

PÁJARA

Territorio, Memoria, Identidad



FRANCISCO GALANTE
director de la edición

REALIDAD Y LEYENDA DE GUSTAV WINTER: SEÑOR DE JANDÍA

César Javier Palacios Palomar

Fundación Félix Rodríguez de la Fuente

Resulta imposible, parcial e incompleto, hablar de la historia reciente del municipio de Pájara sin hacer referencia a Gustav Winter, el hombre que rigió de forma sorprendente los destinos de la península de Jandía durante el segundo tercio del siglo XX y fue responsable de su actual transformación en centro turístico de importancia internacional. Personaje contradictorio por recuperar los privilegios de un viejo señorío feudal al tiempo que la humanidad se lanzaba a la conquista del espacio y él se empeñaba en hacer rentable un trozo de desierto. Su biografía personal está llena de episodios de auténtica novela y otros extremadamente oscuros. Sin embargo, este hombre enigmático fue el encargado de llevar a este olvidado territorio majorero un progreso al que hasta entonces había permanecido ajeno, aunque ello supusiera arrastrarlo a la vorágine económica más destructiva y rentable, la de la especulación urbanística.

Control medieval y desarrollo capitalista casan mal. Mano de hierro y sensibilidad social peor. Si a ello se une aislamiento, secretismo, sospechas, temores, envidias e imaginación, resulta lógico que a la sombra de un personaje tan enigmático se haya tejido una enmarañada leyenda negra donde confluyen miedos y odios, aderezados con la rica tradición oral majorera que acabó mezclando realidad y ficción hasta el punto de hacer irreconocible la verdad de un sugestivo personaje que, lo quisiera o no, es el más importante de todos los que han pasado por la reseca *Maxorata* después de la llegada de los conquistadores normandos Jean de Béthencourt y Gadifer de la Salle hace más de seis centurias.

En este capítulo trataremos, en primer lugar, de aportar algo de luz sobre la historia de Winter. Imposible de conocer en detalle con los escasos trabajos hasta el momento publicados, el más completo hasta la fecha y sobre el que nos basaremos es el de Juan Luis Calbarro³⁶¹. Para ampliarlo, hemos acudido también a las fuentes orales de quienes de una manera u otra fueron testigos de los hechos, tanto por lazos familiares o laborales

³⁶¹ CALBARRO, Juan Luis: «Vida y leyenda de Gustav Winter (I) Jandía. Nido del Halcón» en *Historia 16*, Madrid, 2005, n.º 348, pp. 94-98. «Vida y leyenda de Gustav Winter (y II). La leyenda negra» en *Historia 16*, Madrid, 2005, n.º 349, pp. 120-125.

Realidad y leyenda de Gustav Winter, señor de Jandía

César-Javier Palacios

Resulta imposible, parcial e incompleto, hablar de la historia del municipio de Pájara sin hacer referencia a Gustav Winter, el hombre que rigió de forma sorprendente los destinos de la península de Jandía durante el segundo tercio del siglo XX y fue responsable de su actual transformación en centro turístico de importancia internacional. Personaje contradictorio por recuperar los privilegios de un viejo señorío feudal al tiempo que la humanidad se lanzaba a la conquista del espacio y él se empeñaba en hacer rentable un trozo de desierto, su biografía personal está llena de episodios de auténtica novela y otros extremadamente oscuros. Sin embargo, este hombre enigmático fue el encargado de llevar a este olvidado territorio majorero un progreso al que hasta entonces había permanecido ajeno, aunque ello supusiera arrastrarlo a la vorágine económica más destructiva y rentable, la de la especulación urbanística.

Control medieval y desarrollo capitalista casan mal. Mano de hierro y sensibilidad social peor. Si a ello se une aislamiento, secretismo, sospechas, temores, envidias e imaginación, resulta lógico que a la sombra de un personaje tan enigmático se haya tejido una enmarañada leyenda negra donde confluyen miedos y odios, aderezados con la rica tradición oral majorera que acabó mezclando realidad y ficción hasta el punto de hacer irreconocible la verdad de un sugestivo personaje que, lo quisiera o no, es el más importante de todos los que han pasado por la reseca Maxorata después de la llegada de los conquistadores normandos Jean de Béthencourt y Gadifer de la Salle hace más de seis centurias.

En este capítulo trataremos en primer lugar de aportar algo de luz sobre la historia de Winter. Imposible de conocer en detalle con los escasos trabajos hasta el momento publicados, el más completo hasta la fecha y sobre el que nos basaremos es el de Juan Luis Calbarro (1). Para ampliarlo hemos acudido también a las fuentes orales de quienes de una manera u otra fueron testigos de los hechos, tanto por lazos familiares o laborales como de propia vecindad. Es precisamente esta información la que nos ha llevado a escribir una segunda parte donde buceamos en la historia negra del personaje, esa que lo relaciona con bases secretas alemanas de submarinos, pasadizos secretos y refugio de nazis.

Don Gustavo *el Alemán*, como era conocido en Fuerteventura, nació un 10 de mayo de 1893 en Zastler Loch, una remota aldea de cabañas de leñadores perdida en la montañosa Selva Negra alemana, en el extremo suroeste del estado federado de Baden-Württemberg cerca de Feldberg, Friburgo. A pesar de sus raíces humildes, en 1912 se licenció en Ingeniería Eléctrica con Matrícula de Honor por la Universidad de Friburgo. Dotado de un impresionante espíritu

emprendedor, ese mismo año, recién licenciado y con tan sólo 19 años, se fue a trabajar a Argentina. Allí desarrollará varios proyectos de instalación de pastores eléctricos en grandes haciendas ganaderas, de los primeros con los que contará ese país. Será en este lugar donde conocerá a su primera mujer, con quien se casará en la ciudad de Rosario y con la que tendrá seis hijos.

A su regreso de Argentina en 1914, recién iniciada la Primera Guerra Mundial, la Armada británica interceptará en el Canal de la Mancha el barco donde viajaba Winter, siendo detenido y trasladado a un barco-prisión anclado en el puerto de Portsmouth (otras versiones lo sitúan en una prisión militar en Southampton). Mientras para Calbarro la razón de esta detención fueron las sospechas de los servicios secretos ingleses de que Gustav Winter era un espía (2), para su hijo Juan Miguel tan sólo fue “por ser súbdito alemán” (3).

Apenas estuvo un año preso allí. En febrero de 1915 logró escapar tras protagonizar una espectacular evasión de la cárcel y alcanzar a nado el trasatlántico neerlandés *SS Hollandia* que se dirigía a Nueva York desde Ámsterdam. Al detenerse éste en el puerto de Vigo para recoger pasaje, Winter bajará a tierra buscando refugio en la España neutral de Alfonso XIII. Por llegar sin dinero y no poder acceder a sus ahorros debido a la guerra, decide solicitar una ayuda al consulado alemán. Ante la negativa de éste, tendrá el valor de hacerse pasar por británico, dado su apellido de idéntico significado inglés y al perfecto dominio que ya entonces tenía de ese idioma, no sabemos por qué razón, solicitando y logrando una pequeña ayuda económica en el consulado del país del que acaba de escaparse. Ese dinero le permitió llegar a Madrid, donde rápidamente encontró trabajo gracias a la ayuda prestada por algunos compañeros ingenieros españoles con los que habría coincidido durante sus estudios en Alemania. En 1917 es ya director de una fábrica electroquímica de Tarragona. Terminada la Gran Guerra decidirá quedarse en España.

