Entrevista

Juan Pedro Morales

"En Canarias tenemos una pieza única del patrimonio marítimo, no sólo español, sino internacional"

Rutas y oficios

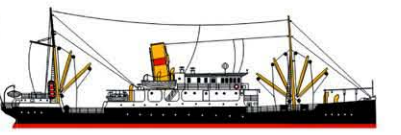
Salinas del Carmen, en Fuerteventura

Zafra récord en 2012 gracias a la sequía, ya que con la lluvia "se destroza la salina"

Atlántico

Yo fui en el correíllo

Los contrabandistas tenían un camarero a bordo



pellagofio

Edición especial para La Provincia y La Opinión de Tenerife

2ª época - nº 4 - Octubre 2012

El cuadro que ilustra esta portada es obra del pintor De Miguel (Santa Cruz de Tenerife, 1964).

100 años del vapor 'La Palma'

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

El reportaje

100 años de una joya del mar

Cuando el correíllo *La Palma* culmine su restauración, no sólo habrá recuperado Canarias uno de sus elementos más singulares del patrimonio histórico, sino que tendría al vapor de pasaje más antiguo del mundo navegando.

Yuri Millares

La historia de este barco comienza en unos astilleros británicos en 1912, donde es botado al agua en febrero para culminar, ya a flote, los trabajos de su equipamiento interior y realizar las pertinentes pruebas de navegación.

Pocos meses después, en abril, es entregado a la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios. Esta naviera fue creada por su filial la británica Elder Dempster Ltd. para presentarse a la subasta que iba a contratar, en 1888, el "servicio de conducción del correo por buques de vapor entre las Islas Canarias" según la Real Orden de 24 de septiembre de ese año. La citada compañía de vapores se hizo con el contrato, que, entre otras, cláusulas, la obligaba a poner en funcionamiento tres vapores de 900 toneladas (que fueron denominados *Viera y Clavijo*, *León y Castillo* y *La Palma*) y otros tres de 674 toneladas (*Lanzarote*, *Fuerteventura*, y *Gomera-Hierro*).

"Como consecuencia del desarrollo del tráfico interinsular surgió la necesidad de aumentar las comunicaciones así como el tonelaje de los buques, y se anunció el concurso de 27 de Marzo de 1911, en que de nuevo la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios se hizo con la adjudicación", podemos leer en la detallada información que ofrece el sitio web *trasmeships.es*. De este nuevo concurso surge el encargo de la naviera a astilleros del Reino Unido para construir los tres vapores gemelos, de 1.100 toneladas cada uno, que llevarían los mismos nombres que sus predecesores: *Viera y Clavijo*, *León y Castillo* y *La Palma*. Apenas un año después, esos tres buques estaban ya operativos, tras su construcción en los astilleros Caledon R.E. Cª de Dundee el primero y W. Harkness & Sons de Middlesbrough los otros dos [M. Gómez Santos, *Todo Avante*].

No fue el astillero del 'Titanic'

Aunque de astilleros diferentes, el uno en el este de Escocia, los otros dos en el noreste de Inglaterra (ninguno de ellos, por cierto, fue el que construyó el tristemente famoso *Titanic*, como se ha podido leer en más de un artículo, pues este trasatlántico salió de los astilleros Harland & Wolff, de Belfast, Irlanda del Norte) tenían todos en común –incluso con el *Titanic*– la tecnología y el diseño de la época, que entonces era lo más avanzado que había. Todos ellos disponían de "máquina de vapor para mover sus hélices, presentaban un casco negro de chapas de acero solapadas con remaches, eran de proa recta y tenían popa americana", según ha explicado a *Pellagofio* José Luis Serrano, director técnico para la rehabilitación del correíllo *La Palma*.

Pero, ironías del destino, mientras el mundo se horrorizaba al conocer el hundimiento del *Titanic* durante su viaje inaugural, en la madrugada del 15 de abril de 1912, aquellos mismos días en las islas Canarias se recibía con alborozo la noticia de la entrega del vapor *La Palma* a la Compañía de Vapores Correos Interinsulares, que llegó a Las Palmas el 24 de abril al mando del capitán Aurelio del Arco y el 5 de mayo realizó su primer viaje interinsular, transportando hasta Santa Cruz de Tenerife a 197 pasajeros.

En su primera época, el vapor *La Palma*, al igual que sus compañeros de flota, tenía el puente abierto, la chimenea en elegante caída en color mostaza y el casco pintado de negro y llevaba dos lanchas caleteras para las faenas en los puertos menores, en los que el buque se limitaba a fondear", describe *trasmeships.es* citando a Juan Carlos Díaz Lorenzo.

