 m	5,95 m	5,95 m
Calado	3,69 m	3,76	3,60
Propulsión	Una máquina alternativa triple expansión	Una máquina alternativa triple expansión	Una máquina alternativa triple expansión
Calderas	Dos	Dos	Dos
Potencia	965 caballos	965 caballos	965 caballos
Velocidad	12 nudos	12 nudos	12 nudos
Pasajeros	118	118	118
Distintiva	EAQY	EAQX	EARN
Matrícula naval	S/C de Tenerife	Las Palmas	S/C de La Palma

Fuente: Fuente: Elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques de España (1914).

⁸⁸⁷ *Ibíd.*, 4 de noviembre de 1913, p. 2.

Cuadro nº 5. Fichas técnicas de los buques *Lanzarote*, *Fuerteventura* y *Gomera-Hierro*

Buque	<i>Lanzarote</i>	<i>Fuerteventura</i>	<i>Gomera-Hierro</i>
Tonelaje bruto	489 t	574	484 t
Tonelaje neto	263 t	271 t	237 t
Peso muerto	294 t	271 t	320 t
Desplazamiento	862 t	853 t	890 t
Eslora total	50,95 m	50,95 m	50,95 m
Eslora e.p.p.	48,80 m	48,80 m	48,80 m
Manga	7,90 m	7,90 m	7,90 m
Puntal	5,56 m	5,55 m	5,75 m
Calado	3,35 m	2,60 m	3,35
Propulsión	Una máquina alternativa triple expansión	Una máquina alternativa triple expansión	Una máquina alternativa triple expansión
Calderas	Dos	Dos	Dos
Potencia	485 CV	485 CV	500 CV
Velocidad	11 nudos	11 nudos	11 nudos
Pasajeros	50	50	50
Distintiva	EAFW	EAEP	EARP
Matrícula naval	Las Palmas	Las Palmas	S/C de Tenerife

Fuente: Fuente: Elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques de España (1914).

La Primera Guerra Mundial

En 1914, cuando ya se presagiaba un clima prebélico en Europa, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios tenía una flota compuesta por los seis buques citados. El servicio constaba de una línea principal, atendida por los tres barcos mayores, y otra secundaria, a cargo de los menores denominados «playeros». La demanda continuó en aumento progresivo durante los años 1912, 1913 y el primer semestre de 1914. En agosto del citado año sobrevino el estallido de la Gran Guerra, como así se llamó entonces la Primera Guerra Mundial, que cambió radicalmente la situación, de modo que, en octubre siguiente, ante «la paralización casi absoluta en el

tráfico de pasaje y carga y el aumento en el precio de los carbones»,⁸⁸⁸ se suspendieron todas las salidas extraordinarias y el servicio se limitó exclusivamente a lo establecido en el contrato postal. En el caso de la línea del sur de Tenerife se traducían en dos servicios mensuales e igual número con el norte de la isla. La situación se agravó en febrero de 1916, cuando, autorizado por el Gobierno, las tarifas aumentaron en un 50% debido a la carestía y escasez del carbón y el aumento de los gastos de navegación.⁸⁸⁹ En julio del citado año se produjo una modificación de los itinerarios, de modo que estos permitieran el enlace con los barcos que hacían la línea regular con la península, y también se reducía el número de expediciones mensuales en la red interinsular, que estaría formada por cuatro expediciones desde Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas de Gran Canaria, Puerto de Cabras y Arrecife de Lanzarote; igual número a La Palma, La Gomera y El Hierro; tres entre Santa Cruz y Las Palmas y una al sur y norte de Tenerife y Río de Oro, respectivamente.⁸⁹⁰

La situación de aislamiento alcanzó tal gravedad y desesperación ante la eficacia de la guerra submarina alemana y su acción sobre la flota mercante, que los dirigentes republicanos en Tenerife presentaron ante el ayuntamiento de la capital tinerfeña una «patriótica proposición» para solicitar al ministro de Fomento autorización para que dedicara los buques «playeros» al servicio interinsular y los buques *León y Castillo*, *Viera y Clavijo* y *La Palma* para el transporte de fruta a la península, Francia e Inglaterra y los viajes de retorno con mercancías necesarias para la economía regional.⁸⁹¹ La propuesta no prosperó y el curso de la guerra ocasionó cuantiosas pérdidas a la naviera, que forzosamente hubo de sobrellevar y que habrían de prolongarse hasta que a comienzos de la década de los años veinte comenzó la recuperación económica.