Establecido junto con su mujer en un país que empezaba a modernizarse lentamente en los albores del nuevo siglo, en 1921 completará en Madrid los estudios de ingeniería iniciados en Alemania. Con esta titulación logra el encargo del Gobierno español de poner en marcha varios proyectos de centrales termoeléctricas en Tomelloso (Ciudad Real), Valencia y Zaragoza, localidades donde irán naciendo sus hijos. Estas fábricas de luz representaban, más que ningún otra cosa en ese momento, el desarrollo de un país hasta entonces sumido en la depresión económica y psicológica que supuso la pérdida de Cuba y Filipinas, los últimos retazos de su imperio; de ahí su importancia.

Tras el éxito peninsular, el joven ingeniero alemán no se acomodó. Apenas cuatro años más tarde, en 1925, dará su paso más ambicioso al trasladarse a Las Palmas de Gran Canaria con el propósito, nada menos, de electrificar todo el Archipiélago. Para lograrlo consiguió el

apoyo de uno de los hombres más influyentes del momento en el país, Antonio Goicoechea y Cosculluela. Célebre político español, Goicoechea había sido en 1919 ministro de Gobernación, y más adelante tomará parte en la preparación de la sublevación fascista de 1936 llegando incluso a negociar la colaboración de Mussolini con el gobierno de Franco, para acabar sus días como gobernador del Banco de España entre 1938 y 1950.

Fue con el apoyo de tan importante personaje con quien, entre 1925 y 1928, Winter levantará la Compañía Insular Canaria Colonial de Electricidad y Riego (CICER) y su central eléctrica Alfonso XIII en el barrio de Guanarteme (hoy desaparecida), para la que eligió tanto el solar como incluso su espectacular diseño arquitectónico, dominada por unas grandes columnas neoclásicas de claras reminiscencias grecorromanas.

En una interesantísima entrevista publicada en 1928, Goicoechea no oculta quién fue el verdadero impulsor del proyecto: “La idea de esta sociedad [la Cicer] la tuvo nuestro gerente don Gustavo Winter. Él me buscó porque necesitaba capitales, y yo entendí, en mi condición de presidente del Consejo de Administración de la Compañía Colón para el transporte aéreo Sevilla-Buenos Aires, que debía ayudar sus propósitos”. Una empresa que pretendía, según el político y abogado, “transformar industrialmente la vida insular” (4).

No eran palabras ampulosas. El proyecto ideado por el ambicioso Winter no se reducía tan sólo a producir electricidad en una ciudad que desde 1898 ya contaba con otra planta semejante, la de la Sociedad de Electricidad de Las Palmas (SELP). En realidad había previsto emplear una buena parte de la producción eléctrica en la elevación de agua para los regadíos de plataneras en las medianías, e incluso en construir una línea de tren eléctrico que fuese desde los campos de tomates de Sardina en el sur grancanario hasta las zonas plataneras del norte. Para este tren ya se contaba con un proyecto realizado por ingenieros alemanes por encargo de Goicoechea (5), que la familia de Winter atribuye en su integridad al ingeniero, algo poco probable pues carecía de formación técnica suficiente para ello.

El programa fijado por la nueva compañía no se detenía en Gran Canaria. También acariciaba el proyecto de establecer modernas plantas generadoras de electricidad a partir de la combustión del carbón, primero en Las Palmas, luego en Santa Cruz de Tenerife, y eventualmente en cada una de las siete islas canarias. El añadido “colonial” de la empresa indicaba que incluso también pensaban en una futura ampliación a las colonias españolas, y más en particular a la isla de Fernando Poo, en Guinea Ecuatorial.

Existía además un claro interés pesquero, pues como explicará Goicoechea a la prensa local, con la Cicer pretendían la fabricación del nitrógeno artificial. Un producto con el que elaborar hielo para competir con las grandes empresas italianas e inglesas que en esos años comercializaban la mayor parte del pescado extraído del recién descubierto caladero sahariano,

ante la imposibilidad técnica española. “Todos nuestros conserveros podrían instalarse en estas islas, dando así un descanso a nuestras pesquerías peninsulares”, anunciará el político (4). Años más tarde, el propio Winter tratará de ser uno de estos conserveros.

Bien respaldado económicamente, el ritmo de construcción de la Cicer fue frenético desde los primeros movimientos de tierras iniciados en 1927. Se trabajaba con tres turnos de 8 horas cada uno, contando con hasta 800 hombres, de modo que la obra pudo darse por terminada en 18 meses. Según Juan Miguel Winter, su padre dirigió toda la obra, construcción y montaje de las instalaciones de la central eléctrica, encargándose también personalmente de la adquisición de la maquinaria, que en su mayor parte fue importada desde Alemania, y por cuya intermediación él recibía además una sustanciosa comisión económica (5, 6). Ganó mucho dinero con la fábrica, pues además de honorarios y porcentajes, la empresa le pagó sus servicios con acciones cuya venta, a la larga, le reportaron importantes plusvalías (12).

La solemne inauguración de la factoría tuvo lugar el 12 de octubre de 1928 y contó la presencia excepcional del jefe del Directorio Militar Miguel Primo de Rivera, a quien recibió Winter a la entrada de la fábrica como gerente de la misma que era, tal y como dan fe varias fotografías de la época en las que aparece junto al dictador. A sus 35 años se le ve orgulloso, impecablemente vestido y con una mirada que no oculta su satisfacción por el éxito profesional logrado en un país tan lejano y diferente a la Selva Negra de su nacimiento.

Apenas un año después, la Cicer pasó a manos norteamericanas, que a partir de diversas operaciones auspiciadas por Juan March (dueño de Transmediterránea, de CEPESA y de la Banca March con la que financiará la rebelión militar de 1936), dieron lugar a la aparición de una nueva compañía, de capital americano, la “Unión Eléctrica de Canarias, S.A.” (UNELCO), traducción de su nombre anglosajón “Union Electric Company” (5).

Durante ocho años, y a pesar de los cambios sufridos en el accionariado de la empresa eléctrica, Gustav Winter seguirá dirigiendo la factoría en calidad de director-gerente (6). Entusiasta de la navegación, de la caza y de la pesca, recorrerá Canarias en su velero *Argo* en sus ratos libres; en él visitó por primera vez Fuerteventura en los años treinta. Y fue en ese momento donde su vida dio un giro radical al decidir la adquisición de una gran finca rústica. Según su hijo Juan Miguel, “estuvo a punto de comprar Lobos, pero finalmente se decidió por Jandía”. Ambos territorios tenían los mismos dueños, los marqueses de Lanzarote. Coincidiendo con esta decisión tomará otra igualmente sorprendente: abandonar la compañía eléctrica. Esta determinación, lejos de ser un dislate, le reportará una importante ganancia, pues al dejar el puesto recibirá una fuerte indemnización económica (12).