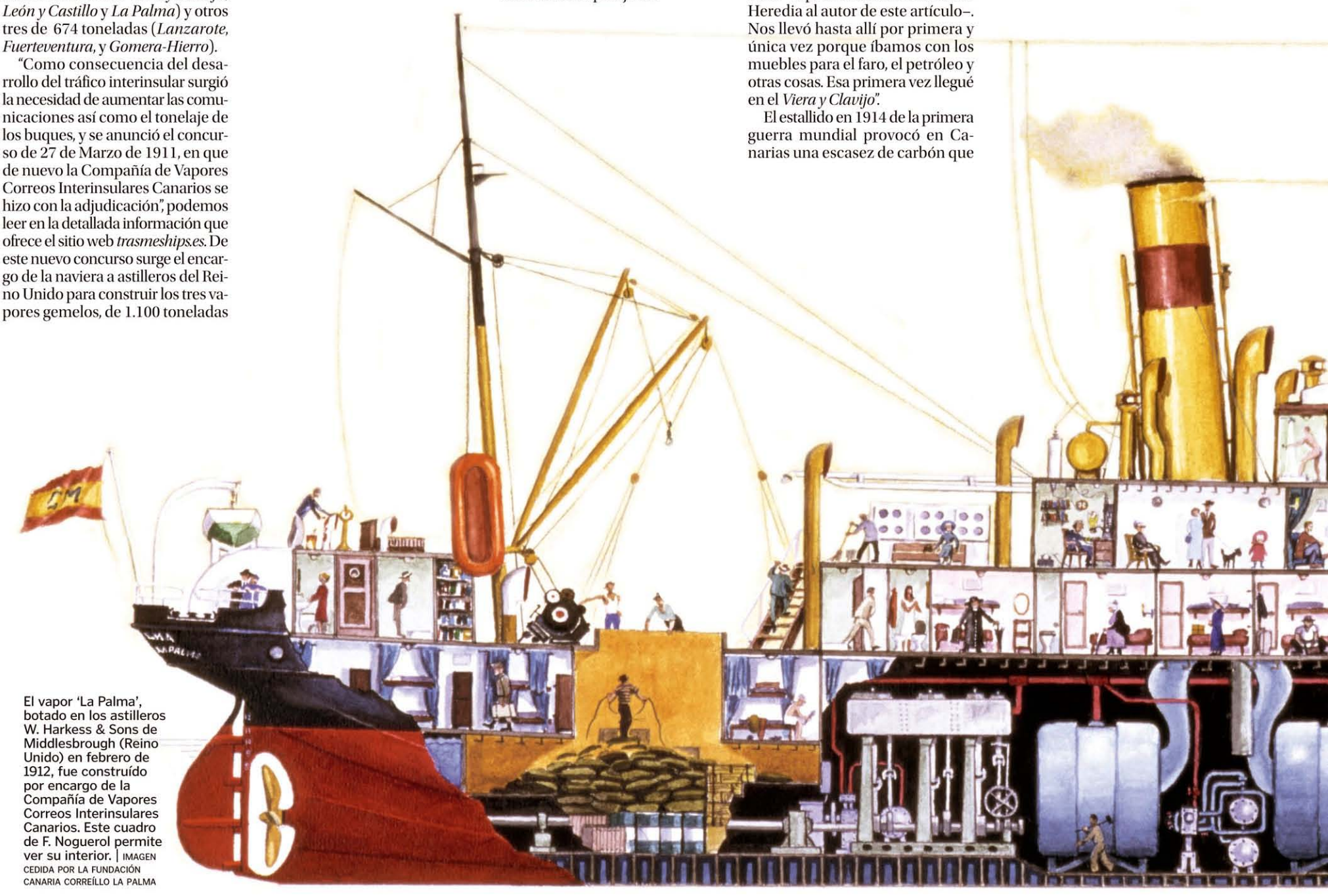
Fondeo ante un faro

En efecto, salvo en los principales puertos del archipiélago, éste y los demás "correíllos negros" –así eran llamados– fondeaban en la mayoría de sus paradas ante los pueblos y ciudades de las costas canarias. Incluso hacían escalas extraordinarias con fondeo ante muellitos tan singulares como el que tiene, a 1.800 metros de su torre, el faro de Orchilla, en El Hierro: "Yo llegué en 1933 –explicaba el torrero Carmelo Heredia al autor de este artículo–. Nos llevó hasta allí por primera y única vez porque íbamos con los muebles para el faro, el petróleo y otras cosas. Esa primera vez llegué en el *Viera y Clavijo*".

El estallido en 1914 de la primera guerra mundial provocó en Canarias una escasez de carbón que obligó a salir hacia la Península a los tres "correíllos grandes" (así llamados también para diferenciarlos de los "correíllos pequeños" o "playeros", los *Gomera-Hierro*, *Fuerteventura* y *Lanzarote*, igualmente construidos en distintos astilleros británicos en 1912, pero que tuvieron una vida más corta). En 1918, finalizada la guerra, regresaron a Canarias.

En 1930 la Compañía de Vapores

"Es necesario crear el Museo Marítimo de Canarias y preservar lo que va quedando, con el correíllo como pieza de máximo valor"



El vapor 'La Palma', botado en los astilleros W. Harkess & Sons de Middlesbrough (Reino Unido) en febrero de 1912, fue construído por encargo de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios. Este cuadro de F. Noguerol permite ver su interior. | IMAGEN CEDIDA POR LA FUNDACIÓN CANARIA CORREÍLLO LA PALMA

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

Un remolcador le lanza un cabo en junio de 2008, durante la segunda botadura del vapor 'La Palma' tras la restauración del casco. | Y. MILLARES

Suelta de palomas en el muelle Norte en abril de 2012, al presentar restaurada su arboladura el día que celebraba su centenario.| Y. M.

Correos Interinsulares Canarios fue absorbida por la Compañía Trasmediterránea, y con ella todos sus buques. El correíllo *La Palma* siguió prestando sus servicios con normalidad, transportando el correo, comunicando a familias, llevando enfermos al médico, enviando a soldados a sus destinos en África o de vuelta a casa y, en definitiva, enlazando a todas las islas entre sí, especialmente en una época –hasta bien avanzado el siglo XX– en la que la falta de carreteras hacía más factible las comunicaciones por mar.

Dos guerras y de blanco

La guerra civil española lo tuvo un tiempo como transporte de tropas y la siguiente guerra mundial obligó a pintarlo de blanco, luciendo los colores rojo y gualda en el casco para identificarlo como navío de un país teóricamente neutral.

"Terminado el conflicto bélico, el correíllo fue sometido a obras de gran carena. Además de proceder a un total remozamiento del buque, las calderas fueron transformadas para el consumo de combustible líquido en sustitución del carbón, mediante el emplazamiento de quemadores de petróleo, lográndose así una mayor economía en el consumo y una mayor velocidad, evitando, además, las penosas faenas del carboneo. También se mejoró la habilitación con duchas y baños en algunos camarotes, ya que en origen sólo disponía de unos armarios con palanganas y jarras para agua", describe *trasmeships.es*.

En marco de 1976 sufre una grave avería, que el oficial de máquinas a bordo en aquel momento, Rosendo Lechuga, ha descrito para *Pellagofio* en nuestro número del pasado mes de junio: "En el último viaje que hizo el buque *La Palma* coincidió que estaba yo de primer oficial de máquina a bordo. El primer oficial debe levantarse cada mañana y hacer un reconocimiento de la máquina y, sobre todo, de las calderas. Una de las tareas es abrir los hornos y mirar los fuegos, es una rutina. Casualmente, uno de los días en ese reconocimiento, vi como uno de los hornos de una de las calderas se había dilatado bastante, casi la mitad. Incluso me limpié los ojos un poco, porque no me lo creía. Volví a mirar e inmediatamente di la orden al fogonero de que apagara los fuegos para bajarle la presión, porque estaba en peligro de estallar".