En noviembre de 1918, con el final de las hostilidades y la vuelta de la paz, y a medida que se restableció el suministro de carbón, los puertos canarios recobraron su actividad, aunque la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios no pudo ampliar sus servicios hasta septiembre de 1919, cuando recibió autorización para realizar cinco expediciones mensuales en la denominada línea principal; cuatro mensuales en la línea comercial y la de Río de Oro, procurando la combinación de estos servicios con las expediciones Sevilla, Cádiz y Canarias.⁸⁹² En julio de 1919 Emilio Ley Arata fue nombrado director general de la naviera,⁸⁹³ cargo en el que relevaría a Rosendo Ramos. La figura del directivo de origen lanzaroteño resultaría decisiva en el transcurso de los diez años siguientes, cuando llegó el final del ciclo de Elder Dempster en Canarias.⁸⁹⁴

⁸⁸⁸ *La Opinión*, 17 de septiembre de 1914, p. 2.

⁸⁸⁹ *El Progreso*, 9 de febrero de 1916, p. 2.

⁸⁹⁰ *Ibidem*, 30 de junio de 1916, p. 2.

⁸⁹¹ *Ibidem*, 4 de diciembre de 1916, p. 1.

⁸⁹² *Gaceta de Tenerife*, 20 de septiembre de 1919, p. 1.

⁸⁹³ *La Prensa*, 3 de julio de 1919, p. 1.

⁸⁹⁴ Para más detalles de la coyuntura, véase: YANES MESA, JULIO ANTONIO: *Santa Cruz de Tenerife durante la Primera Guerra Mundial. La vida cotidiana en un enclave neutral de la periferia europea en el Atlántico, aislado por el aislamiento y abrumado por la propaganda bélica*, Artemisa Ed., Santa Cruz de Tenerife, 2005.

La gripe neumónica. Revuelo en La Palma (1920)

A comienzos de la década de los años veinte, la gripe neumónica se había expandido con intermitencia por el archipiélago canario, con brotes procedentes de Cuba y de la península. Lo novedoso de su presencia tuvo, como publicó el periódico tinerfeño *La Prensa*, expresiones de sensacionalismo informativo y también reacciones irracionales por parte del público, aunque lo justificaba el miedo a la enfermedad y el desconocimiento de la realidad.

El primer brote importante de la gripe surgió tras la llegada a Las Palmas del trasatlántico español *Infanta Isabel*, de la flota de Pinillos, Izquierdo y Cía., con unos doscientos pasajeros a bordo, que fueron internados en el lazareto de Gando y tuvieron que regresar a Vigo, pues se les impidió continuar su viaje a Cuba. Luego, la epidemia se expandió por aquella ciudad con una baja mortandad, si bien coincidió con otros brotes en diversas zonas del archipiélago.

El caso más significativo fue el del vapor *Fuerteventura*, con motivo de un viaje a La Palma. Unos días antes, a finales de enero de 1920, uno de los barcos de la Compañía Trasatlántica, el vapor *Montevideo*, no pudo entrar en el puerto palmero ante las exigencias de una comisión del pueblo, que mandó un mensaje a su capitán con las claras intenciones del vecindario de evitar como fuese que la temida epidemia causara estragos en la isla, por lo que no se admitía la presencia de barcos de «procedencia sospechosa».⁸⁹⁵

El vapor *Fuerteventura* llegó al puerto de la capital palmera con 23 paisanos que regresaban de Cuba. Una comisión del pueblo acudió al muelle y exigió que sólo podía bajar las sacas de la correspondencia, por lo que el capitán respetó la imposición entre los gritos de los pasajeros y decidió probar mejor fortuna en Tazacorte, donde el vecindario ya los esperaba alertados en la desembocadura del barranco de Las Angustias, para evitar que saltaran a tierra. Entonces, el pasaje del *Fuerteventura* se amotinó y el capitán navegó a lo largo de la costa occidental de La Palma y fondeó en Punta Larga, donde los pudo desembarcar a través de las lanchas caleteras y tras «sufrir serios percances», pues un numeroso grupo de fuencalenteros, con el párroco Benjamín Cid Galende al frente, empuñando éste un revólver, intentó impedir la maniobra.