Hasta entonces la península majorera había permanecido olvidada de la historia y los gobiernos. Propiedad señorial obtenida por derecho de conquista en tiempos del rey castellano

Enrique III de Castilla en 1403, por capricho u olvido de la administración había logrado esquivar la abolición de los señoríos decretada por las Cortes de Cádiz en 1811. Integrada en el término municipal de Pájara, en la práctica vidas y haciendas de tan singular espacio (17.827 hectáreas de terreno o lo que es lo mismo, 178 kilómetros cuadrados, la mayor propiedad rústica de Canarias) seguían perteneciendo desde hacía seis siglos a los herederos de los conquistadores normandos. Ajena al mundo, al progreso e incluso a Fuerteventura, la pared aborigen que antes de la llegada de los europeos dividía la isla en dos (o tres) reinos, seguía dividiendo Jandía de la Maxorata, de tal forma que en ella mandaban los señores de Lanzarote y no los de Fuerteventura.

Su propietario entonces seguía siendo la Casa de los Herrera, marqueses de Lanzarote, en esa época condes de Santa Coloma y Cifuentes, Grandes de España; en realidad varias familias que nunca habían visitado estos dominios de escasa rentabilidad y cuya explotación se hacía a través de un administrador, que a su vez designaba un arrendatario que temporalmente vivía en Cofete, en las conocidas como Casas Blancas, donde básicamente se encargaba de la administración del ganado y de la recolección de la orchilla. Una gestión relativamente blanda, por ser poco estricta, que permitía a las cerca de 100 familias que a comienzos del siglo XX habitaban en Jandía sobrevivir bajo el antisocial sistema feudal de los medianeros: el señor pone la semilla, la tierra y el ganado, obteniendo únicamente el aparcerero la mitad del magro beneficio de su trabajo.

Winter quería comprar todo Jandía. Tenía dinero suficiente para ello, pero había dos problemas para lograrlo. El primero, convencer a todos los herederos. El segundo y más complicado, no podía hacerlo personalmente, pues la legislación española de entonces impedía la venta de propiedades rústicas a extranjeros. El estallido de la Guerra Civil el 18 de julio de 1836 debería de haber supuesto un serio problema añadido para el alemán pero, contra todo pronóstico, no sólo no lo fue, sino que el desmoronamiento de la República y el triunfo fascista facilitaron sus operaciones de compra.

Apenas un año después de iniciada la sublevación militar encontramos a Gustavo Winter en Burgos, capital de la España rebelde. Allí, en la ciudad castellana, el 19 de julio de 1937 suscribe ante notario un documento privado de “alquiler con derecho de compra” de Jandía con Alfonso de Queralt y Gil-Delgado, conde de Gerena y último vástago de los condes de Santa Coloma, señores de Jandía. El precio, 9.000 pesetas anuales.

Desde la muerte en 1933 de su padre, Enrique de Queralt, el conde sucesor se había empeñado personalmente en disolver el régimen de proindivisión de la finca, tras adquirir a sus familiares los diferentes porcentajes de la propiedad para facilitar posteriormente su venta a un alemán residente en Canarias, lo que acabará logrando cuatro años después.

Winter tomará posesión de la finca como arrendatario el 1 de octubre de 1937. El hecho de firmarse el documento en el Burgos de Franco, la capital fascista, en lugar de en la legítimamente republicana Barcelona, donde vivían los herederos, o en Madrid, demuestra claramente la apuesta de ambas partes por obtener el respaldo jurídico de un gobierno todavía en el aire, pero que desde el principio contaba con el apoyo alemán. La decisión era arriesgada, pues si los militares hubiesen perdido la guerra el contrato no habría tenido validez legal. Sin embargo, la influencia de la Alemania fascista en el Gobierno de Burgos era entonces muy importante. Con apoyo militar germano desde los comienzos de la sublevación, el 30 octubre de 1936 se había creado la Legión Cóndor en Salamanca, que el 26 de abril de 1937 protagonizó el terrible bombardeo de Guernica. Y Canarias, desde el principio, se unió al Gobierno de los militares sublevados, con lo que la administración directa del Archipiélago dependía en esos momentos de Burgos y no de Madrid. Contaba además Winter con un importante apoyo en el entorno de Franco, el de su amigo y mentor Antonio Goicoechea quien, según Martín Luzardo, le puso en contacto con su conocido y paisano catalán el conde de Santa Coloma (7). Pero por supuesto, la firma del contrato no era necesario hacerla en Burgos. Habría bastado cualquier otra capital rebelde como Salamanca, Pamplona, Zaragoza o Sevilla. Por ello esta decisión ha alimentado numerosas leyendas de que fue el propio Franco quien facilitó la venta de Jandía a Winter, en realidad un representante civil en la sombra del Gobierno de Hitler, con la idea de que los alemanes instalaran en tan recóndito lugar una base militar secreta. Una idea en principio poco creíble, pues en esa época resulta improbable que Berlín tuviera entre sus previsiones la de provocar una guerra mundial que le obligara a desarrollar bases estratégicas a lo largo del Atlántico.

Entre julio y agosto de 1938 Winter organizará una pequeña expedición de expertos a sus nuevas propiedades en Fuerteventura. Lo harán a bordo del barco pesquero alemán “Richard Ohlrogge” con la intención de estudiar la zona, fotografiarla y levantar mapas de su litoral. ¿Por qué se trajo un barco desde Alemania en lugar de alquilar uno en Canarias? La idea que tenía entonces el alemán era, según él mismo comentó, la de instalar en Morro Jable unas salinas y una factoría de conservas y harinas de pescado, para la que contaba con una pequeña flota de once pesqueros que había comprado en Francia (1). Según afirmará después, ésta fue la única razón de adquirir el latifundio mayorero: “Arrendé la península de Jandía con la intención de establecer un centro de la pesca de alta mar” (17).

Finalizada la Guerra Civil española, ese mismo año de 1939 había estallado la II Guerra Mundial, que en 1941 estaba siendo claramente ganada por el arrollador avance del ejército alemán. La “Operación Félix”, diseñada por el Alto Mando teutón, tenía prevista la invasión el 10 de enero de 1941 de Gibraltar y, a continuación, de Canarias, Madeira y Azores, con la finalidad de impedir el aprovisionamiento de los Aliados desde América a través del Atlántico.

La operación jamás se llevó a efecto, sobre todo a partir del desencuentro de Hitler con Franco en Hendaya el 23 de octubre de 1940.

En un momento de gran incertidumbre e indecisión española, al tiempo que se facilitaba secretamente el abastecimiento de submarinos y navíos alemanes en Gran Canaria y Tenerife, existía un miedo real a que la Armada anglo-americana invadiera Canarias desde la vecina África (8). Por esta razón se puso en marcha un ambicioso programa de fortificación de la costa con supervisión alemana, un gran esfuerzo económico y logístico para un país destrozado por la recién terminada guerra fratricida, sometido al aislamiento económico exterior y en plena época autárquica. El Plan de Defensa de Fuerteventura, aprobado el 10 de mayo de 1941, programó la construcción de 57 nidos de ametralladora y casamatas a lo largo de todo el litoral oriental, que a finales de 1942 estaban finalizados en su mayor parte. Sorprendentemente, Jandía quedó excluida de esta actuación defensiva, limitada a la instalación de una batería de costa en Matas Blancas, exactamente en el límite de la propiedad de Winter, y ello a pesar de ser la península el territorio más cercano a la isla a Gran Canaria y a su estratégico puerto de La Luz.