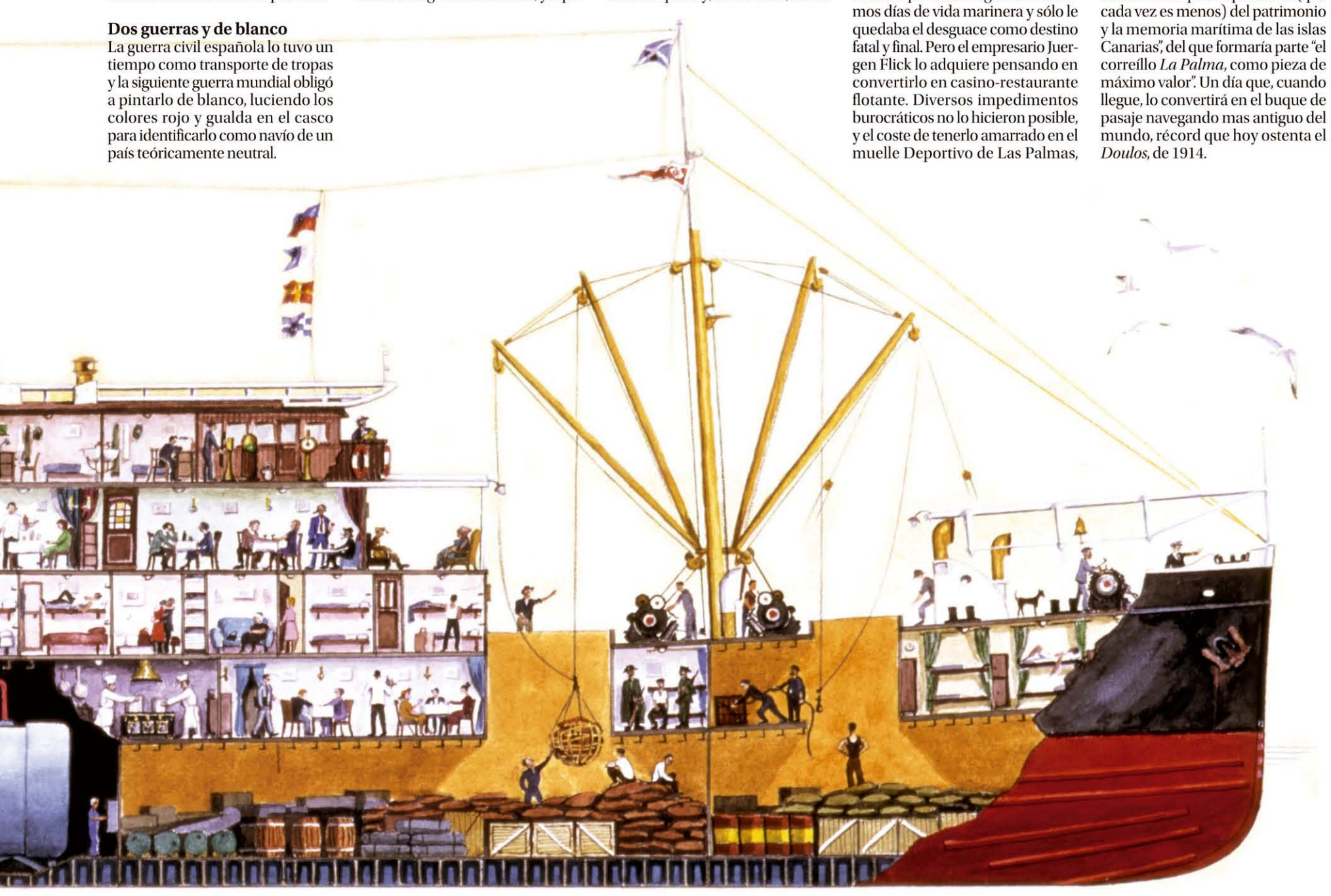
Se salva del desguace

Parecía que había llegado a sus últimos días de vida marinera y sólo le quedaba el desguace como destino fatal y final. Pero el empresario Juergen Flick lo adquiere pensando en convertirlo en casino-restaurante flotante. Diversos impedimentos burocráticos no lo hicieron posible, y el coste de tenerlo amarrado en el muelle Deportivo de Las Palmas, sin uso ni beneficio, hace que se lo ofrezca gratis al Ayuntamiento de Las Palmas y, tras meses sin respuesta, finalmente se lo da al Cabildo de Tenerife.

José Luis Serrano recuerda aquella etapa: "Después de estar en servicio activo unos 65 años, estuvo unos 11 años en el muelle Deportivo de Las Palmas. Después quedó totalmente abandonado y en seco en los Astilleros de Tenerife otros 17 años. Por esa época una serie de personas inquietas y amantes de los barcos se movilizó".

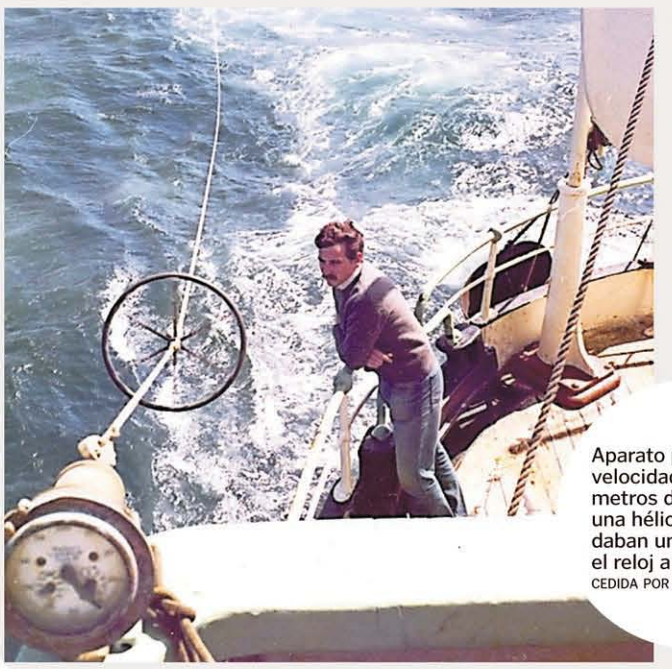
Se refiere a la creación primero de la Asociación Pro Restauración y Conservación del Correíllo "La Palma" y desde el 2003 a la Fundación Canaria Correíllo "La Palma", que han trabajado para tenerlo de nuevo a flote y navegando, con el apoyo de diversas instituciones y empresas, en especial el Cabildo de Tenerife. "Tenemos una pieza única del patrimonio marítimo internacional", dice Juan Pedro Morales, presidente de la fundación, que tiene muy clara la rentabilidad social y económica de un buque semejante (ver entrevista en página 8).

Y mientras ese día llega, Morales reivindica también "la necesidad de crear el Museo Marítimo de Canarias, donde se pueda preservar y conservar lo que va quedando (que cada vez es menos) del patrimonio y la memoria marítima de las islas Canarias", del que formaría parte "el correíllo *La Palma*, como pieza de máximo valor". Un día que, cuando llegue, lo convertirá en el buque de pasaje navegando mas antiguo del mundo, récord que hoy ostenta el *Doulos*, de 1914.



