

José Ferrera Jiménez

GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES



Biografía del autor

José Ferrera Jiménez, periodista ya jubilado del «Diario de Las Palmas», especialista en temas portuarios, ha desarrollado una intensa labor profesional como redactor de la página «El Puerto de La Luz» desde su reaparición el 29 de abril de 1953 hasta su jubilación en enero de 1992. Nacido en Las Palmas de Gran Canaria en diciembre de 1926. Desde su incorporación al periodismo ha escrito numerosos reportajes y trabajos monográficos sobre el Puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas. Fue galardonado con la placa de plata en 1983 por el Gobierno Autónomo de la Comunidad de Canarias por su labor investigadora, publicada en la serie de 62 capítulos de la obra «CIEN AÑOS DEL PUERTO DE LA LUZ» en los años 1981-82-83, con motivo del Primer Centenario del Puerto de La Luz en Gran Canaria.

También fue felicitado por la Comandancia General de la Zona Marítima de Canarias, Junta del Puerto de La Luz y Las Palmas y Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas.

Como enviado especial ha viajado a Madrid, Valencia, Bilbao, Barcelona y otras ciudades españolas. Entre los años 1969 y 1989 visita los principales países europeos, conociendo Italia, Francia, Reino Unido, Holanda, Alemania, Austria y Portugal, y en 1990 conoce las principales ciudades del Este de los Estados Unidos y Canadá.

En 1988 y 1989 publica sus dos primeros libros: «HISTORIA DEL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS» e «HISTORIA DE LA EMIGRACION CLANDESTINA A VENEZUELA».

Con su nueva obra, «GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES», completa su trilogía sobre la «HISTORIA MARITIMA DE GRAN CANARIA», en la que hace un compendio de la historia de la Ciudad y el Puerto de La Luz desde 1851 hasta 1992.

José Ferrera Jiménez

GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES

José Ferrera Jiménez

GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA
N.º Documento 92357
N.º Copia 92370

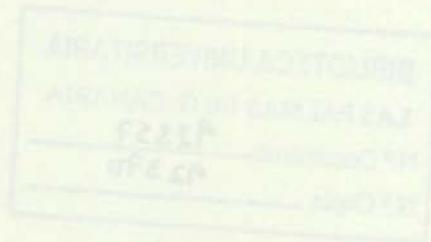
PRIMERA EDICION
Octubre 1992

José Ferrera Jiménez

TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

Este libro no puede ser reproducido ni en todo ni en parte, ni registrado, ni transmitido de ninguna forma en los medios audiovisuales, por fotocopia o cualquier otro sistema, sin el permiso del autor o editor.

Copyright by José Ferrera Jiménez, 1992.



I.S.B.N.-84- 604-3532-6
Dep. Legal G.C. 379 - 1992
GRAFICAS MARCELO, S.L.
Perojo, 41 - Las Palmas de Gran Canaria
Islas Canarias

A mi familia y a Gran Canaria

A mi familia y a don Comarín
TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS
Copyright by José María Jiménez, 1992

Mi agradecimiento a don Javier Moll de Miguel, editor de Editorial Prensa Canaria, S.A., y de manera especial, a su director general don Guillermo García-Alcalde por las facilidades dadas para la realización de esta obra.

GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES

EFEMERIDES HISTÓRICA: 1482 - 1492

Atención al lector: Este libro «GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES» sigue la línea de la «DIRECCIÓN DEL PUERTO DE LAS PALMAS Y DE LAS PALMAS», que, además de su función de información a los lectores de los servicios de los organismos de transporte, también ha servido de vehículo para la difusión de los conocimientos y valores de la cultura de las Islas y de las Palmas, así como de un instrumento de promoción turística, educativa y culturalmente gratuita. Con esta publicación se pretende también contribuir a la difusión y promoción de los valores culturales, artísticos y científicos de las Islas y de las Palmas.

El presente libro ha sido elaborado por el autor, con la colaboración de los señores Arturo Lang Lenton, Lorenzo Lang Lenton, José Luis Torregrosa García, Fernando Rodríguez, Luis López Díaz y Francisco Fragoso, del departamento del Servicio de Remolcadores de Miller y Cía.

Desde el momento de su publicación, el autor desea agradecer a los señores Arturo Lang Lenton, Lorenzo Lang Lenton, José Luis Torregrosa García, Fernando Rodríguez, Luis López Díaz y Francisco Fragoso, del departamento del Servicio de Remolcadores de Miller y Cía, su colaboración y apoyo en la realización de este libro.

El autor desea agradecer también a los señores Arturo Lang Lenton, Lorenzo Lang Lenton, José Luis Torregrosa García, Fernando Rodríguez, Luis López Díaz y Francisco Fragoso, del departamento del Servicio de Remolcadores de Miller y Cía, su colaboración y apoyo en la realización de este libro.

*Reconocimiento a Santiago Betancort Brito,
Rafael Hernández González, José Ramón Buígues Pérez
y José Delgado Rocha.*

*Agradecimiento por su colaboración a los señores Arturo Lang Lenton, Lorenzo Lang
Lenton, José Luis Torregrosa García, Fernando Rodríguez, Luis López Díaz y Francisco
Fragoso, del departamento del Servicio de Remolcadores de Miller y Cía.*

Colaboradores:

Diagramación y montaje: Agustín Borrego Domínguez.

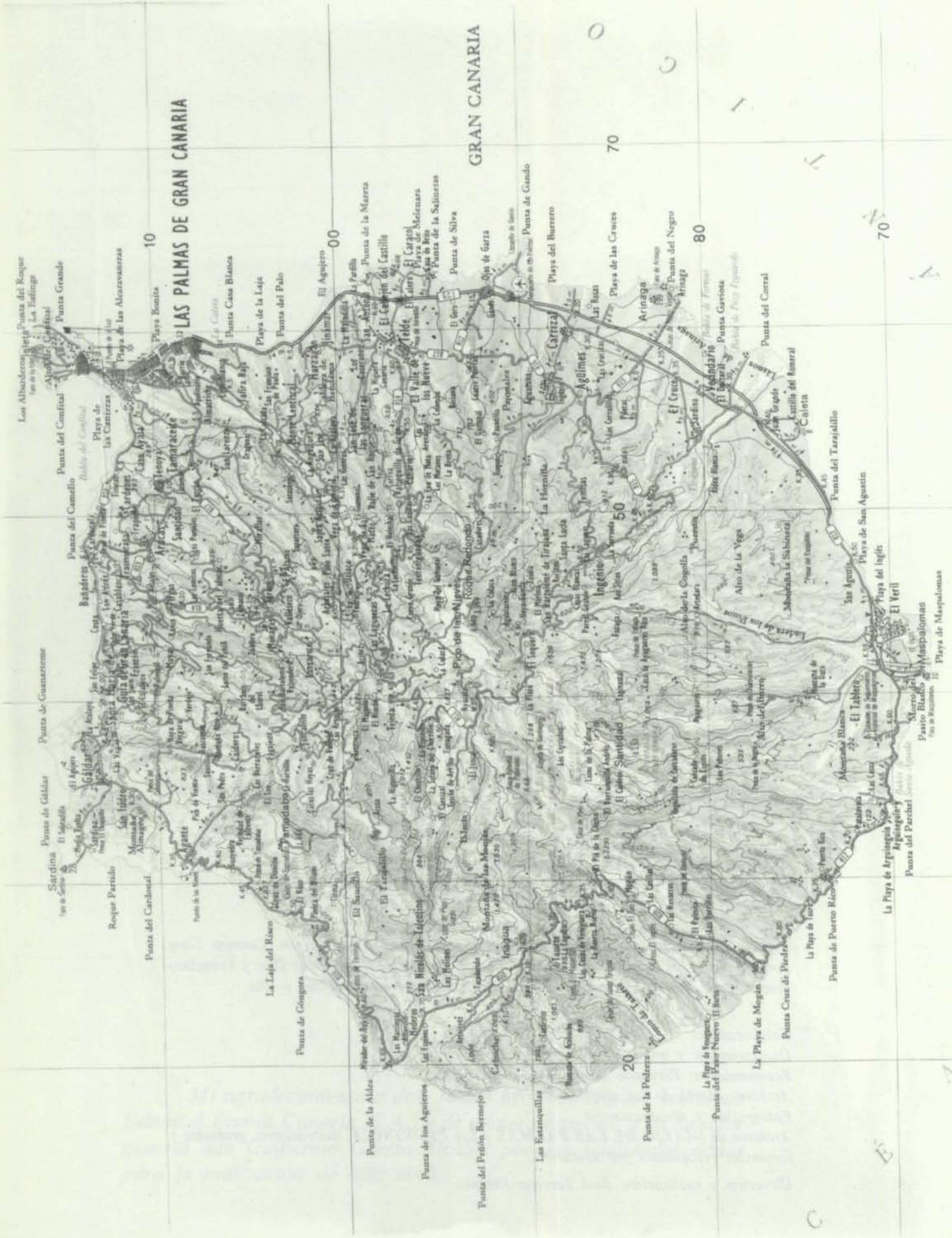
Fotomecánica: Fernando Guerra Alejandro.

Archivo: María de los Angeles Socorro Felipe.

Fotografías y documentación:

*Archivos de DIARIO DE LAS PALMAS y LA PROVINCIA, ilustraciones, grabados y
facsimiles recopilados por el autor.*

Dirección y realización: José Ferrera Jiménez.



GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES

EFEMERIDES HISTORICA: 1492 – 1992

Al publicar mi tercer libro «GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES», segunda parte de la «HISTORIA DEL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS», quiero expresar mi agradecimiento a los lectores por la favorable acogida de mis dos primeras obras. Esto me ha animado a escribir este nuevo libro, que completa mi trilogía sobre la historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas, que fue a lo largo de mi vida profesional un ambicioso proyecto y una apasionante aventura. Con ellos pretendo llenar un vacío histórico sobre los hechos y acontecimientos más importantes ocurridos en el Puerto de La Luz desde 1930 a 1992.

El pasado día 12 de octubre se cumplió el V Centenario del Descubrimiento del Nuevo Mundo para la civilización occidental. Gran Canaria, desde su fundación en 1478, fue a partir de su conquista, la primera ciudad española allende los mares. A lo largo de sus 514 años de existencia ha sido y es un puente entre civilizaciones y culturas.

Desde que terminó la ocupación total del Archipiélago Canario, con la rendición de los guanches de Tenerife en septiembre de 1496, las islas entraron en un lentísimo proceso de organización y desarrollo, uno de cuyos componentes fue la escasa comunicación con la Península, de la que en muchos años sólo recibimos obispos, regentes, capitanes y comandantes generales y hasta corregidores, sin que ningún alto personaje oficial se dignase visitarnos.

A pesar de este secular abandono, por las aguas del Puerto de Las Isletas, a partir del paso de Cristóbal Colón en su primer viaje del Descubrimiento en 1492, grandes navegantes y descubridores de nuevas tierras del otro lado del Atlántico pasaron por Gran Canaria. Figuras de relieve como Américo Vespucio, el navegante italiano que dio su nombre al Nuevo Continente y Juan de la Cosa en 1499, formando parte de la expedición de Alonso de Ojeda rumbo al continente recién descubierto; Hernán Cortés, el conquistador de Méjico, formaba en las huestes de Alonso Quintero, en 1504; Diego de Ordaz, colaborador de Cortés, pasó en 1520; y hasta Juan Sebastián Elcano, superviviente milagroso del primer viaje de circunnavegación de la Tierra, recaló en la única nave que se salvó de la expedición del navegante portugués Fernando de Magallanes, asesinado en las islas Filipinas, en el año 1522.

En los siglos XVII y XVIII otros grandes navegantes y descubridores recalaron por el Puerto de Las Isletas en sus empresas conquistadoras de tierras americanas.

Con la construcción del Puerto de La Luz, a partir de 1883 hasta el año 1992, también hemos de registrar el paso de grandes personalidades políticas, familias reales, grandes estadistas europeos y americanos, altos dignatarios de la Iglesia Católica, primeras expediciones científicas a la Antártida y otras tierras del Atlántico Sur y los primeros héroes de las grandes hazañas de la navegación aérea.

En 1992, nuestra isla ha sido protagonista destacada de la Gran Regata – Colón 92 en su paso hacia América.

Gran Canaria se ha ganado a lo largo de su vida marítima y acontecer histórico, un brillante puesto en la historia de la navegación mundial desde el siglo XV hasta finales del XX.

«GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES», pretende ser un testimonio y homenaje a nuestra isla.

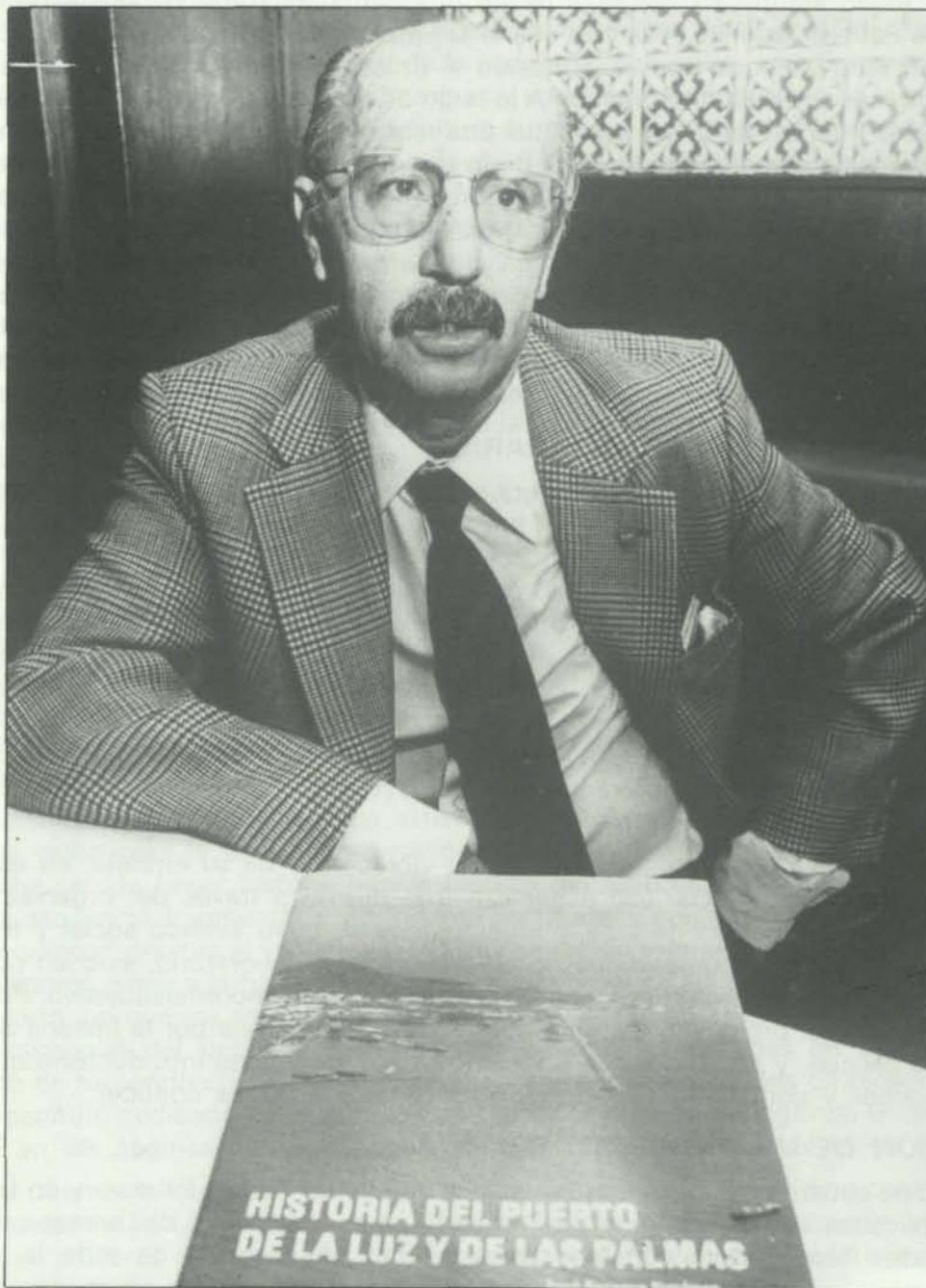
EL AUTOR

*Muere el que no ambiciona
dejar escrito en la Historia
lo que le enseñó la vida.*

(verso del Dr. Juan Bosch Millares)

Del libro «Dolor y nostalgia de la ciudad»

La obra del autor: Un testimonio veraz, vivo y palpitante



José Ferrera Jiménez presenta su nuevo libro: «GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES», el último de su trilogía. Los dos primeros fueron publicados en octubre de 1988 y diciembre de 1989, llevan los títulos «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas» e «Historia de la emigración clandestina a Venezuela».

A continuación transcribimos las palabras pronunciadas por Guillermo García Alcalde en el Club Prensa Canaria, con motivo de la presentación de su primer libro, el día 19 de octubre de 1988:

Al finalizar la obra que hoy presentamos queda vibrando en la sensibilidad lectora una sensación peculiar: El protagonista de esas más de trescientas páginas en formato grande no es, de ninguna manera, un ente inanimado, una superficie, un paisaje, una función o un conjunto de servicios. Es mucho más que eso: un ser vivo extraordinariamente complejo en su desarrollo y su dinamismo, palpitante en su peripecia y con un cúmulo tal de identidades privativas que se constituye casi en personaje novelesco. Pero el autor no inventa nada; muy al contrario, el rigor; la veracidad y la disciplina documental están en cada uno de los capítulos como aval irrenunciable de la objetividad histórica.

Es entonces cuando advertimos que si las cosas tienen un alma, el único medio de hacerla trascender al relato estriba en narrarlas desde una sintonía profunda con la propia alma del narrador. José Ferrera Jiménez lleva casi cuarenta años viviendo a diario el Puerto de La Luz; no viviendo en él, sino viviendo con él, pulsando al unísono y dedicándole su mayor tiempo, su mejor afán y su más aguzada observación. A lo largo de esos años, que suman el tercio de los que cuenta el propio Puerto, se ha ido trabando una relación amorosa que ahora se manifiesta en libro. Ferrera ha visto y vivido buena parte de lo que narra, ha recibido otra parte del testimonio directo de su propio padre y ha compulsado el resto en archivos, bibliotecas y hemerotecas. La memoria personal asociada a la investigación y al estudio concluyen un trabajo histórico que ya es, por derecho propio, de consulta obligada, pero al propio tiempo se proyecta más allá de la historia y pone en pie la presencia de un ser fascinante, una permanencia vital irreductible a cualquier simplificación, un concepto que explica fundamentalmente la personalidad de muchas generaciones de canarios y, en definitiva, un amigo invariable que está ahí, cada día más decisivo en nuestros sueños y nuestras acciones, más necesario como herencia a potenciar.

UNA REALIDAD SIN ROPAJES LITERARIOS

Y no es que mi compañero Pepe Ferrera necesite «humanizar» el Puerto para convertirlo en personaje, porque todo aquello que en el libro adquiere un tono mítico, un aura legendaria, es pura realidad sin ropajes literarios ni mixtificaciones sentimentales. Lo que sucede, y sería esta la hipótesis que mejor explicase esa cualidad casi humana, es que al narrar el Puerto de La Luz, Ferrera se narra a sí mismo. El autor, que apenas aparece con sus propias señas, no vampiriza los datos protagónicos del personaje, sino que le presta los propios: su memoria histórica, su devoción a la figura de un padre que acertó a entregarle el testigo de la propia dedicación portuaria, su contacto cotidiano de toda una vida con los diques y los tinglados, las rampas y los despachos, las arribadas y las salidas, la estiba y el turismo, los trabajadores, los empresarios, los administradores y la ciudadanía entera volcada en un recinto y unos servicios que simbolizan el cordón umbilical con el resto del mundo.

Ahí está la clave del libro, su calor, de su vibración y de su entraña: en esa condición autobiográfica por transferencia, ese explicarse a sí mismo a través del organismo colosal y complejo cuyas redes internas de vida y funcionamiento, cuyo sentido social y trascendencia colectiva han sido vistos y compartidos no en disección de laboratorio, sino en comunicación personalizada en pulsiones recíprocas y en un delicado mecanismo intersubjetivo. Por eso puede decir Armando Bordes, prologista del libro, que el paseo de Ferrera por la historia del Puerto es «una auténtica delicia»; y por eso añade Cayetano Cuyás en el texto introductorio que la obra es un fruto de «amor y conocimiento». Conocer es amar y amar es conocer.

CULMINACION DE UN PROYECTO DE VIDA

El anticipo estaba en las crónicas cotidianas de «Diario de Las Palmas» y en la serie de 62 reportajes publicados en el vespertino de Prensa Canaria con motivo del primer centenario del moderno Puerto. Pepe Ferrera culmina con este libro un proyecto de toda la vida o, más exactamente, un proyecto de vida. De ahí que su lectura nos toque las fibras íntimas, al mismo tiempo que nos instruye y deleita.

Y no es para menos, porque el personaje se las trae. A lo largo de 150 años de historia nada importante ha pasado en la ciudad y la isla que no tenga relación con el Puerto. Los próceres que lo hicieron posible están al arranque de la obra, prosigue con admirable agilidad a través de los actos y bendiciones inaugurales, la primera carbonera, el nacimiento de las empresas, la instalación de las navieras y las consignatarias, la sucesión deslumbrante de hombres emprendedores que presionaron en pos del constante engrandecimiento. Comparecen las intrigas políticas en torno a las ampliaciones, incapaces de frenar el progreso de las obras; la gradual adopción en escala de los grandes trasatlánticos correos y las principales rutas marítimas; los sucesos y las tragedias, con especial referencia a los hundimientos del «Sud-América» en 1888 y el «Valbanera» en 1919; las presencias curiosas, como la de la goleta «Frasquita» y su propietario, que habría de autoproclamarse emperador del Sáhara; las asociaciones de obreros portuarios bajo la inspiración de Franchy y Roca; la Junta de Obras, con todos sus presidentes y directores; la saga de los «Miller»; impulsos de Alfred L. Jones, de la Casa Elder, de los Pavillard, de Mr. Park y Mr. Jolly, en

un ambiente de influencia británica que, además de su personalidad peculiar durante una larga etapa, traería al Puerto las primeras remesas de turismo; la decisiva incidencia portuaria en el desarrollo de Las Palmas de Gran Canaria, la significación militar de su posición e instalaciones; los efectos de las dos guerras mundiales y de la española, con crisis inmediatamente superadas por la vitalidad isleña y la voluntad de los hombres y empresas dependientes de las rutas del mar; la impagable función de puerta abierta a la cultura europea y la capacidad inspiradora de poetas como Tomás Morales, Alonso Quesada y Saulo Torón; la llegada del rey Alfonso XIII, la fundación del Real Club Náutico por Gustavo Navarro Nieto, también fundador de «La Provincia»; la ocasional visita de los más famosos protagonistas mundiales de la política y las artes; los ensanches y expansiones, los correillos y grandes veleros, los buques-escuelas, la incidencia esencial en los primeros tiempos de la navegación aérea; la historia del Castillo de La Luz y del barrio de La Isleta, los cruceros turísticos, las exportaciones fruteras, el apoyo logístico a las flotas petroleras, el paso de las plataformas y, por fin, el desarrollo moderno con el gran impulso pesquero, las consecuencias de la entrega del Sáhara, las potentes industrias de construcción y reparación naval, los navíos científicos, la visita de las escuadras de países europeos y las regatas trasatlánticas.

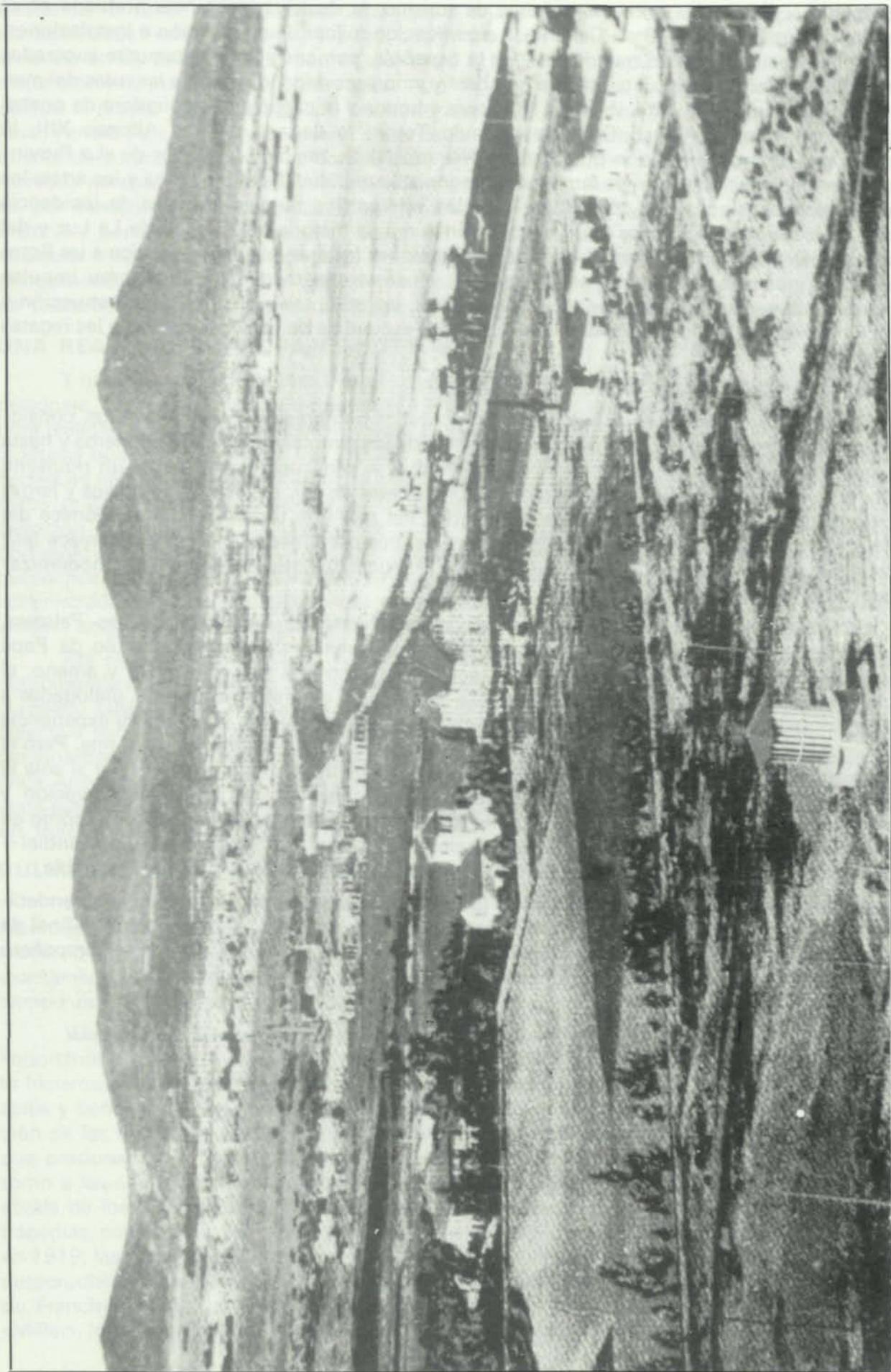
ESTILO AMENO Y GRAN RIQUEZA GRAFICA

Todo ello, enmarcado en el pàlpito profundo de los hombres del Puerto; navieros, consignatarios, pescadores, prácticos del puerto, tripulantes de los remolcadores, cambulloneros y hasta tartaneros, con singular detenimiento en los emigrantes a Venezuela desde 1951; un riquísimo repertorio de funciones y oficios, temperamentos y maneras de ser, incluso de lenguajes y jergas específicos, conviviendo sobre el fondo majestuoso del mar y la trascendencia económica del recinto y sus mil actividades, hoy empañadas una vez más por un conflicto cuyo desenlace feliz esperamos todos, pues depende de ello un nuevo e irrenunciable paso adelante en la modernización del Puerto y su proyección futura.

