

LA RECUPERACIÓN DEL VAPOR

LA PALMA



OR su carácter insular, Canarias, como cualquier otro archipiélago, ha debido enfrentarse al problema de la comunicación entre islas, posibilitando los intercambios sociales y comerciales. Curiosamente, y al revés que en otros archipiélagos, los primitivos habitantes de las islas desconocían el arte de navegar, por lo que esta necesidad de intercomunicación surgió justamente a raíz de la conquista.

A medida que pasaban los años y aumentaba la población resultaba más acuciante la mejora de las comunicaciones interinsulares.

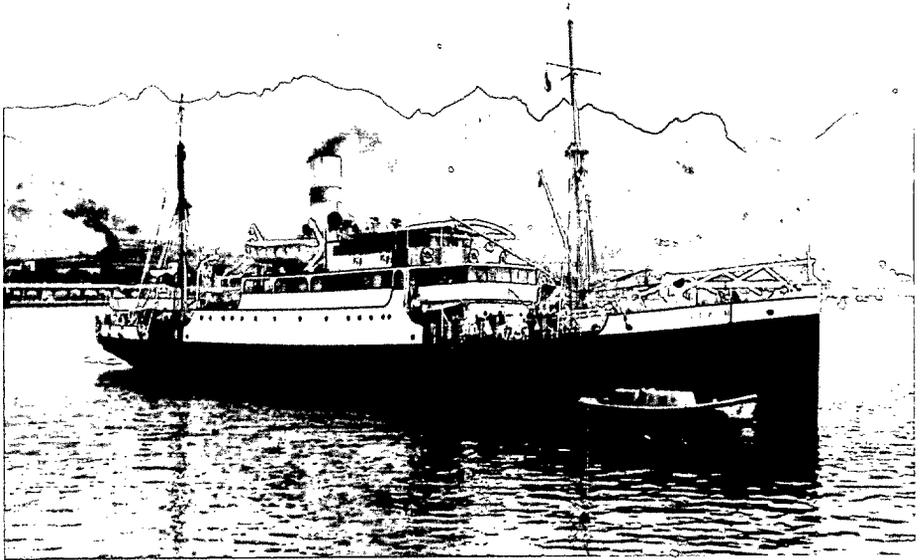
En un principio fueron pequeñas goletas de 40 a 50 toneladas las que, de forma esporádica, enlazaban los diversos puertos de las islas. En 1866, siendo ministro de Gobernación don Fernando de León y Castillo, acometió la tarea de modernizar las comunicaciones interinsulares, a cuyo fin se convocó un concurso-subasta para otorgar el servicio. La adjudicataria resultó ser la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, filial de la inglesa Elder Dempster Ltd. Sus dos primeros vapores, contruidos en Inglaterra, fueron bautizados con los nombres de *León* y *Castillo* y *Viera* y *Clavijo*. El primero llegó a Las Palmas en agosto de 1888, y dos meses más tarde el segundo.

Establecidas las líneas regulares, de acuerdo con el concurso de 1886, pronto resultaron ser harto insuficientes para atender a la creciente demanda. En consecuencia, en 1911 Vapores Interinsulares encargó a astilleros ingleses la construcción de una serie de tres barcos grandes (*Viera* y *Clavijo*, *León* y *Castillo* y *La Palma*) y otros tres chicos (*Fuerteventura*, *Lanzarote* y *Gomera-Hierro*). Todos ellos fueron entregados a lo largo de 1912, el mismo año del desafortunado *Titanic*.

La Palma, que daba 11 nudos de velocidad, fue construido por W. Harker & Son Ltd. en Middlesbrough, con una capacidad para 190 pasajeros en tres clases. Terminado el 10 de abril salió el 16 al mando del capitán don Aurelio del Arco, y tras una escala en Bremen llegó a Las Palmas el 24. La Real Patente de Navegación le fue expedida con fecha 18 de junio de 1913. Inscrito en la Lista segunda, folio 29 del Registro de Santa Cruz de La Palma.

De sus largos años de vida marinera cabe destacar:

En 1918 fue fletado, juntamente con sus otros dos gemelos, por armadores de la Península hasta el final de la primera guerra mundial.