(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

El reportaje



Aparato para medir la velocidad a bordo: 30 metros de cabo hasta una hélice que giraba, daban una lectura en el reloj a la izquierda.| CEDIDA POR ANTONIO NAVAS

Viajes con anécdota y salitre

Y. Millares

Los llamados "correíllos negros", aquellos tres gemelos que respondían al nombre de *La Palma, Viera y Clavijo* y *León y Castillo*, sirvieron en las aguas canarias dos terceras partes del siglo XX uniendo sus islas y sus habitantes. Pasajeros (con billete, polizontes o invitados) y tripulantes han protagonizado en el pasado artículos en *Pellagofio* para relatar sus experiencias, y continuarán apareciendo en sus páginas en próximos números. Lo que sigue es un extracto de algunas de esas experiencias, para recordar que estos buques forman parte de la historia de este archipiélago y sus gentes.

Vicente García, montañero rumbo al Teide. "Eran atrevidos estos vaporcillos. No esperaba a las olas, negras y amenazantes, no señor, iba a por ellas y además con ganas. No les entraba derechito, no, sino que astutamente se escoraba con toda su pachorra hacia estribor".

José Luis Serrano, oficial en prácticas. "En cubierta es donde iba más gente, sobre todo en los alrededores de la bodega tres, porque allí estaban más asocados. En las cubiertas de proa no había quién parara. Era digno de ver todo lo que llevaban estos pasajeros de cubierta: mantas, comida, a veces animales y, lo que llamaba mucho la atención, hasta un orinal (lo consideraban importante, por si se mareaban)".

David Bramwell, científico inglés. "En 1964, mi objetivo, en compañía de un pequeño grupo de geógrafos y biólogos de la Universidad de Liverpool, era visitar y explorar la isla de La Gomera. Cuando pasamos por las oficinas de Aucona en Santa Cruz para conseguir los billetes del barco, cuál sería mi sorpresa al descubrir que nuestro viaje iba a transcurrir en el mismo barco que trasladó a David Bannerman al mismo destino más de 40 años atrás".

Totoyo Millares, con 12 años se fugó de casa. "Sonó el último aviso de salida con unos estruendosos y ensordecedores escapes de vapor blanco que salían de la chimenea. Suelta de amarras. Aquello a mi me parecía un trasatlántico. Inició su separación del muelle muy lentamente y yo, atrevido de mí, con mis ojos puestos en algún que otro camarero, que se retiraba al interior para atender en el diminuto mostrador-cafetería las peticiones de los pasajeros. Fue entonces cuando realicé mi lanzamiento, casi suicida, desde el borde del muelle hasta la barandilla de cubierta".

María Sánchez-Mendezona, veraneante. "Cuando ya oscurecía, sentimos un revuelo en cubierta y es que se había tirado un hombre al agua. Bajaron un bote de madera, con el contramaestre y dos marineros. El que se había tirado era uno de los gemelos que habían protagonizado una luchada en Fuerteventura y, por lo visto, como perdieron no se le ocurrió mejor idea, tras discutir con su hermano, que echarse al agua".

[Más información en pellagofio.es]

• *Desde la redacción*

Yuri Millares

Su alma es la nuestra

El correíllo *La Palma* forma parte de la vida, la historia y las comunicaciones de Canarias. Su alma es la nuestra y recuperar definitivamente este singular y único elemento del patrimonio histórico un objetivo que *Pellagofio* ha apoyado desde su nacimiento. Prueba de ello es su presencia en todos los números de esta publicación. Pero nunca había tenido una presencia casi monográfica como ahora. Y para ilustrar la portada, un espacio que cada mes estamos ofreciendo a pintores que crean obra en Canarias, contamos con el cuadro *Correíllo La Palma* del tinerfeño De Miguel (Su obra forma parte de colecciones de museos y particulares de medio mundo: El Cairo, Berlín, Monterrey, Kioto, La Habana, Córdoba y más). Acogió con entusiasmo la propuesta que le hicimos y en la redacción de *Pellagofio* recibimos su ilustración con la misma emoción.

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

Rutas y oficios

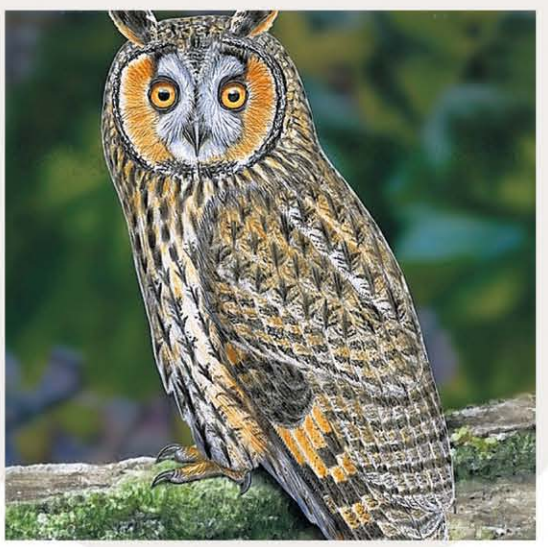
• *Cuaderno de campo*

David Bramwell*

Mojados en La Galga, entre una espectacular flora canaria

En el verano de 1965 visité la isla de La Palma en compañía del botánico norteamericano-holandés Dr. Cornelius Lems. Había sido el autor, en 1960, del primer catálogo moderno de la flora canaria. Entre las excursiones que hicimos, recuerdo especialmente dos días y una noche en el barranco de La Galga. Lems tenía un interés muy especial por ver el arrebol *(Echium pininana)*, una planta espectacular y endémica de esta isla. Caminamos varias horas por una vereda al borde del barranco, pasando por un bosque de fayal-brezal y recolectando muestras de una serie de plantas para mí totalmente nuevas y desconocidas. Y así llegamos hasta el caserío de La Galga, donde la señora de la tiendita, muy amablemente, nos preparó un café y un bocadillo de huevo frito, cobrándonos cinco pesetas en total a los dos, y nos indicó el estrecho camino por el borde del canal de agua que bordeaba los riscos del barranco. Hacia allí nos dirigimos y por fin alcanzamos el objetivo, allí, en la ladera del barranco entre el bosque de laurisilva, encontramos las enormes espigas de flores azules del arrebol, algunas con más de tres metros de altura, una de las escenas mas espectaculares de la botánica canaria. Ya muy tarde, decidimos regresar, pero tardamos demasiado y tuvimos que detenernos a pasar la noche en el borde del barranco. Nos tumbamos en un pequeño llano a pie de risco, viendo el cielo y el espectáculo de las estrellas en una noche clara, sin una nube... Bueno, sin una nube hasta aproximadamente las cuatro de la madrugada, cuando cayó una lluvia de las especiales en esta isla. El risco se convirtió en una cascada y nuestro pequeño llano en, como decía Lems, "el lago Victoria".