¿Por qué el gobernador militar y jefe del Mando Económico de Canarias Francisco García-Escámez mantuvo este territorio fuera de sus proyectos defensivos? Hasta el momento se desconoce la razón. También la que empujó al militar a destinar una parte de los presos políticos que entonces cumplían condena de trabajos forzados en Fuerteventura (en el campo de concentración o Colonia de Vagos y Maleantes de Tefía) a la construcción de una penosa carretera empedrada por el jable entre la localidad de La Pared y Cofete que, inconclusa, sólo llegó al cercano barranco de Pecenescal. Un proyecto que pretendía comunicar por vez primera a Jandía con el resto de la isla, y que muy probablemente fue promovido por Gustav Winter en el que fue su primer intento por desarrollar el inmenso terreno que acababa de adquirir. De hecho, se sabe que Winter tenía una estrecha amistad con García-Escámez, a quien invitó en varias ocasiones a cazar a Jandía. La “carretera de los presos”, como es conocida, nunca se terminó, no se sabe si por problemas económicos o tácticos.

Lo único cierto es que, justo cuando España parece más cerca a entrar en la guerra de la mano de Hitler, cuando la isla se está blindando militarmente y existe un fundado temor a la invasión aliada e incluso a la ocupación de Gran Canaria por los alemanes, Winter logra el control de Jandía y mantiene fuera de la propiedad a toda persona extraña a ella, incluido el Ejército español.

El 19 de abril de 1941, esta vez ya en Barcelona, el militar Manuel Girona y el abogado Francisco Guitar, ambos catalanes, constituyen ante notario la empresa Dehesa de Jandía, S.A., cuyo fin social es la adquisición y explotación del sur de Fuerteventura. En realidad ambos personajes son meros testaferros de Winter, utilizados por éste para saltarse las prohibiciones

legales y hacerse con la inmensa finca tras, eso sí, un largo proceso administrativo de extraordinaria complejidad. De esta forma sólo nueve días después, ahora en un Madrid ya capital de la España franquista, la sociedad instrumental controlada por Gustav Winter se hará con la propiedad de todo el territorio, incluido el pueblo de Cofete y la totalidad de sus edificaciones, por un precio total de 250.000 pesetas. Esta es la cantidad escriturada, pero su hijo Juan Miguel Winter eleva la cifra a 500.000 pesetas [“no fue nada barato”, afirma], a las que en el último momento el ingeniero alemán tuvo que añadir su mejor coche, un flamante vehículo Hispano-Suiza del que supuestamente se encaprichó uno de los herederos del conde de Santa Coloma. Curiosamente, este personaje se llevó el coche a Argentina, y allí lo volvería a recomprar diez años más tarde el propio Winter (que según parece seguía manteniendo negocios en ese país) cuando ya había pasado por otras dos manos (12).

El alemán será tan sólo legalmente el arrendador de la finca, como ya lo era desde 1937, con plenos poderes para hacer en ella las reformas y mejoras que quisiera, por la que seguirá pagando un alquiler anual, pero a partir de ahora a su propia empresa mercantil en lugar de a los condes. En la práctica, don Gustavo *el Alemán* es el dueño plenipotenciario de Jandía.

Durante la II Guerra Mundial Jandía permaneció igual de aislada del mundo que lo había estado en los cinco siglos anteriores. Aunque quizá no tanto. Se estaba construyendo una carretera pero, lo más importante, Winter inició hacia 1940 la construcción de una pista de aterrizaje de aviones, al mismo tiempo que el Gobierno español comenzaba las obras de construcción de un aeródromo militar en Tefía y de otro en Guacimeta (Lanzarote) como refuerzo a los planes de protección militar del Archipiélago. En realidad se hicieron dos pistas en Jandía. La primera, paralela a la carretera que une Morro Jable con el Puerto de la Cruz mayorero, fue rápidamente desechada pues su orientación Este-Oeste se comprobó errónea. En su lugar fue necesario abrir una nueva, orientada Norte-Sur, ubicada entre las dos puntas del extremo occidental de Jandía. Diseñada por el propio Gustav, él mismo describió la pista así: “Mide 800 metros de larga y está señalada por piedras blancas y flanqueada por fajas laterales de piedra también blanqueadas, indicando una flecha pintada en la pista la dirección de su eje. El viento reinante proviene de la dirección nor-noroeste por entrar los alisios por la Degollada de Aguas Cabras. De piso arcilloso con yeso, duro y totalmente limpio de arena o piedras constituye un perfecto plano con una débil elevación que no alcanza el 1 de desnivel en contra del viento” (14).

¿Para qué quería el terrateniente un aeródromo si no disponía de avión particular ni sabía pilotar uno? Según la familia, la pista la comenzó una empresa denominada Protucasa, que proyectaba la instalación de un aeroclub en la zona, algo poco creíble para el lugar y la fecha. El propio Winter lo justificó por su interés para poder utilizarlo en el caso de una emergencia sanitaria; como la que protagonizó Isabel Althaus cuando una vez se cayó de un caballo

rompiéndose un brazo y fue necesario evacuarla con urgencia a Las Palmas. Según otros, se construyó para favorecer el aterrizaje de aviones alemanes durante la Segunda Guerra Mundial.

Es en este momento cuando empiezan los rumores sobre el nuevo propietario y sus relaciones con el Gobierno alemán. De acuerdo con Martín Luzardo (7), un informe de la División de Inteligencia Naval del Almirantazgo Británico, fechado el 14 de julio de 1939 en Santa Cruz de Tenerife (dos meses antes de iniciada la contienda) ya lo señala así. En él se investiga a la “Etappen-Dienst”, un servicio de información y abastecimiento de la Armada alemana para burlar el bloqueo impuesto a ésta última por las potencias ganadoras de la I Guerra Mundial, y en el que estaban involucrados personal de los consulados germanos en ambas capitales canarias. Informe donde se señalaría a Gustav Winter como “súbdito del Reich” y propietario de Jandía, a la que define como “una rada privilegiada para los submarinos alemanes”.

¿Era Winter un espía nazi? Al menos así lo pensaban los servicios secretos aliados. Su nombre y el de otros 103 alemanes aparecen en un documento fechado en 1945 en el Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores. Es una de las célebres listas negras del espionaje alemán. Tiene 11 folios, está escrita a máquina y en inglés. Su título, “Lista de repatriación”. Fue redactada por los servicios de espionaje de los Aliados (principalmente Francia, Reino Unido y Estados Unidos) y remitida por el Departamento de Estado norteamericano al entonces ministro de Asuntos Exteriores Alberto-Martín Artajo, con la pretensión de exigirle al dictador Francisco Franco la expulsión de todos ellos y su entrega a la nueva Alemania para ser juzgados. Pero todos consiguieron el amparo del régimen franquista, ninguno fue repatriado y los más influyentes incluso lograron la nacionalidad española, como lo consiguió Winter.

En el caso de Gustav Winter, en su ficha se señalan dos direcciones, las dos en Canarias. Una en la Calle de las Brisas, en el barrio de Barranco Grande, Santa Cruz de Tenerife, y otra en Jandía a nombre de una empresa denominada Atlántica Comercial S.A. La información que sobre él se da es muy relevante, al señalársele como agente secreto del servicio de contraespionaje alemán, la Abwehr: “Agente alemán en Canarias encargado de los puestos de observación, equipados con telefonía sin hilos, y del abastecimiento de los submarinos alemanes” (10, 11).