Cuando el buque *Fuerteventura* regresó a Santa Cruz de La Palma para recoger las sacas de correspondencia, los vecinos de la ciudad, enterados del desembarco en Punta Larga, congregaron efectivos en el muelle mediante un llamamiento general por medio de cohetes y repique de campanas. Cuando el barco abandonó el puerto palmero, desde el muelle recibió varios disparos que obligaron a los pasajeros y a los tripulantes que iban en cubierta a tenderse cuerpo a tierra, so pena de caer abatidos por las balas.⁸⁹⁶

Por espacio de dos meses el tráfico de pasajeros entre La Palma y Tenerife quedó interrumpido, siempre por el temor de los palmeros a ser contaminados por una

⁸⁹⁵ *Diario de Avisos*, 28 de enero de 1920, p. 1.

⁸⁹⁶ DÍAZ LORENZO, JUAN CARLOS: *De los correillos al fast-ferry*, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 2004, p. 75.

gripe que suponían estaba extendida por el resto del archipiélago. Fue entonces cuando la autoridad militar intervino para poner orden en el asunto y ordenó al jefe militar de La Palma que adoptara las medidas oportunas para permitir el desembarco de los pasajeros que iban desde Tenerife y otras islas a bordo del buque *León y Castillo*.

Cuando se conoció la noticia, la agrupación ciudadana «Hijos de La Palma» celebró un multitudinario mitin para solicitar la dimisión de las autoridades de la isla si llegaban a permitir el anunciado desembarco, mientras amenazaban, sin recato alguno, a los pasajeros del *León y Castillo* con «luchas sangrientas». El 14 de abril dimitieron las principales autoridades de la isla -delegado del Gobierno, presidente del Cabildo y consejeros, alcalde y concejales de varios pueblos- y los pasajeros desembarcaron en medio de una «imponente manifestación de mujeres enlutadas». ⁸⁹⁷ En los mítines de los días siguientes celebrados en la capital palmera, los oradores pidieron prudencia y calma a la población, que homenajeó con fuertes ¡vivas! a las autoridades dimisionarias, tras lo cual la vida cotidiana recuperó la normalidad. ⁸⁹⁸

El concurso de 1921. El ocaso de Elder

El 11 de noviembre de 1921 se convocó un nuevo concurso al que también se presentó Compañía Trasmediterránea, siendo resuelto con la renovación del contrato a favor de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, por un período de diez años, siendo efectivo a partir del 1 de febrero de 1922 y con una subvención anual de 1.903.372 pesetas. El director de la compañía, Emilio Ley Arata, había jugado hábilmente sus influencias, para lo que contó con el apoyo de las corporaciones insulares y locales, cámaras de Comercio y Agrícola, sociedades y otros centros y entidades de las islas, todas las cuales, de una manera directa o indirecta, se decantaron a favor de la continuidad de la filial de Elder en el servicio marítimo interinsular.

La junta del concurso, presidida por el subsecretario de Fomento –y de la que levantó acta el notario Luis Gallinal Pedregal– propuso la adjudicación del servicio a la Compañía de Vapores Correos Interinsulares, alegando, entre otras razones, que el representante de Compañía Trasmediterránea no estaba legítimamente autorizado y que las condiciones ofrecidas por la naviera canaria, que venía desempeñando el servicio desde 1888, eran más ventajosas, si bien ambas aceptaban el mismo tipo de subvención, que era de 1.903.372 pesetas.

En el nuevo contrato se incrementaba el número de expediciones entre los puertos más importantes del archipiélago, y especialmente entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, al tiempo que se ampliaba la expedición mensual a Río de Oro con escalas en Cabo Juby y La Güera, tanto a la ida como a la vuelta. Los

⁸⁹⁷ *Diario de Avisos*, 15 de abril de 1920, p. 1.