PINCELADAS DE BIODIVERSIDAD
Búho chico de Canarias,
por **Tony Sánchez** (ficha en: *pellagofio.es*)



Director del Jardín Botánico Canario "Viera y Clavijo" [Versión íntegra** en la web **pellagofio.es**].*

Cristóbal Hernández García / Salinero

"La lluvia nos perjudica porque si caen tres gotas destroza la salina"

Yuri Millares

Adquiridas por el Cabildo de Fuerteventura en 1995 y posteriormente restauradas (aunque aún falta realizar una última intervención para concluir de modo definitivo dicha restauración), las salinas de El Carmen fueron declaradas en 2002 como Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento Histórico-Artístico. Datan de 1770, aunque su actual construcción (pues originalmente eran de barro) es de fecha más cercana: 1910.

Desde que pasaron a manos del gobierno insular para integrar su red de museos, cuenta entre sus salineros con Cristóbal Hernández García, un trabajador del Cabildo con 26 años de servicio que empezó a conocer la profesión de la mano del antiguo último salinero, José González Mederos, antes de que éste se jubilara a mediados de los 90 del pasado siglo XX.

Además de las propias salinas (con sus cocederos y tajos en ordenada estructura), tiene otras dependencias, como el Museo de la Sal, la Casa del Salinero y el Almacén. En este último es donde se envasa en bolsas y sacos de diversos tamaños para la venta a particulares, restaurantes, ganaderos, etc., un recinto "en perfectas condiciones sanitarias, por lo que incluso me han felicitado", explica un orgulloso Cristóbal.

Zafra de sal en las salinas del Carmen (Fuerteventura): Bentejuí sujeta los sacos que llena Cristóbal. | Y.M.

Secuencia previa al llenado de sacos: con el ruedo se extrae la sal de los tajos y se forman montoncitos que se aprietan para escurrir el agua unos días. | Y.M.

El día que *Pellagofio* lo visita para este pequeño reportaje, está en plena zafra y le ayuda un joven que está aprendiendo el oficio con muchas ganas: Bentejuí García, a su vez hijo y nieto de salineros.

Y en medio de la grave sequía que hasta finales de septiembre venía padeciendo Fuerteventura, las salinas están batiendo récords de producción. "Este año ha sido el que más sal se ha recogido aquí en la historia por la falta de lluvia", confirma el salinero, "porque si caen tres gotas se destroza la salina". Una sequía, por cierto, que Cristóbal no había conocido tan intensa en sus 52 años de vida. Pero gracias a eso, "en enero de 2012 recogimos 52 sacos de sal, cuando lo normal en ese mes son cuatro o cinco sacos nada más".

*[**Más información** en **pellagofio.es**]*

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

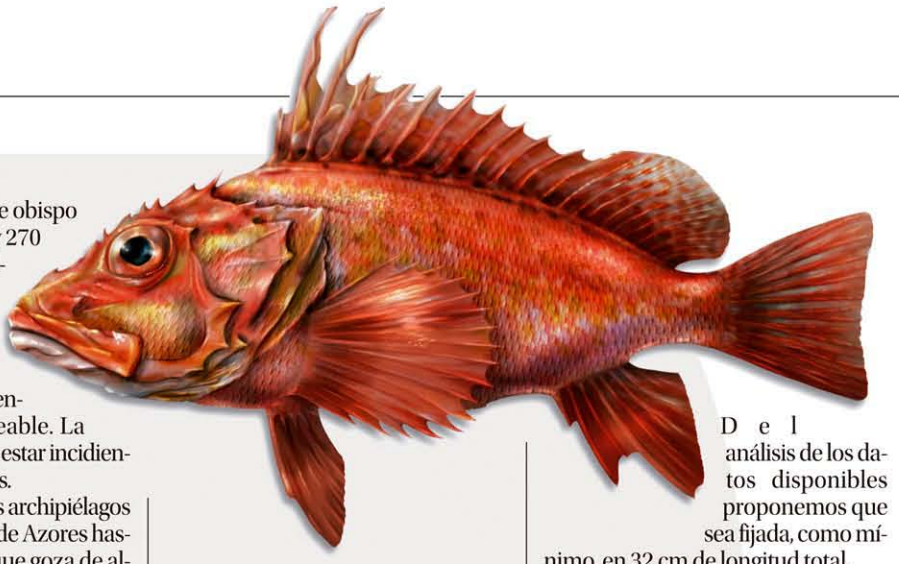
Atlántico

El obispo es volón, sopipa y colorao

J. A. González y J. I. Santana *

El peje obispo (*Pontinus kuhlii*, Bowdich, 1825) presenta en Canarias una abundancia moderada y habitualmente forma parte de la captura accesoria en la pesca de bocanegra *(Helicolenus dactylopterus)*. Se obtienen capturas discretas, sobre todo en las islas orientales, mediante nasas, palangres de fondo y liñas. Pescas exploratorias con nasas indican que la mayor abundancia de peje obispo se produce entre 175 y 270 m. No se dispone de información objetiva sobre el estado de explotación del recurso, aunque podría situarse en niveles por encima del óptimo deseable. La pesca recreativa puede estar incidiendo sobre estos recursos.

Presente en todos los archipiélagos de la Macaronesia, desde Azores hasta Cabo Verde, en los que goza de alta apreciación por el consumidor. En nuestras aguas la talla de primera madurez se adquiere con 21,4 cm en hembras y 31,2 cm en machos, siendo su reproducción más intensa entre junio y octubre. La normativa reguladora no ha fijado una Talla Mínima de Captura en el caladero canario.



Del análisis de los datos disponibles proponemos que sea fijada, como mínimo, en 32 cm de longitud total.

De carne blanca, firme y magra, contiene apenas un 0,48% de grasas y un 20% de proteínas. Presenta hábitos carnívoros, alimentándose de peces y camarones. Normalmente se prepara frito, aunque también como pastel de pescado, sus lomos a la plancha o en soufflé, en marmitako o en tartar y raramente guisado (caldo/cazuela).

Denominado *sopipa* en Gran Canaria (quizás por deformación del término *avispa*, debido a la peculiar morfología de sus aletas pectorales), los pescadores canarios lo llaman también *volón* (islas occidentales), *colorao* (La Gomera) y *cantarilla* (La Graciosa y norte de Lanzarote).