Sin embargo, la oficina de Simon Wiesenthal, el famoso cazador de criminales de guerra nazis, confirmó en 2002 a Jaime Rubio que no tenía ningún dato que demostrara la afiliación nazi de Winter, y mucho menos su relación con crímenes de guerra (14).

Más probablemente, al estallar la guerra Winter deberá volver a Alemania reclamado por su país. Aunque no fue alistado en el Ejército, pues a sus 46 años sobrepasaba la edad reglamentaria, fue reclutado como ingeniero para la Marina de Guerra alemana. Según su mujer,

entre 1940 y 1944 dirigió un astillero de submarinos de la marina militar alemana en Burdeos (12). Otras fuentes aseguran que por entonces, además de ingeniero eléctrico también lo era naval, y que llegó a ostentar una alta graduación militar dentro de la Armada germánica. De acuerdo con Calbarro (1), cuando los alemanes se retiraron de Francia abandonaron allí a Winter, que tuvo que refugiarse por segunda vez en España, huyendo en agosto de 1944 a San Sebastián y luego a Barcelona. Contradiendo estas informaciones, en el acta de presentación de juramento para alcanzar la nacionalidad española, Gustav Winter asegura haber estado viviendo en la ciudad de Berlín hasta el año 1944 (7), el mismo año en el que los aliados inician el desembarco de Normandía y el ejército soviético ha llegado a Polonia, principio del fin del Tercer Reich.

En 1940, el alcalde de Pájara remite un informe al Gobernador Civil de Las Palmas donde explica que desde hace un año (coincidiendo con el comienzo de la II Guerra Mundial), se encuentran en la Dehesa de Jandía “unos señores alemanes (...) trabajando en construcciones de carreteras y fabricaciones de casas urbanas” que “han comprado una parte de dicha finca” (7). No sabemos quiénes eran “esos alemanes”, pero el hecho de que fueran, no una, sino varias personas las que en esos momentos ejecutaban importantes obras en la península majorera, parece apoyar la tesis de que se pretendía instalar allí una base militar alemana. Y si se habla de haber comprado el terreno, sin duda alguna uno de ellos es Winter. De acuerdo con él mismo, ya lo hemos dicho, en realidad tan sólo se pretendía establecer un negocio de pesquerías industriales, aunque la época, en plena guerra y con un país aislado internacionalmente, no parece ser la más indicada para acometer una empresa de tales características, abriendo carreteras y construyendo factorías.

¿Dónde pasó realmente la Segunda Guerra Mundial Gustav Winter? ¿En Alemania, en Francia, en España, en los tres países? Como se ve, los datos son confusos. También lo son los que afirman que, tras la derrota de Hitler, Winter perdió las importantes propiedades con las que se había ido haciendo en su país (presentándolo así como inmensamente rico), y que supuestamente serían una mina de carbón, una empresa de transportes fluviales en el Rin y el Danubio, así como otras industrias (1).

Mientras tanto, y a pesar de la neutralidad española, en febrero de 1941 el ministro español de Marina autorizará al comandante naval de La Luz, en Gran Canaria, a realizar seis abastecimientos a submarinos nazis, tanto de combustible como de víveres y torpedos. También se desarrollaron durante esos años algunos episodios bélicos en aguas canarias. Incluso la gran conflagración mundial dejó su tributo de muerte en Fuerteventura de la mano de un submarino alemán, el U-135, hundido el 7 de junio de 1943 frente a las costas de Pájara, cerca de las casas de Las Salinas, en el actual campo de tiro del Ministerio de Defensa (9).

También parecen existir testimonios escritos de capitanes de submarinos que anotan su paso por Jandía y su visión de Villa Winter, el enigmático chalé que, como veremos, se levantó en Cofete en una fecha imprecisa. Tal es el caso del capitán Markworth, quien el día 1 de febrero de 1943 anotará en su libro de bitácora que, viajando de noche en su U-66, ve las luces del faro de Jandía y de Villa Winter (14).

Finalizada la II Guerra Mundial en Europa tras la conquista de Berlín y el suicidio de Adolf Hitler, en junio de 1945 Gustav Winter conocerá en el consulado alemán de Madrid a Elisabeth Althaus, quien entonces trabajaba allí como secretaria, además de cursar estudios de Medicina en la universidad madrileña. En ese momento Winter ya estaba divorciado de su primera esposa. La pareja se enamora y ambos deciden abandonar trabajos y estudios para irse a vivir juntos a Jandía en 1947.

En 1951 se casarán en Las Palmas de Gran Canaria (13). Elisabeth había nacido en 1921 en Münster, la ciudad más importante de la región alemana de Westfalia. Era 28 años más joven que su marido, con quien tendrá cinco hijos, todos varones, además de un nonato nacido el 28 de junio de 1953 en Morro Jable, a quien el propio Winter bautizará como Gabriel y enterrará en Cofete, circunstancia que motivará que el resto de los hijos nazcan en una clínica privada de Las Palmas de Gran Canaria. Entre los dos matrimonios Gustavo Winter tuvo 11 hijos; entre la hija mayor y el hijo menor existía un tramo de 50 años (3).

Según su hijo Juan Miguel, “mi padre compró Jandía para retirarse y descansar, a semejanza de los grandes ranchos que había visto en Argentina. Pero como era un hombre muy activo empezó a invertir en su agricultura y ganadería, sin más ánimo que el de cubrir los gastos de la finca” (13).

La llegada del matrimonio a Jandía supone una revolución para el territorio. Por primera vez sus habitantes van a tener junto a ellos al propietario de la península, que además de hacer valer sus derechos, iniciará numerosas obras tendentes a mejorar la explotación. Cuando llega, Cofete ha dejado ya de ser la localidad más importante del sur mayorero. Morro Jable ocupa ahora el puesto, después de que hacia 1939 la compañía Lloret y Linares instalara en ese lugar una pequeña factoría de salazón de atún, atrayéndose hacia allí a la gente joven; factoría que truncará el proyecto de Winter de hacer unas instalaciones semejantes. La ganadería dio paso así a la pesca industrial de la mano de los primeros barquillos con motor, aunque tras la llegada de los alemanes las instalaciones cerrarán sus puertas y todo quedará en un proyecto truncado.

La casa que había comenzado a construir el terrateniente en Cofete durante los años de la Guerra Civil y que se hallaba inconclusa tenía pues poco sentido, pues la mayor parte de la población se había trasladado al sur. Por esta razón los Winter levantarán una nueva vivienda en Morro Jable, una edificación con amplios jardines cercana a la ermita-colegio de San Miguel

que ellos mismos construyen en 1948; escuela donde Isabel Althaus fue su primera maestra hasta que el puesto docente fue cubierto por el primer sacerdote residente de Jandía, don Leonino Molina (3). También levantó un comedor social donde los niños del pueblo, hasta 50, comían gratis al tiempo que estudiaban.

Las obras del peculiar chalé de Cofete continuarán entre 1946 y 1950, pero ya tan sólo como chalé. Allí la familia pasaba vacaciones y fines de semana, pues como Winter justificará después, era un enamorado de la naturaleza y le encantaba el paisaje que se divisaba desde allí (17). En realidad los trabajos nunca se concluirán.