⁸⁹⁸ Todos los datos de este apartado han sido tomados literalmente de la obra: YANES MESA, JULIO ANTONIO: *Leoncio Rodríguez y «La Prensa»: una página del periodismo canario*, Cabildo Insular de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias y Herederos de Leoncio Rodríguez, Santa Cruz de Tenerife, 1995, pp. 419-421.

enlaces entre Tenerife y El Hierro estaban programados cinco servicios mensuales e incluían, en viajes alternos, desde el fondeadero de La Estaca, una escala en Punta Grande, El Golfo y otra en La Restinga. La incomunicación interior de la isla conllevaba la necesidad de desembarcar y/o embarcar mercancías y pasajeros a través de los tres enclaves citados de la escarpada geografía insular.⁸⁹⁹

Accidente del vapor *La Palma* en Lanzarote (1925)

En la última semana de noviembre de 1925 se abatió sobre Canarias un duro temporal, que causó daños de importancia en la agricultura de las islas y afectó también a las comunicaciones marítimas. A mediodía del 26, después de un viaje difícil, que se había prolongado más de seis horas sobre su horario previsto desde su salida de Las Palmas, atracó el vapor *La Palma* en el muelle nuevo de Arrecife. Aquella noche comenzaron a soplar vientos huracanados sobre Lanzarote y, a pesar de que la tripulación del vapor *La Palma* tomó las medidas necesarias, en la madrugada del día 27 rompió amarras con tal ímpetu que arrancó uno de los norayes y colisionó de popa contra el muelle. El barco quedó sin gobierno, a merced del violento oleaje y encalló sobre los bajos de San José, quedando varado «en condiciones peligrosísimas». La situación provocó una gran alarma en el vecindario, ante las «proporciones inusitadas del temporal».⁹⁰⁰

Mientras se intentaba arrancar la máquina, lo que no se consiguió, puesto que las calderas no tenían presión, en su deambular sobre la mar infernal abordó y destrozó, causando su hundimiento, a los pailebotes *Cabo Juby* y *San José-Agustín*, aunque sin causar víctimas. Viendo la situación, el capitán Matías Reina ordenó el abandono del buque y los treinta tripulantes cumplieron la orden, en circunstancias difíciles y con evidente riesgo de sus vidas.⁹⁰¹

Cuando amainó el temporal, cientos de personas acudieron al lugar para contemplar el barco que estaba varado en seco, literalmente sobre las piedras, con muestras evidentes de destrozos y daños de importancia, hasta el punto de que las primeras impresiones de los técnicos que acudieron eran muy pesimistas y lo daban por perdido.⁹⁰² Cuando se conoció la noticia en Las Palmas, el director de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, Emilio Ley Arata, ordenó la salida hacia Arrecife del vapor *Gomera-Hierro*, llevando a bordo personal y material de salvamento.

⁸⁹⁹ El 21 de enero de 1922 arribó el correillo en su primera escala en La Restinga, lo cual llenó de júbilo a los habitantes de El Pinar, acercándose muchos vecinos hasta el citado enclave para presenciar la llegada del barco. Sin embargo, la escala en Punta Grande, que también fue muy celebrada, tenía que suspenderse con bastante frecuencia debido al mal tiempo que suele reinar en la zona.

⁹⁰⁰ *La Prensa*, 28 de noviembre de 1925.

⁹⁰¹ El abandono del buque, a pesar de los nervios, se hizo con bastante orden, siguiendo los dictados del primer oficial, Emilio García Valle, ayudado por el segundo oficial, Fausto Miñón. En la sala de máquinas, el primer maquinista, Vicente Fox, y el segundo, Javier Perdomo, hicieron lo propio con el personal a sus órdenes, lo que consiguieron para evitar males mayores.

⁹⁰² DÍAZ LORENZO, JUAN CARLOS: *De los correillos al fast-ferry*, op. cit., p. 76.