Otro distintivo de esta admirable «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas», singularmente grato para la sensibilidad periodística de quien les habla, es el estilo de Pepe Ferrera, que ha sabido hacer historia con la técnica del reportaje. El estilo móvil y ameno, el instinto de la secuencia fragmentada, abundante en títulos y epígrafes, las formas dialogadas a veces, ágiles siempre, delatan al vocacional de la información escrita que transfiere su experiencia de la comunicación diaria a la narración biográfica de un personaje totalizador y enorme. Pero el estilo no es todo, porque los textos se apoyan en una excepcional riqueza gráfica por sí sola, la querencia testimonial del periodista y una labor de muchas décadas en la conservación y atesoramiento de fotografías, gráficos, documentos a veces reproducidos en facsimil – como en el excelente capítulo dedicado a los submarinos alemanes durante la Segunda Guerra Mundial – que quedan en las páginas del libro como recuperación patrimonial de lo ya irreplicable.

Ferrera ofrenda su obra en homenaje a todos los hombres que lucharon por el engrandecimiento del Puerto de La Luz. Entre esos hombres se cuenta él mismo, y cuando llego al final de estas excesivas palabras quiero iniciar, con mi aplauso, el homenaje debido a este compañero entrañable, ejemplar periodista e historiador del Puerto.

Guillermo García Alcalde



Aspecto de Ciudad Jardín con los primeros hoteles. Al fondo, el Puerto. Año 1920



El Castillo de Santa Catalina, desaparecido con las obras de relleno de la Base Naval



Una vista del litoral del Puerto, junto al desaparecido Castillo de Santa Catalina

DECADENCIA TURISTICA

El crecimiento y desarrollo turístico de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en su zona portuaria y playa de Las Canteras comenzó a mediados de los años 50, con la construcción del «Hotel Gran Canaria», en la Playa Chica, junto al muro Marrero y el Hotel Océano en la esquina de la calle Sagasta-Gomera. También fue edificado el Real Club Victoria en su actual emplazamiento del Paseo de Las Canteras. Posteriormente se inició la edificación de las primeras residencias para los turistas escandinavos en La Puntilla, dando comienzo al «boom» turístico nórdico. Tras el desalojo del Club PALA, a finales de 1958, en la década de los años 60, se intensificó la construcción de los grandes hoteles Reina Isabel de Eduardo Sáenz, Cristina (hoy Meliá Las Palmas) y Rocamar de Manuel Roca, los Bardinós (antes Don Juan) de Massieu, Imperial Playa de Juárez y Bordes, Concordia y Sansofé, magníficas obras del arquitecto Salvador Fábregas.

Son los años del gran desarrollo turístico en este sector de la ciudad de Las Palmas, con la instalación de modernos restaurantes, salas de fiestas y otras instalaciones dedicadas a satisfacer la demanda de los miles de turistas europeos que atraídos por el buen clima y otros incentivos, vienen a nuestra isla para disfrutar la temporada de vacaciones en invierno.

Pero a partir de 1965, con el descubrimiento de Maspalomas como zona turística, con la construcción de los primeros hoteles en San Agustín y el Faro de Maspalomas, se produce el desplazamiento del turismo hacia los complejos turísticos del Sur, lo que hace que poco a poco, después de la década de los años 70, y a partir de 1980, se va agudizando la crisis turística portuaria, primero, con el cierre de muchas residencias y más tarde, de algunos hoteles.

La crisis turística coincide con la retirada de las grandes navieras europeas de líneas regulares desde 1975 hasta 1980, desapareciendo el turismo británico que viajaba a nuestra isla a bordo de los buques de las navieras Unión Castle Line y Royal Mail Lines y la noruega Fred Olsen Line. Era el turismo de estancia de 15 y 21 días.

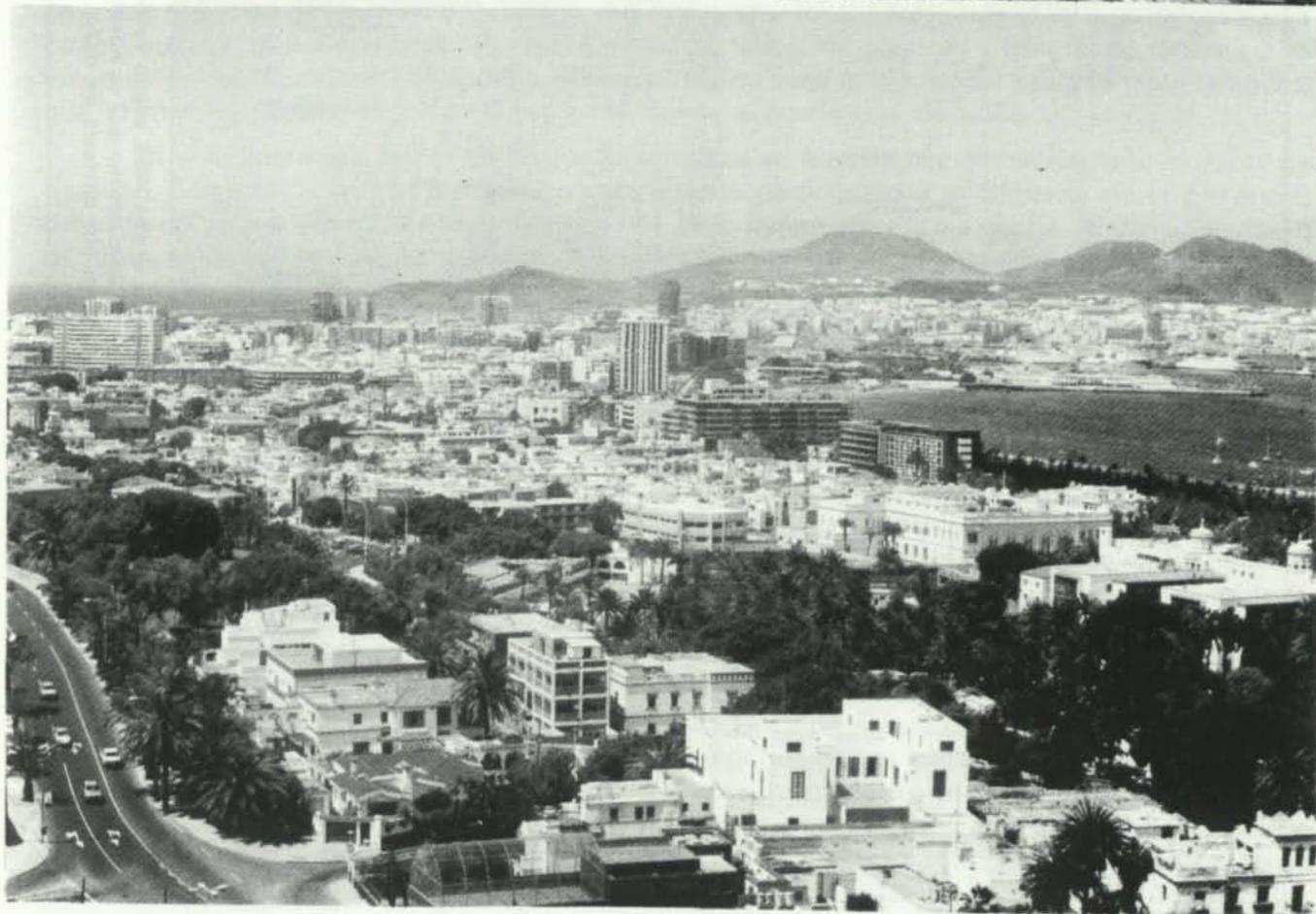
Los que hemos vivido esos años del gran desarrollo turístico de la playa de Las Canteras, contemplamos con tristeza y desánimo, la estampa actual del Paseo de Las Canteras, donde poco a poco va desapareciendo su bella estampa. Esperemos que el nuevo proyecto de renovación del pavimento, zonas verdes y otras infraestructuras del nuevo amueblamiento de toda la Avenida de Las Canteras, desde La Puntilla hasta la salida de la Autovía del Norte, vuelva a darle nueva vida a este sector turístico en la recuperación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

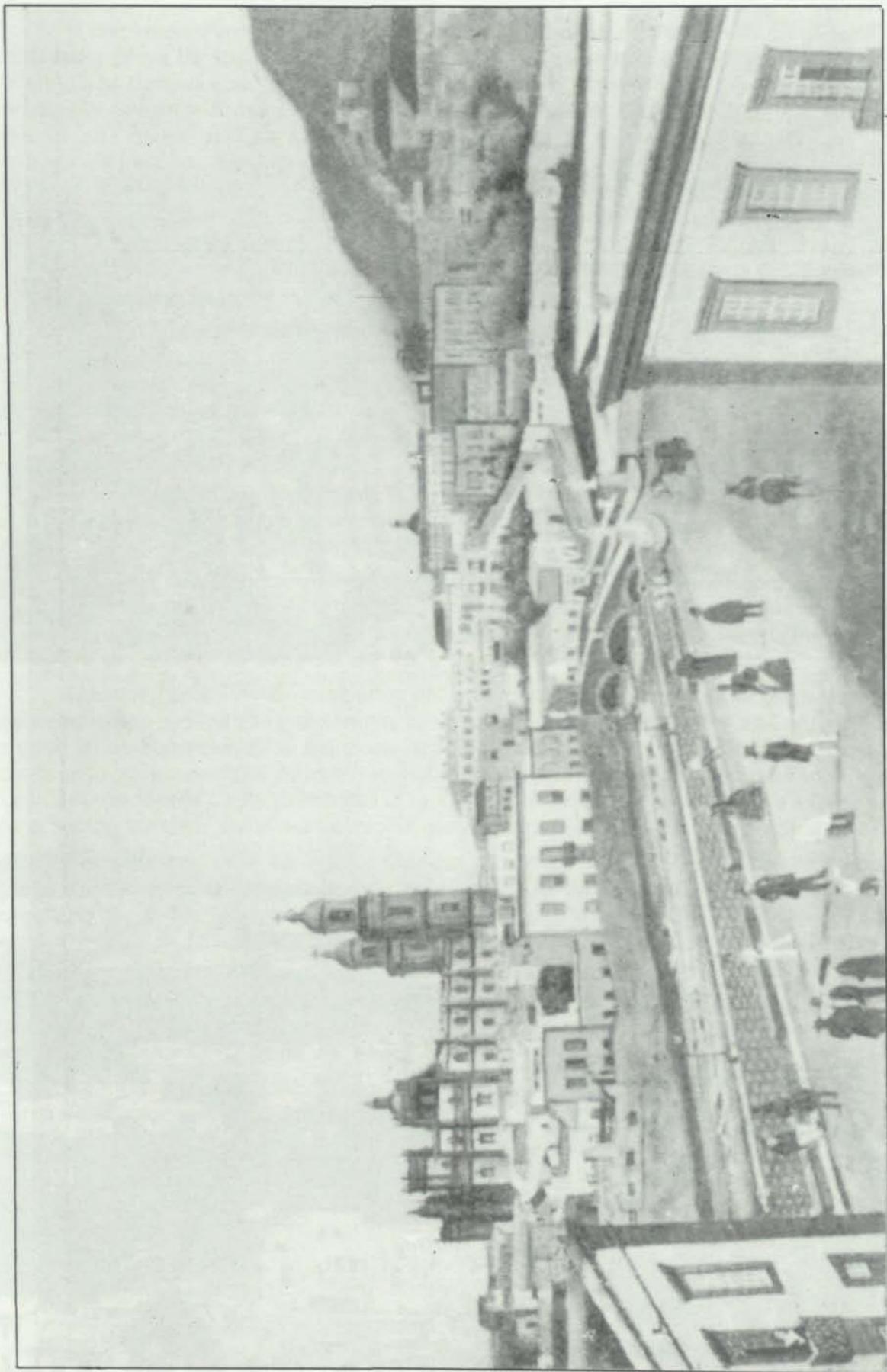
Seamos optimistas en que los grandes proyectos de urbanización del barrio de Guanarteme, y en especial del litoral de la zona del Confital, de llevarse a cabo el magnífico anteproyecto realizado por César Manrique, que fue presentado en la exposición celebrada en la Casa Elder, vuelva a darle a Las Palmas de nuevo el prestigio de ciudad turística.

Esperamos que el magno proyecto de la Junta de los Puertos del Estado en Las Palmas, con la construcción de un edificio de más de treinta pisos, un gran centro comercial y cultural en la zona ocupada actualmente por Trasmediterránea y Sovhispan, contribuya también a la recuperación del sector del parque de Santa Catalina.

La ciudad de Las Palmas en el año 2000 lo demanda, esperamos que logremos alcanzar estos objetivos que convierta a nuestra capital en una urbe cosmopolita de acuerdo a los nuevos tiempos.

Gran Canaria y su capital Las Palmas, debe volver a ser la primera ciudad del Archipiélago Canario.





Un aspecto de la ciudad de Las Palmas el año 1856, según versión pictórica de don Amaranto Martínez de Escobar. Como detalle curioso aparece en el cuadro el único coche que en nuestra ciudad había en aquella época perteneciente al Conde de la Vega Grande. (Reproducido por cortesía de doña Juana León de Perdomo, propietaria de la obra)

La epidemia del cólera morbo asiático en Gran Canaria

(Año 1851)

Fuente: Biblioteca El Museo Canario.

Relato de don Antonio López Botas, alcalde de Las Palmas.

Con los ojos llenos todavía de lágrimas amargas y desgarrado el corazón por el recuerdo de lo pasado, por el sentimiento de lo presente y por el temor del porvenir, vamos a desempeñar el triste encargo de referir ligeramente las desgracias que han afligido a esta ciudad y a la isla entera, a consecuencia de la invasión del cólera morbo epidémico, las que sufren en la actualidad y las que amenazan muy de cerca. Nuestra relación no puede ir revestida de todos los colores que pinten los sucesos en su verdadera realidad, porque esta ha sido tan terrible como difícil de comprender e imposible describir; pero será verídica, y esto basta a nuestro propósito.

El recuerdo de lo pasado. ¡Dichoso los que pueden olvidarlo por algún momento; desgraciado aquellos que ya no lo sientan! Los primeros podrán disfrutar de alguna tranquilidad, los segundos merecen todo el desprecio y las maldiciones todas de sus semejantes, porque son, sin duda, seres degenerados de la especie humana y no tienen corazón. No de otro modo pudieran haber olvidado esa noche de terror y espanto en que consternados declararon los facultativos hallarse invadida la ciudad por el cólera-morbo epidémico; terror y espanto tanto mayores cuanto que generalmente se tenía la persuasión de que el cólera no podía llegar a estas islas por su corta extensión, por la distancia, situación y aislamiento de las mismas; terror y espanto a nada comparable, por que ni el más devorador incendio, ni la explosión de una máquina de vapor, ni el zozobrar de una nave en medio del mar proceloso, ni los rayos en un día de tormenta, ni el retremblar de la tierra, nada en fin, de lo más horroroso puede causar tanto miedo y consternación como el que experimentaron estos habitantes al imponerse de aquella declaración facultativa hecha la noche del 5 de junio próximo pasado. Así es que, en pocas horas, en corto instantes, esta ciudad fue abandonada por la mayor parte de la población que huía desatentada y precipitadamente en todas direcciones y a todos los puntos, sin atreverse a mirar hacia atrás. ¡Oh! y entonces nadie pudo figurarse, ni remotamente, todos los estragos, todos los horrores y desgracias tantas como luego en pocos días tuvieron lugar en esta ciudad y en toda la isla; nadie sabía ni tenía tampoco que el mal les seguía de cerca y había de correr a porfía tras de ellos.

En el momento de haber hecho los facultativos su funesta manifestación ante la Junta de Sanidad, ésta con la mayor lealtad y pureza acordó participarlo a la Superior de la provincia, fletando un buque que salió para Santa Cruz de Tenerife aquella misma noche. Al día siguiente, 6 de junio, se reunió el Ayuntamiento para ocuparse, en unión de los mayores contribuyentes que había citado al efecto, de los medios de socorro y salvación del vecindario: más, triste y angustiosa fue la posición en que se encontró; de los muchos mayores contribuyentes citados sólo acudieron don Roberto Houghton, vice-cónsul de S.M. británica, don Tomás Miller, don Santiago Bravo y el venerable beneficiado don Antonio Vicente González; el Ayuntamiento sólo tenía existentes y disponibles dos mil rvn., sin esperanza alguna de poder reunir ninguna otra cantidad de sus propios y arbitrios, que con la gravedad de la situación quedaron instantáneamente reducidos a la nulidad: natural era que esta posición del Ayuntamiento produjera en sus individuos la mayor amargura y desaliento. Sin embargo, tuvo la fortuna de oír a poco, la voz de Señor que le dió resignación, esperanza y valor: sí, el Ilmo. y Dignísimo Sr. Obispo de la Diócesis, don Buenaventura Codina, cuyas virtudes, caridad y celo evangélico casi pueden competir con las de S. Vicente de Paúl, su maestro, se presentó en las Salas Consistoriales y nunca ovidaremos las palabras de consuelo, tan sencillas como persuasivas, que salieron de su boca, ni las sinceras y generosas promesas que le dictó su corazón de apóstol y que luego cumplió con exceso. ¡Oh! Dios le había inspirado sin duda, y a esas palabras y a esas promesas se debe el heroísmo con que sacrificaban sus vidas por salvar a sus semejantes algunos de los individuos que las escucharon, así como el ejemplo del mismo Sr. Obispo animó e hizo fuertes a otros muchos. ¡Ojalá que también el Todopoderoso haya oído benigno y compasivo las súplicas que ese santo varón debe haberle dirigido por la salvación de tantos desgraciados; y si les había dado participación en su reino eterno, dichosos ellos una y mil veces.

Animado el Ayuntamiento y vuelto de su estupor creó las Juntas Parroquiales de Beneficiencia que debían atender al socorro de sus feligreses e implorar la caridad de los unos en los otros; y las mismas quedaron instaladas el propio día 6. Hasta entonces, el mal no había salido del extremo del barrio de San José, donde primero se presentó, y se observaba que aún allí sólo acometía a la miseria y al desaseo; pudo por lo mismo abrigarse la consoladora esperanza de que no se propagaría al resto de la población; pero esa esperanza fue instantánea, porque ya el día 7 saltó a la parte de Triana una chispa de ese fuego lento, que después se convirtió en un incendio tan general como devorador: al propio tiempo, en el barrio de San José se extendía y ensañaba el mal. En igual proporción crecía el miedo y el terror: así es que la Junta Parroquial de Santo Domingo, a cuya feligrecía pertenece el barrio de San José, trabajó inúltimente por dos días en la creación de un hospital provisional en aquel punto, por que, excepto los facultativos D. Domingo José Navarro y D. José Rodríguez, el venerable beneficiado D. Antonio Vicente González y los auxiliares de los mismos en sus respectivos ministerios, nadie por ningún precio, ni por promesas ni por amenazas, se atrevía a llegar al sitio infestado; es verdad que ya las muertes eran instantáneas, que los cadáveres se multiplicaban y que allí sólo se encontraban los pobres infelices de los que, muertos los unos y moribundos los otros, no había ni medios ni esperanza de salvar a ninguno. Mas hubo entonces en medio de la Junta un individuo de valor a toda prueba y de un amor ardiente a la humanidad, el cuál, aunque persuadido de que iba a buscar una muerte segura, se decidió a establecer personalmente el hospital y trasladar a él los enfermos; fue, efectivamente, D. Melchiades Espinola, quien consiguió organizar el hospital y trasladar a él algunos enfermos en sus propios brazos, a los coléricos que yacían solos y abandonados en miserables chozas sobre su húmedo e inmundo suelo. Este heroico servicio y otros de igual clase que siguió prestando, le costaron la vida a los pocos días, y sólo puede consolarnos de su pérdida la persuasión de que el Todopoderoso le llamó a sí para darle la debida recompensa. Lo mismo ha de haber sucedido con el venerable beneficiado D. Antonio Vicente González, porque también le acarrearón la muerte los servicios espirituales y temporales que prestó a sus feligreses en el barrio de San José y de otros, a todas horas del día y de la noche, sin descanso alguno, privándose del sueño y del alimento, sacrificándose en todo y por todo al cumplimiento de su ministerio con un celo y una actividad inexplicables, llevando la voz y el consuelo del Señor a todas las moradas de la muerte, precediendo y acompañando siempre a esta; tal conducta sólo podía ser premiada con la gloria celestial, y sólo por esto ha podido el Señor de privarnos de un pastor tan digno como él y que tanta falta ha hecho a sus ovejas.

EL HOSPITAL DE SAN JOSE

Establecido al fin el hospital de S. José y trasladados al él los enfermos infelices, faltaba quien con interés les asistiera, cuidara de que se les aplicasen oportuna y debidamente los medicamentos y los acompañasen de día y noche.

¿Quién, cuando en el reducido hospital se encontraban los moribundos que entraban y los cadáveres que salían sin interrupción alguna; quién, cuando la muerte se había enseñoreado de aquel recinto y nada le saciaba; quién, que inspirara confianza y que cumpliera caritativamente su encargo, habría que se prestara a desempeñarlo? Nadie, absolutamente nadie; nadie podía ser capaz de tanto valor o de tanta caridad, sino las hijas de S. Vicente de Paúl, esas hermanas de caridad, don del cielo, destello de su misericordia y para las que los pueblos todos de la tierra debiera erigir un trono o un altar. Sí; nosotros presenciámos cómo dos débiles mujeres, de constitución delicada y de fina educación, al anochecer del día 8 de junio, cuando todos huían despavoridos no sólo del contorno del hospital provisional sino de todo el barrio, cuando allí dominaba ya exclusivamente la muerte, y cuando se creía que el llegar al hospital era poner un pie en el sepulcro y permanecer en él abrirse su propia sepultura; nosotros presenciámos, repito, cómo dos débiles mujeres, dos hermanas de la caridad, dos vírgenes del Señor, se llegaron a su Superiora, y con la sonrisa en los labios, mostrando en su semblante su gratitud por haber sido elegidas, y con voz tranquila y dulce que revelaba el contento y la satisfacción de su corazón: «Nos vamos, Madre Superiora hasta que Vd. nos mande a buscar» y las dos, cubiertas con su santo velo y envueltas en las siniestras sombras de una noche opaca y tenebrosa, cuyas pardas nubes representaban muy a lo vivo las negras alas de la muerte que reinaba en aquel punto adonde se dirigían las dos santas mujeres, sin cuidarse de nada de lo que les rodeaba, sin otra

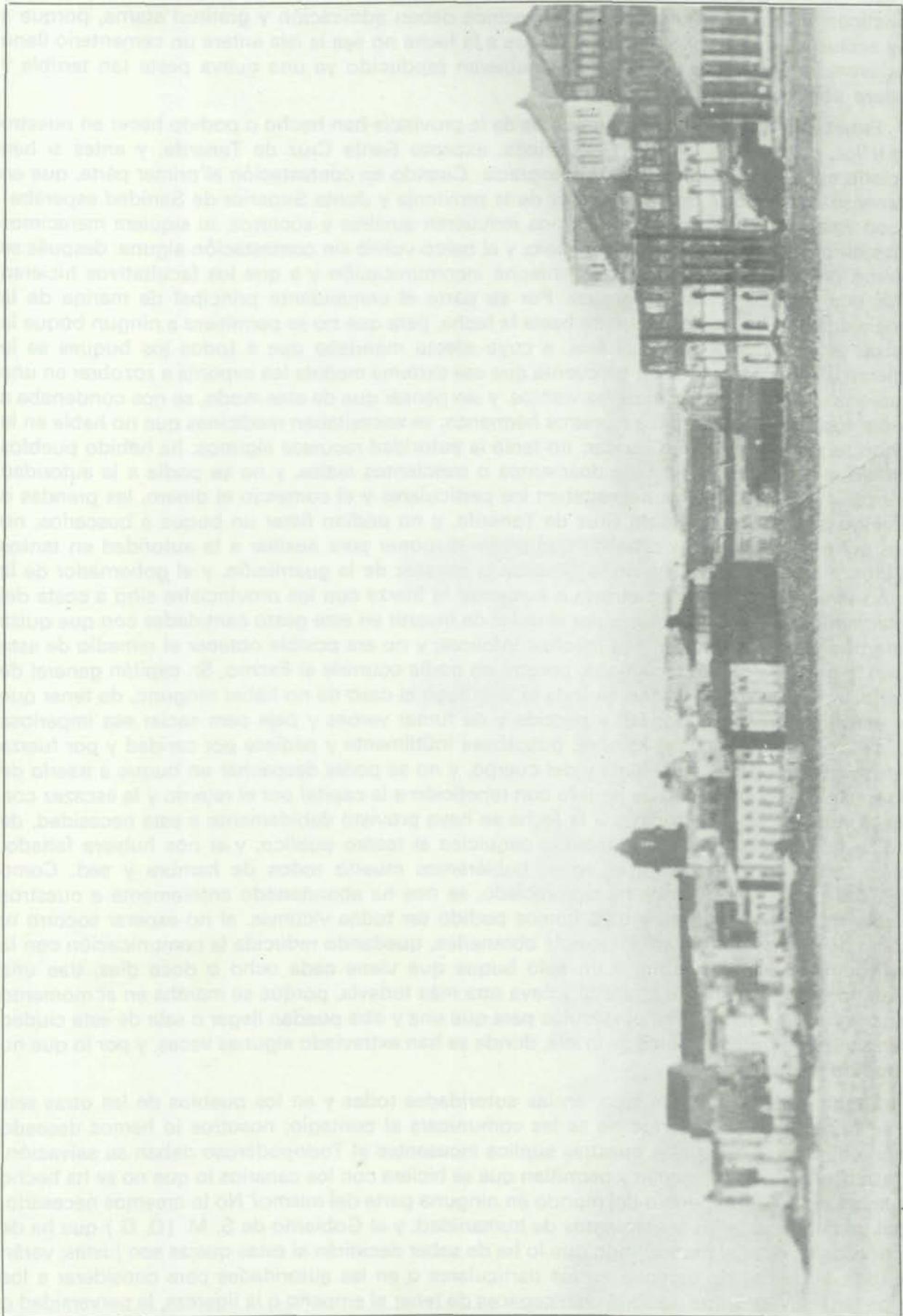
compañía que Dios a quien llevaban en su corazón, y sin otros sentimientos que el deseo de llegar pronto y poder socorrer y salvar o consolar a sus semejantes, marchan y se acercan al desierto hospital, pasan por el medio de los cadáveres, llegan a la cabecera de los moribundos, se multiplican como los ángeles del Señor, las dos solas atienden a todos, permanecen allí por algunos días y noches, enteramente olvidadas de que son mortales y demasiado felices con que sus socorros salven a algunos de sus enfermos, consuelen a otros y les hagan recordar a todos la misericordia divina. ¡Oh! ambiciones otras riquezas y honores, títulos y mandos; pero nosotros daríamos todo lo del mundo por tener ese valor heróico, esa caridad cristiana, esos sentimientos altamente humanitarios, y esos rasgos de bondad celestial, que distinguen y caracterizan a las hijas de San Vicente de Paúl, de los que hemos sido testigos y que nunca olvidaremos, porque nuestro corazón no ha sentido jamás una sensación igual a la que experimentó en aquella tarde.