Hasta entonces Cofete era la principal aldea de Jandía. Fue fundada a comienzos del siglo XIX “por gentes de La Oliva”, según asegura una vieja tradición oral majorera. Pero en 1949, la decisión de Gustavo Winter de acometer una gran repoblación forestal en Jandía supondrá el abandono casi definitivo de la localidad. Tras entablar contacto con la Dirección General de Montes trató de entrar en el Plan Nacional de Repoblación y Regeneración Forestal aprobado en 1946. Al tiempo que se emprenden las primeras reforestaciones estatales en Betancuria en 1949, Winter acariciará la idea de plantar 100.000 pinos canarios en las laderas del Pico de la Zarza y prohibirá ese año sembrar en toda la Vega. Pero para ello necesitaba firmar un convenio de colaboración con el Cabildo de Fuerteventura, institución con la que siempre mantuvo malas relaciones y que nunca se llevó a efecto.

Tras el fracaso de la reforestación, al año siguiente, en 1950, el general Luis Manzanque, responsable del Mando Aéreo de Canarias, hará investigaciones sobre el aeródromo de Jandía, del que no tenía documentación y por lo tanto es considerado ilegal, ordenando su cierre (14).

Coincidiendo con éste y otros proyectos de explotación agroganadera y forestal de Jandía, en diciembre de 1949 Gustavo Winter redactará un terriblemente estricto reglamento de obligado cumplimiento dirigido a todos sus medianeros, donde se regula desde las limitaciones de acceso a la península hasta las obligaciones de estos respecto al ganado, agricultura y elaboración de queso. Por ejemplo, por cada res sacrificada para consumo familiar es obligado entregar “en compensación” otra al dueño, pues los trabajadores no tienen derecho a tener ganado propio, ni tampoco a ausentarse de la finca por más tiempo de un mes a riesgo de perder el trabajo y la casa; de cada queso elaborado pertenece la mitad al señor, quien comprará la otra mitad al precio que él disponga; y de la cosecha de cereal o fruta, cuya simiente les habrá sido entregada por Winter (quien decidía cuándo, dónde y cómo se hacía), el medianero sólo tenía derecho a percibir la mitad (7).

Para entonces ya se ha levantado una valla de alambre de espino que unía las dos costas en Matas Blancas, cortando la única carretera de acceso y aislando de esta manera toda la propiedad del exterior. Allí un guarda jurado, José Viera Torres, conectado con Morro Jable a

través de radio y con Gran Tarajal por teléfono, controla el paso de gentes y productos. Como justificación se afirmará que esta infraestructura tan sólo pretendía impedir que la gente que pagaba por llevar allí su ganado sacara más animales de los que había metido. También el evitar la entrada de enfermedades infecto-contagiosas. En realidad supuso un férreo control de la propiedad, absolutamente inusual en una isla donde tales límites eran muy raros. E impedirá las pequeñas ventas de alimentos fuera de la Dehesa que tradicionalmente los vecinos habían logrado escamotear del control del arrendatario, a modo de peculiar estraperlo, en un tímido intento por mejorar sus míseras economías familiares.

Desde el final de la contienda los Winter tratarán de conseguir la nacionalidad española, quizá como salvoconducto ante la persecución que en esos años se inicia en todo el mundo contra todos aquellos sospechosos de haber apoyado al gobierno de Hitler. En 1946 lograrán un fuerte respaldo a sus aspiraciones al conseguir un importantísimo aval, el del gobernador del Banco de España Antonio Goicoechea. El también diputado en las Cortes y alto cargo del Movimiento afirmará en su escrito que su viejo amigo y socio ayudó enormemente al desarrollo económico de Gran Canaria y de la península de Jandía. Presentándolo como “un entusiasta” de España, Goicoechea asegura que Winter “se ha dedicado siempre a su trabajo y a su familia”, habiendo permanecido alejado “de toda actuación política” (7). A pesar de tan excelentes informes, hasta agosto de 1958 el matrimonio no logrará la nacionalidad española tras renunciar a la alemana. Al incluir ambos sus apellidos maternos, pasarán a llamarse oficialmente Gustavo Winter Klingele e Isabel Althaus Schreiber.

Gustav Winter decide también dedicarse al cultivo de los tomates, que tan buenos resultados estaba dando en Tuineje de la mano de una importante cooperativa. Con la ayuda del zahorí Eulogio Espinel abrirá unos cincuenta y dos pozos de agua. Pero la dificultad para sacar el producto por el puerto de Gran Tarajal, con tiempo suficiente como para poder embarcarlo de nuevo en Gran Canaria hacia Europa, acabó convirtiendo el negocio en ruinoso.

Fue también un importante propietario ganadero, llegando a poseer una cabaña de siete mil cabezas, entre cabras y ovejas. A ellas añadió otro singular proyecto que igualmente acabó en fracaso, la cría de ovejas caracul asiáticas, cuya piel es muy apreciada por la industria peletera, pero de compleja técnica de curtido y difícil mercado. También producía queso de gran calidad que luego vendía en el mercado central de Las Palmas con el sello “Dehesa de Jandía”; más de 32.000 kilos sólo en 1952 (1).

Finalmente el éxito le llegó de la mano del turismo. Animado por su imparable expansión en el sur de Gran Canaria, en 1960 decidió dar el salto hacia el sector, poniendo fin al último gran latifundio señorial de Canarias a partir de 1965. Para ello, una vez lograda la nacionalidad española, no tuvo problemas en hacerse con el control de la sociedad Dehesa de Jandía,

parcelando la propiedad, derribando la verja del istmo y promocionando en Alemania su privilegiada finca como nuevo enclave turístico. Pero ya no lo hizo como promotor, sino que buscará inversores alemanes para la construcción de hoteles. Muy aficionado a la fotografía, en 1959 expuso en el hotel Metropole de Las Palmas una colección fotográfica sobre Jandía, y algo más tarde promovió la exhibición en el Museo Canario y en Alemania de un cortometraje propio y de la película *Fuerteventura* (1962), del realizador lanzaroteño David J. Nieves Cabrera, en la que será la primera promoción turística de la isla (1, 15). También soñó con convertir en 1965 el pequeño asentamiento pescador del Puerto de la Cruz en un lujoso muelle deportivo, algo que nunca logró (1).

El primer hotel construido en Jandía (y el primero turístico de Fuerteventura) fue el Casa Atlántica, de 50 camas, inaugurado en 1966 frente a la gran playa de El Matorral, dos años antes que el Parador de Playa Blanca de Puerto del Rosario. Fueron sus promotores los arquitectos Gustav Schütte y Manfred Henneken y el propietario de las aerolíneas Südflug, Rul Bückle (1). Winter se limitará a venderles los solares, pero para facilitar la obra les regaló toda la piedra y arena necesaria (13). No había carreteras, sólo una pista de tierra, y los accesos desde el aeropuerto hasta la lejana Jandía era una auténtica y polvorienta aventura para los turistas alemanes, pero el paisaje entusiasmó a los compatriotas de Winter. 40 años más tarde, y después de una salvaje especulación con el territorio insular, Alemania es el principal país emisor de visitantes a Fuerteventura, acaparando la mitad de los cerca de 1,5 millones de turistas que la isla recibe todos los años.