Pese a las impresiones iniciales, claramente pesimistas, el salvamento del vapor *La Palma* parecía posible y así se logró, el 14 de diciembre, después de dos semanas de ímprobos esfuerzos, aprovechando la pleamar, en que consiguió zafarse de la trampa rocosa en que se encontraba. El ingeniero naval Vidal dirigió los trabajos de salvamento con notable acierto, por lo que «recibió muchas felicitaciones por la pericia y actividad que demostró en la empresa». Cuando se consiguió ponerlo de nuevo a flote, la población de Arrecife celebraba el feliz acontecimiento: «En esta ciudad reina gran júbilo –dice la crónica del corresponsal de *La Prensa*– pues la compañía armadora es muy querida por los grandes servicios que ha prestado a toda la isla».⁹⁰³

La visita del ministro Galo Ponte (1927)

En febrero de 1927, el ministro de Justicia y Cultos, Galo Ponte y Escartín, realizó un viaje oficial a Canarias. Parte de su recorrido lo hizo a bordo del vapor *La Palma*, ocasión en la que ofreció un retrato suyo al buque –que figuró hasta abril de 1931 expuesto en la cámara principal– y en el que podía leerse la siguiente dedicatoria: «A la Compañía Interinsular, de quien he oído muchos elogios y ninguna queja».

Los hechos se habían encargado de demostrar que la dedicatoria del ministro no correspondía a la realidad, pues eran frecuentes las quejas recogidas en la prensa regional, referidas a las deficiencias y alteraciones arbitrarias del servicio, especialmente en el caso de las islas menores. Aprovechando la ocasión, las autoridades regionales plantearon al ministro la necesidad de ampliar el número de expediciones mensuales que prestaba la Compañía de Vapores Correos Interinsulares, con la finalidad de mejorar la calidad del servicio. El Gobierno atendió dicha petición, disponiendo a partir de entonces un viaje diario entre las dos capitales canarias y dos veces por semana a las capitales de las islas menores. También se aumentaron en un 50% las expediciones del itinerario de los puertos de la línea comercial, verificándose un viaje semanal a los puertos del sur de Tenerife y La Gomera, y cada dos semanas a los puertos de las islas de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, norte de Tenerife y La Palma, así como a las colonias de Cabo Juby, Río de Oro y La Güera.

Las líneas regulares establecidas hacían posible la presencia periódica de los correillos negros en los principales núcleos costeros de Canarias. Se trataba, en realidad, de puertos naturales por sus calas y bahías abrigadas, aunque la mayoría de ellos apenas contaban con un elemental embarcadero a orillas de la playa o del promontorio que le daba resguardo. En ellos, cuando las circunstancias lo permitían, las autoridades y los personajes de la época eran desembarcados desde las lanchas caleteras a hombros de los fornidos marineros –como le ocurrió al ministro Galo Ponte cuando llegó a la playa de El Médano a bordo del vapor *La Palma*–, evitando así la posibilidad de que pudiera mojarse.

⁹⁰³ *La Prensa*, 15 de diciembre de 1925.

Los correíllos, protagonistas de un ciclo

La vida cotidiana en cualquiera de los puertos de escala se alteraba sistemáticamente con la presencia de los correíllos. A bordo llegaban las noticias del exterior, los viajeros famosos, las autoridades, los pasajeros anónimos y los tratantes, que participaban del comercio con el resto de las islas. Como buenos samaritanos de la mar, las tripulaciones de los barcos, de capitán a paje, colaboraban en los auxilios y rescates de embarcaciones y pescadores en peligro. En las distintas etapas en las que la compañía prestó el servicio marítimo en Canarias cooperó frecuentemente con los medios a su alcance para tratar de paliar las necesidades más perentorias de los pueblos insulares cuando circunstancias extraordinarias así lo reclamaron.

La falta de lluvias en las islas de Fuerteventura y Lanzarote provocó angustiosas situaciones de sequía en sus habitantes, necesitados del preciado líquido vital para su propio consumo y el de sus cosechas y ganados. Para tratar de aliviarlo, a bordo de los correíllos se transportaron gratuitamente, cada vez que las circunstancias lo reclamaban, agua en bidones y en los propios tanques de los barcos, para después distribuirla en sus destinos; lo mismo sucedió con el transporte de víveres, caso de Fuerteventura, cuando la pérdida de las cosechas sumió a sus habitantes en una lamentable situación de precariedad y miseria.