Vapor *La Palma* atracando en Santa Cruz de Tenerife, 1967.

En enero de 1929 sufrió una varada en Arrecife a consecuencia de fuerte temporal.

En marzo de 1929 sufrió un incendio prontamente sofocado y que originó escasos daños.

En diciembre de 1930 auxilió al cañonero *Uad Ras*, que había embarrancado en Cala Fuster (Fuerteventura).

En septiembre de 1931 prestó remolque al vapor *Tordera*, que había quedado al garete por rotura del eje de cola, a unas 200 millas al norte de Tenerife.

El 15 de julio de 1933 colisionó con el *Águila de Oro*, causándole daños por valor de ¡10.000 pesetas!

En febrero de 1934 consigue poner a flote al pesquero *Pedro*, que había embarrancado cerca de cabo Juby.

En junio de 1936 fue militarizado y navegó como transporte de guerra artillado para su defensa, hasta que en 1938 volvió al servicio interinsular.

En octubre de 1958 se terminaron los trabajos de modernización; entonces se le instalaron quemadores de fuel-oil, con lo que se consiguió mayor economía y algo más de velocidad.

En 1930 la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios fue adquirida por la Compañía Trasmediterránea, que continuó explotando las líneas sobre la base de sucesivos contratos con el Estado. Y otros barcos vinieron a apoyar a los veteranos correillos *Ciudad de Mahón* y *Ciudad de Málaga*, este último hundido el 8 de enero de 1936 tras una colisión con el

Cape of Good Hope cuando salía del puerto de Las Palmas. *J. J. Sister*, *Ciudad de Huesca*, *Ciudad de Teruel*; después vinieron los llamados «santas», *Santa María del Pino* (1963), *Santa María de las Nieves* y *Santa María de la Candelaria* (1964), y *Santa María de la Caridad* y *Santa María de la Paz* (1967), todos ellos proyectados para la navegación interinsular, si bien resultaron ser un fracaso. Con la incorporación de estas motonaves de casco blanco los primitivos correíllos pasaron a ser los correíllos negros.

Entre tanto, el avión había llegado a Canarias. Al principio los pocos aventureros que elegían este moderno medio de transporte merecían el «honor» de ver sus nombres en las notas de sociedad de los diarios locales. Pasado el tiempo, el avión fue restando pasaje primero y carga después a los barcos. Para intentar competir y recuperar cuotas se introdujeron los hidroalas —*Corsario Negro* y *Queen of the Waves*—, que dadas las desfavorables condiciones de viento y mar en las islas hubieron de ser retirados del servicio. Posteriormente se optó por los Jet Foils, que vienen operando desde 1981 a plena satisfacción, hasta el punto de que en estos ya largos años de servicio son muy contadas las ocasiones en que por causa de mal tiempo o de averías se han visto obligados a cancelar algún viaje.

El último grito está en camino. Al tiempo de redactar este trabajo se encuentra navegando desde Hobart (Tasmania) a Tenerife un catamarán modelo Incat-Evolution 10. Podrá transportar a 38 nudos hasta 950 pasajeros y 300 automóviles. A primeros de abril, y operado por Lineas Fred Olsen, empezó a prestar servicio en la línea entre Santa Cruz de Tenerife y el puerto gran canario de Agaete.

Pero volviendo a los seis «correíllos negros», sólo nos queda el *La Palma*, que hasta el momento se ha venido resistiendo a morir.

Encontrándose *La Palma* en el puerto de Arrecife el 16 de marzo de 1976 sufrió una grave avería en una de sus calderas. Al día siguiente llegó a Las Palmas. Dado que ya por aquel entonces estaba prevista su próxima retirada del servicio, y teniendo en cuenta el alto coste que suponía la reparación de la caldera, acabó amarrado al muelle de Las Palmas en espera de lo que se decidiera en cuanto a su futuro.

El 12 de noviembre fue adquirido en subasta pública por la cantidad de un millón y medio de pesetas por Jürgen Flick, que se proponía convertirlo en casino restaurante a flote.