** Investigadores del Instituto Canario de Ciencias Marinas. ILUSTRACIÓN: Oceanográfica.*

El vapor correo 'La Palma', joya histórica de la navegación, está siendo restaurado en Santa Cruz de Tenerife. Estuvo en servicio en las aguas canarias de 1912 a 1976.

• Yo fui en el correíllo

Un camarero, el contacto de los contrabandistas

Luis Marrero Marrero*

Los 40 fueron unos años de gran escasez en Canarias: faltaban alimentos, medicinas, ropa, combustible y un largo etcétera. La guerra civil acababa de terminar dejando al país agotado y sumido en una sangrienta dictadura, mientras en Europa, norte de África y las aguas del Atlántico se desarrollaba una devastadora guerra mundial. Y aún acabada la guerra mundial a mediados de esa década, el archipiélago siguió sumido en la escasez y la miseria que el aislado régimen franquista impuso con su política económica de la autarquía.

Muchos isleños rompieron ese aislamiento aventurándose a actuar como contrabandistas (trayendo en lanchas rápidas desde Tánger toda clase de mercancías: relojes, tabaco, telas…) o cambulloneros (abordando los barcos que visitaban los puertos canarios para intercambiar o comprar al margen de la legalidad productos como volmantequilla, café, penicilina…).

Luis Marrero fue de los que se dedicó al contrabando. Dejó el trabajo en la consignataria Aucona, donde había entrado al terminar el cuartel, y formó lo que llama una "compaña" con "los contrabandistas más grandes de Canarias", citando a sus compañeros Pedro, Antonio y Luis, este último, el cajero. "Entonces yo iba a Tánger y venía en las lanchas de contrabando, como la *Flor de Lis* o la *Siroco*, con tres mil cajas de cigarrillos: la mitad las descargábamos en la Baja del Palo de La Isleta y la otra mitad iban para Tenerife".

El 'Virgen de la Peña', barco que Marrero se hizo construir en los años 40 para traer el contrabando. Más tarde lo vendió para la pesca (en la foto).| ARCHIVO PELLAGOFIO

En Junkers y en taxi, al correíllo

"Al dejar Tánger de ser ciudad internacional, o muy poco antes, ya todo el contrabando era por Tenerife, allí entraban las lanchas. Íbamos al correíllo y le pasábamos la mercancía al camarero. Él la cogía y la guardaba en su camarote, dos o tres cajas de whisky o maletines que a lo mejor traían mil relojes. Él cobraba sus pesetitas: quinientas pesetas, y hasta mil o mil quinientas, según fuera la mercancía. Yo iba a Tenerife en avión, en aquellos Junkers ruidosos, compraba mercancía y la llevaba en taxi al correíllo. Después volvía otra vez en el avión a Las Palmas, iba al muelle donde había llegado el barco y la retiraba".

"Me acuerdo de un amigo que vino de Tánger: 'Luis, tengo 500 kilos de sacarina.' 'Coño, eso es mucho' le dije, pero empecé a traerla poco a poco desde Tenerife con el correíllo. Y al traer los últimos cien kilos, cogieron al camarero y me nombra a mí como el dueño. Entonces se celebra el juicio. Eso sí tiene tela. Al abogado *Franito*, que era muy amigo de mi padre y mío porque me conocía de venderle alguna camisa o algún reloj, voy y le cuento, para que me defienda. Allí estaban Mazorla, que era el de Hacienda, y don José Escudero y don Juan Blanco en el tribunal. Me conocían porque yo les vendía: ¿querían un bolígrafo?, pues un bolígrafo. El día del juicio me dice *Franito*: 'Tú no vayas a ir así, vente bien vestidito.' Y llegué con un traje negro que cuando me vio se asombró. Y se celebró el juicio en Hacienda, que estaba en aquella época en la calle Bravo Murillo".

Hace un paréntesis en el relato del juicio para indicar que "en el parque le había regalado una vajilla a Mazorla (un juego de café chino) y también una pluma de oro Sheaffer y otra pluma a Blanco".

"Y *Franito,* que lo sabía, después de decir en el juicio que 'mi defendido no pudo ser y tal porque aquí tengo yo un pasaje de avión para ese día…' (lo que es una defensa), se levanta y añade: 'Y tengan en cuenta una cosa: que para firmar la sentencia de mi defendido, las plumas que tienen en la mano también son de contrabando.' Se miraron unos a otros… y aquel día amanecimos en el mercado del puerto comiendo churros y café. ¡Hubieran sido seis años de cárcel si me condenan!".

Durante el toque de sirena, el silbato del correíllo 'La Palma' envolvía con su vapor la chimenea del buque.| CEDIDA POR ANTONIO NAVAS (ARCHIVO PELLAGOFIO)

La Coca Cola como tapadera

Sin el contacto del camarero en el correíllo (que perdió el empleo, pero siguió trabajando con ellos en una falúa), el contrabando por esa vía terminó. Pero Marrero aún llegaría a construirse su propio barco. "Me lo hizo un maestro de ribera que aprendió el oficio con mi abuelo. Lo pusimos a ir y venir a Tenerife, con la Coca Cola como tapadera. Me lo pusieron en lista de cabotaje y salíamos todos los días del mundo a Tenerife y volvíamos de noche con la Coca Cola… y ginebra, maletas para los indios, la de Dios. Se llamaba *Virgen de la Peña*, un barquillo de 12 m. con motor Perkins de 150 caballos" …

** Texto redactado por Yuri Millares a partir de sus declaraciones en una entrevista.*

El artículo continúa** en **pellagofio.es

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

Gastroclub

Dos enólogos con el listón muy alto

Felipe Blanco, que puso a Tenerife en el mapa mundial de los mejores vinos, ejerce su maestría ahora con Bermejo (Lanzarote).

Yuri Millares

La bodega Los Bermejos convirtió en vino su primera cosecha de uva en 2001. Muy poco después, ya era una referencia de los mejores vinos de Lanzarote. Entre los dos socios fundadores se encontraba uno de los enólogos más inquietos en la isla: Ignacio Valdera. Paralelamente, aunque desde casi una década antes, el también enólogo Felipe Blanco se había puesto al frente de Bodegas Insulares Tenerife, convirtiendo sus vinos (Viña Norte y Humboldt) en una sucesión interminable de éxitos con los máximos galardones en los principales concursos del mundo.