Mas, a medida que se iban salvando los obstáculos inmensos que a cada paso encontraban las Juntas Parroquiales para llenar su misión, se multiplicaban los mismos o se presentaban otros nuevos, porque el mal avanzaba a pasos agigantados, como que ya el día 9 había asaltado a todos los puntos de la población; en la Casa de Socorro de Santo Domingo había prendido y se desarrollaba instantáneamente, y, sin embargo, muchos pobres se salvaron porque el benemérito y desgraciado don Melchiades Espinola, director del establecimiento, les asistía personalmente, y porque el celoso facultativo Dr. don Domingo José Navarro les visitaba a cada momento en el hospital de San Martín de esta ciudad, también se presentó ese ángel exterminador que llamamos cólera-morbo, pero que es el instrumento terrible de la cólera divina; y allí, si fueron algunos cientos los enfermos que se recogieron y muchos los muertos, fueron todavía mayores los cuidados y auxilios que les prodigaron las hermanas de la caridad; a pesar de no ser más que once, ellas atendían a todos los enfermos, ellas les auxiliaban también en sus últimos momentos rogando a Dios por la salvación de sus almas. ¡Dichosos los que han tenido tales mediadoras para con el Señor! El nos ha dado una prueba de toda la protección que les dispensa, porque, a pesar de haber estado viviendo muchos días en medio de moribundos y cadáveres, todas ellas se han salvado, ni una sola ha sido acometida del cólera; pues, imitemos nosotros al Señor, respetemos y amemos a esas santas vírgenes, y coloquemos sobre su frente pura una corona de inmortalidad y de eterna gratitud.

Que sea tan eterna en los corazones sensibles, como la memoria de lo que en esos días pasó en esta ciudad y poco después en la isla entera; memoria cruel y desgarradora, que no mata porque de vez en cuando se presenta sólo como un ensueño doloroso, como una angustiada pesadilla, y entonces respiramos por un momento y recobramos un tanto nuestro agotado sufrimiento, porque llegó el caso en que no había por todas partes más que enfermos, moribundos y cadáveres; en las chozas, en las casas, en los hospitales, en las calles, en los caminos y cementerios; enfermos a los que había que socorrer, y que morían hasta sin consuelo de probar una gota de agua para mitigar esa sed devoradora, signo característico del mal; moribundos que veían junto a sí en su última hora a un semejante que les prestara algún consuelo, que sólo oían los gritos de espanto y los llantos de desolación de sus familias o vecinos que huían ya atacados y caían moribundos en medio de su carrera; y cadáveres que yacían abandonados e ignorados, o hacinados en los cementerios, desnudos y empezados a corromperse. No hay en esto exageración alguna, ¡ojala la hubiera! ni se crea tampoco que fue efecto de abandono o descuido de las autoridades; no, fue obra de la intensidad, de la rapidez y de la generalidad del mal, que diezmo en pocos días la población de la isla. En esta ciudad, cuya población quedó bastante reducida, hubo día en que los muertos pasaron de 180; los barrios de San Nicolás, San Francisco y San Lázaro, según el censo exacto que tenemos a la vista, contenían 2.200 habitantes; pues bien, murieron setecientos y más; casi toda la población que quedó en esta ciudad fue invadida en muy poco tiempo, y el número de muertos pasa de un 40 por ciento. En esos días en que la cólera del Señor llegó a un extremo de que habrá muy pocos ejemplares en la historia del mundo, la ciudad presentaba el aspecto de un vasto cementerio, en que apenas se distinguía una que otra persona viviente y del que huían hasta los animales espantados o sofocados por el aire mortífero que los rodeaba. ¿Qué podían bastar a desterrar semejante situación? ¿qué podía ser suficiente a contener sus efectos? Nada; ni el celo evangélico del Ilmo. y Dignísimo Sr. Obispo, a quien se vió en distintos días llevar en persona a los moribundos los consuelos espirituales y corporales, y visitar continuamente el hospital de esta ciudad; ni el de sus beneméritos auxiliares y subordinados que

atendieron sin descanso al cumplimiento de su sagrado ministerio; ni la eficacia y actividad de los facultativos en medicina y cirugía, los doctores D. Antonio Roig, D. José Rodríguez, D. Domingo José Navarro, D. Salvador González de Torres y D. Pedro Artiles, quienes sin descanso también a pie y a caballo, de día y de noche, en la ciudad y en los campos, desempeñaban la santa misión a riesgo de su salud y de su existencia, llegando al extremo de que algunos de ellos, como el doctor Navarro, tuviera que ir hasta ayudar a enterrar los cadáveres; ni los deseos, ni los sacrificios, ni los esfuerzos inauditos de los tenientes alcaldes D. Ignacio Díaz y D. Francisco Penichet, que llevaron también su heroísmo a ese extremo de ir a presenciar y dirigir los enterramientos de los cadáveres ya en putrefacción; ni los auxilios y cooperación de los consejales y de las autoridades todas que se agruparon alrededor del local administrativo, que desempeñaba tan dignamente el mismo teniente D. Ignacio Díaz por ausencia y enfermedad del Sr. Corregidor, y que dieron pruebas relevantes de su pundonor y del interés con que cada cual se esforzaba en desempeñar sus deberes; ni el valor y decisión de otros vecinos particulares que expusieron su existencia; nada bastó en esos días terribles, y todo el heroísmo, toda la abnegación y los sacrificios todos se estrellaban y deshacían contra la cólera imponente del Señor; porque invadida ya toda la población, y llegado el caso de que el número diario de muertos casi igualara al de los vivos sanos, el Ilmo. Sr. Obispo por una parte no tenía auxiliares bastantes y había perdido algunos muy dignos, víctimas del celo con que imitaban su ejemplo; de los cinco facultativos antes mencionados habían muerto ya también, sacrificados en aras de la humanidad, los doctores Rodríguez y Avilés, estaban enfermos o moribundos los doctores Roig y Torres, y quedaba sólo el doctor Navarro, que debe a Dios en estas circunstancias un valor y una resistencia que no le ha abandonado hasta el fin, pero eran muy poco para atender a la ciudad y sus barrios, a sus pagos y a muchos campos, donde se hallaba el mal se ensañaba como en la ciudad; de los dos tenientes alcaldes D. Francisco Penichet había perecido en medio de sus esfuerzos heroicos y D. Ignacio Díaz se hallaba a las puertas del sepulcro; el distinguido y benemérito D. Esteban Cambreleng, y el activo y animoso D. Antero Hijosa habían muertos también o estaban heridos de muerte; sus otros compañeros se hallaban enfermos los unos, ausentes los otros por atender a la salvación de sus familias que habían sido atacadas del mal, y ocupados algunos, como D. Manuel Sigler, en el ejercicio de su profesión de farmacéutico, en la que llenó sus deberes con celo, eficacia y valor, lo mismo que los otros profesores D. Luis Vernetta y D. Luis Paz; en tal situación el Sr. Corregidor D. José María Delgado, todavía convaleciente, volvió a esta ciudad el día 13 y no retrocedió ante el aspecto horroroso que presentaba, sino que se decidió con valor a morir en su puesto, protegiendo y amparando a sus subordinados; mas tampoco sus nuevos esfuerzos ni los del resto de los consejales que, como D. Antonio Abad Navarro, le acompañaron hasta el fin, alcanzaron a conjurar la tormenta.

Estas escenas de horror y espanto, y estos honrosos sacrificios se repitieron por toda la isla, cabiéndonos el sentimiento de no saber aún con certeza quiénes han sido sus salvadores, pero nos consta que en general todos los párrocos han llenado religiosamente su santa misión; que en Tafira D. Sebastián Millán, D. José Martín Pérez, D. Andrés Torrens, a quien sus servicios costaron la vida; D. Tomás Miller, a quien Dios ha querido probar como a Job, reduciéndole en un instante a la mayor desgracia, pues en un momento le arrebató a su virtuosa esposa y a sus queridos hijos, y el V. párroco D. Francisco Romero, dieron en aquel punto, donde el cólera hizo estragos inauditos, pruebas relevantes de valor y de amor a la humanidad, hasta el extremo de ser ellos mismos quienes recogieran los cadáveres sembrados en medio del camino y les dieran sepultura; sabemos que en Telde el teniente coronel D. Juan de la Rocha, que accidentalmente se hallaba allí, fue el salvador de ese pueblo, en que la desgracia llegó también a su colmo, rivalizando igualmente en sacrificios el V. y distinguido beneficiado D. Gregorio Chil, que no se contentó con prestar a todos sus servicios espirituales, sino que los dispensó también temporales de toda clase, no esquivando los suyos el primer alcalde D. Manuel Betancor, víctima de su celo, y el secretario D. Sebastián Millán; que en Guía el sargento mayor D. Pedro Laine Sánchez y el V. beneficiado D. Francisco Herrera, cuya pérdida deploramos, no omitieron esfuerzo alguno por aliviar la suerte de sus semejantes y de la villa entera; sabemos también, y lo publicamos con satisfacción, que en la villa de Arucas, que ha sido completamente diezmada en su vecindario, D. Domingo Déniz y D. Manuel González, no sólo prestaron con el mayor desinterés y con bastante acierto los auxilios de su facultad, sino todo género de socorro y servicios, eficazmente ayudados por el capitán de

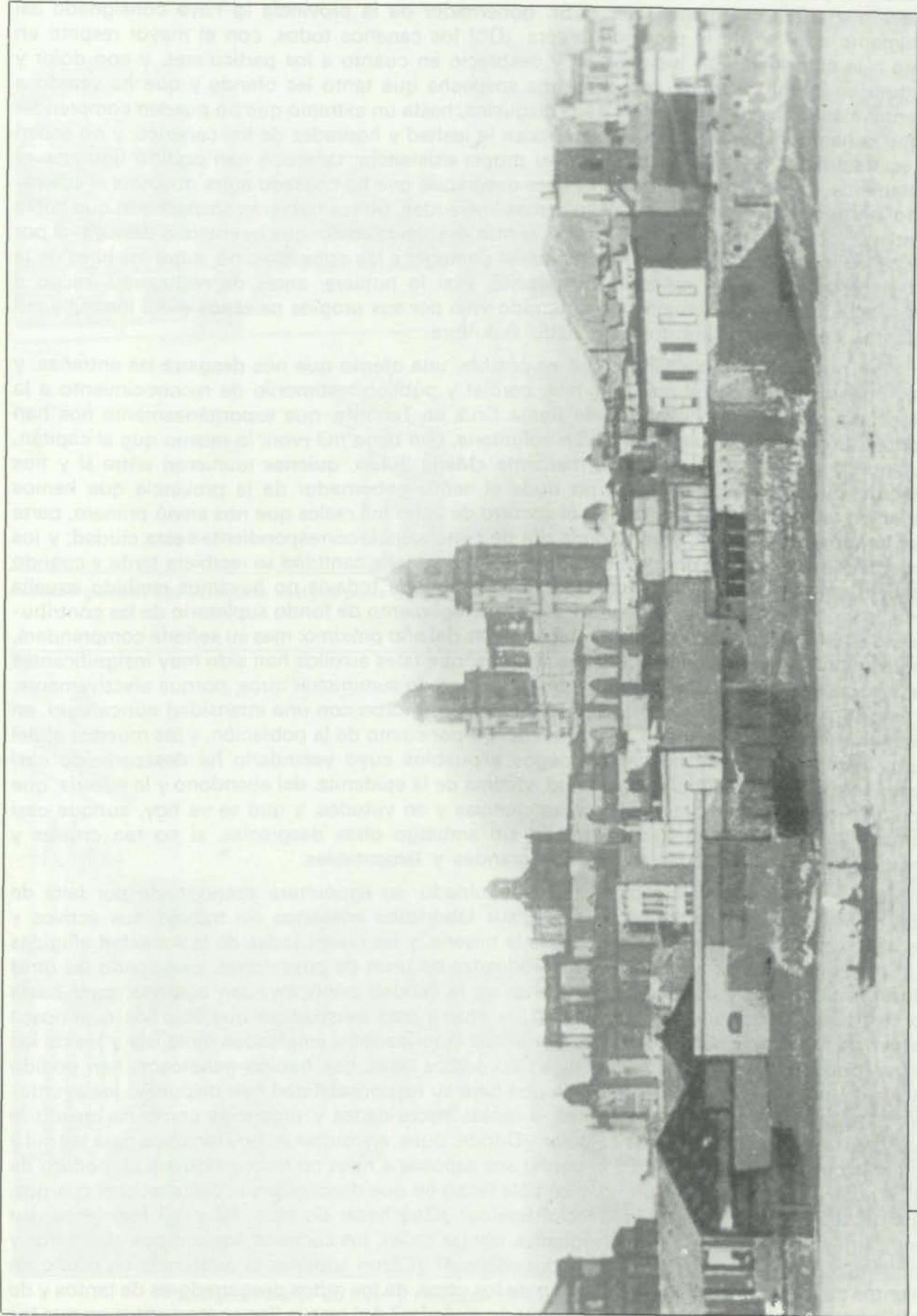


Iglesia de San Agustín, Torre de la Audiencia y el Teatro Pérez Galdós a principios del siglo XX

milicias provinciales D. Manuel Díaz, digno padre, por su valor y decisión, por su honradez y pundonor de nuestro dignísimo teniente de alcalde, licenciado D. Ignacio Díaz, a quien tanto debe esta ciudad; en fin, nos consta que en todos los pueblos ha habido ciudadanos eminentes y eclesiásticos virtuosos a quienes sus convecinos deben admiración y gratitud eterna, porque a ellos y exclusivamente a ellos, se debe el que a la fecha no sea la isla entera un cementerio lleno de cadáveres mutilados y podridos que hubieran producido ya una nueva peste tan terrible y asoladora como el mismo cólera-morbo.

Entretanto las autoridades superiores de la provincia han hecho o podido hacer en nuestro favor; y los pueblos de las otras islas nada, excepto Santa Cruz de Tenerife, y antes si han anunciado nuestra aflicción y nuestra desgracia. Cuando en contestación al primer parte, que en el momento se dirigió al Sr. Gobernador de la provincia y Junta Superior de Sanidad esperábamos con ansiedad y confianza que se nos remitieran auxilios y socorros, ni siquiera merecimos que nos dirigieran una palabra de consuelo, y el barco volvió sin contestación alguna; después se recibieron órdenes relativas a la más estrecha incomunicación y a que los facultativos hicieran una historia del mar y sus progresos. Por su parte el comandante principal de marina de la provincia daba orden, todavía vigente hasta la fecha, para que no se permitiera a ningún buque la salida de esta isla para las otras seis, a cuyo efecto mandaba que a todos los buques se le recogieran los timones, sin tener en cuenta que esa extrema medida los exponía a zozobrar en una rada abierta y combatida por algunos vientos, y sin pensar que de este modo, se nos condenaba a no poder siquiera pedir auxilio a nuestros hermanos; se necesitaban medicinas que no había en la isla, y no se podían mandar a buscar; no tenía la autoridad recursos algunos; ha habido pueblos que sólo han podido disponer de doscientos o trescientos reales, y no se podía a la autoridad superior por remedio alguno; necesitaban los particulares y el comercio el dinero, las prendas o los efectos que tenían en Santa Cruz de Tenerife, y no podían fletar un buque a buscarlos; no habían ocho soldados y un cabo de que poder disponer para auxiliar a la autoridad en tantos conflictos y urgencias, porque no lo permitía la escasez de la guarnición, y el gobernador de la plaza no tenía facultades ni se atrevía a aumentar la fuerza con los provinciales sino a costa del Ayuntamiento, que tuvo que pasar por el dolor de invertir en este gasto cantidades con que quizá hubiera podido socorrer y salvar a muchos infelices; y no era posible obtener el remedio de este mal con la premura que lo reclamaba, porque no podía ocurrirle al Excmo. Sr. capitán general de la provincia; escaseaba el tabaco en toda la isla; llegó el caso de no haber ninguno, de tener que echar mano de una partida inútil y podrida y de fumar yerbas y paja para saciar esa imperiosa necesidad, que mata como el hambre; buscábase inútilmente y pedíase por caridad y por fuerza ese lenitivo de los dolores del alma y del cuerpo, y no se podía despachar un buque a traerlo de las otras islas, y poco se sacó de pedirlo con repetición a la capital por el retardo y la escasez con que le mandaban, sin que todavía a la fecha se haya provisto debidamente a esta necesidad, de donde se han seguido también crecidos perjuicios al tesoro público; y si nos hubiera faltado, también como faltó, el pan y el agua, hubiéramos muerto todos de hambre y sed. Como maldecidos por el cielo se nos ha despreciado, se nos ha abandonado enteramente a nuestros propios y ningunos recursos, y bien hemos podido ser todos víctimas, al no esperar socorro ni consuelo de afuera; porque era imposible obtenerlos, quedando reducida la comunicación con la capital, como todavía subsiste, a un solo buque que viene cada ocho o doce días, trae una correspondencia sumamente atrasada y lleva otra más todavía, porque se marcha en el momento de llegar, ofreciendo luego mil obstáculos para que una y otra puedan llegar o salir de esta ciudad y atravesar los distintos pueblos de la isla, donde se han extraviado algunas veces, y por lo que no han podido pasar otras.

Legítimos y santos han sido, en las autoridades todas y en los pueblos de las otras seis islas, su deseo e interés porque no se les comunicara el contagio; nosotros lo hemos deseado también como ellos, y quizá a nuestras súplicas incesantes al Todopoderoso deban su salvación; mas ¿ese deseo e interés exigían y permitían que se hiciera con los canarios lo que no se ha hecho hasta ahora con ningún pueblo del mundo en ninguna parte del mismo? No lo creemos necesario, ni legal, ni conforme a los sentimientos de humanidad; y el Gobierno de S. M. (Q. G.) que ha de calificar esos actos, y el mundo todo que lo ha de saber decidirán si estas quejas son justas; verán sobre todo si ha habido derecho en los particulares o en las autoridades para considerar a los canarios tan malvados que nos creyeran capaces de tener el empeño o la ligereza, la perversidad o

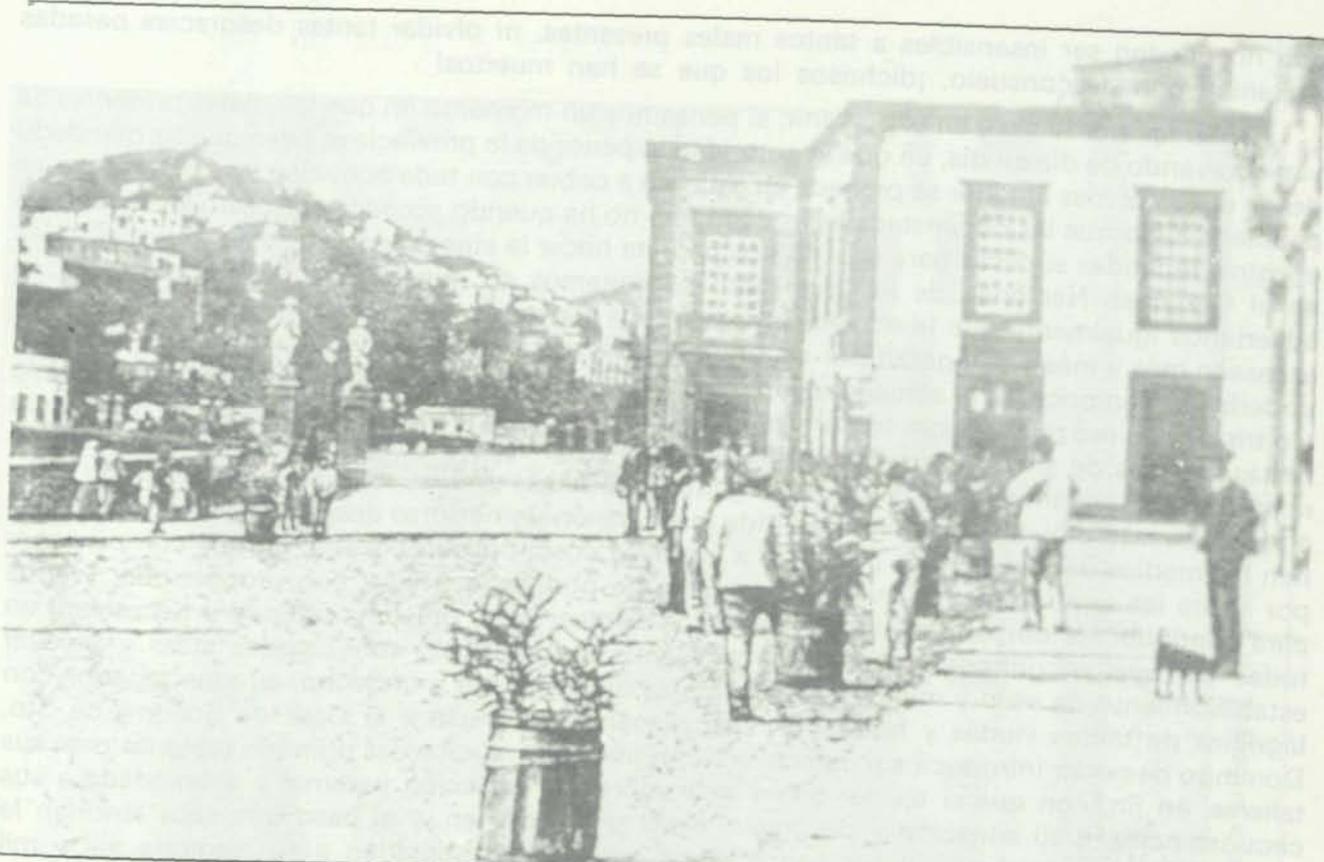


Catedral de Las Palmas, vista desde el mar a finales del siglo XIX

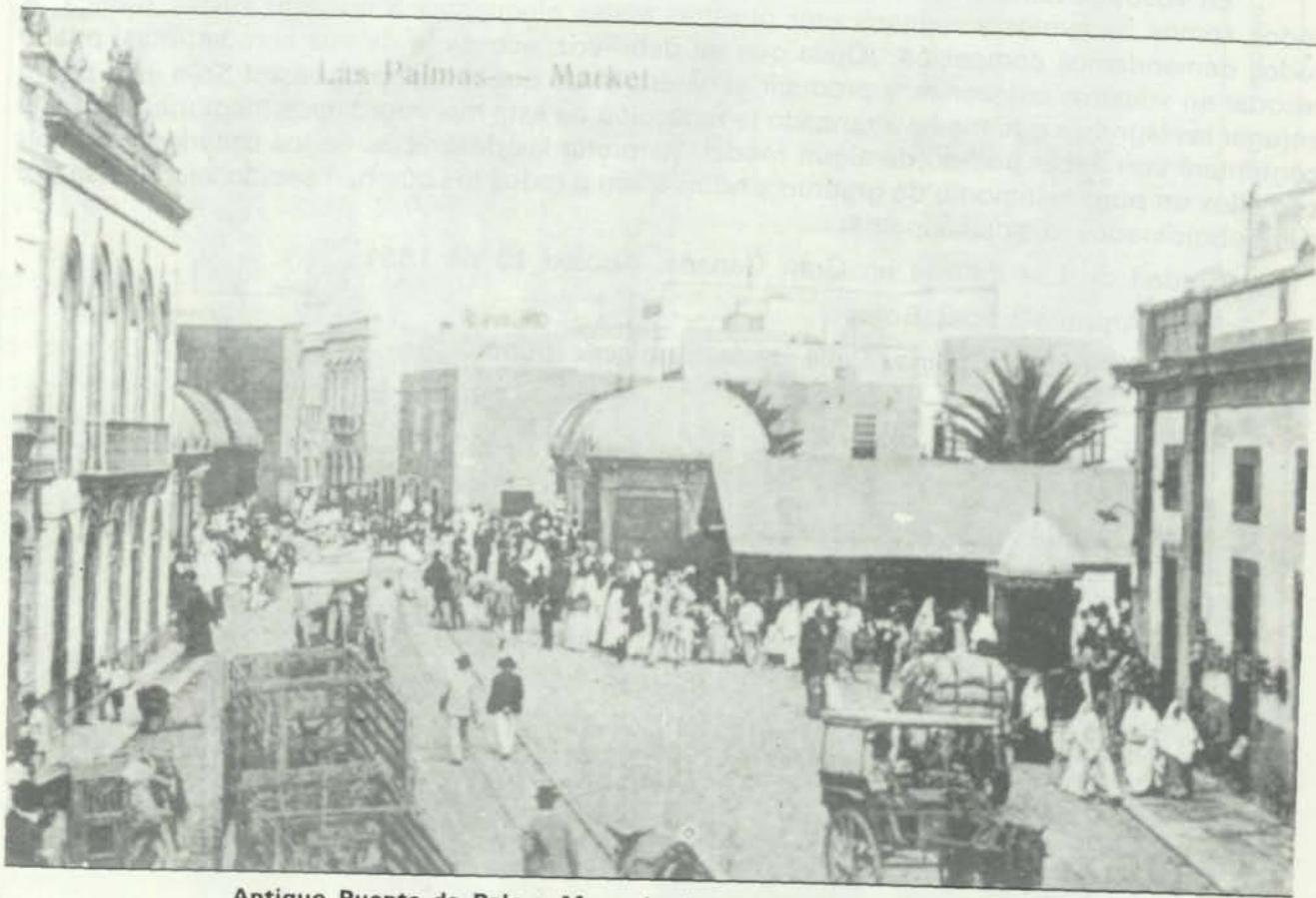
la desesperación de ir a comunicarle el contagio. Que la gente ignorante y el vulgo crédulo tal se figuraran, lo podemos comprender; pero no que lo hayan sospechado también las personas de educación y talento, y menos aún el Sr. gobernador de la provincia lo haya consignado así oficialmente a la faz de la provincia entera. ¡Oh! los canarios todos, con el mayor respeto en cuanto a la autoridad, con indignación y desprecio en cuanto a los particulares, y con dolor y amargura en cuanto a todos, rechazan una sospecha que tanto les ofende y que ha venido a aumentar más y más sus desgracias y sus disgustos, hasta un extremo que no pueden comprender los que la han concebido, porque desconocen la lealtad y honradez de los canarios, y no saben que estiman estas prendas en más que su propia existencia; tampoco han podido figurarse ni remotamente, los estragos, los horrores y las desgracias que ha causado entre nosotros el cólera-morbo; porque si pudieran tener de ello la más ligera idea, nunca hubieran sospechado que había un canario solo, el más ruín, el más infame, el más desnaturalizado, que intentara o deseara, ni por desesperación ni por perversidad, comunicar el contagio a las otras islas; no, entre los hijos de la Gran Canaria no hay un monstruo semejante, y si lo hubiera, antes de realizar su inicuo e inconcebible propósito, hubiera sido enterrado vivo por sus propios paisanos entre los mil y mil quinientos cadáveres a los que han dado sepultura.

Por nuestra parte olvidaremos, si es posible, una ofensa que nos desgarras las entrañas, y preferimos mil veces dar el más solemne, cordial y público testimonio de reconocimiento a la generosidad de nuestros hermanos de Santa Cruz de Tenerife, que espontáneamente nos han socorrido, por medio de una suscripción voluntaria, con ocho mil ryon; lo mismo que al capitán, tripulantes y pasajeros de la fragata mercante «María Julia», quienes reunieron entre sí y nos remitieron otros cinco mil ryon. Y no dude el señor gobernador de la provincia que hemos agradecido también, en su justo valor, el socorro de ocho mil reales que nos envió primero, parte de los fondos provinciales, y parte de la rifa de beneficencia correspondiente a esta ciudad; y los cinco mil que nos mandó dar después, por más que aquella cantidad se recibiera tarde y cuando se habían consumido otras más considerables, y aunque todavía no hayamos recibido aquella última, mandada dar a petición de la Alcaldía. Corregimiento de fondo supletorio de las contribuciones de 1849 y con la calidad de reintegro en las del año próximo; mas su señoría comprenderá, cuando se persuada de la realidad de los sucesos, que tales auxilios han sido muy insignificantes para la situación, y deplorará, sin duda, no haber podido suministrar otros; porque efectivamente, qué es eso para socorrer a una isla atacada del cólera-morbo con una intensidad nunca vista, en la que los invadidos han llegado al número del 60 por ciento de la población, y los muertos al del 15 por ciento; en la que ha habido pagos y pueblos cuyo vecindario ha desaparecido casi enteramente o ha sido reducido a la mitad, víctima de la epidemia, del abandono y la miseria; que ha perdido a sus primeros ciudadanos en ciencias y en virtudes, y que se ve hoy, aunque casi enteramente, libre del contagio, sufriendo sin embargo otras desgracias, si no tan crueles y horrorosas como las pasadas, no menos grandes y lamentables.