Es de destacar, asimismo, los viajes que el vapor *León y Castillo* realizó en enero de 1899 al lazareto instalado en la isla de La Graciosa, para embarcar a las personas que estaban en cuarentena y los facultativos que las acompañaban por indicación del director de Sanidad de Arrecife, concedida libre plática.⁹⁰⁴ Figura, asimismo, el auxilio prestado con motivo de las epidemias de cólera sucedidas en 1893 y 1894 en la isla de Tenerife.⁹⁰⁵

En noviembre de 1909, cuando se produjo la erupción del volcán Chinyero en la región suroeste de Tenerife, la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios puso a disposición de las autoridades provinciales el vapor *Viera y Clavijo*, para que prestara auxilio a los habitantes de la comarca de Guía de Isora y aldeaños, que habían huido despavoridos hacia la costa ante el temor de que la lava hiciera estragos.

Asimismo, contribuyó a la realización de obras de utilidad pública en las islas menores, transportando libres de flete los materiales enviados desde las islas mayores, así como aportaciones en metálico para las mismas, asociándose igualmente a cuantas suscripciones públicas se promovían para fines benéficos, siendo innumerables los pasajes gratuitos concedidos a petición de las autoridades y corporaciones, a personas y familias carentes de recursos que necesitaban trasladarse entre islas.

También se le reconoció el mérito de haber secundado la labor de los delegados del Alto Comisariado de Marruecos en el mando de los territorios de Cabo Juby, Río de Oro y La Güera, para la concesión de pasajes gratuitos a los indígenas de alguna significación de las citadas colonias, a quienes convenía atraer, contribuyendo de ese modo no solo a la gestión política de los delegados, sino también a la creación y desarrollo del tráfico comercial entre los territorios del Sahara Occidental y Canarias.

⁹⁰⁴ *Boletín Oficial de Canarias*, 16 de enero de 1889, p. 1.

⁹⁰⁵ Para más detalles, véase: *Las Canarias*, 9 de abril de 1911, p. 3.

«¡Muchas lágrimas ha enjuagado y muchas bendiciones ha recibido! El archipiélago canario considera unánimemente como suya a esta prestigiosa empresa, que ha cautivado por su proceder y por el inmejorable servicio que viene prestando. / Los Vapores Interinsulares Canarios son un modelo en su clase, comodidad, lujo, ventilación y buen trato. Su personal se desvive en atender al público; en cuanto a la limpieza y aseo en cubierta y camarotes, puede decirse que no tiene que envidiar a ninguno de los grandes trasatlánticos que hacen la travesía de América del Sur y al continente europeo».⁹⁰⁶

En junio de 1929 la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios incorporó el último barco de su propiedad. Se trataba del vapor *Vojvodina*, que había sido adquirido a la naviera yugoslava Boka Brod y recibió el nombre de *Hierro*⁹⁰⁷ (ver cuadro nº 6), momento en el que el buque *Gomera-Hierro* pasó a llamarse sólo *Gomera*.

Por entonces habían arreciado las quejas y las protestas desde algunos estamentos isleños ante el Gobierno central contra del servicio que prestaba la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios. La situación del transporte marítimo se había agravado como consecuencia de los efectos de la crisis internacional por el hundimiento de la bolsa neoyorquina, de modo que Emilio Ley Arata, jefe de la casa Elder Dempster y Juan March, siguiendo indicaciones del Gobierno, negociaron el traspaso de la concesionaria de los servicios marítimos a Compañía Trasmediterránea, como así se produjo.

Cuadro nº 6. Ficha técnica del buque *Hierro*

Tonelaje bruto	573 t
Tonelaje neto	322 t
Eslora e.p.p.	46,97 m
Manga	7,38 m
Puntal	5,30 m
Calado	3,30 m
Propulsión	Una máquina alternativa triple expansión
Potencia	50 NHP
Velocidad	10 nudos
Pasajeros	60
Puerto de matrícula	Las Palmas

Fuente: Elaboración propia a partir de la Lista Oficial de Buques de España (1931).

⁹⁰⁶ *Diario de Las Palmas*, diciembre de 1929, número extraordinario.

⁹⁰⁷ Construido en 1922 en el astillero de Danzig, fue adquirido a la mencionada sociedad por 360.000 pesetas.