Sin embargo, la relación de Felipe Blanco con Bodegas Insulares concluyó hace pocos años y Valdera no lo dudó un instante. Lo llamó y consiguió *ficharlo*. ¿Qué ocurre desde entonces en la bodega que reúne bajo un mismo techo a dos enólogos de trayectorias diferentes pero exitosas? *Pellagofio* los ha sentado por primera vez cara a cara para una entrevista.

Blanco explica su llegada a Los Bermejos diciendo que "yo he venido a apoyar el proyecto, a poner aquí mi experiencia, con la dificultad de que yo hasta ahora había creado mis vinos, y aquí el reto tenía la complicación de que ya había unos vinos y el trabajo tenía que ser muy delicado, en el sentido de mantener lo que estaba hecho sin tocarlo, o si acaso tocarlo con matices..."

Felipe Blanco (izq.) e Ignacio Valdera. Juntos y satisfechos por los resultados de los 13 vinos que ya produce la bodega Los Bermejos en Lanzarote.| Y. MILLARES

Ambos enólogos se muestran cómodos y muy satisfechos con el resultado de su trabajo juntos. Para corroborarlo, Valdera se expresa elogiando la labor de su ahora compañero de bodega: "Quizás yo fui capaz de darle un impulso importante a los blancos, malvasías sobre todo. Ahora Felipe lo que está desarrollando y de lo que estamos profundamente orgullosos es de los tintos y de su calidad, con la listán negro, aquí en Lanzarote. Él está complementando lo que quizás yo no conseguía".

Por su parte, Blanco reconoce los méritos de su compañero en este toma y daca cordial: "Dar continuidad al trabajo de Ignacio ha sido lo más complicado. Mejorar lo malo es fácil., pero cuando te encuentras una cosa muy bien hecha y con tanto prestigio, yo le decía 'no sé realmente qué hacer aquí, tú ya lo has hecho todo'. Ahora tiene más tiempo para la gestión y yo soy una especie de *alter ego* suyo".

Su huella ya se nota: "Hacemos un tinto maceración carbónica y un tinto barrica que son excelentes. Y hemos ampliado la gama al espumoso rosado, al blanco fermentado en barrica y en los vinos ecológicos (malvasía, rosado listán)".

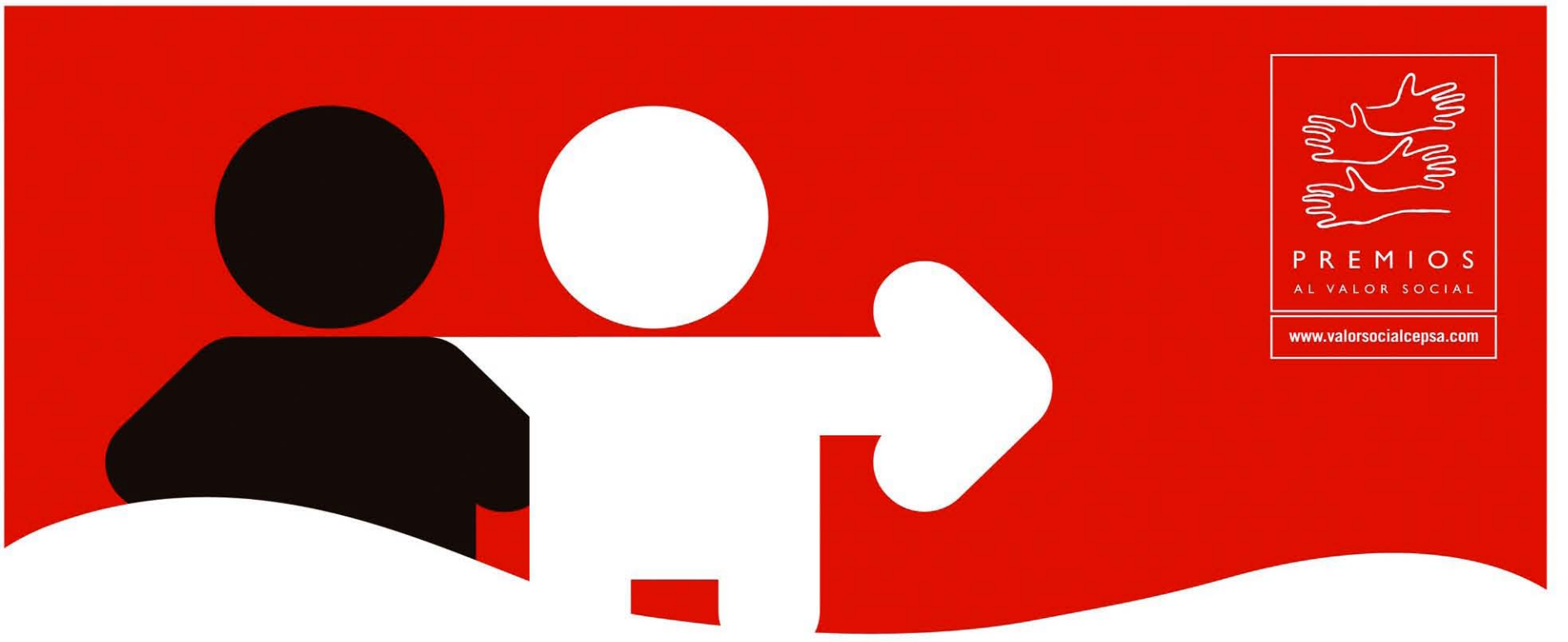
• *La cata*

Mario Reyes

Placer instantáneo

Ficha técnica:
Bodegas Los Bermejos SL.
Marca: Bermejo.
Tipo: tinto maceración carbónica.
Uvas: listán negro.
Añada: 2011.
DO: Lanzarote.

Olerlo produce esa sensación de estar en una tienda de golosinas, típico de algunas maceraciones carbónicas: fresas, palote, regaliz rojo ¡sin perder el alma de los vinos de suelos volcánicos! De fácil beber, aguanta muy bien un servicio a baja temperatura. Un vino para el placer instantáneo y el picoteo.



Una idea solidaria tiene valor cuando se hace realidad.

CEPSA convoca en Canarias la V Edición de los "Premios CEPSA al Valor Social", para reconocer los mejores proyectos sociales y de solidaridad que se realicen en las Islas y para colaborar en su desarrollo financiando toda o parte de su ejecución. Participa para que tu idea solidaria se convierta en la realidad que muchos canarios necesitan.

Presentación de proyectos: hasta el día 18 de octubre de 2012.
Infórmate y participa en: www.valorsocialcepsa.com

Síguenos en facebook: www.facebook.com/valorsocialcepsa

CEPSA
Innovando para ti

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.