Por que ve su comercio paralizado y arruinado, su agricultura abandonada por falta de brazos o de recursos, sus frutos perdidos, sus laboriosos artesanos sin trabajo, sus activos y valientes marineros condenados al ocio y a la miseria, y las clases todas de la sociedad afligidas por la pérdida de sus parientes o amigos, rodeadas las unas de privaciones, careciendo las otras de lo más necesario, y dependiendo muchas de la caridad pública ya tan agotada; pues basta recordar los socorros que nos han venido de afuera para persuadirse que sólo los cuantiosos donativos del Illmo. Sr. Obispo, los de las demás autoridades y empleados de la isla y los de los vecinos todos, entre los que si unos han sido pocos otros han habido generosos, han podido bastar, con los fondos extraordinarios de que bajo su responsabilidad han dispuesto los ayuntamientos, a hacer frente a tantos gastos, a tantas necesidades y urgencias como ha creado la situación y que son imposibles de calcular. ¿Dónde, pues, encontrar ya hoy recursos para las mil y mil viudas que, en su desamparo y al perder sus esposos e hijos no tienen siquiera un pedazo de pan con que saciar su hambre, ni un miserable lecho en que descansar sus desfallecidos cuerpos, ni un medio legítimo con que proporcionárselos? ¿Qué hacer de esos mil y mil huérfanos, sin parientes ni amigos, que vagan abandonados por las calles, los caminos, los campos, desnudos y hambrientos, sin más amparo que el Todopoderoso? ¿Cómo soportar la existencia en medio de los llantos de los unos, de la desesperación de los otros, de los gritos desgarradores de tantos y de tantas desgracias de todos, sin medio alguno de aliviarlas? Así es que llegan momentos en que los



Aspecto general que ofrecía la antigua plaza de la Democracia, hoy plaza de Hurtado de Mendoza a finales del siglo pasado



Antiguo Puente de Palo y Mercado de Las Palmas en el año 1902

que no pueden ser insensibles a tantos males presentes, ni olvidar tantas desgracias pasadas exclaman con desconsuelo, ¡dichosos los que se han muertos!

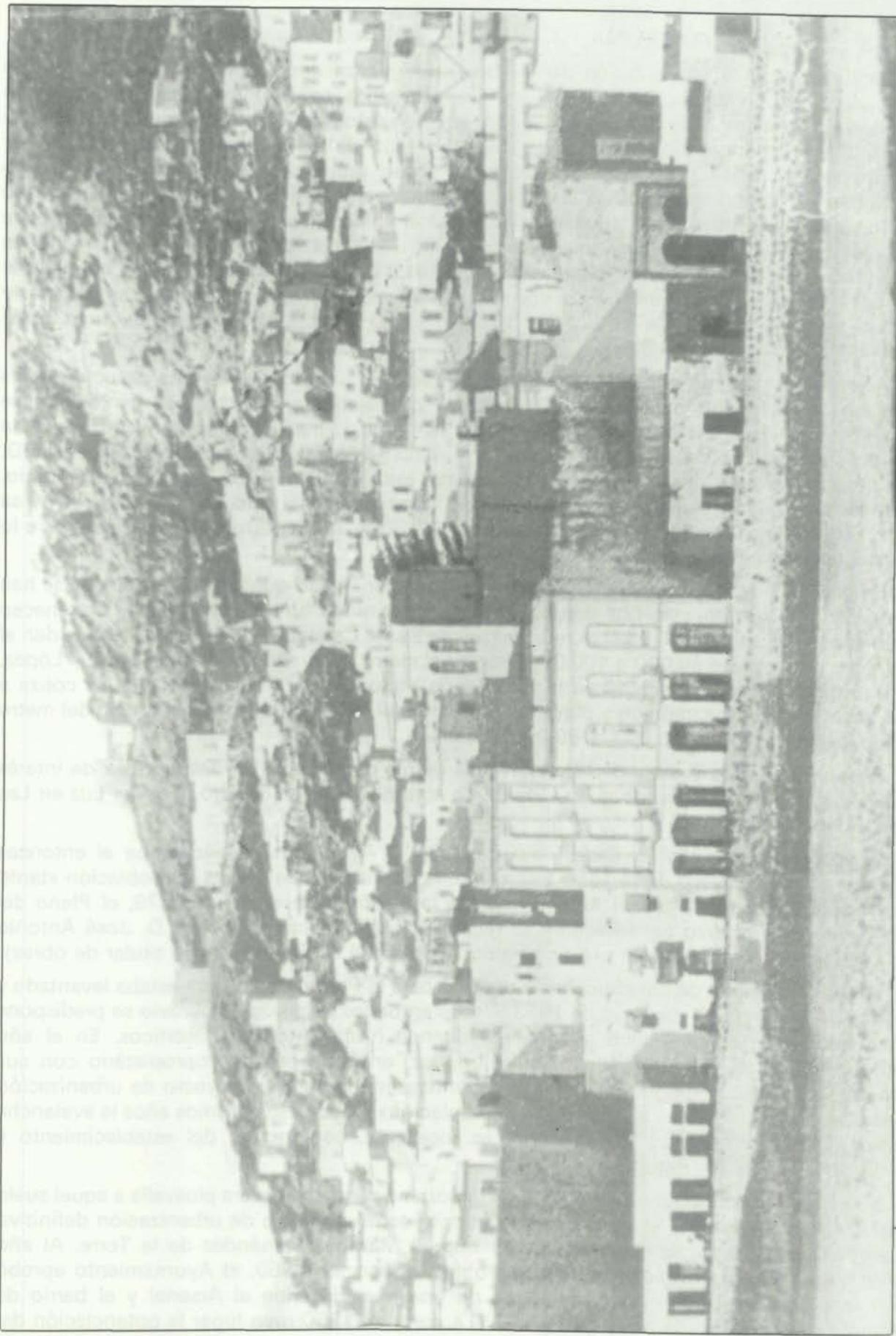
Y si fijamos la vista en el porvenir; si pensamos un momento en que los males presentes se van agravando de día en día, en que la autoridad superior de la provincia al paso que ha mandado desde el 26 del mes anterior se proceda en esta isla a cobrar con toda actividad las contribuciones pendientes, porque las circunstancias lo permiten, no ha querido acceder, supuesto las mismas, a nuestras repetidas súplicas para que no nos permita hacer la elección de nuestros representantes en el Congreso Nacional, de los que tanto necesitamos en nuestra desgraciada situación; si advertimos igualmente que la miseria se extiende y generaliza por momentos, que los recursos escasean más y más y se agotan por instantes, entonces sin poder volver la vista hacia atrás, sin poderla fijar tampoco en la actualidad, en medio de aquel pasado tan horroroso, de este presente tan triste, y de ese porvenir tan sombrío, sólo resta el consuelo de que nuestra adorada Reina, que tantas pruebas de amor y generosidad tiene dadas a los españoles, se compadezca también de nosotros que formamos parte, aunque insignificante, de ese gran pueblo y que su Gobierno y sus agentes en esta provincia comprendan toda la extensión de nuestras desgracias y nos proporcionen los medios de remediarlas, pues que a tan poca costa pueden hacerlo; porque con perdonar por ahora las contribuciones que de modo alguno podrán realizarse; con proporcionar fondos para continuar las obras públicas pendientes y plantear otras de suma utilidad y necesidad, en todas las que encontrarían trabajo los artesanos y jornaleros; con mandar crear y auxiliar establecimiento de asilo y mendicidad, donde se diese un pan y un lecho, aunque regados con lágrimas de tantas viudas y huérfanos; con dispensar la gracia a la Casa de Socorro de Sto. Domingo de poder introducir sin derechos o con uno muy módico, las primeras materias para sus talleres; en fin, con querer ejercer sobre esta pobre isla la acción paternal y acomodada a sus circunstancias, a su situación y desgracia, éstas se minorarían, y al paso que ellos tendrían la satisfacción de cumplir un deber sagrado, los canarios consagrarían a su memoria mil y mil lágrimas de reconocimiento.

En vosotros también confiamos dignos representantes de los españoles; acordaos de que todos somos hermanos y dignaos unir nuestras voces elocuentes a nuestras tristes súplica. A todos demandamos compasión. ¡Ojala que mi débil voz, eco de la de mis compatriotas, pueda resonar en vuestros corazones, y producir el objeto santo que me he propuesto! Sólo esto podrá enjugar las lágrimas que me ha arrancado la redacción de esta mal coordinada memoria; si no, me contentaré con haber podido de algún modo interpretar las desgracias de los canarios y tributar con ellos un puro testimonio de gratitud y admiración a todos los que han sabido sacrificarse por sus subordinados o por su patria.

Ciudad de Las Palmas en Gran Canaria, Agosto 15 de 1851.

Fdo.: Antonio López Botas

Imprenta de M. Collina. Calle de la Carnicería núm. 3.



Un aspecto de la calle de la Marina, hoy Francisco Gouriúe, a principios del presente siglo

Primeras familias de las Isletas y Puerto de La Luz

TIERRAS DE SANTA CATALINA

La historia de la urbanización de las Isletas comienza con la compra de don Nicolás Apolinario de las tierras de Santa Catalina. Estos terrenos salieron a subasta en 1860, se localizaban más al norte de la finca de los Wood y por lo tanto más lejanos aún de Las Palmas de entonces. Eran, sin duda, lugares distantes para el común de los habitantes de la ciudad. Por aquel año estas tierras eriales estaban ocupadas en su grandísima parte por médanos que configuraban un campo de dunas de aspecto lógicamente desértico. Únicamente tenían escaso interés los prácticamente deshabitados litorales, como el de poniente que era la playa del Arrecife (la hoy playa de Las Canteras). La finca comprada tenía una superficie de 62 Has. y 67 a. Lindaba al naciente con la carretera de Las Palmas al Puerto de La Luz, al norte con La Isleta, al poniente con el mar (playa de Las Canteras, al sur con las montañas de arenas, barranco de Las Ballenas y desde éste al mar. Don Nicolás las adquirió sólo por 1.400 reales. (Ojeda Quintana, Juan José) «La Desamortización en Canarias».

Aquella compra «de nada», su precio de venta era equivalente al de una casucha de las sacadas a subasta en alguna calle secundaria del barrio de Vegueta, comprendía – sin adivinarse todavía su futuro valor – una extensión de terreno, sin duda, la más capitalizada y cotizada de la ciudad desde finales de ese siglo y el siguiente, e incluso hasta hoy. La nueva propiedad de D. Nicolás Apolinario abarcaba el Istmo de Guanarteme, toda la playa de Las Canteras, el Refugio, zona del Parque Santa Catalina hasta comienzos de Guanarteme y la zona de la Avenida de Mesa y López. Esta «mágica» propiedad se compró sólo a 22,22 r.v. la Ha., esto es a 1.650 pesetas o lo que es lo mismo a 0,16 pesetas el metro cuadrado.

En cambio hoy, casi siglo y cuarto después, en la zona de lo que fue esa propiedad se han pagado precios astronómicos. Los tres sectores más cotizados hoy en Las Palmas pertenecen precisamente a esa zona y son en concreto Parque de Santa Catalina, que en las calles que dan al mismo se ha cotizado de 80.000 a 100.000 pesetas el metro cuadrado; la Avenida Mesa y López, tramo entre las calles General Vives a la Plaza de la Victoria (hoy de España), que se cotiza a 80.000 pesetas el metro cuadrado y playa de Las Canteras primera fila, donde el precio del metro cuadrado de solar está a 50.000 a 60.000 pesetas.

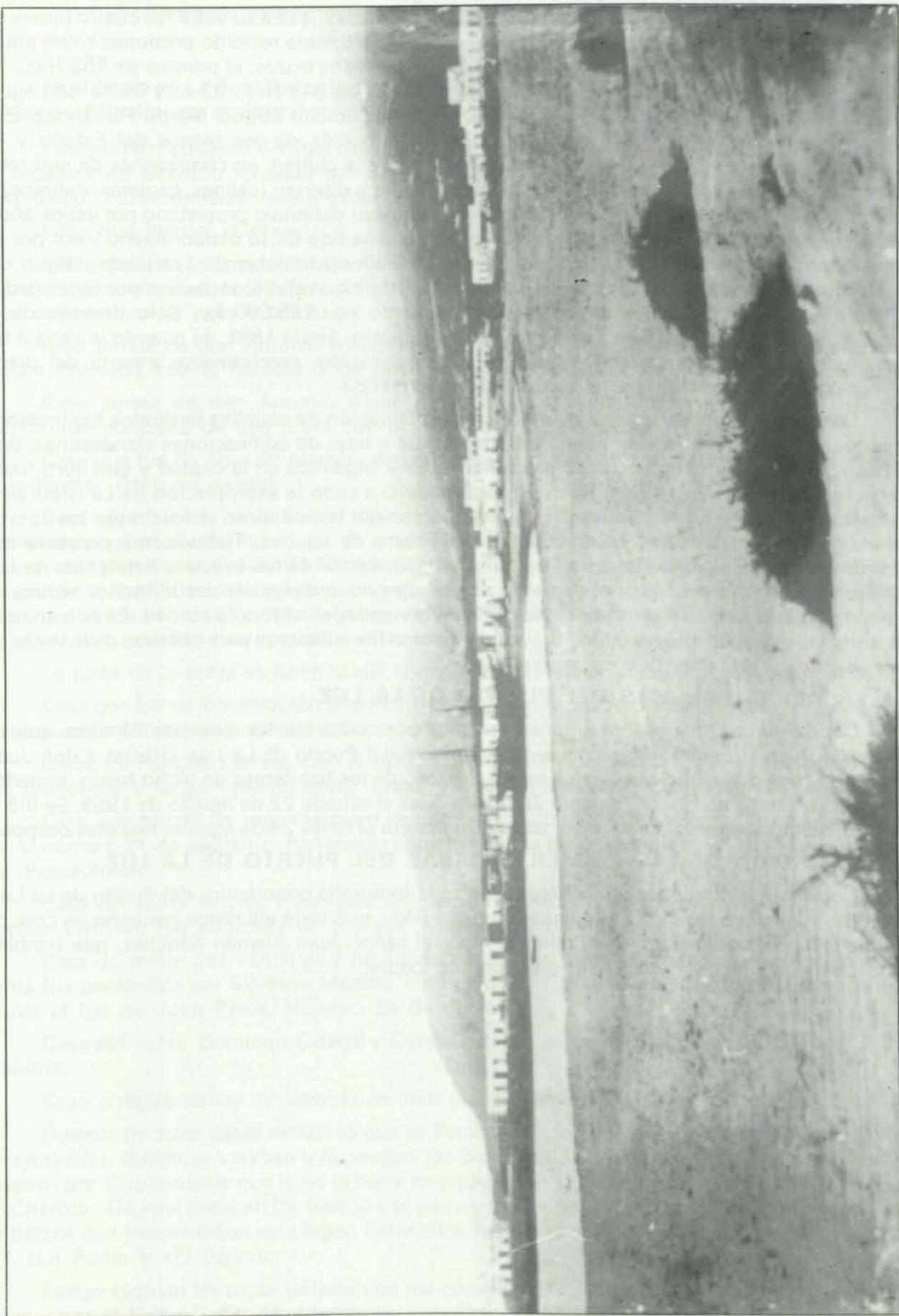
Desde su compra y durante 21 años, estas tierras permanecieron desposeídas de interés urbano hasta que, con motivo de la R.O. de 25 de abril de 1881, se declaró al de La Luz en Las Palmas, Puerto de Refugio.

Consecuencia de ello, el 8 de junio de 1881 el Ayuntamiento encargaba al entonces maestro de obras Francisco de la Torre Sarmiento, la confección de planos de población «tanto del mencionado Puerto como del Arrecife (Desde la Sesión 8 de enero de 1879, el Pleno del Ayuntamiento, con motivo del fallecimiento reciente del arquitecto municipal D. José Antonio López Echegarreta, nombró en la práctica sustituto de aquél al citado maestro titular de obras).

En 1883 el «plano de construcciones urbanas para el Puerto de La Luz» estaba levantado y aprobado, en Sesión del 4 de mayo de 1883. Desde entonces la familia Apolinario se predispone a sacarle rendimiento económico a aquellos terrenos hasta entonces desérticos. En el año siguiente de 1884, D. Manuel Apolinario Rodríguez, en concepto de copropietario con sus hermanos y sobrinos, se dirige al Ayuntamiento interesándose por el proyecto de urbanización que tiene aquél para esta zona «a efectos de expropiación». Desde esos mismos años la avalancha de compras de parcelas para construcción es incesante, con motivo del establecimiento y desarrollo del Puerto de Refugio de La Luz.

No se produce ninguna otra novedad de importancia, que incorpore plusvalía a aquel suelo urbano, hasta 1936, cuando el Ayuntamiento adoptó como proyecto de urbanización definitivo de la playa de Las Canteras el de arquitecto Miguel Martínez Fernández de la Torre. Al año siguiente se empiezan ya a llevar a cabo las obras. Luego, en 1950, el Ayuntamiento aprobó también como iniciativa propia, la ejecución de una avenida entre el Arsenal y el barrio de Guanarteme (la hoy Avenida Mesa y López). Y, a partir de 1960 tuvo lugar la potenciación del turismo masivo de temporada sobre Las Palmas y, por consiguiente, la transformación profunda de las edificaciones.

Descripción de las primeras casas del P. A. B. N. A. P.



TERRENO: LA ISLETA

El primer comprador de estas tierras fue Miguel Martín Fernández, procurador en Santa Cruz de Tenerife. Por encargo de Julián Borges de Las Palmas, que a su vez a los cuatro meses de haberla adquirido la traspasa a Domingo J. Navarro, el cuál había recibido presiones sobre aquél para lograrla. La finca salió a subasta en 1859 dividida en dos trozos, el primero de 468 Has., 15 a., y 487 ca. por el que se pagó 48.500 r.v. y el segundo, de 349 Has., 82 a., y 66 ca. con agua, por el que se cotizó 58.500 r.v. Ambos los adquirió el susodicho Miguel Martín Fernández. Esta inmensa propiedad, en realidad una isla pequeña, procedía de los bienes del Estado y se encontraba emplazada a más de 5 kilómetros al norte de la ciudad, en condiciones de casi total soledad, y su interés económico en aquellos momentos era discreto (salinas, canteras, cultivos de secano, leña). Sin embargo, como se verá más adelante, su definitivo propietario por varios años, el médico municipal Domingo J. Navarro, sí estaba persuadido de su extraordinario valor por su ubicación adyacente al mejor puerto natural de Las Palmas, la bahía de Las Isletas, algún día quizás importante centro portuario. Pero en 1871, D. Domingo vendió, al parecer por necesidad, a D. Pedro Bravo de Laguna y Joven, presumiblemente por 135.000 r.v. Sólo después de la declaración del Puerto de La Luz como Puerto de Refugio, desde 1881, es cuando le llega a las faldas meridionales de La Isleta la hora de su urbanización, precisamente a partir del plano confeccionado y aprobado por el Ayuntamiento en 1883.

Desde poco antes, y a partir de entonces, la ocupación de aquellos territorios fue incesantemente progresiva, si bien una buena proporción fue a base de edificaciones clandestinas, tipo chabolas, que engendraron un grave problema social e higiénico en la ciudad y que duró hasta muy pocos decenios. En 1897 el Ramo de Guerra llevó a cabo la expropiación de La Isleta para uso militar, excepto la zona meridional ya en ocupación por la ciudad, en concreto por los nuevos barrios que surgían en torno a la actividad del Puerto de La Luz. Todavía hoy conserva ese destino, cuando lo mejor sería, como opina un amplio sector de los actuales habitantes de Las Palmas, revisado y mediante un detenido estudio previo ordenación del territorio, reducir el dominio militar a lo puramente necesario y efectivo y ceder el resto a la ciudad. Pues bien, aún con todo, la franja que retuvieron los Bravos de Laguna fue suficiente para obtener, de la venta de parcelas edificables, muy buenos ingresos.

LAS PRIMERAS FAMILIAS DEL PUERTO DE LA LUZ

Consideramos interesante ofrecer un amplio estudio de las primeras familias que se establecieron en el primer núcleo del sector primitivo del Puerto de La Luz. Gracias a don Juan Francisco Moreno Naranjo que llevó a cabo un censo de los habitantes de dicho barrio, tomados en apuntes y transcrito por D. Eugenio Zumbado Báez el sábado 22 de agosto de 1959. Se dió la triste circunstancia que el citado señor amaneció muerto el lunes 24 de agosto, dos días después.

IDENTIFICACION DE LAS PRIMERAS CASAS DEL PUERTO DE LA LUZ

Notas para la identificación de las casas de la fotografía panorámica del Puerto de La Luz, año 1880, suministradas por D. Eugenio Zumbado Báez, que vivió allí desde pequeño en casa de su abuelo D. Fernando Báez Cambrelleng; y por el señor Juan Alemán Sánchez, que también desde pequeño vivió y trabajó allí junto con su padre.

Descripción de las primeras casas del Puerto de La Luz

En el tramo de La Puntilla hasta su confluencia con la calle Faro, en la calle llamada hoy de Prudencio Morales, se encontraban ubicadas las siguientes viviendas:

Casa de don Eduardo Benítez González, que luego pasó a ser propiedad de una compañía de secadero de pescado formada por don Lucas Alzola Apolinario; más tarde convertida en Hospitalillo. Posteriormente formó parte de la factoría Escobio, S.A.

Casa que llaman «Caleta».

Solar que fue de don Agustín Báez Navarro, luego de su viuda doña Leonor Padrón Zumbado, después de Escobio, S.A.. Es el número 1 de gobierno de la calle Prudencio Morales, hace esquina con la calle «Caleta».

Casa terrera de don Antonio Abad Hernández y hermanos, posteriormente de Candelaria Dévora; marcada con el número 3 de gobierno, calle Prudencio Morales. (Hoy no existe).

Casa terrera de don Antonio Abad y hermanos, posteriormente de Zacarías Betancor Bonilla, fue edificada de tres pisos con el número 5 de gobierno. (Hoy no existe).

Casa que fue de Agustín Alemán, después de Conchita Navarro, marcada con el número 7 de gobierno. (Hoy no existe).

Casa que fue de don Tomás García Guerra. Después de don Jesús Ferrer Jimeno, convertida en almacén de materiales de empaquetado; cuando era de don Tomás fue un portón de vecindad y en ella vivió Nicolás Navarro Doreste; hace esquina a la calle Alonso de Ojeda y en tiempos de la República se llamó con el nombre de un obrero muerto el 15 de noviembre de 1911; marcada con los números 9 y 11 de gobierno. Estas casas estaban en la llamada calle Prudencio Morales y en aquellos tiempos calle «Tercera».

La parte de la playa se llamaba del «Arrecife» o «Recifia», al decir de la gente del barrio.

Casa que fue de Encarnación Morán, hoy edificada de cuatro pisos. En el bajo se encuentra el restaurante Niceto; esta casa estaba marcada con el número 15.

Casas de Pancho Herrera, con el tiempo formó una sola casa. Hasta hace unos años fue una residencia y luego vendida como pisos. Tiene el número 19 de gobierno.

Casa que fue de un viejo mayorero llamado señor Juan de Dios. Fue edificada de 6 pisos con el número 21 de gobierno. Pertenecía a los herederos de José Valido. En ella está el café de los «Pescaditos».

Casa del señor Andrés Henríquez, luego de maestro Pepe Romano, conocido por Pepe Macías. También fue edificada de 5 pisos. Número 23 de gobierno.

Casa del señor Juan Dolores y de Emilita, una mujer vendedora de cambullón. Posteriormente fue construida por Silvestre Medina, conocido por Rupy. Es un edificio de 6 pisos donde estuvo el bar de Juan Pérez. Número 25 de gobierno.

Casa del señor Domingo Ortega y Candelarita, su mujer, la del pescado, Número 27 de gobierno.

Casa antigua terrera construida de tres pisos. Número 29 de gobierno.

Delante de estas casas estaba lo que se llamaba «El carenero», que era la parte de la playa del «Arrecife», donde se varaban y reparaban los barcos que entraban allí doblando «La Punta», pasaban por el «pasadizo» que tenía la barra en aquel lugar y luego fondeaban en lo que se llamó «El Charco». De aquí sacaban los barcos a la playa y los «carenaban». Hubo veces que fueron seis los barcos que frecuentaban este lugar. Entre ellos, los pailebots «La Libertad», «Elvira», «Telémaco», «La Perla» y «El Pájaro».

Luego seguían las casas terreras con los números 31, 33, 35, 37, 39, 41 (de dos pisos del señor Juan el Velero), 43, 45 (donde se encuentra el bar Arroyo).

Existía luego un cercado posteriormente convertido en cuartelillo municipal, donde se encuentra hoy el Grupo Escolar Las Canteras (antes Generalísimo Franco).

Continuando la calle, seguía la casa de don Juan Bautista Carló Guersi, señor italiano que vino de comisionista a Las Palmas aproximadamente hacia 1955. En lo alto de la puerta tenía una cabeza esculpida en piedra.

Casa de don Ricardo Alvarez y que en ella estuvo la carpintería de «Maestro Roque».

Casa de verano de don Fernando Báez Cambreleg y Verdugo Alviturria, subteniente de Milicias Provinciales de Las Palmas y Procurador del Superior Tribunal de la Audiencia Territorial de estas islas. Era el caserón más grande y suntuoso de todas las construcciones del Puerto. En lo alto de su fachada tenía la inscripción «Mayo, 1867».

En la calle actual de Rosarito estaban las siguientes casas:

Casa de la Guardia Provincial, en la que tenía un apartamento el general Pérez Galdós. Allí solía pasar temporadas su hermano don Benito Pérez Galdós cuando venía de la Península. También tenía allí su casa el Sargento Llagas.

Casa de la familia García, que correspondía al número 13 de gobierno.

Casa de temporada de la familia Avellaneda.

Casuchas viejas donde después estuvo la Sociedad de Recreo; el mesón de Rosarito con las tres puertas.