Al final de su vida Gustavo Winter se reconciliará con la población local. Realizará una gran obra social en Morro Jable, dando gratuitamente solares a los recién casados y 73.000 metros cuadrados al Patronato Benéfico “Francisco Franco” para entregar viviendas a los más necesitados. También donará al Ayuntamiento de Pájara 85.000 metros cuadrados de suelo para equipamiento social, deportivo, institucional, sanitario, religioso y escolar, pues nada de terreno propio tenía allí el municipio. Esta decisión dejará a los herederos sin herramientas para negociar futuros proyectos inmobiliarios con la Administración.

Don Gustavo falleció el 24 de noviembre de 1971 en Las Palmas de Gran Canaria, siendo enterrado en su cementerio municipal de la capital. Tenía 78 años. En 1984 sus herederos vendieron todas las acciones de Dehesa de Jandía, S.A. a la constructora grancanaria Lopesán Asfaltos y Construcciones, S.A., salvo el chalé de Cofete. Ante la imposibilidad de poder reformarlo, por estar en un Parque Natural, finalmente la familia Winter vendió en 1999 la casa también a Lopesán, que actualmente detenta los últimos restos territoriales de la antigua propiedad de los conquistadores normandos.

El 20 de diciembre de 2006 muere Isabel Althaus Schreiber en Las Palmas de Gran Canaria, a los 85 años de edad.

El misterio de Villa Winter

Al margen de la apasionante historia de Gustavo Winter y de su fabuloso latifundio de Jandía, el chalé que construyó en Cofete acapara la mayor parte de la atención de una rocambolesca historia donde se juntan fantasías y realidades, leyendas, miedos y envidias, la mayoría difundidas por Internet. En realidad el terrateniente alemán, apasionado de la historia medieval, trató de levantar aquí un remedo de castillo en medio de un sobrecogedor paisaje, separado y dominando una aldea sobre cuyos destinos tenía el control indiscutible al más viejo estilo feudal.

La familia explica que la edificación en principio tan sólo era un viejo granero construido hacia 1940, sótano del nuevo edificio levantado a partir de 1946, una vez concluida la Segunda Guerra Mundial. Que nunca llegó a concluirse. Que lo utilizaban esporádicamente, pues la residencia principal la tenían en Morro Jable pero sobre todo en Las Palmas de Gran Canaria. Y que incluso Winter llegó a valorar la posibilidad de acondicionarlo como colegio bilingüe hispano-alemán, para que estudiaran en él en régimen de internado sus hijos y otros jóvenes, razón por la que disponía de amplios salones y cocinas (3).

Pero la leyenda lo señala como base secreta de submarinos alemanes, conectada con el mar a través de un pasadizo subterráneo al que se accedía por los sótanos de la casa, y que permitía a las tripulaciones encontrar refugio y descanso sin levantar sospechas. También se asegura que alrededor de 1950, concluida la guerra mundial, se oyeron en puntos muy alejados de la isla fuertes explosiones, interpretados por los majoreros como que se estaban destruyendo con explosivos los accesos subterráneos y el resto de las supuestas infraestructuras militares de Jandía.

Jaime Rubio considera que la operación de compra fue apoyada personalmente por el mariscal Hermann Göring. En una versión sin pruebas documentales, poco creíble por lo fantásica, sitúa en Jandía una supuesta reunión secreta celebrada en 1939 en la que participaron Göring y el almirante Canaris, junto con personal del Abwehr, el servicio secreto del Ejército alemán, para diseñar sobre el terreno la construcción de la casa de Cofete con personal especializado alemán, que se concluirá en 1940 (14). Incluso la prestigiosa revista *Stern*, en un sensacionalista reportaje titulado “Caballeros con suerte” carente de todo rigor a pesar de haber hecho la primera y única entrevista conocida a Winter, lo presenta como el oficial alemán que en 1943 traerá a Fuerteventura una maleta llena de dinero, supuesta caja bélica de Göring,

dinero público del Reich con el que éste construirá el chalé como base secreta del ejército alemán para luego quedarse con toda la propiedad (17).

En una zona como Cofete, aislada del mundo, cuya playa de fuerte oleaje y escaso calado imposibilita el fondeado de embarcaciones, y donde el único camión existente (un viejo Dodge americano) tuvo que llevarse por piezas a lomos de camello y resultaba complicadísimo hacerse con un bidón de gasolina, resulta inverosímil pensar en la existencia de un gran centro logístico militar para el que nunca se han encontrado pruebas.

Igual de imposible resulta la versión dada por el escritor Alberto Vázquez-Figueroa, quien no sólo novela la historia a su antojo, sino que además ubica en Cofete una casa de reposo que durante la Segunda Guerra Mundial ofrecerá toda clase de placeres a los oficiales alemanes de los submarinos (incluidas prostitutas de lujo), después de pasar sus tripulaciones duros meses en las profundidades del mar hundiendo toda clase de embarcaciones (18).

Lo único demostrable es que en 1947, quizá un año antes pero sin duda una vez acabada la guerra, se reanudaron las obras del chalé. Ese mismo verano comienzan los trabajos de construcción de la actual carretera entre Jorós y Cofete, así como la que será la casa habitual de los Winter en Morro Jable. Cuentan para ello con una nutrida cuadrilla de trabajadores, la mayoría traídos desde Las Palmas, que en julio de ese año asciende a 46 personas y cuyo capataz será el maestro Juan Concepción Villaba. En realidad el ingeniero alemán había intentado años antes acondicionar el viejo sendero de acceso a Cofete a través de Gran Valle, para lo que decidió abrir un túnel. Trajo incluso desde Alemania una vagoneta de la empresa alemana de Krupp (célebre fábrica de armamento alemán que utilizó miles de judíos como esclavos para aumentar el potencial militar del país) y sus necesarios rieles, pero según afirma su hijo Juan Miguel, iniciada la perforación y encontrado enseguida duro basalto, se hizo necesario utilizar explosivos, posibilidad que las autoridades españolas le prohibieron, imposibilitando la realización del túnel (13). Arrinconados y oxidados, vagoneta y rieles siguen alimentando las fantasías de servir como pruebas del supuesto pasadizo secreto que existía bajo el chalé.

En febrero de 1949 Manuel Girona, testaferro de Winter, pide licencia al Ayuntamiento para “reconstrucción de casa agrícola”, solicitud que firma en Las Palmas el propio alemán “por orden”. Eduardo Laforet es el arquitecto y Antonio Falcón Santana el aparejador. Se diseña como edificio de una única planta, de 276,75 metros cuadrados, 5 habitaciones y un retrete, todo ello presupuestado en 241.400 pesetas, la mitad de lo que le había costado toda la península de Jandía. El 19 de julio de 1949 obtiene finalmente la licencia del Ayuntamiento, aunque para entonces los trabajos ya estaban muy adelantados (6). Sin embargo, una vez más será el polifacético alemán quien asumirá personalmente la dirección y diseño de unas obras a las que