Cita con el chef

Yuri Millares

Juan Pedro Morales

Práctico del puerto de Santa Cruz de Tenerife

Ejerce un oficio de tanta solera en los principales puertos de Canarias como es el de práctico y, sin embargo, muchos no saben a qué se dedican estos profesionales. En su caso, además, la afición al mar es auténtica pasión y compromiso, por eso no extraña que también enarbole la bandera de la restauración del correíllo *La Palma*, una pieza única del patrimonio naval que durante el siglo XX ejerció de puente entre todas las islas del archipiélago. Su compromiso, sin embargo, no tiene el apoyo que debiera.

"En Canarias tenemos una pieza única del patrimonio marítimo internacional"

— ¿Los barcos necesitan que los *aparquen* cuando llegan a puerto? ¿Cuál es la habilidad que tienen los capitanes que trabajan como prácticos?

— Cuando eres capitán de un barco sólo eres experto en ese barco. Pero como práctico de puerto, lo que haces es conocer todas las peculiaridades de cada puerto, los atraques, mareas, vientos. Y además, las distintas particularidades de los distintos tipos de barcos y la combinación de remolcadores y prácticos para hacer la maniobra y "aparcar", como decía en la pregunta, de forma segura y que no haya accidentes ni daños.

— Saltar desde la falúa a la escala de gato tiene sus riesgos mientras está el barco navegando, ¿nunca se ha llevado un chapuzón?

— Muchísimos. Me he caído desde la escala con olas de tres y cuatro metros y es una situación muy desagradable que no le deseo a nadie. La acción de embarque y desembarque de un práctico en un barco, a través de la escala de gato, sigue siendo igual que hace cien años y, sin embargo, es uno de los mayores niveles de riesgo en los que han muerto muchos compañeros.

— En su caso, cuando ha sufrido esos percances y ha caído al agua, ¿qué papel juegan los compañeros a bordo de la falúa para el rescate?

— Por eso las embarcaciones van tripuladas por patrón y marinero, e inmediatamente te ayudan. Yo me quedé incluso una vez atrapado entre la falúa y el barco, con mal tiempo, y resulté con problemas musculares por estar empujando la embarcación para que no me aplastara contra el costado del barco.

— Con ocho años creo que hizo su primer viaje en barco, a bordo de uno de aquellos correíllos negros. ¿Cómo recuerda la experiencia?

— Fue inolvidable. Porque en Fuerteventura no era costumbre salir mucho. Iba con mi madre en la 3ª clase y yo me escapaba por las cubiertas y recorría todo el barco. Recuerdo la recalada en el puerto de Las Palmas, ver tanto barco fue una impresión.

— Y ahora, *unos cuantos* años más tarde, preside la Fundación Correíllo La Palma. ¿Qué tiene de especial este barco y que espera hacer por él?

— De especial tiene todo. Encierra cien años de historia, de los que nosotros llevamos 17 (primero en la Asociación Pro Restauración y Conservación del Correíllo y desde 2003 en la fundación) un grupo de enamorados de la mar y los barcos, que vemos que tenemos una pieza única del patrimonio marítimo no sólo español, sino internacional, después de tantos y tantos barcos que han desaparecido por negligencia, por desidia y por desinterés de las instituciones. Porque son las instituciones según recoge la Constitución Española, las que están obligadas a conservar el patrimonio.

> "Me he caído desde la escala de gato al agua con olas de tres y cuatro metros"

— ¿Se siente incomprendido cuando se presenta ante una institución o empresa para hablar de patrimonio histórico naval?

— No sólo incomprendido, muchas veces hasta ninguneado, ridiculizado y decepcionado. Salvando casos puntuales en algunas instituciones, llámense Cabildo de Tenerife, Cabildo de Fuerteventura o Ayuntamiento de Santa Cruz, entre otras. Pero no hay una política en Canarias de conservación del patrimonio marítimo, no hay una concienciación, a pesar de ser islas, de la importancia y todo lo que abarca ese patrimonio. Y me da pena porque en época de crisis muchos se han olvidado de la importancia del patrimonio, sin tener en cuenta que eso es parte de nuestra historia y esa historia hay que mantenerla viva.

La entrevista tiene continuación en **pellagofio.es**:

> "Aquí han venido expertos de Inglaterra que han restaurado muchos barcos, como el 'Cutty Sark"

— ¿Cuánto se ha invertido hasta ahora?

— Se han invertido más de cuatro millones de euros. Después de haber estado totalmente abandonado y destrozado en el varadero ahí está, a flote, y poco a poco estamos dando pasos, como terminar este año de restaurar la arboladura: le hemos puesto los palos, las jarcias.

— ¿Cuánto más hace falta invertir para concluir su restauración?

— Falta meter maquinaria, el equipamiento interior para navegación y el amueblado. Con unos cinco millones de euros más podría estar completamente restaurado. Eso significa que estaría a disposición de toda la sociedad, pudiendo además realizar excursiones y viajes de época, como pretende el plan de viabilidad del proyecto. Podría ser así autosuficiente y no dependería de subvenciones de la Administración.

— Siendo como es una joya del patrimonio naval, echo en falta la presencia del Gobierno canario como partícipe de las inversiones.

— Habla de "una tierra única" y de la conexión entre todas las islas, y fueron precisamente los vapores interinsulares canarios las primeras conexiones que unían las siete islas en una semana. Aquello fue una revolución en su día y el Gobierno de Canarias debería tener más peso en el proyecto.

— Terminamos: un recuerdo dulce.

— Todos aquellos que nos han dado fuelle, vida y aire para poder seguir.

Tato Gonçalves

Durante la entrevista, le pedimos a Juan Pedro Morales que imaginara al correíllo ya restaurado el día de su viaje inaugural. Sentado en el comedor, ¿qué plato le gustaría tener en la mesa durante el brindis? "¡El plato de atún con lapas y burgados! A mí me encanta el pescado y me encanta el marisco de nuestra tierra", dijo. Es el plato que le dedicaron los cocineros David Moraga y Fernanda Pérez Ravelo (receta en la edición digital, en **pellagofio.es**).| TATO GONÇALVES

• *Ojo de pez*

Y el correíllo al fondo

El puerto de Santa Cruz de Tenerife se vistió de lujo para la sesión de fotos, cruceros como el *Costa Deliziosa* y el *Aida Sol*, lucieron el muelle y el correíllo *La Palma* nos prestó el fondo (en un día oscuro que pronto rompió a llover). Fernanda y David nos acercaron la exquisitez y Juan Pedro nos dejó la enseñanza de conducir a los grandes en la mar.

(c) Del documento, los autores. Digitalización realizada por la ULPGC. Biblioteca Universitaria.