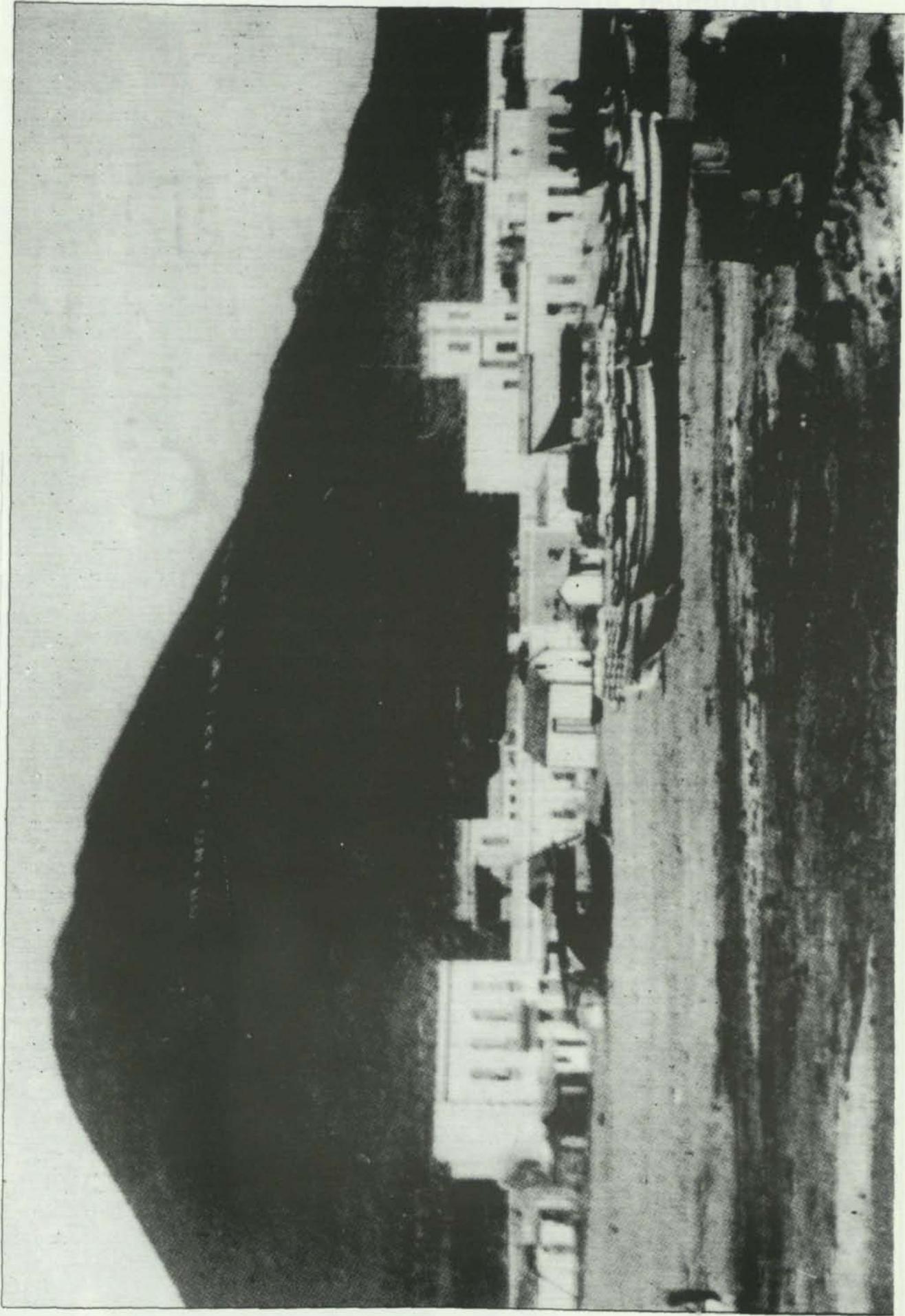
Casa de Juan García.

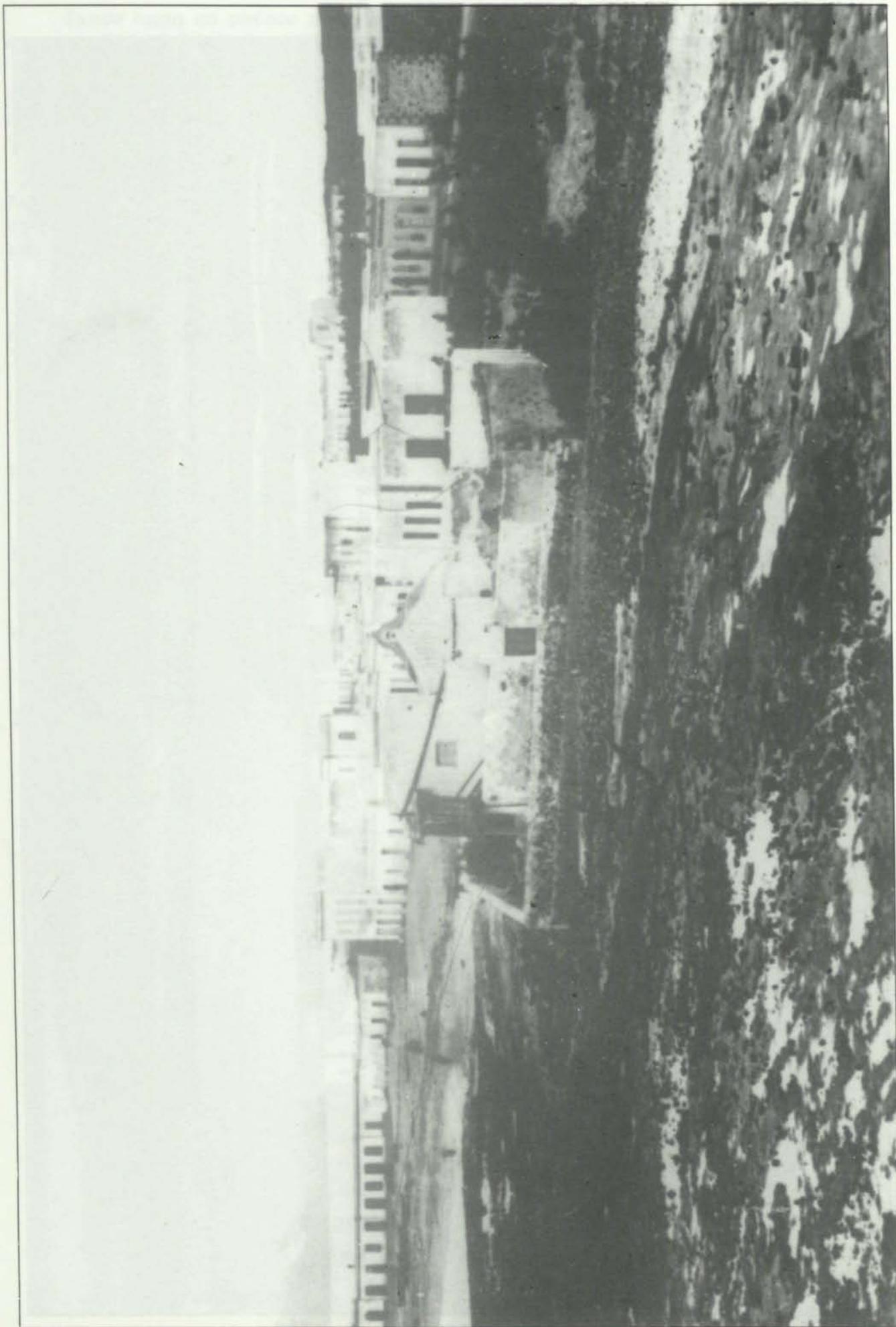
Solar donde tuvo una casita un pescador llamado señor Francisco Perpetuo. Era un hombre conocedor de nuestras costas y de mucha experiencia en las cosas del mar y que le llegó a poner objeciones a León y Castillo en la obra del muelle.

Caserón grande de Nicolás Báez, el abuelo del Dr. Saturnino Báez, médico muy conocido en el Puerto de La Luz.

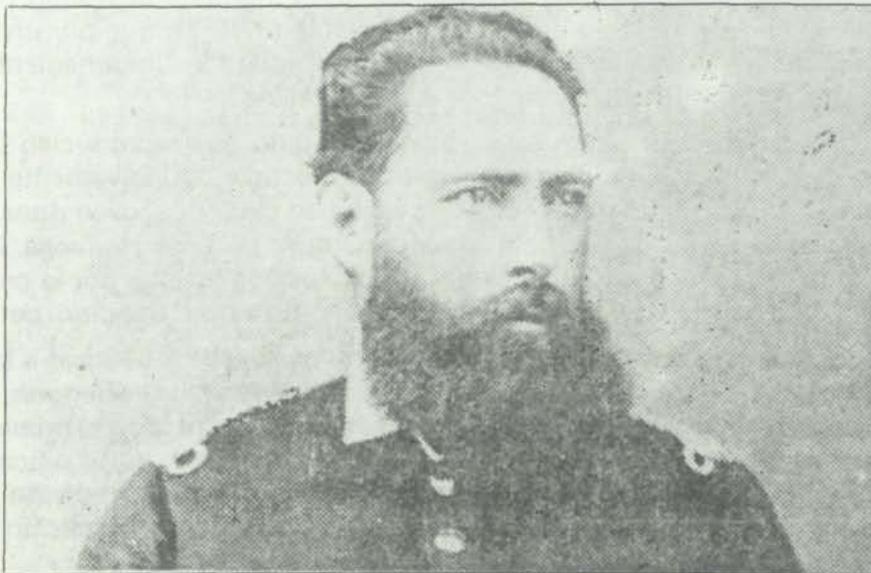
Plaza cerca delante de la ermita de Nuestra Señora del Rosario (luego de La Luz).

NOTA: Estos apuntes fueron tomados por Juan Francisco Moreno Fuentes a don Eugenio Zumbado Báez.





El Sargento Llagas, un personaje legendario y singular histórico



Francisco de las Llagas, más conocido por Sargento Llagas

Cuando el anecdótico cronista de Las Palmas don Carlos Navarro Ruíz confeccionó su enrevesado pero orientativo nomenclator de la ciudad y trató en él la calle relativa al Sargento Llagas, comenzó diciendo que no pocas personas le habían preguntado quién fue en realidad el mencionado militar que daba nombre a una de las vías del distrito y barrio portuario de Santa Catalina. Don Carlos Navarro dijo que en esta obra iba a satisfacer la curiosidad de los que ignoraban la personalidad de quien rotulaba con su filiación aquel tránsito, y la verdad fue que de todo lo que comentó el cronista no aclaró la exacta identidad del histórico y legendario personaje canario; se limitó a especificar los diversos cometidos que prestaba en el Puerto de Las Isletas aquél sargento sin revelar datos filiales ni el entorno social a que pertenecía. Navarro Ruíz se remitía, en realidad, a lo dejado escrito por su antecesor en la crónica, don Domingo J. Navarro, en sus deliciosas «Memorias de un noventón».

En este mismo sentido uno tiene que confesar que también se le han interesado en diversas ocasiones noticias referentes al personaje en cuestión, deduciéndose de ello que la figura del Sargento Llagas mucho sigue interesando a los estudiosos de nuestro pasado insular. La realidad ha sido que no hemos sabido responder a los interesados en el tema, pues las circunstancias del referido militar que nos ocupa han pasado desapercibidas por las páginas de la historia grancanaria. Cuando de él han tratado las crónicas nunca han salido de su graduación castrense y de su inmediato patronímico.

Por todo ello, nos ha parecido que tan sólo por el simple hecho de ser canario y aún una figura popular dentro del acervo histórico capitalino, la personalidad del Sargento Llagas merecía que le dedicáramos un estudio que arrojara su verdadera idiosincrasia. Hoy podemos, pues, después de una laboriosa investigación, dedicarle al rey del Puerto un pequeño homenaje y dar a la luz su tardía biografía histórica.

LA HISTORIA

Hacia finales de la Navidad de 1771 —relata el historiador Rodríguez Díaz de Quintana— época aún del reformismo ilustrado de los Borbones, una distinguida dama de la aristócrata Vegueta Alta quedó preñada de un — para nosotros — anónimo caballero eclesiástico. Pasados los correspondientes meses de gestación, la señora parió un niño el 21 de septiembre del 72. Como era normativa en aquellos frívolos tiempos — sobre todo en aquel prolífico siglo XVIII — aquel niño de amores fue envuelto en un trapo viejo para depositarlo en el torno de la cuna de expósitos de San Martín. Junto con el nuevo infante, aquel día ingresaron en el benéfico centro ocho niños más. La Casa Cuna debía entonces estar saturada de tanto inquilino desvalido porque las actas que matriculan los nacimientos anónimos de aquella centuria reflejan que por un niño que nacía de legítimo matrimonio veinte venían al mundo y eran abandonados impunemente en los tornos de la ciudad o ante las puertas de algún bondadoso vecino.

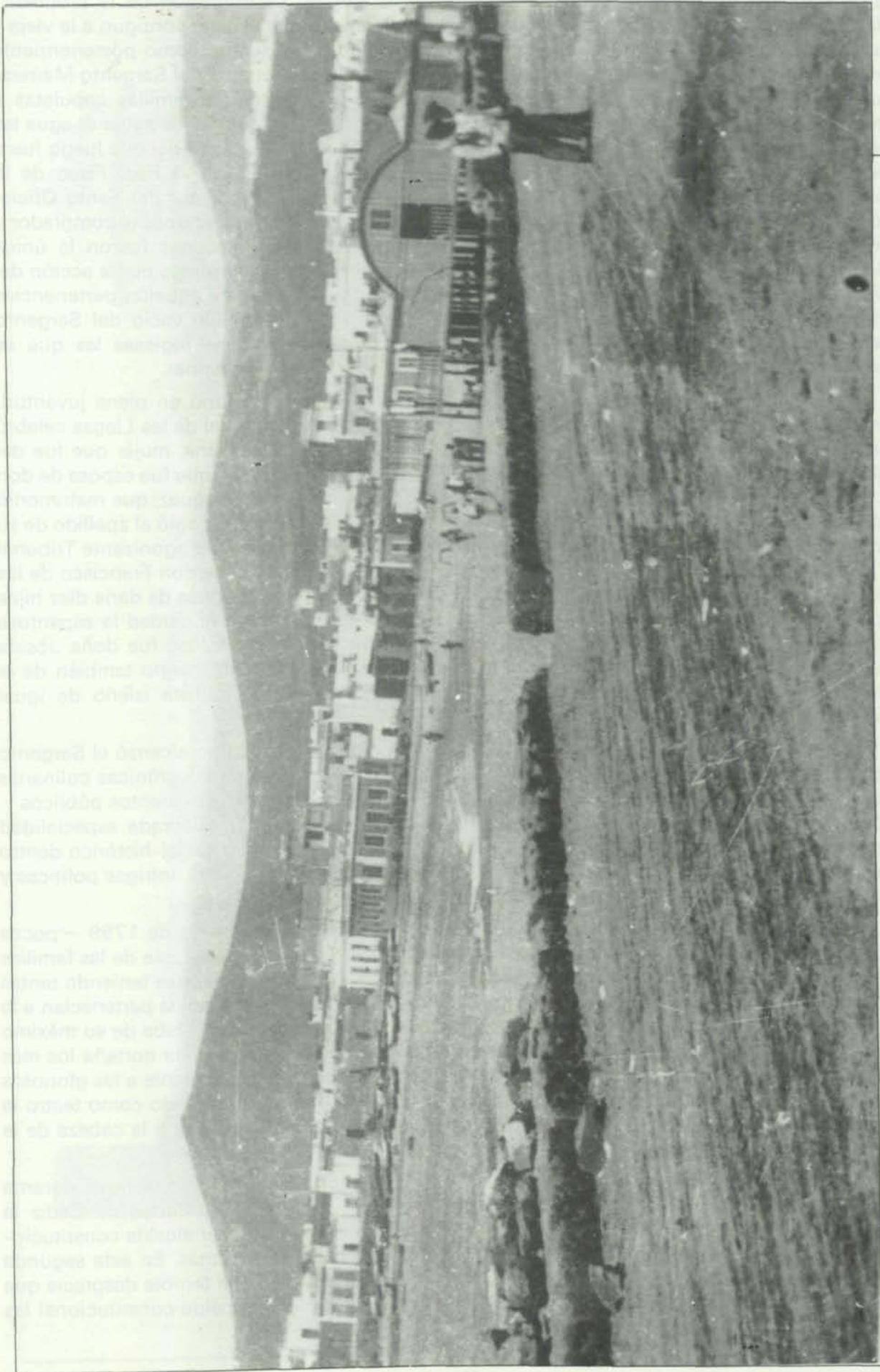
¿Qué pasaba con nuestras antiguas mujeres de antaño que reproducían cuales roedores con tan alarmante fecundidad? Se dice que el siglo XVIII estuvo definitivamente marcado por la hechicería, el sortilegio y el furor uterino y tanto quedaba en cinta una joven doncella del Caserío de los Barrancos como las hijas solteras del canario marqués de Casa Hermosa. Los antecedentes aristocráticos del que luego sería sargento de Las Isletas los conocemos por la propia manifestación que él mismo hace a la hora de contraer matrimonio en el Sagrario de la ciudad.

Al día siguiente de aquel depósito vivo, la criatura es llevada a bautizar a la pila vecina de Santa Ana, imponiéndosele los nombres de Francisco de las Llagas Gregorio de San Pedro, santos que entonces gozaban en la ciudad de gran devoción — sobre todo el primero, que fue una manera canaria de llamar a San Francisco de Asís —. El padrinazgo de estos niños solía recaer en el curato de la Catedral, y en esta ocasión el compromiso recayó en el clérigo tonsurado don Alejandro Cabrera, ¿padre, tal vez?, colector que luego sería de aquel mismo templo.

De la primera juventud de Francisco de las Llagas — onomástica por la que siempre se ha de distinguir — no queda nada en los papeles isleños. Debió ser como la de todo muchacho canario humilde de aquella época. Lo que sí debió aprender aprovechadamente fue la instrucción docente que se impartía en San Marcial por razón de sus disposiciones gráficas. Es fama que se destacó sobremanera por su carácter amplio, generoso y sencillo, teniéndosele en su tiempo por una muy buena persona. A los 19 años ya le vemos residir en el desértico Puerto de La Luz; tal vez su estancia en el lugar datara de muchos años antes y de ahí resultara que conociera como nadie todo aquel sector portuario.

Más adelante, cuando la crisis de fines del siglo XVIII dejó interrumpida la obra brillante de Carlos III por el simultáneo comienzo del gran proceso revolucionario en Francia, que tiene eco sonoro en las islas, en Gran Canaria, en el vetusto Castillo de La Luz, se destaca una pequeña guarnición de las milicias isleñas, en cuyas filas formó parte el entonces joven vecino Francisco de las Llagas. Es el año 1792, fecha en que nuestra nación rompe sus relaciones con el Gobierno de París y comienza la dictadura de Godoy, cuando nuestro biografiado ingresa en los reales ejércitos al mismo tiempo que celebra su matrimonio con una joven muchacha de 18 años, doña Josefa Vázquez de Figueroa, hija de don Vicente Vázquez, vecino de cierta notoriedad entonces en los medios artesanales de Vegueta y padre de una docena de doncellas que de igual modo van enlazando posteriormente con familias que al paso de los años alcanzaron un puesto honorable en el seño de la sociedad insular. Definitivamente, el castillo ya sería oficial morada a perpetuidad de Francisco de las Llagas, que con los años se convierte en honorario comandante militar, alcalde de mar de aquellas playas, delegado de sanidad, corregidor pedáneo, médico, boticario y sacristán de la ermita de La Luz y mesonero de la gente de pesca y mariscadores que andaban por aquellos contornos: se convirtió en lo que el pueblo llano sencillamente llamaba el Sargento Llagas.

Pasadas las bélicas contiendas europeas, la vida debió ser apacible y sosegada para nuestro sargento en sus predios dominios portuarios. Dentro de los centenarios muros del castillo nacieron cuatro hijos, tres varones y una hembra: Cristóbal, Vicente, Manuel-José y Rosario. Su peculio, aunque no debió ser altamente considerable, le permitió comprar a don Domingo Galdós, por escritura de 14 de noviembre de 1804, y ante Francisco Martínez de Escobar, los seis únicos



Antigua estampa de la playa de Las Canteras con la caseta de Galán

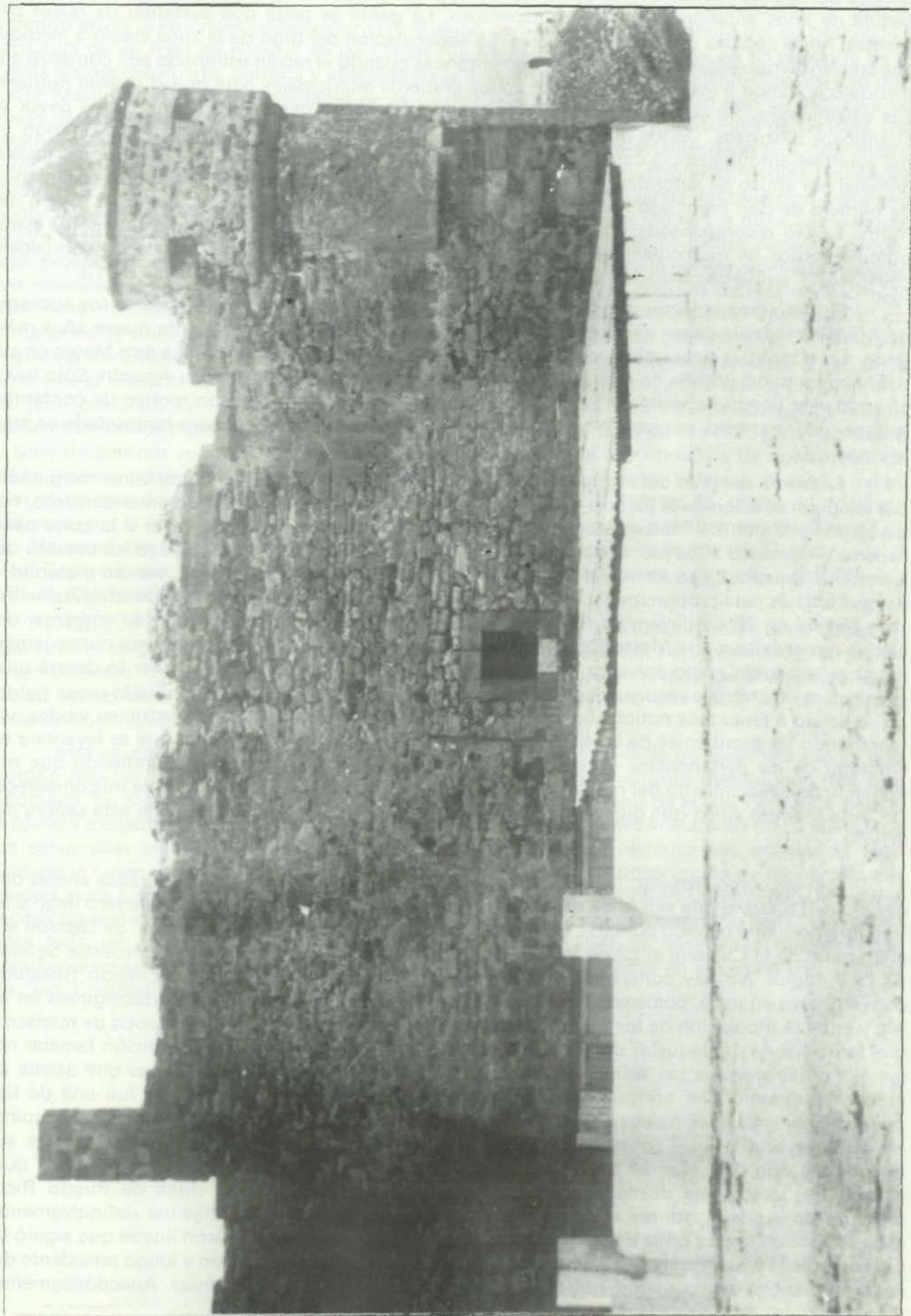
almacenes de aquella zona, que tenían por linderos de una parte la playa, de otra el malpaís de La Isleta, la casa del guarda y el pequeño almacén de la Virgen. La ubicación de la propiedad quedaba a lo largo de lo que hoy es calle de Rosarito, el tránsito que al estar contiguo a la vieja y destartada ermita contaba con el diminuto hilo de viviendas del sector, como posteriormente serían el famoso mesón de marisco de su hija señá Rosarito, la casa cuartel del Sargento Marrero, su sucesor, a más del casucherío de los Montenegros y Perpétuos, las familias capuletas y montescas de la isla que se rivalizaban con puñal en la cintura la preferencia de soltar el agua las ennegrecidas redes. La propiedad adquirida por el Sargento Llagas al abuelo del que luego fuera gloria de las letras nacionales –don Benito Pérez Galdós– pertenecía al Real Fisco de la Inquisición y don Domingo actuaba en aquella venta en calidad de receptor del Santo Oficio. Costó la fila de almacenes 575 pesos corrientes y tres reales de plata, obligándose el comprador a pagar el rédito correspondiente al real teroso inquisitorial. Estos almacenes fueron la única propiedad del Sargento Llagas que, 87 años más tarde, prácticamente derruidos por la acción del mar vecino, sus nietos y descendientes defendían del reparto equitativo de aquellas pertenencias familiares. Ya el tiempo del rico marisco de señá Rosarito y el cuartelillo vacío del Sargento Marrero quedaba empolvado en el olvido y ahora eran las carboneras inglesas las que se disputaban acaloradas aquellos terrenos para levantar en ello sus industrias.

De los hijos de Francisco de las Llagas, Vicente, el segundo, murió en plena juventud, enterrándosele en las fosas de la ermita de La Luz. El primogénito Cristóbal de las Llagas celebró matrimonio con doña Pino González, con la que tuvo tres hijos: Domiciana, mujer que fue del maestro de instrucción pública don Ambrosio de Santa Ana; María de la O, que fue esposa de don Francisco Martín Fernández y el piloto de carrera de la Indias don José Vázquez, que matrimonió y dejó sucesión con doña Dolores Pérez. La descendencia del sargento se acogió al apellido de su mujer siguiendo tal vez las leyes del matriarcado insular que ya, junto con el agonizante Tribunal de la Inquisición, también expiraba. Manuel-José, el tercero de los hijos de don Francisco de las Llagas, se desposó con doña Manuela del Jesús Cabrera, señora que después de darle diez hijos al esposo falleció de sobrepardo en los primeros días que se debatía en la ciudad la espantosa epidemia del cólera morbo-asiático. La hija mayor de este don Manuel-José fue doña Josefa Vázquez que verificó enlace con don Federico Sarmiento Pérez, capitán marino también de la carrera de Indias, siendo ambos abuelos paternos del destacado periodista isleño de igual homónimo que falleció hace ya algunos años.

Sobre la más joven de las hijas y única hembra que de su matrimonio alcanzó el Sargento Llagas –Rosarito de las Llagas en múltiples escrituras, seña Rosarito en las crónicas culinarias del pasado siglo o, simplemente, doña Rosario Vázquez en otra serie de instrumentos públicos– merece que le dediquemos un capítulo aparte y especial, pues por su celebrada especialidad gastronómica y distinguidas nupcias protagonizó un interesante episodio social-histórico dentro de los avatares capitalinos; un episodio que se aroma de pasajes románticos, intrigas políticas y sobre todo de muchos dolorosos sinsabores.

Nacida en el famoso castillo como todos sus hermanos, el 7 de julio de 1799 –pocos meses antes de concluir aquel ilustrado siglo–, por su consorcio se vinculó a una de las familias más destacada de Arucas. Parecía extraño que ambos linajes llegarían a enlazarse teniendo tantas opuestas diferencias, no sólo sociales sino aún geográficas. El novio y su familia pertenecían a la rica y noble estirpe mayorazga de Matos, y precisamente era la época que gozaba de su máximo esplendor socioeconómico. Los miembros varones ejercían entonces en la villa norteña los más altos cargos de la administración pública, perteneciendo, además, destacadamente a las gloriosas milicias del país. Entornos distintos para las dos familias: una apacible, teniendo como teatro la planicie costera del litoral de La Isleta y la otra figurando con marcado relieve a la cabeza de la opulencia del norte grancanario.