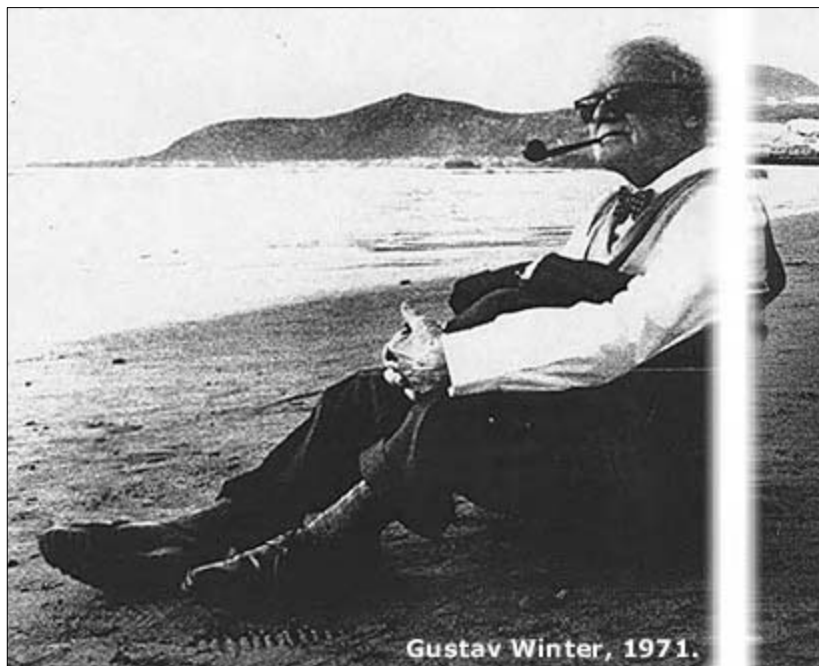
alejara en forma y tamao de la idea inicial, al decidirla con dos pisos, adem1s de levantar la simb1lica torre lateral que muchos interpretan como un faro o torre de comunicaciones. Tambi3n incluir1 detalles de claro sabor feudal. Tal es el caso de una g1rgola esculpida en madera con forma de cabeza de cocodrilo (obra de un carpintero alem1n) o la letra W de su nombre como anagrama central en la celos1a de las puertas principales.

Especulaciones aparte, la construcci3n es realmente extraa. En especial sus llamados *s3tanos*, ese supuesto granero inicial sobre el que se levant3 el chal3. 3Un granero en Cofete? 3Para qu3? M1xime observando la potencia de sus muros de piedra, superior a los tres metros, o su estructura inicial, m1s parecida a un robusto aljibe (aunque no existen fuentes junto a 3l que lo justifiquen). Y su diseo interior aade a3n m1s confusi3n, un corredor central con ocho pequeas habitaciones a ambos lados, claustrof3bicas, sin m1s ventanas que los cristales superiores de las propias puertas de acceso, en lo m1s parecido a calabozos o lugares de confinamiento. 3Para qu3 quer1a un matrimonio reci3n casado tan extraas celdas? El hecho de estar este sector tapiado desde hace d3cadas aade a3n m1s misterio a unos s3tanos para cuyo estudio y planimetr1a incluso algunos curiosos han llegado a utilizar robots con c1maras de v1deo incorporadas.

Caser3n inmenso, extrao en tan desolado lugar y con capacidad para alojar a un m1ximo de 25 personas, su existencia ha sido explicada como el hipot3tico escondite temporal de alemanes al terminar la Segunda Guerra Mundial, antes de seguir viaje de inc3gnito hacia Am3rica del Sur. Recuerdan que desde su juventud Gustav Winter tuvo y mantuvo excelentes relaciones comerciales y hasta familiares con Argentina. Quiz1 por ello, varios autores sealan a este chal3 como parte de la infraestructura de escondites de apoyo de la m1tica red Odessa, distribuidos por Italia y Espa1a para facilitar la evasi3n de criminales nazis despu3s de la guerra (14). Puestos a fantasear, entre los ilustres inquilinos que por aqu1 habr1an pasado camino de Argentina se encontrar1an Adolf Eichmann, Josef Mengele, altos mandos de las SS e incluso el propio Hilter y su mujer, que por supuesto no se suicidaron en el b3nker de Berl3n y acabaron sus d1as en un rancho en La Pampa despu3s de descansar unos d1as en Fuerteventura (16).



Inauguración de la CICER de Las Palmas de Gran Canaria. Tuvo lugar el 12 de octubre de 1928 y contó la presencia del jefe del Directorio Militar Miguel Primo de Rivera. Gustav Winter aparece justo detrás del dictador. Tenía entonces 35 años.



Gustav Winter en 1971, posando en la playa de Las Canteras de Las Palmas para un reportaje sobre su vida que le dedicó la revista alemana Stern.

BIBLIOGRAFÍA CAPÍTULO WINTER

(1) CALBARRO, Juan Luis: “Vida y leyenda de Gustav Winter (I) Jandía, nido del Halcón”, *Historia 16*, Madrid, nº 348, 2005, pp. 94-98; “Vida y leyenda de Gustav Winter (y II). La leyenda negra”, *Historia 16*, Madrid, nº 349, 2005, pp. 120-125.

(2) CALBARRO, Juan Luis: “Vida y leyenda de Gustav Winter (I) Jandía, nido del Halcón”, *Historia 16*, Madrid, nº 348, 2005, pp. 94 y 95.

(3) Entrevista realizada a Juan Miguel Winter Althaus el 8 de marzo de 2007 en Morro Jable.

(4) RIAL, José: “La electrificación de Canarias y nuestras comunicaciones aéreas con América”, *La Provincia*, Las Palmas de Gran Canaria, 21 octubre 1928, p. 1.

(5) CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Jesús F.: Historia de la electricidad en Canarias, Unelco, Santa Cruz de Tenerife, 1988, pp. 606 y 607.

(6) WINTER ALTHAUS, Juan Miguel: *Cuadernos de apuntes sobre Cofete (I). Acercamiento a la historia del sur de la isla de Fuerteventura*, Ayuntamiento de Pájara, 2010, pp. 47 y 48.

(7) MARTÍN LUZARDO, Juan Pedro: *Orígenes de la propiedad en la península de Jandía*, Ayuntamiento de Pájara, 2003.

(8) DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: “Colaboración hispano-alemana para la defensa de Canarias”. *XVI Coloquio de Historia canario-americana*. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2004, pp. 989-1000.

(9) GONZÁLEZ, Ramiro: “U-135”, en blog digital *Escobén*, <http://escoben.blogspot.com/2009/10/u-135.html>, 2009.

(10) IRUJO, José María: “Los 104 de la lista negra”, *El País*, 30 de marzo de 1997.

(11) IRUJO, José María: *La lista negra. Los espías nazis protegidos por Franco y la Iglesia*. Aguilar, Madrid, 2003, pp.217-236.

(12) ANÓNIMO: “La viuda de Winter rompe su silencio”. Diario de Las Palmas, 28 de febrero de 1983.

(13) Entrevista realizada a Juan Miguel Winter en Cofete, el 18 de junio de 2010.

(14) RUBIO ROSALES, Jaime: *Submarinos y arqueología nazi en Canarias*, Lulu Press Inc, Londres, 2007.

(15) RUBIO ROSALES, Jaime: “Winter, una familia canaria”. *Diario de Las Palmas*, 27 de abril de 1997, Fin de Semana, p. V.

(16) MORALES, José Luis: “Canarias: Aquí quería jubilarse Hitler”, *Interviú*, Barcelona, 26 de enero de 1983, pp. 3-5.

(17) ANÓNIMO: “Die Glücksritter. Wie man mit Steuregoldern große Geschäfte macht”. *Stern*, Hamburgo, 1971.

(18) VÁZQUEZ-FIGUEROA, Alberto: *Fuerteventura*, Plaza & Janés, Barcelona, 1999.