La idea, aunque buena, tropezó con la burocracia y la incomprensión. Trabas, impedimentos, objeciones..., desde todos y cada uno de los organismos que deberían aprobar el proyecto acabaron con la paciencia del señor Flick.

El 6 de diciembre de 1982 el Ayuntamiento de Las Palmas acordó, por unanimidad, la compra del barco a Flick para convertirlo en centro cultural, y a tal fin se constituyó una comisión. No se compró.

Siguió pasando el tiempo y el señor Flick no encontraba forma de quitarse de encima tamaño problema. El 6 de febrero de 1985 ofrece el barco *gratuitamente* al Ayuntamiento de Las Palmas. No obtiene respuesta. Insiste y el ayuntamiento vuelve a dar la llamada por respuesta.

El 5 de febrero de 1986 el Parlamento de Canarias admitió a trámite una proposición no de ley sobre adquisición del correílo *La Palma*. Mientras tanto, y en un nuevo intento para deshacerse del barco, el señor Flick se lo oferta, también con carácter gratuito, al Cabildo de Tenerife.

El 12 de febrero del mismo año el Pleno del Cabildo estudia la propuesta Flick y acepta el hacerse cargo del barco.

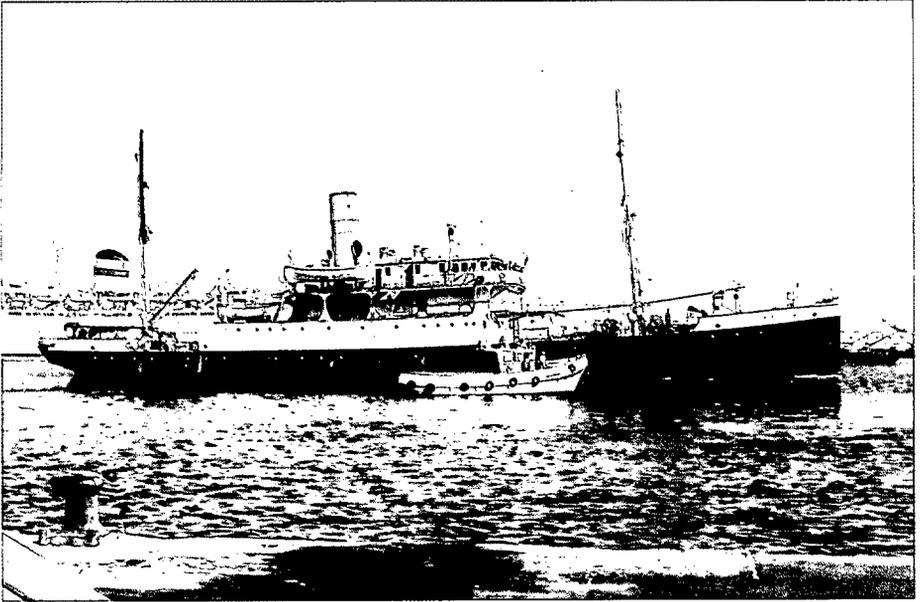
Entonces es cuando las fuerzas vivas de Las Palmas se movilizan para tratar de evitar que el barco vaya para Tenerife. Se crea una asociación de amigos del vapor *La Palma*, proliferan los artículos de opinión en la prensa local, y el propio alcalde llegó a manifestar: «el señor Flick hará lo que quiera, pero el barco no sale de Las Palmas».

Finalmente, el 13 de marzo de 1986 y a remolque del *Tamarán*, entró en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el tan discutido correílo. Desde entonces permanece en varadero, esperando, esperando...

En prácticamente todos los países con una cierta tradición marinera se ha tenido a gala el recuperar y conservar barcos antiguos cargados de historia, que una vez debidamente reacondicionados son mostrados en sus puertos a la curiosidad de sus ciudadanos, e incluso cuando las condiciones del barco lo han permitido los han puesto de nuevo a navegar en cortos recorridos turísticos, algo así como el «tren de la fresa». De este modo se consigue que el mantenimiento del barco no resulte demasiado oneroso. Son centenares de barcos en todo el mundo los rescatados con tan laudable finalidad. En las páginas de Internet podemos hallar ejemplos y más ejemplos de barcos mercantes, de guerra, pesqueros, remolcadores, etc., desde el *Queen Mary*, amarrado en Long Beach, hasta el más modesto queche del mar del Norte.