Don Mateo de Matos y Quintana –consuegro luego del sargento– disfrutó durante muchos años la alcaldía real de la villa aruquense. Al regularse por las Cortes de Cádiz la administración municipal y suprimirse los ediles reales resultó elegido primer alcalde constitucional del municipio que quedaba segregado con independencia de Las Palmas. En esta segunda etapa consistorial don Mateo de Matos cayó pocos meses después en una terrible desgracia que marcaría definitivamente el resto de su existencia. Al asumir el nuevo alcalde constitucional las



riendas del ayuntamiento, la villa, como casi todas las de las islas orientales, padecía la persistente sequía de años anteriores un hambre espantosa. La gente se tenía que sustentar de raíces de plantas, hojas cocidas y pencas de tuneras. La especulación del trigo de la zona creció a medida que crecían las necesidades alimenticias. Fue entonces cuando el recién estrenado edil comenzó su mandato abriendo a responsabilidad propia los graneros municipales para que el pueblo nutriera sus calamidades. Se cuenta que el enloquecimiento de tanta gente hambrienta causó pavor y cuantiosos destrozos. De los depósitos municipales se llevaron hasta el último grano de trigo, y del ayuntamiento la justicia canaria sacó al alcalde para ingresarlo en prisión. Se le siguió causa criminal por abuso de autoridad, cuyo atestado se expedimentó con uñas afiladas en la escribanía de número de don Francisco Martínez de Escobar. La buena, pero ingenua acción de Mateo de Matos se vió recompensada con siete años de presidio mayor e inhabilitación perpétua para obtener cargos de municipalidad u otros públicos. Con motivo de la sangrienta y escandalosa causa se le embargaron todos sus bienes, muebles y raíces el 11 de abril de 1813.

Pero no crea el lector que la justicia isleña procedió de inmediato después de los sucesos de Arucas a fallar la causa del señor Matos. Su caso se resolvió definitivamente nueve años más tarde. Entre tanto, la agonizante espera por el dictamen del tribunal enloquecía a don Mateo en su confinamiento del castillo de La Luz. Se le permitió vivir con su mujer y su hijo Agustín. Sólo tuvo en todo este tiempo la visita de su hermano, Ignacio, un año después, con motivo de conferirle todo su poder amplio, copioso y bastante y sin limitaciones para que pudiera represetarle en sus asuntos.

En medio del gran dolor que produce un procesamiento injusto, y aún por verse marginado por la administración de la justicia de la isla de la que no lograba el interesado entendimiento, no descansaba Mateo de Matos ideando la fuga en un bergantín que le trasladara a la corte para hacerse oír ante los altos jueces de la metrópoli. No conocemos con minuciosidad los detalles de la marcha. Sabemos que su mujer, doña Ana Marrero, rica hembra aruquense, vendió a escondidas sus alhajas para proporcionar caudal al marido y que dicho esposo embarcó clandestinamente para Sevilla en 20 de diciembre (año ilegible). Ilusionada fuga secreta que ha de embargar de alegría por el éxito a don Mateos, que sin sospechar que su honor de buen caballero nunca jamás iba a ser restituido como anhelara. En el barco que viajaba a la España peninsular se desató una gran catástrofe, terrible epidemia se llegó a decir, siendo lo cierto que del distinguido preso huido no se volvió a tener más noticia. La triste viuda, desconsolada, sin poder demostrar su viudez, va recorriendo las escribanías de la isla para reorganizar su patrimonio y solicitar que se levantara el embargo de las pertenencias de su difunto marido. Los escribanos van respondiendo que no tienen fé del fallecimiento del reo, al tomarle a la dama declaración extienden: Ante mí comparece D^a. Ana Marrero viuda que dice ser de don Mateo de Matos... Triste destino el de esta señora de la villa.

Fue así cómo Rosarito de las Llagas Vázquez conocería dentro de las murallas añejas del castillo de La Luz al que seis años después la llevaría al altar. Agustín de Matos Marrero llegó a la fortaleza portuaria cuando contaba 14 años de edad; Rosarito tenía un año menos. Se casaron en el Sagrario de la Catedral el 22 de febrero de 1819 antes los pies devotísimos de Nuestra Señora de La Antigua. No hay constancia de la fecha, pero debió ser por entonces cuando Rosarito, convertida ya en señá, comenzara a regentar la famosa mesonería familiar y se distinguiera en la isla y entre la tripulación de los barcos que arribaban al puerto por su suculenta sopa de mariscos que tanto habría de degustar don Julián Cirilo Moreno, y que al decir de la tradición familiar no era ella quien guisaba tan sabroso plato sino una estupenda cocinera de Arucas que asistía al nuevo matrimonio. Del consorcio de ambos nacieron cinco hijos: Josefa, que fue una de las primeras maestras nacionales que hubo en la ciudad, en cuya escuela pública, que hacía esquina en la Callejuela y las Lagunetas de Triana, asistió toda una generación capitalina. De su matrimonio con don Manuel de Castro González, capitán piloto de la carrera de América que viajaba frecuentemente desde nuestro puerto al de La Habana y San Juan de Puerto Rico llevando en sus singladuras el traslado de familiares y amigos para dejarlos definitivamente establecidos en la otra orilla del Atlántico, nació Vicente Castro Matos, varón ilustre que siguió la carrera judicial y fue fiscal de la Audiencia Territorial de Canarias, magistrado y luego presidente de varias audiencias peninsulares; gobernador civil de Tenerife y de Las Palmas. Anecdóticamente

fue este don Vicente de Castro quien trajo de Córdoba a don Guillermo Cubillo – abuelo del celeberrimo líder del MPAIAC –, según se desprende de la carta de agradecimiento que el referido envió al entonces gobernador civil interino de Santa Cruz de Tenerife por su gestión. La segunda de las hijas de Rosario de las Llagas fue María de la Luz, llamada así en memoria de la Santa Señora del Puerto, patrona y abogada de la juventud y de su casa; celebró nupcias con don José Martín Fernández, comerciante de la ciudad que alcanzó notoriedad con su industria de velas de cera que artesanalmente fabricaba para abastecer las iglesias y conventos de las islas. Del matrimonio nacieron siete hijos, de los que, de los varones, dos se establecieron en Costa Rica y otro fue el conocido cura párroco de la iglesia de San Telmo, don Jerónimo Megías Fernández Matos. De la hija mayor, Clara procedieron, además de los eminentísimos doctores don Jerónimo y don Jacinto Megías Fernández, uno de los últimos alcaldes de Las Palmas. A doña Luz le siguió Isidro Matos, entendido fabricante de toneles para la exportación de los caldos canarios. Entonces, proliferaba en los principales puertos de las islas este oficio para la conservación que exigían las malvasías isleñas. Don Isidro Matos tenía fama de fabricar los mejores barriles de la ciudad con ricas maderas que recibía de Cuba, cuya producción iba mayormente destinada a los almacenes de vinos de la familia Wood de Triana. Del matrimonio que celebró en 1853 con doña Agustina Benavides Hernández nacieron once hijos, dos muertos prematuramente, y del resto sólo vive al presente la hija más joven, doña María del Rosario Matos, dama que el próximo mes de julio celebrará su 103 cumpleaños. Esta señorita, única bisnieta viva del Sargento Llagas, podría convertirse dentro de unos años en la abuela de España, pues su increíble jovialidad física y sano dinamismo auguran una larga existencia. Prosigue en la descendencia de doña Rosarito. doña Ana de matos, mujer que fue del maestro nacional don Vicente Llorente Bautista, madre con él de otro don Vicente Llorente, diputado a Cortes por Las Palmas, fundador del Instituto Llorente para la investigación bacteriológica y preparación de sueros, gentilhombre de Cámara de Su Majestad con ejercicio académico de la Real Medicina, consejero de Sanidad, médico de la Real Casa, etc, que mereció la confianza de la reina doña María Cristina y de su hijo don Alfonso XIII al distinguirle con su especial consideración.

Hubo un último hijo: don Francisco de las Llagas Matos Vázquez, el único nieto de los 18 que tuvo el sargento que recibió la patronimidad del famoso abuelo, pero premurió a su madre joven y soltero. Doña Rosarito Vázquez, viuda de Matos falleció longeva, a los 88 años de edad, en su último domicilio de la calle Santa Bárbara, bajo testamento que otorgó ante el ilustre notario don Agustín Millares.

Esta es, en líneas generales, la apretada historia social y familia de un personaje isleño, más notorio hoy por la calle que perpetúa su memoria que por las vicisitudes que en vida pudieran adornarle. Su mérito grande debe señalarse por ser un hombre bueno de la isla, desvivido para el prójimo y exageradamente humano y servicial; amante de los arrecifes volcánicos de La Isleta y de las espumosas olas del Confital; guardián celoso de la reliquia histórica más antigua de Gran Canaria, a quien nuestras generaciones le deben en gran parte la conservación de las carcomidas piedras, pues fue fiel defensor de la fortaleza en aquellos turbios años en que nuestro litoral aún recibía las mal intencionadas visitas de corsarios y piratas. El sargento Francisco de las Llagas era ante todo un canario ejemplar. Su muerte ocurrió hacia 1840, y sus restos que debieron sepultarse en las fosas castrenses del castillo recibieron enterramiento en el cementerio católico de San Cristóbal de Las Palmas.

ORIGEN DE LA FAMILIA PORTEÑA DE LOS «MONTENEGROS»

El tema de la aventura de los emigrantes canarios a América es en estos últimos años un tema de casi permanente actualidad. Carlos José Montenegro, un joven uruguayo, que en 1991 se interesó por conocerme con el fin de que le informase sobre sus orígenes familiares en nuestra isla, y de manera especial, de los primeros «Montenegros» que se establecieron en el barrio de La Isleta. Hace unos tres años se trasladó desde Montevideo a Gran Canaria para indagar sobre sus antecedentes familiares. Su padre, Agustín Montenegro Quesada, como otros muchos isleños, se marchó a Uruguay para vivir la aventura de América.

Buscar las raíces familiares es un tema siempre difícil de investigar cuando han pasado tanto años. La vida del hombre que abandona su tierra natal es siempre un pasado entre documentos y papeles. En base a estas premisas, José Carlos Montenegro nos mostró la partida de nacimiento y el acta de defunción de su padre. Al llegar a nuestra isla, le dijeron que su progenitor pertenece a una conocida familia del Puerto de La Luz y este fue el motivo que le impulsó a ponerse en contacto conmigo, al saber que era el autor del libro «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas».

Su padre marchó a Uruguay hace casi setenta años. Agustín Montenegro Quesada, nació el día 10 de julio de 1904 y fue bautizado en la parroquia de la Virgen de La Luz por el reverendo párroco don Pedro López Cabeza, de inolvidable recuerdo para la gente del Puerto. Sus padres fueron Manuel Montenegro y Aurora Quesada Jorge, de conocida familia de Gáldar.

En su constante búsqueda de familiares grancanarios, José Carlos Montenegro conoce a Ambrosio Medina Naranjo, compañero de su padre en los años de trabajo en los talleres de Blandy Brothers entre 1920-1923, quien le da algunos pormenores sobre la familia de los «Montenegros», de gran raigambre en el barrio porteño desde antes de la fundación del Puerto de La Luz. Allí, en las calles Rosarito, La Naval, Faro, Princesa Guayarmina y Pérez Muñoz residen algunas personas de este apellido, conocidas por los «Viñas». Eran los comienzos del Puerto, en el viejo caserío de La Isleta, donde sólo existían pocas casas frente a la vieja ermita del Rosario (luego de La Luz), entre ellas la de los «Perpétuo» y la casa verde con puertas azules conocida por la casa de «Gaspar».

EL PRIMER «MONTENEGRO» EN GRAN CANARIA

El día 31 de enero de 1778 llega a nuestra isla Bernardo Montenegro, sargento primero, viene destinado al Regimiento de Telde. Procedía de Valladolid (Castilla la Vieja). Aquí contrae matrimonio con María Antonia Ramírez, de Agüimes. Su hijo Bernardo se casa con Sebastiana Afonso Padrón, natural de Agüimes. Su hijo, José Manuel Montenegro, nacido el 4 de octubre de 1821 contrae matrimonio con María del Pino González. La tercera generación la compone José Bernardino Montenegro González, nacido el 25 de agosto de 1849 y su esposa Rafaela Josefina Santana Montenegro, nacida el 25 de julio de 1854. La cuarta generación la forman Manuel Montenegro Montenegro, nacido el 31 de marzo de 1877, bautizado en la iglesia de San Bernardo y su esposa Aurora Quesada Jorge, natural de Gáldar, nacida el 15 de julio de 1881. Estos son los primeros «Montenegros» que pasan a radicarse en el barrio de La Isleta. Los ascendientes de Aurora Quesada Jorge son sus tatarabuelos Ana Quesada Domínguez y Juan de Dios Ferrera Pérez; bisabuelos Francisco Quesada y Josefa Pérez; abuelos, Antonio Quesada Pérez (13-6-1851) y Agustina Jorge Gil (16-2-1852). La quinta generación fue compuesta por Manuel Montenegro Montenegro (31-3-1877) y Aurora Quesada Jorge (15-7-1881).

La sexta generación está formada por Agustín Montenegro Quesada (10-7-1904) y María Esther Servanda Navarro (27-10-1914), padres de Carlos José Montenegro Navarro (8-6-1956), cuya madre María Esther Servanda Navarro, es natural de Montevideo.

LOS «JORGE MARRERO» DE GALDAR

Otra de las primeras familias de origen galdense que viene a establecerse en el barrio del Puerto de La Luz en la última década del siglo XIX, es la de los «Jorge Marrero». Ella, Antonina Marrero González, era una joven guapita de la localidad de San Miguel de Arafo. El, un joven agricultor llamado Antonio Jorge Gil, hijo de Ignacio Jorge Mujica y María Gil Cabrera.

A los pocos años de casada la hija en 1893, el matrimonio Jorge-Marrero y los cuatro varones habidos se trasladarían a vivir al Puerto de La Luz, zona que ofrecía prometedoras posibilidades de mejoras económicas para sus hijos. Antonio, José, Francisco y Miguel tenían entonces 17, 15, 13 y 11 años, respectivamente.

Por enfermedad del padre, serían vendidas las propiedades en el pueblo, invirtiendo el producto en instalar en su nueva residencia un pequeño comercio que les permitieran subsistir. La madre y los cuatro hijos trabajaron al principio en la tienda y después ellos también en diferentes oficios, asistiendo por las noches a las clases que daba en La Puntilla don José Suárez León.

Tras años de trabajo duro, cuando cada uno de los hombres dispuso de bienes propios, obedientes los cuatro al consejo de su madre, decidieron formar una sociedad con la aportación de lo que cada cual poseyera, sin tener en cuenta el valor de las pertenencias. Como verdaderos hermanos se integraron en una comunidad de bienes en 1908, el mismo año que se puso la primera piedra del hermoso templo actual de Arucas y tuvo lugar la fundación del Real Club Náutico.

A partir de ese momento, la sociedad de los «Jorge», como popularmente sería conocida y estimada, comenzó sus actividades, siendo líder de ella don Antonio Jorge Marrero, que había emigrado unos años a Puerto Rico. Sus hermanos, cada uno en misiones específicas, serían muy valiosos colaboradores. En mis dos primeros libros «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas» e «Historia de la emigración clandestina a Venezuela», escribí dos amplios reportajes sobre las actividades de la flota pesquera de los «Jorge Marrero», una de las pioneras de la historia del Puerto de La Luz.

Contaba con los grandes motoveleros «Marte» y «Diana», a los cuales seguían los llamados «Cuatro Hermanos», «Andrea», «Rafaela Orive», «Miguel Jorge», «Elvira», «Dragón» (antes «Ocean Reward»), «Bella Lucía», «Esperanza», «La Fermina», «Luisito» y «Nueva Flor»).

Los cuatro hermanos Jorge fueron conceptuados como hombres honrados, laboriosos y caritativos. En los años de la guerra y siguientes socorrieron a muchas familias.

LOS MEDINA VEGA CREARON LA INDUSTRIA DE LOS CABOS

Otra familia vinculada a la historia de La Puntilla es la de los Medina y sus hijos Medina Vega. En aquel típico rincón playero los Medina Vega comenzaron su artesanal industria de «cabos» para barcos. Recuerdo de niño, ver a los hermanos Juan y Armando Vega Medina trabajando de sol a sombra allá por los años de la década de los cuarenta, hasta que se construyó el Paseo de la Avenida de Las Canteras. Posteriormente trasladaron su industria de sogas y cabos a la playa de la Cícer hasta después de terminada la Segunda Guerra Mundial.

Gracias a sus muchos años de laboriosidad, los hermanos Medina Vega consiguieron incrementar su patrimonio, logrando consolidar una importante firma en los medios comerciales relacionados con las actividades marítimas y automotor.

LA FAMILIA DE «LAS PILERAS» CREARON LA INDUSTRIA DE LAS PILAS PARA DESTILAR AGUA

Una de las primeras familias vinculadas a la historia de La Puntilla por su industria artesanal fue la del maestro Rafael Marrero Padrón, hijo y nieto de los propietarios de las primeros varaderos que tuvo la caleta de San Telmo. Este emprendedor hombre de negocios marítimos contrajo matrimonio con doña Rafaela Marrero Viera, también de familia vinculada a la mar. Vivían en la Plaza de San Bernardo. Construyó la primera casa de dos pisos en el barrio de La Puntilla, concretamente donde vivía nuestro admirado Pacuco Jorge, futbolista del Real Club Victoria.

Rafael Marrero Padrón montó la primera industria en Canarias de pilas para destilar el agua, que se usaban entonces en todas las casas canarias y que se exportaban a todas las islas y algunos países extranjeros, como Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico.

La Casa Elder era quien las transportaba en sus barcos y las abonaba en duros de plata.

El trozo que falta de la barra natural en La Puntilla se partió para dar acceso a los barcos de vela a los varaderos del Arrecife, donde hoy se encuentran varados los típicos barquillos de la pesca.

Rafael Marrero se trajo las primeras familias de pescadores de Agaete que fueron también de los primeros en radicarse en aquella zona de Las Canteras. Les facilitaba un barquillo de dos proas a cambio de 3 días de trabajo a la semana para extraer los trozos de piedra de la barra hasta la orilla de la playa, y desde allí se transportaban hasta los talleres de construcción de pilas instalados donde hoy está el Mercado del Puerto de La Luz. También construyó un barco llamado «San Rafael» y una vivienda de dos pisos en la calle de Alfredo L. Jones, esquina a 29 de Abril, donde vivió algunos años.

El señor Marrero construyó las tres columnas y el altar de la primera logia «Acacia», situada en una casa de la calle de León y Castillo por las Alcavaneras.

Agradecemos a don Luis Marrero y Marrero, nieto de don Rafael Marrero Padrón, los datos aportados sobre sus abuelos. Su padre fue un antiguo empleado portuario de la Compañía Trasmediterránea.



Los «Jiménez Cabrera», una de las primeras del barrio del «Refugio»

Completando la historia de las primeras familias que se establecieron en el Puerto de La Luz en los últimos años del pasado siglo y primeros del actual, merece destacarse un gran número de familias de Agaete, tanto del pueblo como del puerto de Las Nieves, relacionadas con las actividades marítimas. Un gran mayoría de estas familias se radicaron en la zona porteña conocida por «El Refugio», lugar de recalada de los tripulantes de los barcos de cabotaje entre las islas y pesqueros. En mi primer libro «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas», en la página 294, cito a mi familia materna que procede de Agaete. A mi memoria acuden los recuerdos de mi infancia, la pequeña tienda de «aceite y vinagre» que tenía mi abuela Primitiva en la esquina de las calles Sagasta y Pedro del Castillo y Westerling. Mi abuelo Pancho (a quien llamaba «Paye»), había sido tripulante de los primeros vapores correillos interinsulares. Desde los primeros años del siglo XX, se trasladaron desde Agaete a vivir en las llamadas casas de doña Pino Apolinario construidas para las familias modestas que desde Agaete, Gáldar y Telde acudían a establecerse en el Puerto de La Luz al amparo de las actividades portuarias. Mis tíos maternos comenzaron a ejercer sus profesiones en diversas actividades. Mi tío Paco, fue un conocido carpintero de ribera, tenía su pequeña industrial de construcciones de embarcaciones, lanchas, lanchones y falúas para los armadores isleños en los varaderos de San Rafael, junto a la calle Albareda en la zona anexa al litoral entre la casa Fyffes y el muelle de Woermann.

Esta zona conocida por «El Refugio», era el principal núcleo de los «cambulloneros». En la calle Hierro más conocida por la de «Sancocho» y el típico rincón de «Sanapú», se establecieron muchas familias de Agaete, y como típica de aquel pueblo del norte de la isla, fue la de mis abuelos maternos. Según me cuenta mi madre, cuando se vinieron a vivir al Puerto de La Luz, allá por el año 1909, sólo había sido construido el Hospital de San José y el Hospital Inglés. Todo lo demás, desde el incipiente Parque Santa Catalina hasta el Castillo de La Luz, era un erial desértico donde sólo crecían algunos matorrales autóctonos y árboles bobos. En los días de grandes mareas, el mar unía la playa de Las Canteras y las aguas del litoral portuario, desapareciendo la parte del istmo.

Los desaparecidos «cambulloneros», llamados después vendedores portuarios, también se establecieron en este barrio y fueron parte de la historia del Puerto de La Luz desde sus principios.

Otras familias conocidas de Agaete fueron los Trujillo Dámaso, los Garcías, los Alamos, los Pradas, etc.

Sirvan estas breves líneas de homenaje a todas aquellas familias de Agaete, y de evocación y recuerdo a mis abuelos maternos y tíos.

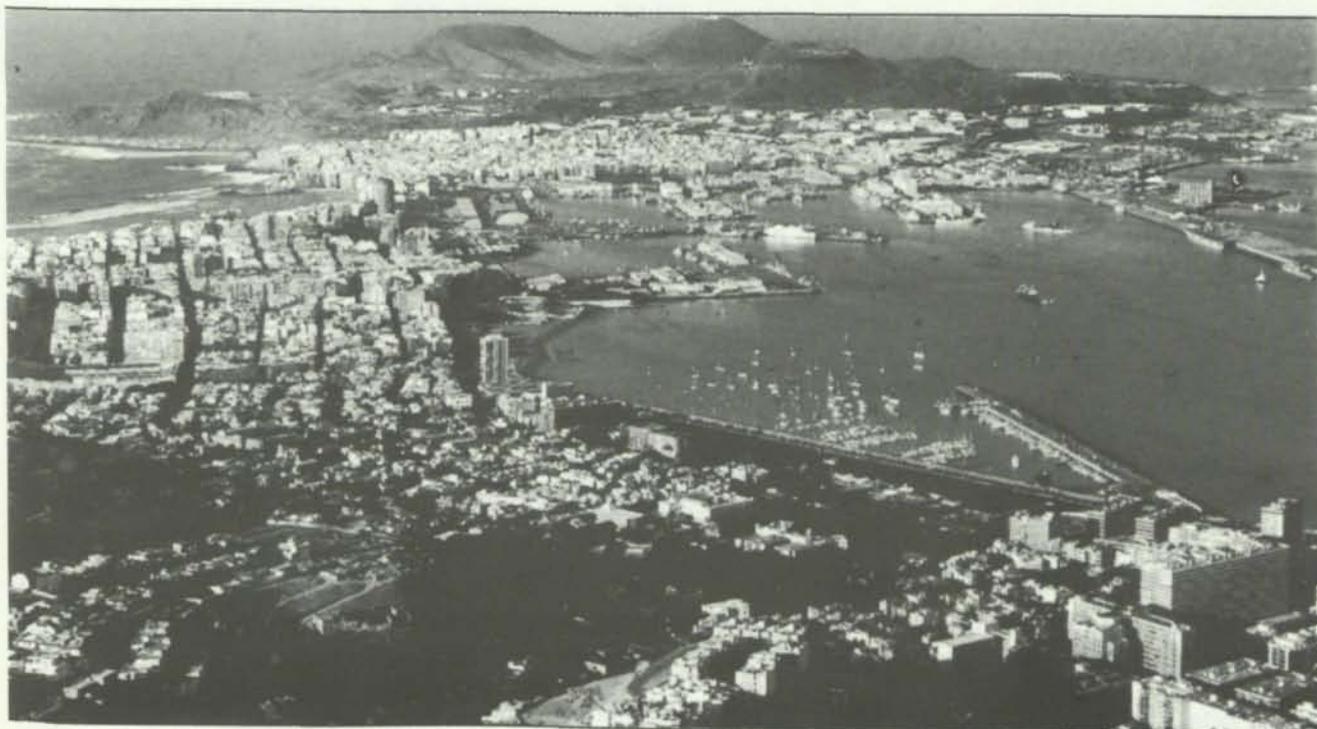
Pie de foto familiar de la página siguiente:

Mis abuelos maternos Francisco Jiménez Cruz y Primitiva Cabrera Bermúdez, con sus seis primeros hijos nacidos en Agaete, Concepción, la primogénita; los varones Francisco, Manuel, José y Juan y la pequeña Soledad. En Las Palmas nacieron dos hijos más: Julia y Pablo, este último recientemente fallecido



Mis abuelos y sus primeros cinco hijos, familia típica de Agaete que se estableció en el Puerto de La Luz desde los primeros años del siglo XX. La primogénita, Concepción, mi madre, cuenta 93 años de edad.
(Foto Archivo Familiar)

Las Palmas de Gran Canaria y sus 500 años



Con el deseo de reavivar nuestra petición de erigir un monumento a la histórica efeméride del 24 de junio de 1978, que encierra una gran significación para Las Palmas de Gran Canaria: se cumplen quinientos años desde que esta ciudad fuera fundada a orillas del Guiniguada.

Las Palmas de Gran Canaria fue la primera ciudad real fundada por Castilla en las Islas Canarias y la primera ciudad que fundaron los españoles en el Atlántico, en la etapa histórica inmediatamente anterior a los comienzos de su expansión mundial.

En su primer viaje transoceánico, Cristóbal Colón hizo escala en las islas de Gran Canaria y La Gomera, desde donde partió para la gran epopeya del Descubrimiento. En otros dos de sus tres viajes posteriores al Nuevo Mundo, el descubridor pasó también por Las Palmas, que era por entonces el único enclave oficial de la Corona de Castilla en este Archipiélago y lugar de residencia de las autoridades.

La rememoración es importante. Una ciudad con medio milenio de vida es una ciudad con historia, con un dilatado pasado en el que muchas generaciones han construido lo que es la urbe contemporánea. Fundada un 24 de junio de 1478, en el día más luminoso del año, Las Palmas tuvo una modesta historia colonial durante siglos de pequeña villa alimentada por las brisas del Atlántico, en las rutas marítimas de las Indias hispanas. Mucho más tarde, impulsada por el Puerto de La Luz, inició un crecimiento y desarrollo constante que no se ha detenido hasta llegar a nuestros días, a causa de la grave crisis de la pesca, debido a la entrega del Sáhara a Marruecos en 1975.

Las Palmas cumple este año su 514 aniversario. Sigue siendo la primera ciudad y el puerto más importante del Archipiélago canario, su capital comercial y turística que debemos seguir manteniendo con el trabajo de sus habitantes. Ello dependerá de la inteligencia y la buena preparación de sus nuevas generaciones.

Las Palmas de Gran Canaria, ciudad mediomilenaria, debe contar con un gran monumento que rememore la efeméride de su Quinto Centenario. 1478-1978.

Sirvan estas líneas de estímulo para alcanzar este objetivo.

Guía de la ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria (1911)

LAS ISLAS CANARIAS

Noticias generales del Archipiélago.

1.— Nota geográfica de las islas.

SITUACION ASTRONOMICA Y RELATIVA

El archipiélago canario pertenece geográficamente a Africa y políticamente a Europa, como una de las 49 provincias de España.

Se encuentra en la zona templada del norte del Océano Atlántico, frente a las costas de N.O. del continente africano y S.O. de Marruecos.

Están situadas próximas al Trópico de Cáncer entre los paralelos 27, 37.33, y 29, 24, 44 y los meridianos 7, 7,30 y 11, 57, 30, Longitud Occidental astronómica de S. Fernando.

Distan de Cádiz unas 567 millas (1.049 kilómetros aproximadamente) y de Sidi-Hescham, el puerto más cercano de Africa entre los cabos Ger y Bojador unas 55 millas (102 kilómetros).