En mayo de 1930 trascendieron las primeras noticias de la fusión de la compañía regional en la de carácter nacional, que atendía las líneas con la península desde enero de 1917. Fruto del cierre de las negociaciones, Emilio Ley Gracia, hijo de Emilio Ley Arata, fue nombrado consejero de Compañía Trasmediterránea, así como Eduardo Morales Díaz, representante de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios en Madrid. Emilio Ley Arata pasó a desempeñar la dirección de Compañía Trasmediterránea en Canarias y, aspecto importante, «todo el personal de oficina como náutico de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios será respetado, medida acertada y plausible, que se verá con agrado y satisfacción en todo el archipiélago».⁹⁰⁸

Mediante real orden de 27 de junio de 1930 se resolvió definitivamente la absorción de la flota, personal y servicios por parte de Compañía Trasmediterránea, pasando a su propiedad las diferentes posesiones e instalaciones existentes en cada uno de los puertos canarios y la vecina costa africana, así como la flota y el personal, sin cambiar de nombre, y continuó prestando los mismos servicios. El 2 de julio siguiente, *La Gaceta de Madrid* publicó la real orden que supuso el final de un ciclo histórico de la navegación en Canarias y el comienzo de una nueva etapa:

«S.M. el Rey se ha servido acceder a lo solicitado y que sean unificados dichos servicios en la convocatoria del concurso para los mismos, ordenada por real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 1929, aceptándose sobre esta condición la renuncia formulada por la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, al final de la duración de su contrato para que se considere terminado simultáneamente al de la Compañía Trasmediterránea, entendiéndose como recíproca esta condición de que si no resultaren adjudicados en el nuevo concurso los servicios de comunicaciones interinsulares de Canarias, quedaría obligada la Compañía que actualmente los desempeña, a prestarlos durante el año final del tiempo de duración que hoy está establecido».

Ajenos a las luchas políticas entre las dos provincias canarias, los correillos tejieron singladuras en su constante ir y venir. Historias y recuerdos se dan la mano en un rico anecdotario, perdurando aún en la memoria de muchos canarios que fueron testigos presenciales. Los correillos negros fueron, además, escuela de capitanes, maquinistas, maestranza y subalternos. Capitanes todos ellos de grato recuerdo – Schwartz, del Arco, Reina, Vallejo, Figueras, Inchausti, Segarra, Ravelo, Gorrochategui y tantos otros- pero quizás ninguno tan recordado como Eliseo López Orduña, don Eliseo, a quien su ciudad natal, Las Palmas de Gran Canaria, honra con una calle a su memoria.

Conclusiones

El capital británico representado por la poderosa naviera Elder Dempster & Co., presente a través de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, hacía

⁹⁰⁸ *El Progreso*, 6 de mayo de 1930.

patente su influencia desde el último tercio del siglo XIX y se prolongaría hasta finales de los años veinte. Era solo una muestra de su ámbito de poderío, presente también en el suministro de carbón, reparaciones navales, seguros, agencias consignatarias y explotaciones agrícolas, entre otras. Disponía de capitales y tecnología y también de una notable influencia política, lo que facilitó su implantación y desarrollo. Además, todos sus máximos representantes fueron especialmente considerados y respetados, hasta el extremo de que uno de ellos, Alfred L. Jones, tiene una calle a su memoria en la capital grancanaria.

La presencia de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios resulta fundamental para entender la evolución del transporte marítimo en el archipiélago y la vecina costa africana. Supeditado a numerosas vicisitudes, representa, empero, el empeño financiero y tecnológico más firme y decidido para vertebrar a las islas con unos buques modernos que acabaron desplazando a los veleros que tejían la mar isleña y estaban sujetos a la limosna de la brisa, en la que el vapor se impuso con contundencia, aunque no fue sin lucha la derrota.

El progresivo desarrollo de la economía y de la sociedad canaria hizo posible la llegada de otros seis buques en 1912, lo que representa, sin duda, el esfuerzo financiero más importante que se había acometido hasta entonces por una empresa privada en Canarias. Ciertamente tenía el paraguas de la subvención estatal, pero si no hubiera sido porque una empresa extranjera sintió la atracción por dejar su impronta en un sector vital para el archipiélago, otros lo hubieran hecho posiblemente con desigual fortuna.