No es este el caso de España; aquí, haciendo honor a nuestra fama de país que vive de espaldas a la mar, pese a su dilatada línea de costa y a su gloriosa historia marinera, cuando un barco deviene obsoleto y ya, al parecer, no puede reportar más beneficio, resulta que todavía se le puede *exprimir* un poco más. Nunca faltará un chatarrero dispuesto a soltar unas monedas, las últimas que obtendrá el insaciable armador.

No obstante, algunos intentos sí que se han hecho para tratar de salvar del desguace a unos pocos barcos, si bien hasta el momento han resultado fallidos. Por ejemplo, tenemos la adquisición de dos barcos por parte de las respectivas Asociaciones de Capitanes de la Marina Mercante de Vizcaya y de Asturias, y para dedicarlos a sede social. La primera compró el *Ciudad de Algeciras*, al que rebautizó con el nombre de *Consulado de Bilbao*. A finales de agosto de 1983 un fuerte temporal y riada del Nervión acabó con el barco.



Llegada del vapor *La Palma* a Santa Cruz de Tenerife, el 13 de marzo de 1986.

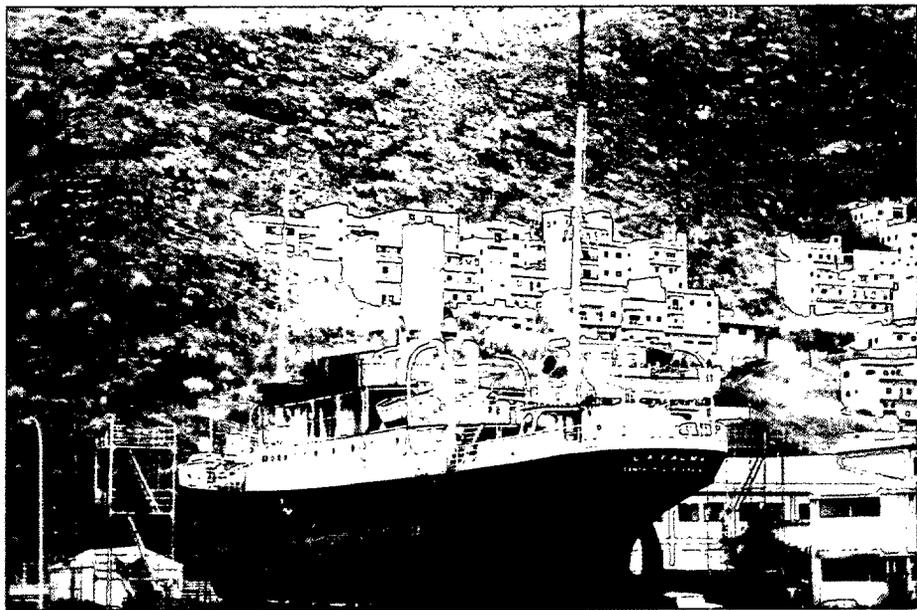
La segunda se hizo con el *Ciudad de Ceuta*, pero los costos de mantenimiento hicieron inviable su utilización.

Mejor suerte corrió nuestro querido *Galatea*. Nacido en Glasgow como mercante en 1896 y posteriormente adquirido por la Armada española para su utilización como barco-escuela. Después de sesenta y cinco años de servicio fue cedido a Sevilla para su conservación, en realidad su abandono. Un incendio estuvo a punto de acabar con sus días. Afortunadamente, lo que se pudo salvar fue comprado por una de tantas Asociaciones inglesas dedicadas a la recuperación de barcos antiguos: *The Clyde Maritime Trust Ltd.*, que pagó ocho millones por aquellos restos. Remolcado a Inglaterra fue reconstruida y hoy vuelve a lucir su airosa arboladura y está a punto de reiniciar una nueva vida en la mar bajo bandera británica y con su primitivo nombre: *Glenlee*.