El espacio de tiempo que media entre los meridianos de Canarias y de Madrid es el de 52 minutos. El día mayor cuenta 14 horas y 9 el menor.

LAS ISLAS DEL ARCHIPIELAGO

Son trece las islas que forman el archipiélago canario: 7 mayores y 6 menores; diez habitadas y 3 desiertas, ocupando en totalidad 272 millas, unos 505 kilómetros, en dirección del E.N.E. al O.S.O.

Las siete mayores procediendo de Este a Oeste, son: Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, que da nombre a todo el archipiélago, Tenerife, La Palma, La Gomera y Hierro.

Las seis menores son: Graciosa, Montaña Clara, Alegranza, Lobos, Roque del Este y Roque del Oeste; estas dos últimas de insignificante tamaño.

Las habitadas son las siete mayores y además Alegranza, Graciosa y Montaña Clara, donde se han formado pequeñas aldeas de pescadores que la habitan casi todo el año.

La Naturaleza ha dividido a las afortunadas en dos grupos: El oriental lo forman: Gran Canaria, Lanzarote con las pequeñas islas dependientes Graciosa, Montaña Clara, Alegranza y los Roques, y Fuerteventura con la isla a ella agregada de Lobos.

El grupo occidental lo forman cuatro islas mayores: Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro.

La isla más oriental es Roque del Este, la más septentrional Alegranza y la más meridional y occidental la del Hierro, considerada como límite del mundo conocido hasta el descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón. Los geógrafos, hasta esa época, admitieron como primer meridiano el que pasa por la punta Orchilla de dicha isla y por eso todas las longitudes se contaban hacia el Este.

SUPERFICIE Y DISTANCIAS

La extensión superficial de las islas Canarias, incluyendo las seis menores, es de unos 7.167 kilómetros cuadrados o sean 232,28 leguas cuadradas correspondiendo a las mayores 7.074 kilómetros y a las menores 93.

Ocupan las islas una extensión de 251 millas, 464,60 kilómetros de E. a O.; y 107 millas, 198 kilómetros de N. a S.

La superficie total se distribuye entre las islas en la siguiente forma:

Gran Canaria, 1.376 kilómetros, 44,60 leguas.

Fuerteventura y Lobos, 1.722 kilómetros, 55,81 leguas.

Lanzarote e islotes, 741 kilómetros 24,01 leguas.

Tenerife, 1.946 kilómetros, 63,07 leguas.

La Palma, 726 kilómetros, 23,53 leguas.

Gomera, 378 kilómetros, 12,25 leguas.

Hierro, 278 kilómetros, 9,04 leguas.

Corresponden, por tanto, al grupo oriental, 3.839 kilómetros cuadrados y al grupo occidental, 3.328 kilómetros.

Por su extensión, las Canarias ocupan el número 36 entre las 49 provincias españolas.

La situación de las islas menores es la siguiente: Junto a Lanzarote, al norte de dicha isla, separada por el estrecho canal llamado El Río, está la isla de la Graciosa que mide de longitud unos 9,26 kilómetros. La Alegranza, que mide de longitud poco más de 6 millas. De menor extensión, pues no llega a dos kilómetros cuadrados, es la de Montaña Clara situada a una milla al N.O. de Graciosa y a 4 millas y media de Alegranza. Los dos Roques están situados, el del Oeste llamado por los marinos, del Infierno, a pocos metros de Montaña Clara, y el del Este a 6 millas al N.E. de Lanzarote. La isla de Lobos, llamada también La Isleta, pertenece a Fuerteventura y tiene 2,78 kilómetros de largo.

Las distancias entre cada una de las siete islas mayores, el Puerto de Cádiz y el Cabo Juby, apreciadas en millas marinas son las siguientes:

Cádiz

625	Cabo Juby						
680	132	Gran Canaria					
703	180	30	Tenerife				
580	66	90	117	Lanzarote			
630	60	45	90	6	Fuerteventura		
777	264	105	45	201	171	La Palma	
750	225	63	15	174	138	30	Gomera
787	264	105	60	215	168	36	33 Hierro

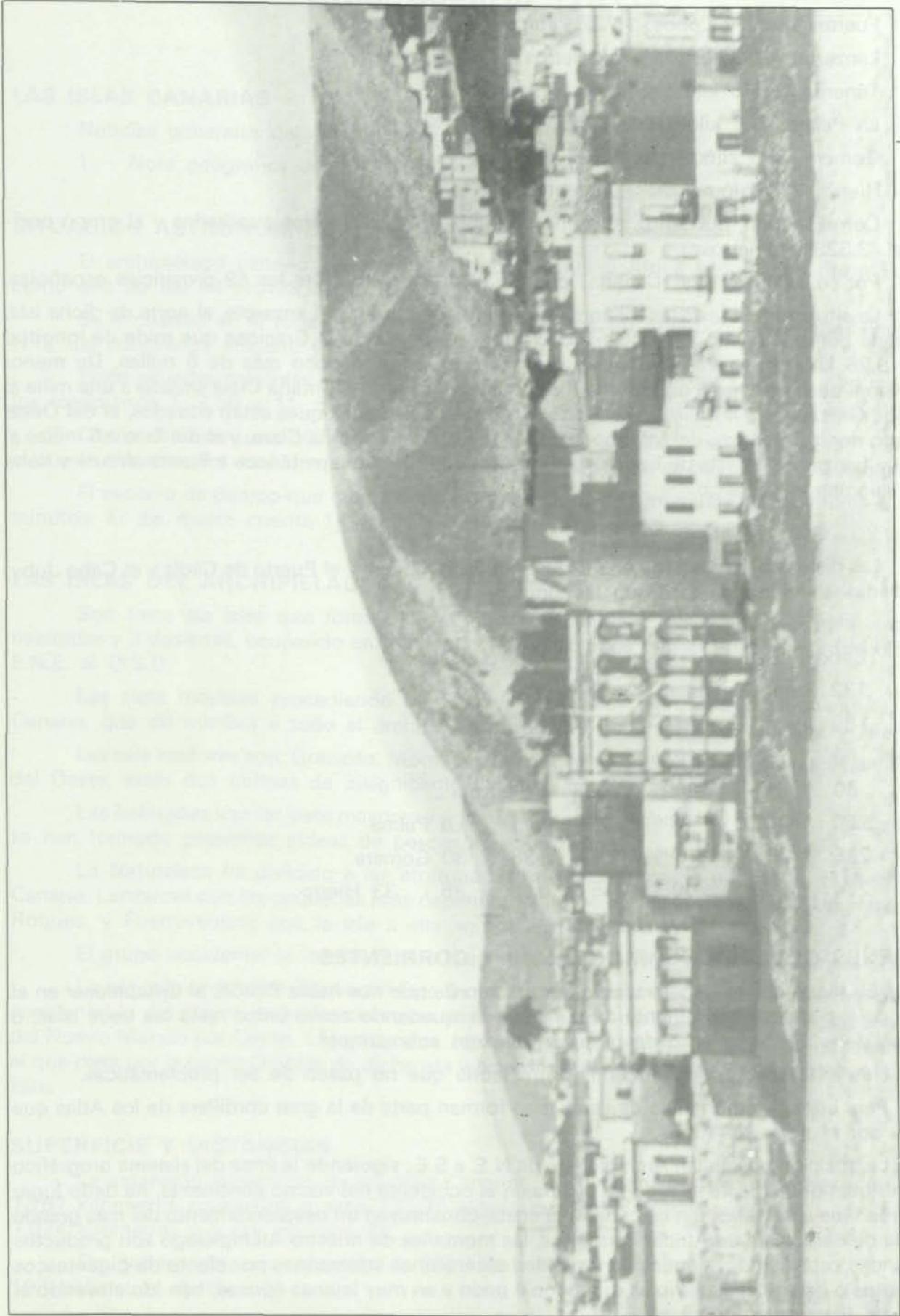
ORIGENES GEOLOGICOS, MONTAÑAS Y CORRIENTES

¿El origen de las Canarias fue el cataclismo de que nos habla Platón, al desaparecer en el fondo de los mares el continente de la Atlántida, quedando como único resto las trece islas, o bien se debe al surgimiento de grandes volcanes submarinos?

Hay autores que apoyan una y otra teoría que no pasan de ser problemáticas.

Para unos, las montañas de estas islas forman parte de la gran cordillera de los Atlas que corren por el norte de Africa.

La posición misma del Archipiélago de N.E. a S.E., siguiendo la línea del sistema orográfico septentrional que en este sentido se inclina en el occidente del vecino continente, ha dado lugar para creer que estas islas, tan cercanas a la costa, constituyan un desprendimiento del más grande sistema de cordilleras de Africa. Para otros, las montañas de nuestro Archipiélago son productos de grandes cataclismos atlánticos y repetidas ascensiones submarinas por efecto de gigantescos terremotos o de volcanes terribles que poco a poco y en muy lejanas épocas, han ido elevando el fondo de los mares.



Otro aspecto de la calle de la Marina, hoy Francisco Gouriúe, a principios del presente siglo

La Ciudad y la Isla en los principios de siglo XX

LAS PALMAS: CULTA, MODERNA Y EN LUCHA POR SU ENGRANDECIMIENTO

Con motivo del 499 aniversario de la fundación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, publiqué en el «Diario de Las Palmas» dos amplios reportajes retrospectivos sobre nuestra capital, transcritos de una curiosa e interesante guía turística de Las Palmas y la isla de Gran Canaria, publicada en el año 1911 y de la que es autor don Rafael Henríquez Padrón y que ha llegado a nuestras manos por intermedio de don Arturo Lang Lenton.

Resulta verdaderamente evocador leer esta guía de nuestra ciudad, especialmente para aquellas personas que vivieron las primeras décadas de este siglo y fueron testigos del devenir de esta capital, convertida hoy en la primera ciudad del Archipiélago, gran urbe cosmopolita de más de 350.000 habitantes.

Esta interesante y documentada guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria nos ofrece tres planos y 41 fotograbados de la ciudad y de algunos pueblos de la isla, y una gran cantidad de información y detalles relacionados con la historia del Archipiélago, y en particular de nuestra ciudad y de la isla de Gran Canaria.

ESENCIALMENTE AGRICOLA CON VOCACION INDUSTRIAL

En sus primeras páginas nos da noticias generales de las Islas Canarias, destacando su situación geográfica estratégica y astronómica, con detalles de sus orígenes geológicos, superficie, distancias y características principales de cada una de ellas. En las notas históricas se nos ofrecen noticias de los primitivos canarios, haciendo referencias a su vida social, religión, gobierno, carácter, costumbres, etc.

Sobre la población a comienzos de siglo dice lo siguiente:

El Archipiélago Canario, según el censo del año 1901, tiene 358.64 habitantes. De las islas mayores las más pobladas son la de Gran Canaria, Tenerife y La Palma.

Las dos capitales del Archipiélago son Las Palmas de Gran Canaria, con 60.000 habitantes, y Santa Cruz de Tenerife, con 39.000 habitantes. Refiriéndose a la organización política dice que el Archipiélago forma una sola provincia, pero por la importancia adquirida por Gran Canaria, por el crecimiento y progreso del Archipiélago y para facilitar mejor los servicios se han creado organismos distintos en las dos poblaciones más importantes, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. La rivalidad existente entre ambas ha originado una lucha de muchos años por su hegemonía. Desde principios del siglo pasado se ha venido trabajando por la división de las Canarias en dos provincias independientes, consiguiéndose en dos ocasiones, pero muy transitoriamente. Santa Cruz de Tenerife ha luchado, por el contrario, por el mantenimiento de la unidad provincial.

La guía relaciona la residencia de las principales autoridades, tanto civiles como militares, judiciales, marítimas y eclesiásticas, detallando las que lo hacen en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

Al describir Gran Canaria da noticias particulares de la isla, topográficas, históricas y administrativas. Refiriéndose al clima dice: Sobre los paisajes, sobre las bellezas de la isla, sobre su naturaleza exuberante y espléndida, lo que más se admira y se aprecia por los extranjeros y viajeros, es su clima benigno como no lo disfruta otra región, clima que ha convertido esta isla en estación invernal, construyéndose magníficos hoteles, muy favorecidos hoy, principalmente por ingleses.

Gran Canaria puede decirse que goza de una perpetua primavera, pues su temperatura admirable apenas sufre oscilaciones de 4 grados centígrados. Tierra privilegiada es la de Gran Canaria. En ella crecen los árboles de todas las zonas del globo; prodúcense las frutas de todos los países; ábrense las maravillosas flores de todos los climas. Su suelo fecundísimo da al año dos y tres cosechas, y produce en abundancia grande, cereales, patatas, legumbres, hortalizas de todas clases, tomates, plátanos en extraordinaria abundancia. También caña de azúcar, cochinilla, cebollas, vinos exquisitos, famosos en la antigüedad, como el «Malvasía»; tabaco, algodón, lino y frutas de todas clases.

Continuando con la descripción de la Guía de la Ciudad de Las Palmas y de la isla de Gran Canaria, nos dice lo siguiente sobre el barrio antiguo de Vegueta.

VEGUETA

Vegueta es la ciudad primitiva. Sus calles y edificios principales son: Obispo Codina, con sus casas modernas; la del Progreso, que bordea el barranco; Plaza de Santa Ana, muy hermosa, embellecida hoy con macizos de flores, donde durante el día bajan las palomas que anidan en la Catedral y por las noches se dedican al sport de los patines numerosos jóvenes.

En dicha Plaza se encuentran el Palacio Municipal (Ayuntamiento), Catedral Basílica, Palacio Episcopal y oficinas de Correos, Calle de Castillo, que en el ensanche de su nacimiento forma el pequeño jardín del Espíritu Santo, y cuenta con magníficas casas, estando instalado en la misma el Hospital Militar, calle de Granados con el Hospital Civil de San Martín, Hospicio y Casa Cuna, calle del Doctor Chil, antes del Colegio, llevando dicho nombre en recuerdo del ilustre historiador y principal fundador de El Museo Canario, y en la que están el viejo Palacio de Justicia con la Audiencia y Juzgados, antes Convento de los Agustinos; el Seminario Conciliar y Universidad Pontificia y la casa donada por el Doctor Chil para instalar en ella todas las dependencias del Museo y Biblioteca del mismo, Plaza de Santo Domingo, convertida en jardín, con un pilar de antigua construcción, parroquia de su nombre; iglesia de San Lázaro, Hospital de Elefanciacos, Casa de Locos y Asilo San Antonio, ocupando los solares del antiguo convento de frailes Dominicos, calle de Colón, donde se conserva la casa en la que vivió el ilustre historiador del Nuevo Mundo, cuando se detuvo en Las Palmas en su primer viaje; Plaza de San Antonio Abad, con una pequeña iglesia, primera catedral de la isla; calle León y Joven, antes de los Balcones; calle de Mendizábal, antes de Carnicería, en cuyo punto de partida está la Plaza de Abastos (actual Mercado Municipal) y la Pescadería.

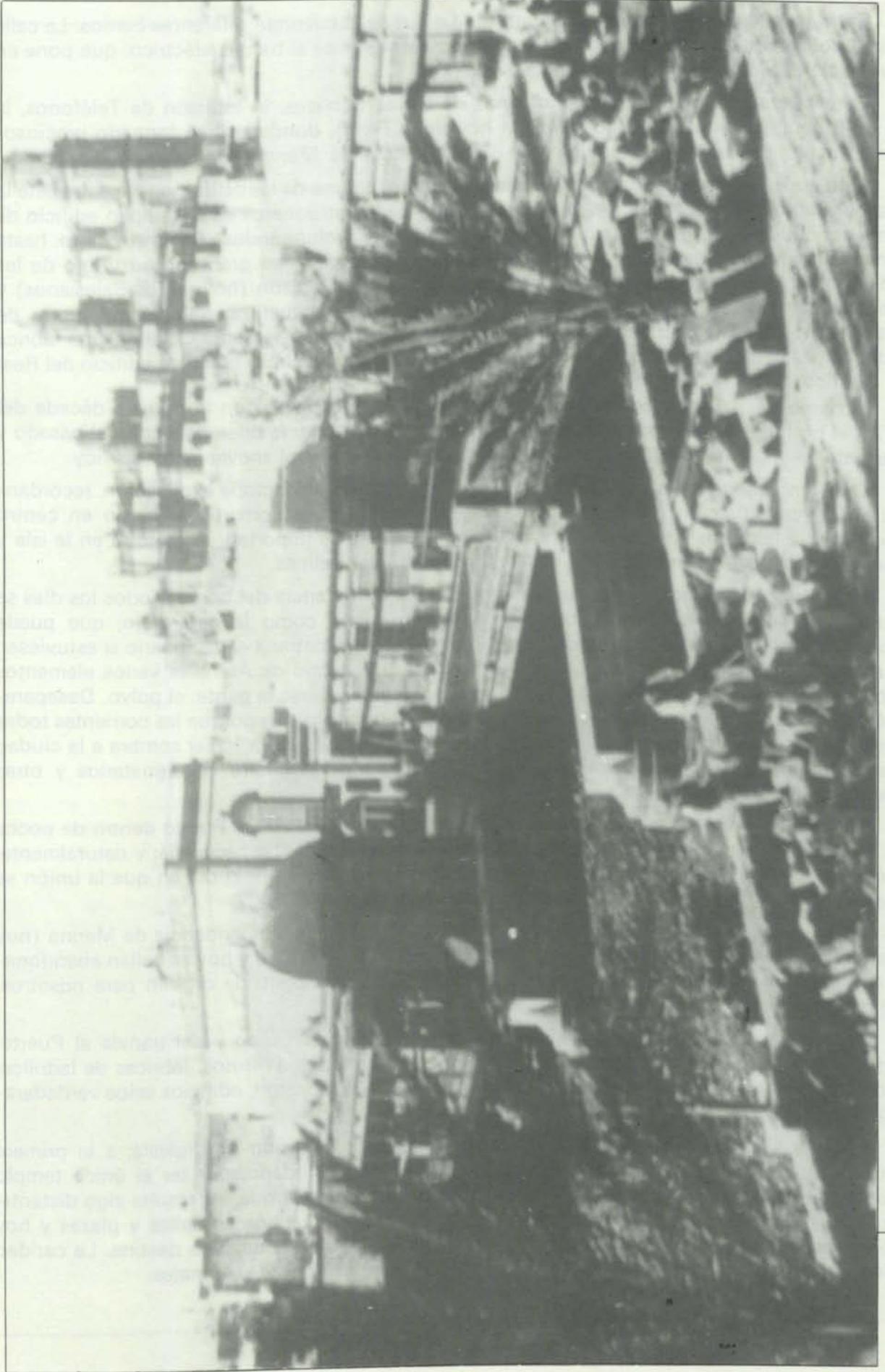
TRIANA

El barrio de Triana fue, en su origen, un lugar de mercaderes y es hoy la parte más europea, moderna y comercial de la ciudad. La calle de Muro, Plaza de Democracia y Plaza de Cairasco, por los cafés instalados allí; Casino principal (Gabinete Literario) y animación a todas horas del día y la noche, puede decirse que son el centro de mayor vida de Las Palmas.

Desde la calle Muro se contempla el hermosísimo panorama del Valle de San Roque, limitado por las altas cordilleras centrales de la isla. Allí están instalados los cafés Maison Dorée, digno de una gran capital por su arte y elegancia; y el de Cuatro Naciones, que tiene muchos años de existencia.

Al describirnos la Plaza de la Democracia, reformada desde 1908, con artísticos jardines y grupos de palmeras, laureles, acacias y otros árboles, nos relata cómo era este céntrico lugar. Había un ancho estanque donde se criaban hermosas parejas de cisnes; una columna de cantería coronada por un mundo, con termómetro, barómetro y las distancias de Las Palmas a los pueblos del interior; una meridiana para conocerse las horas de todas las capitales del mundo. En esta hermosa plaza están el Círculo Mercantil, la farmacia de Gaspar Meléndez, Peluquería La Favorita, Sastrería de don Manuel Milán y el Hotel Monopol, instalado en un buen local, con extenso patio.

En la calle Remedios se hallaban también los hoteles Cuatro Naciones, Europa y el ya citado Monopol y en la plaza de San Bernardo, con hermosas aceras y arbolado, existían dos suntuosos hoteles, el Continental y el Quiney. En la calle General Bravo, antes Malteses, estaban la Escuela Superior de Artes y Oficios. Pasando a la calle Viera y Clavijo, se encuentra la Casa Salud de Nuestra Señora de la Soledad y el Circo Cuyás, luego la de Domingo J. Navarro y Buenos Aires que llegan al pie de los riscos y donde se construyen anchurosas escalinatas. La de Bravo Murillo, una de las mejores vías, por su anchura y situación, con amplias aceras, prolongándose hasta el muelle. La calle Mayor de Triana, que nace desde el parque de San Telmo y llega hasta el puente de López Botas, en el Guiniguada, en cuya desembocadura se levanta el magnífico Teatro Pérez Galdós, edificio moderno aislado con cuatro fachadas.



Desembocadura del barranco Guinguada con el Puento de Palo

FUERA LA PORTADA Y BARRIADA DE PERULES

Entre Las Palmas y el barrio del Puerto de La Luz se encuentran diferentes barrios. La calle principal que los cruza es la de León y Castillo, por donde pasa el tranvía eléctrico, que pone en comunicación la ciudad con su puerto.

En esta calle se encuentran las oficinas de Obras Públicas, la estación de Teléfonos, la plaza de Ingeniero León y Castillo (llamada hoy de la Feria), donde se han formado preciosos jardines, la fábrica de la luz eléctrica y la Comandancia de Marina aún sin concluir.

Siguiendo la carretera en dirección hacia el Puerto, en una de las calles transversales está la iglesia del Sagrado Corazón de María y la residencia de los misioneros en un amplio edificio de reciente construcción. Continúa la calle de León y Castillo, prolongándose hacia el Puerto, hasta la zona de los hoteles de Santa Catalina y Metropól, dignos por su gran confort y lujo de las grandes poblaciones europeas; sigue el colegio del Sagrado Corazón (hoy de los Salesianos) y varios chalets y casas de recreo rodeadas de jardines. Se encuentran también el barrio de Alcaravaneras, la iglesia Evangelista, los baños de aguas minerales de Santa Catalina, una fábrica de ladrillos y la central de los tranvías eléctricos (frente a donde se halla el nuevo edificio del Real Club Náutico).

El barrio de Arenales conocido por barriada de Perules marcó en la primera década del siglo XX el progreso de la ciudad de Las Palmas, haciendo resaltar la diferencia entre el pasado y el presente, entre la soledad y silencio de antaño y la vida y el movimiento de hoy.

La asombrosa transformación sufrida únicamente tiene satisfactoria explicación, recordando que a la construcción del Puerto de Refugio la debe, pues convirtió el barrio en centro principal del tráfico, por donde forzosamente circula cuanto se importa y se exporta en la isla y cruzan cuantos viajeros embarcan y desembarcan en Las Palmas.

La fiebre de fabricación es buen testimonio de la importancia del barrio. Todos los días se levantan hermosos edificios y se forman magníficas calles, como la de Perojo, que puede competir con las mejores de la ciudad. Y mayor predilección mostraría el vecindario si estuviesen algo más atendidos los servicios municipales. Faltan en el barrio de Arenales varios elementos indispensables para ser habitado, y sobra, en cambio, uno que aleja la gente: el polvo. Desaparecido éste y urbanizado el barrio, su población crecerá mucho más aún porque las corrientes todas afluyen allí, porque el puerto es un imán que atrae y que concluirá por hacer sombra a la ciudad sin esta no procura defenderse. El desfile de autoridades, comercio, consignatarios y otras entidades se ha iniciado ya.

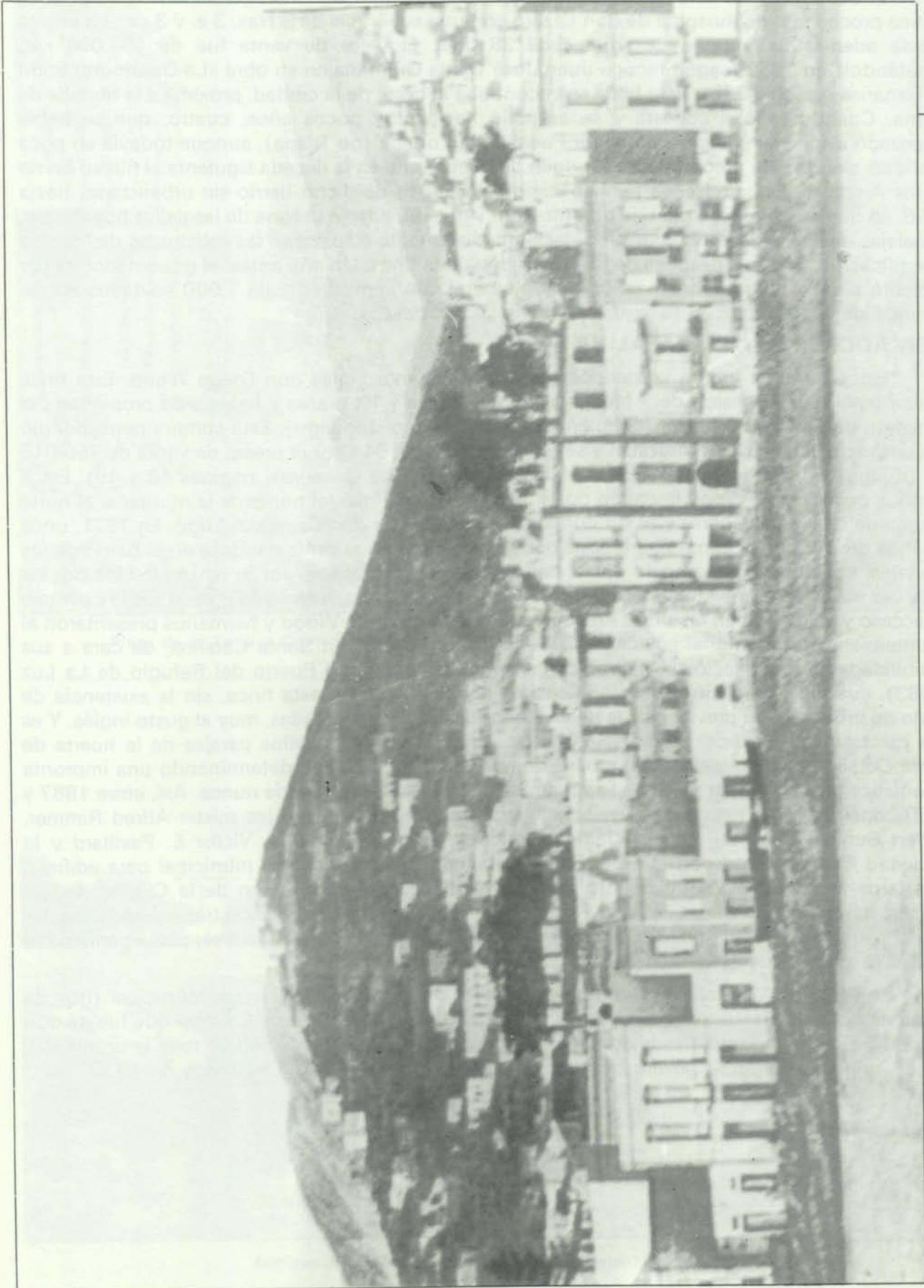
La calle de León y Castillo, que es la arteria principal, se unirá al Puerto dentro de pocos años. Del Puerto se camina hacia Las Palmas y desde aquí se marcha hacia allá; y naturalmente, siguiéndose la misma dirección tienen forzosamente que encontrarse. El día en que la unión se verifique, contará Las Palmas con una calle de seis kilómetros.