Otro caso que considero digno de ser destacado, siquiera sea por su proximidad, es el de la fragata portuguesa *D. Fernando II e Gloria*, construida en Damao y botada el 22 de octubre de 1843. En 1889 se la transformó para seguir como Escuela de Artillería Naval. En 1945 pasó a ser la sede de la obra social de la fragata *San Fernando* para recoger niños de escasos recursos económicos, proporcionales instrucción escolar y entrenamiento como marineros. En 1963 un violento incendio casi destruyó al navío, que acabó embarrancado en las riberas del Tajo, donde permaneció hasta 1992 en que fue reflotado y trasladado al astillero Ría Marine, de Aveiro. Restaurado tal y

como era en 1850, se ha convertido actualmente en un buque museo, que fue una de las atracciones de la Expo Lisboa.

Pero, volvamos al *La Palma*, a raíz de su llegada a Tenerife la Asociación de Veteranos de la Marina Mercante de Canarias se ofreció, desinteresada-



En el varadero de Tenerife, septiembre de 1997.

mente, al Cabildo, ofreciendo su experiencia técnica para cooperar en la recuperación del amado correíllo. No solamente no se contestó a este ofrecimiento, sino que tiempo después, al constituirse una comisión que habría de ocuparse del tema, se nos ignoró totalmente y ni se nos invitó a formar parte de la misma. Bien es verdad que en España para dejar morir un asunto no hay nada mejor que constituir una comisión. En el caso del correíllo no podía ser menos, y así fue que pasaron los años y no se volvió a saber nada del barco, de la comisión ni del Cabildo. En 1986 retoma el testigo la Asociación Canaria de Capitanes de la Marina Mercante. Se establecieron los oportunos contactos con el Cabildo y, afortunadamente, pudimos constatar que los criterios habían cambiado sensiblemente; ahora parece que hay interés en recuperar el tiempo perdido. El Parlamento de Canarias, en sesión del 16 de enero de 1997, debatió una proposición no de ley sobre la recuperación del correíllo *La Palma* como reliquia de las comunicaciones interinsulares canarias.

Por sugerencia de la Asociación de Capitanes se contactó con The Maritime Trust, institución inglesa especializada en la recuperación y conservación

de barcos antiguos. Su actuación más conocida es el *Cutty Sark*, que se exhibe en Greenwich. Un equipo del Trust se desplazó a Tenerife y, luego de una minuciosa inspección, dictaminó que el barco se halla en perfecto estado de restauración pese al largo tiempo de abandono, y no solamente como habíamos pensado en un principio para su conversión en Museo, amarrado a un muelle, sino que era factible y deseable ponerlo en condiciones de volver a navegar y, por ejemplo, en cortos viajes diurnos de turismo en las islas, e incluso llevarlo a la Península y mostrarlo en eventos tales como el Salón Náutico de Barcelona y en representación de Canarias; presentación de productos agrícolas e industriales de las islas como exposición flotante.

El entusiasmo de la Asociación de Capitanes caló en la opinión pública. Se acercaron a nosotros muchos simpatizantes de la idea que, aun no siendo profesionales de la mar, deseaban cooperar con el proyecto de recuperación del *La Palma*. Consecuentemente, en diciembre de 1997 se constituyó la Asociación pro Restauración y Conservación del correíllo *La Palma*, de la que actualmente forman parte más de 300 socios cotizantes (1.000 pesetas al año) y 10.000 firmas de apoyo.

Al momento presente se trabaja en la creación de una escuela-taller en la que a más de la formación de un personal cualificado en los diversos trabajos de la reparación naval, de la que tan necesitados están los astilleros de las islas, se logre, en primer lugar, volver a poner a flote el correíllo y a continuación proseguir los trabajos de restauración en algún atraque próximo al frente marítimo de la ciudad, en el que dichos trabajos puedan ser seguidos de cerca por el público.

El siguiente paso será el constituir una Fundación que se ocupe de la explotación del vapor. En ella se intentará implicar al gobierno de Canarias, a los Cabildos de las siete islas, autoridades portuarias de ambas provincias, empresas relacionadas con el mundo marítimo, etcétera.

Ricardo GÉNOVA ARAUJO
Capitán de la Marina Mercante