En el barrio de los Arenales está enclavado el edificio de la Comandancia de Marina (hoy Comandancia General de Marina), cuyas obras se principiaron años ha y hoy se hallan abandonadas, entregándose a la acción del tiempo lo que debería ser objeto de orgullo para nosotros. ¡Lástima de edificio!

También figuran en él las instalaciones del alumbrado eléctrico y del tranvía al Puerto, grandes depósitos de mercancías, almacenes para empaquetados de frutos, fábricas de ladrillos, los hoteles Santa Catalina y Metropole y colegio del Sagrado Corazón, edificios estos verdaderamente soberbios.

Los padres misioneros han establecido una escuela y erigido una iglesia; a la primera concurren numerosos niños; a la segunda, la mayoría del vecindario, por ser el único templo existente en el barrio. La parroquia de San Bernardo que le corresponde, les resulta algo distante. Los padritos comenzaron dando lecciones gratuitas a los muchachos en calles y plazas y hoy disponen de una casa con todas las condiciones necesarias al fin que se le destina. La caridad pública ha hecho ese milagro. Así era el barrio de Perules, hoy de Arenales.

Finalmente el viejo castillo de Santa Catalina.



Aspecto del desaparecido litoral del barrio de Triana a finales del siglo XIX

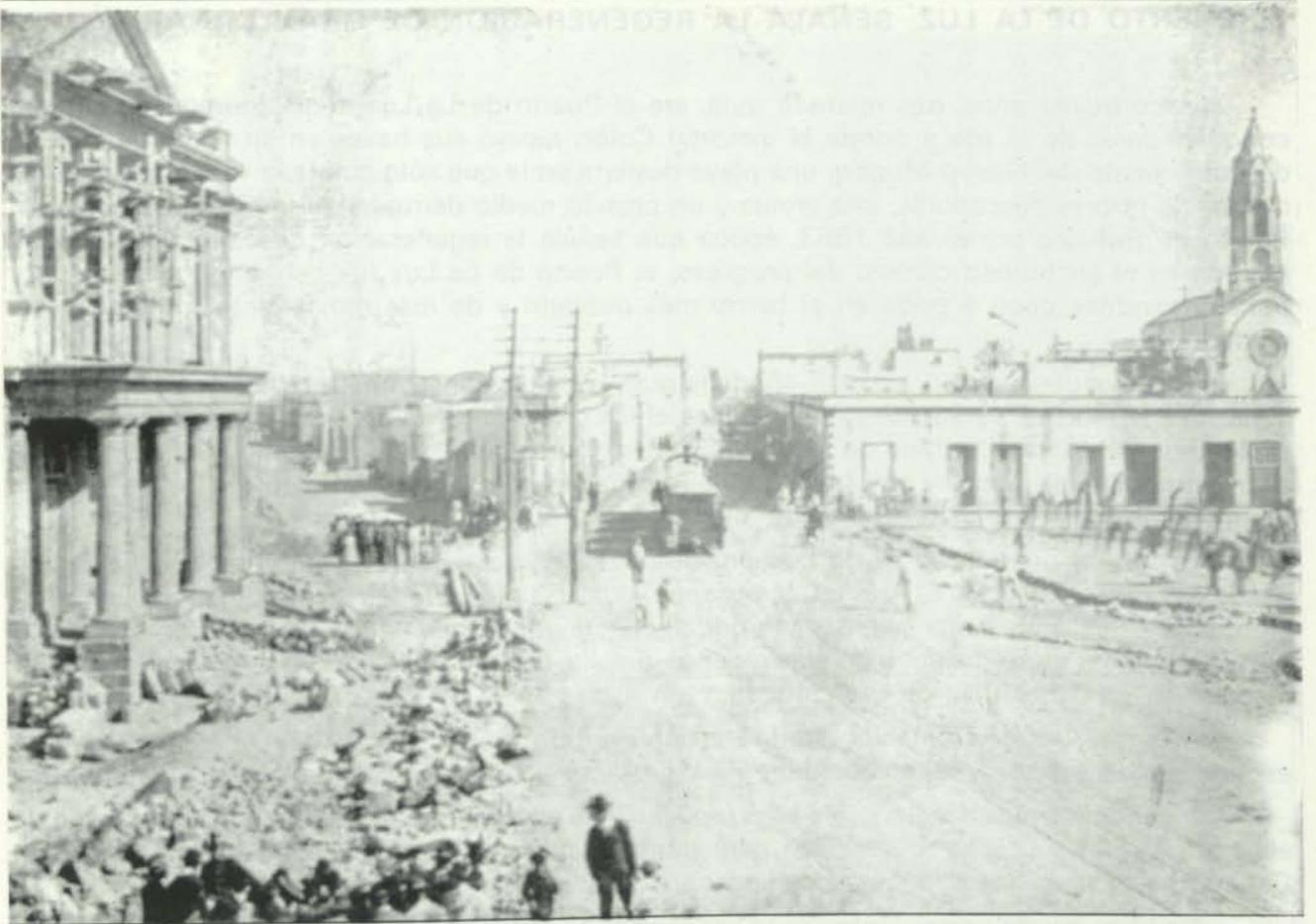
CERCADO DE LOS PERULES

El comprador de estos terrenos fue don José Joaquín Sanahan (O'Sanahan). Esta finca rústica procedente del hospital de San Lázaro con una superficie de 3 Has, 3 a. y 3 ca.. La misma poseía además una noche de agua cada 38 días. El valor de venta fue de 154.000 r.v., rematándola en 1859 (según recoge Juan José Ojeda Quintana en su obra «La Desamortización en Canarias», página 278). Esta finca se encontraba al norte de la ciudad, próxima a la muralla de Triana. Cuando salió a subasta y se adquirió hacía muy pocos años, cuatro, que se había empezado a solicitar sitios y a construir Fuera de la Portada (de Triana), aunque todavía en poca cantidad, siendo este precisamente el origen de lo que sería en la década siguiente el nuevo barrio de los Arenales. Estos terrenos permanecieron al margen de dicho barrio sin urbanizarse, hasta 1898, en que se aprobó su plan de urbanización y que dió paso a la zona de las calles hoy Perojo, Canalejas, Eusebio Navarro y transversales. Inmediatamente empezaron las solicitudes de licencia de edificación, 39 años después de la adquisición de la finca. Un año antes, el gobernador militar presentó planos para la construcción de un cuartel con capacidad para 1.000 soldados en los terrenos de dicha finca, pero aquel proyecto luego desapareció.

CERCADO DE SANTA CATALINA

Estos terrenos fueron adquiridos por el comerciante inglés don Diego Wood. Esta finca rústica tenía una extensión de 7 fanegadas, 5 celemines y 13 brazas y había sido propiedad del convento de San Pedro Mártir (también llamado de Santo Domingo). Esta compra correspondió a la desamortización de Mendizábal y se remató antes de 1844 por el precio de venta de 750.015 r.v. (Juan José Ojeda Quintana en «La Desamortización de Canarias», páginas 48 y 49). Estos terrenos de la familia Wood lindaban por el naciente con el mar, al poniente la montaña, al norte la zona de las Alcaravaneras y al sur con las propiedades de don Cayetano Lugo. En 1871, unos 27 años después de la compra, influidos por el crecimiento que venía dándose en el barrio de los Arenales, nuevo barrio aparecido por la parte norte de Las Palmas, por lo tanto atraídos por las cada vez más claras expectativas de futuro del Puerto de La Luz (ya estaba construída la carretera de acceso y se realizaban las obras en su muelle). Don Eduardo Wood y hermanos presentaron al Ayuntamiento un memorial acerca de las fincas que poseían en Santa Catalina, de cara a sus posibilidades de edificación. Una vez comenzadas las obras del Puerto del Refugio de La Luz (1883), cuando las solicitudes de edificación se sucedieron en esta finca, sin la existencia de plano de urbanización previo, a base de viviendas aisladas y ajardinadas, muy al gusto inglés. Y es que precisamente la recién establecida colonia inglesa elegía aquellos parajes de la huerta de Santa Catalina para su residencia, a base de tipo mansión o chalet, determinando una impronta urbanística propia de esta parte de Las Palmas, que ya no desaparecería nunca. Así, entre 1887 y 1890 construyeron su residencia en aquella zona norte de la ciudad los míster Alfred Rimmer, Robert Schiler, Robert F. Miller, James Pinncook, Arthur A. Doorly, Víctor E. Pavillard y la Sociedad Canary Island con el hotel Santa Catalina, obtienen licencia municipal para edificar. Más tarde en 1922, el Ayuntamiento aprueba el Plano de Urbanización de la Ciudad de Las Palmas, del arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre, que incluía con tratamiento urbanístico de Ciudad-Jardín la finca de los Wood, de esta manera la zona pasaba a ser plenamente parte del casco urbano de la ciudad.

En 1923 el Ayuntamiento compró una parte de la finca para Parque Municipal (hoy de Doramas) y un año después se aprobaba el proyecto de la finca de Santa Catalina que fue de don Manuel Wood de la Torre, desde entonces quedó autorizada la edificación en toda la propiedad, lo que principalmente se llevará a cabo a finales de esa década y siguiente de 1930.



Plaza de la Feria y Comandancia de Marina, en construcción, a principios de siglo



Antiguo hotel Metropol a finales del siglo XIX

EL PUERTO DE LA LUZ, SEÑALA LA REGENERACION DE GRAN CANARIA

Hace treinta años, nos relata la guía, era el Puerto de La Luz donde desembarcaron los conquistadores de la isla y donde el inmortal Colón reparó sus naves en su histórico viaje al descubrimiento del Nuevo Mundo, una playa desierta en la que sólo cubría la vista unas cuantas chozas de pobres pescadores, una ermita y un castillo medio derruido. Al iniciarse las obras del Puerto de Refugio por el año 1883, época que señala la regeneración de Gran Canaria y su entrada en el anchuroso camino del progreso, el Puerto de La Luz fue perdiendo su carácter y transformándose poco a poco en el barrio más poblado y de más movimiento y tráfico de la ciudad.

La playa desapareció; en ella -añade la guía- levantáronse muelles, depósitos de carbón, almacenes, astilleros, varaderos y cuantos elementos guardan relación con la vida marítima. En la espléndida bahía, resguardada de todos los vientos, surcada en aquellos tiempos por algún que otro barquichuelo, flamean hoy pabellones de todas las naciones y momentos hay en que las innumerables naves en ella fondeadas dificultan las operaciones.

Es hoy el primer puerto de España, después del crecimiento asombroso que ha tenido desde mediados de 1910. Su tráfico es enorme. Todas las operaciones de importación y exportación de mercancías y frutos se practican por él; allí afluye la isla entera. Para apreciar los rápidos progresos del Puerto basta fijar el siguiente detalle: en 1882 le visitaban unos 15 barcos mensuales; en 1909 más de 300 al mes y en el semestre de 1910 unos 500 mensuales.

Asombra la transformación sufrida en un período de un cuarto de siglo, y esto sólo se explica por la soberbia situación geográfica de Gran Canaria en la ruta de tres continentes.

Muchos vapores hacen escala para proveerse de víveres, agua y carbón; pero la mayoría de ellos al regresar a Europa lo verifican para transportar frutos. Además, entre Inglaterra y Gran Canaria hay varias líneas directas dedicadas exclusivamente a este tráfico.

No hace muchos años, antes de la casi completa urbanización, el mar se unió en un día de fuerte marea, ofreciendo un espectáculo hermoso.

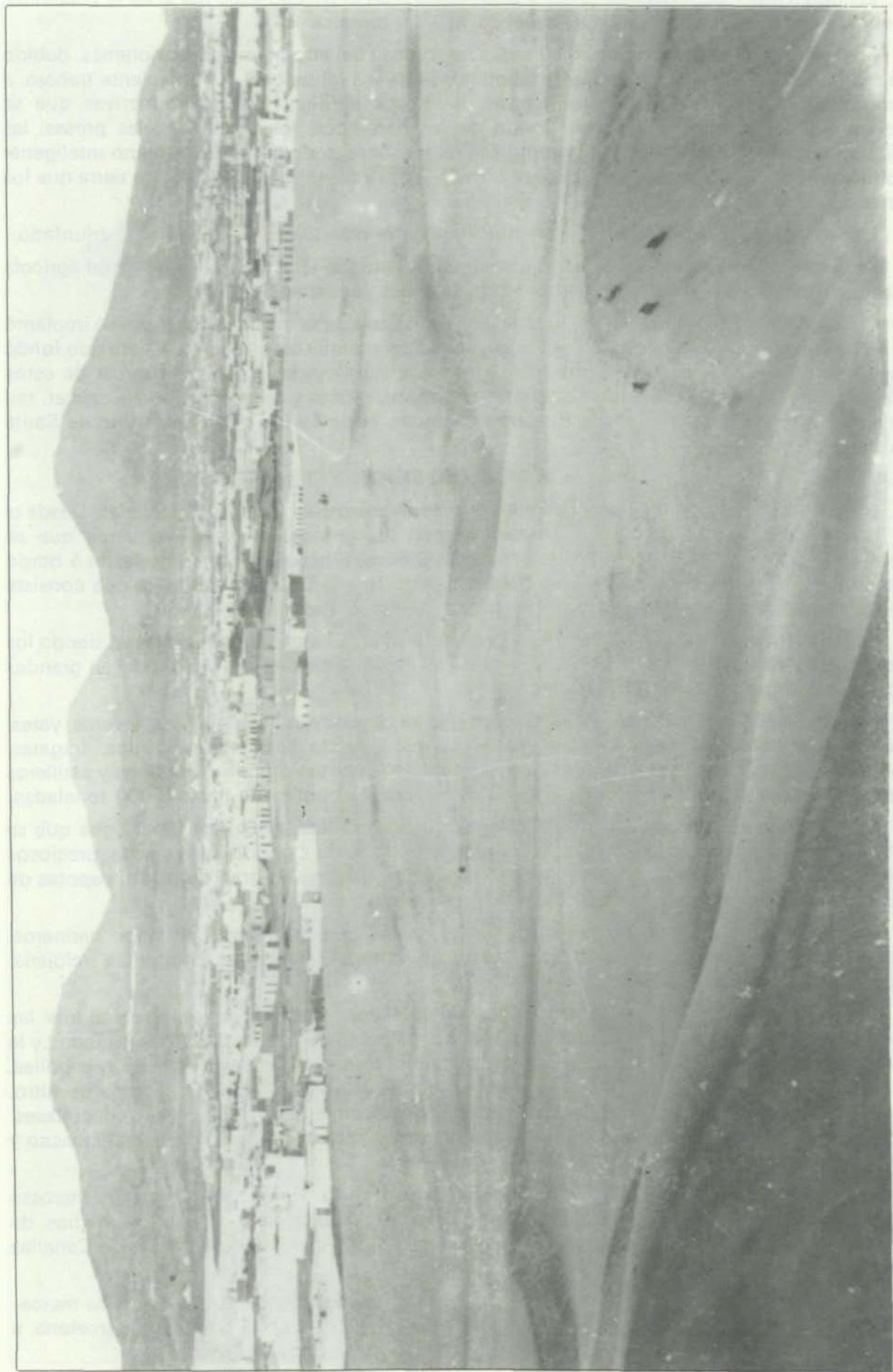
Las Canteras es la playa elegida por las familias pudientes de la ciudad para pasar las temporadas de verano. La playa es muy bella, pero de su belleza ha perdido bastante por haberse tolerado las edificaciones a capricho sin sujeción a líneas y rasantes, nada hubiera tenido que envidiar, por ejemplo -añadía la guía- a la playa de la Concha de San Sebastián.

Al crecer la población hacia el norte, formáronse los barrios de Arenales, Alcaravaneras y Santa Catalina, enlazados ya con el Puerto de La Luz, divididos en los barrios de Arenales, Canteras, Arrecife e Isleta. Al término municipal pertenecen el pago de Marzagán, en el fondo de una hondonada, y Tafira, uno de los sitios más pintorescos de la isla, con hermosas huertas, espléndidos valles, magníficos jardines y alegres pagos.

Hace luego una descripción de los muelles y diques e instalaciones del Puerto y sus diferentes servicios.

En aquella época, el Puerto de La Luz contaba con unos 16.000 habitantes, uniéndolo a la ciudad una carretera convertida en calle y un tranvía eléctrico tan bueno como los mejores que existen en España y en muchas poblaciones del extranjero. En el Puerto se halla establecido el Asilo de San José, servido por Siervas de María, con un departamento para hospital de niños pobres, un Hospital Inglés, costado por la colonia británica, un Hospitalillo Municipal, un convento de frailes franciscanos, con magnífico templo y una escuela de niños montada según los adelantos modernos.

El centro de vida del Puerto está en los alrededores del Parque Santa Catalina, donde se encuentra el Real Club Náutico, con un soberbio y elegante edificio construido sobre el mar y el hotel Rayo, muy bien instalado, restaurantes, bazares, cafés, tiendas de modas. En construcción están la iglesia parroquial, hoy de Nuestra Señora de La Luz, una magnífica plaza de mercado de hierro y una Estación Sanitaria, y el Parque de Santa Catalina.



Una estampa de los desaparecidos Arenales. Año 1920

El cultivo que más rendimiento dio a Gran Canaria en el pasado siglo fue el de la cochinilla. Hoy cultiva en gran escala plátanos, caña de azúcar, tomates, etc.

Los valles y las vegas presentan en todas las épocas del año hermosos panoramas, debido no sólo a la naturaleza sino también a la laboriosidad de los labradores, a su paciente trabajo, a sus continuos sacrificios. Magníficas huertas, hermosos jardines, tierras productivas que se escalonan por los montes y llegan al fondo de los barrancos; los estanques, las presas, las canalizaciones, el agua que brota de las entrañas de las rocas, todo descubre la mano inteligente del sobrio labrador; todo pregona el esfuerzo de su trabajo y su entrañable amor a la tierra que los sustenta.

Llanos arenosos e infecundos son hoy hermosos platanales. El hombre ha triunfado.

Respecto a la industria y comercio comenta que aunque la isla es esencialmente agrícola no por eso han dejado de desarrollarse y prosperar las industrias.

Quizá sea la más importante la azucarera en Gran Canaria, la más antigua, pues se implantó a raíz de la Conquista, en el año 1483, y por gestiones del conquistador Pedro de Vera que fundó los ingenios de Gáldar y Telde y otros más. Más tarde fue llevada la caña de azúcar de estos ingenios a la isla de Cuba. En Gran Canaria se crearon trapiches y fábricas de ron y azúcar, tan importantes como la de San Pedro y Rosario de Arucas, la de Tafira, la de Telde y la de Santa María de Guía.

DE LA INDUSTRIA DEL «TOLLO» A LOS INGENIOS Y TRAPICHES

Una de las industrias llamadas a un gran desenvolvimiento es la de las Pesquerías. Desde el siglo XVI, los pescadores de Gran Canaria explotan los grandes bancos pesqueros que se encuentran a lo largo de la costa de Africa, frente al Sáhara, procediéndose a la salazón a bordo mismo de los pailebots pesqueros. Hace referencia también a la industria del tollo, que consiste en cortar el pescado en trozos delgados y largos, dejando secar al aire libre.

La fabricación de quesos ha tenido un gran desarrollo. Existen diferentes clases, siendo los más apreciados los que llaman de flor, que se fabrican en los altos de Guía y Gáldar y en grandes cantidades se exportan para América.

Cuenta Las Palmas con varios astilleros, donde se construyen hoy pailebots, víveros, yates, lanchones y embarcaciones menores de todas clases, y hasta hace algunos años, fragatas, bergantines y otros buques para la carrera de América. Hoy existen grandes varaderos y astilleros montados con toda perfección, donde pueden ser reparados buques de hasta 3.000 toneladas.

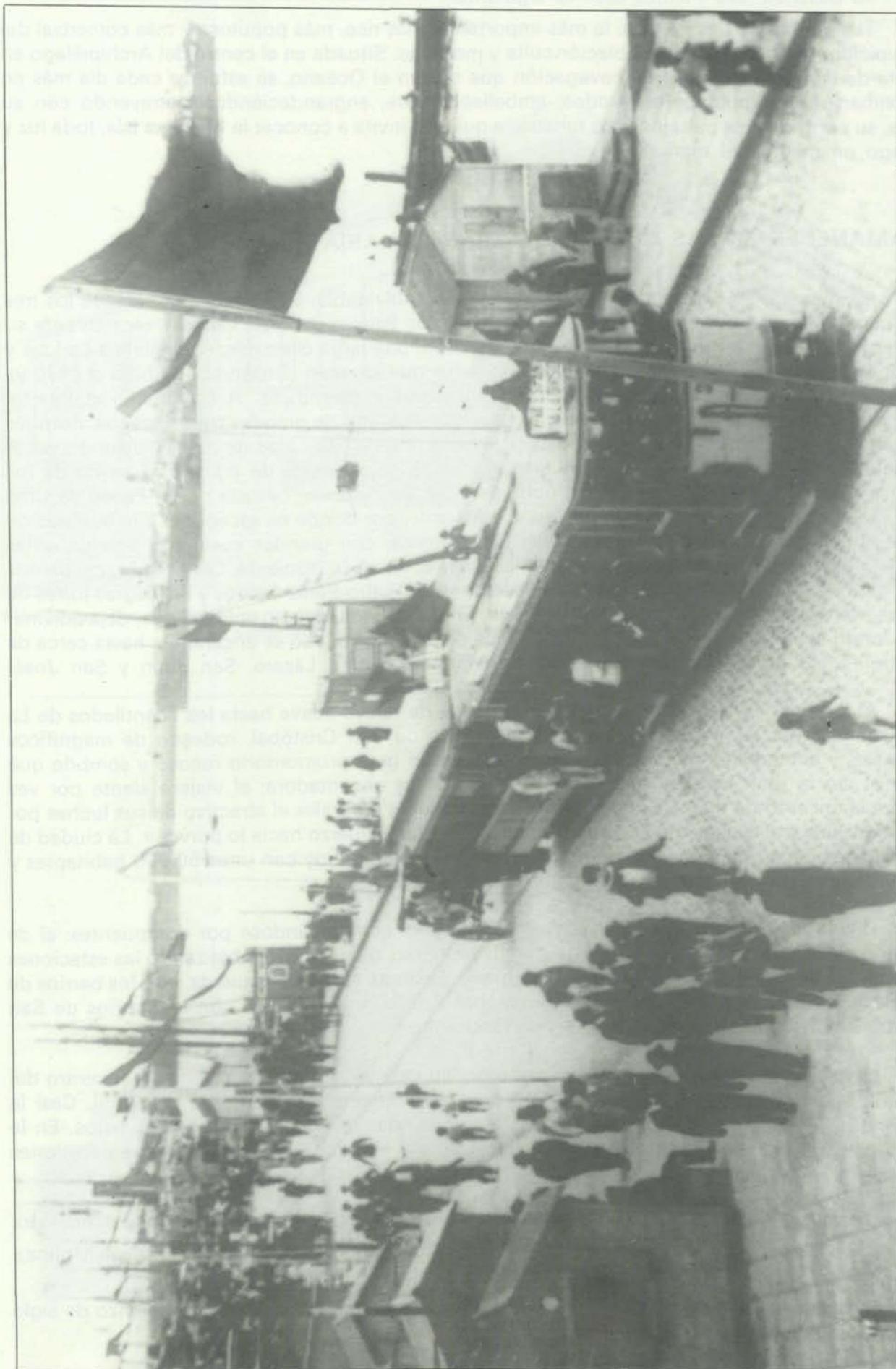
Cuenta Gran Canaria, además, con fábricas de cal, ladrillos, pilas para filtrar agua que se exportan en grandes cantidades, de bordados a mano en telas de algodón, lana y seda, preciosos y delicados calados, tejidos de lana y algodón, estameñas, lienzos de gran duración, capotas de abrigos, mantelerías, colchas encajes, telas en relieve, etc.

También hay industrias de cerámica: lozas, tallas, macetas, jarras, molinos harineros, tenerías para el curtido de pieles, fábricas eléctricas, tahonas, imprentas, litografías, relojería, joyerías, platerías, pastelerías, etc.

El comercio es extenso y activo principalmente con el extranjero, favoreciéndole las seguridades y facilidades del Puerto de La Luz, base de la grandeza y crecimiento de la ciudad y la isla. El comercio de exportaciones consiste en plátanos, tomates, patatas, garbanzos, cebollas, almendras, nueces, pescados y frutas frescas y en conservas, vinos, ladrillos, piedras de filtro, cochinilla, calados, etc. El de importación consiste, principalmente en tejidos de todas clases, artículos de modas, vinos, jabones, alcohol, aguardientes y mieles, guanos, azúcar, café, cacao y ferretería en general.

No es tan importante el comercio de las islas con la Península por las numerosas dificultades que existen, que los gobiernos no han procurado orillar; ni por los medios de transporte, ni por las facilidades en la instrucción, por crecer las relaciones comerciales de Canarias con la Madre Patria.

Gran parte de los artículos y productos isleños son apenas conocidos en aquellos mercados. Hoy se han ido modificando tantos obstáculos principalmente en el puerto de Barcelona, a donde se llevan gran cantidad de plátanos, pescado seco y otros artículos.



Estampa del Muelle Santa Catalina a principios del siglo XX

Al describir Las Palmas dice lo siguiente:

«La ciudad de Las Palmas, la más importante, más rica, más populosa y más comercial del Archipiélago, es hoy una gran población culta y moderna. Situada en el centro del Archipiélago en la ruta de las grandes líneas de navegación que cruzan el Océano, se esfuerza cada día más en aproximarse a los pueblos civilizados, embelleciéndose, engrandeciéndose, atrayendo con su clima, su confort y sus paisajes a los turistas, a quienes invita a conocer la hermosa isla, toda luz y sosiego en medio del mar».

EL AMANECER EN LAS COSTAS DE GRAN CANARIA

El amanecer en las costas de Gran Canaria es inolvidable. Los buques que desde los tres continentes: Europa, Africa y América, se dirigen a Las Palmas de Gran Canaria, recalán ante su gran bahía, en cuyo fondo la ciudad se extiende como una larga cinta desde La Isleta a La Laja y se encarama por los riscos con sus blancos caseríos que parecen conservar aún bajo el cielo ya con estrellas, el oro de las puestas del Sol, soberbias y magníficas. A la derecha el Puerto, grandioso, concurridísimo, abierto al pie de La Isleta, poblado de grandes trasatlánticos; después la costa arenosa, blanca, suave, poblada de grandes hoteles, de casas de recreo, dejando ver al fondo de las Alcaravaneras y de las huertas cercanas, sombreadas de árboles; el barrio de los Arenales, donde se está formando una población hacia el interior, cerrada por el Paseo de Chil, que será mañana un soberbio y grandioso «boulevard», por donde se ascenderá a la barriada de Carló en proyecto, población futura, ideal y pintoresca, con grandes casinos y hoteles, villas rodeadas de jardines y bosques que cubren las laderas; más a la izquierda, Las Palmas, los barrios de Vegueta y Triana con sus modernas edificaciones; el Teatro Pérez Galdós y las negras torres de la Catedral, destacándose sobre el azul del cielo. El Guiniguada, abierto sobre el mar, deja adivinar en el fondo el valle de San Roque; por los riscos de uno y otro lado se encaraman hasta cerca de las alturas, los barrios de San Bernardo, San Francisco, San Lázaro, San Juan y San José.

Al lado sur de la ciudad, la playa se extiende de nuevo suave hasta los acantilados de La Laja. Bañado por las aguas del mar está el caserío de San Cristóbal, rodeado de magníficos platanales y sombreados de árboles, terminando en un gran promontorio rocoso y sombrío que cierra al sur la gran dársena encantada. La entrada es encantadora; el viajero siente por vez primera el encanto de una isla que hoy une a sus bellezas naturales el atractivo de sus luchas por engrandecerse y el espectáculo de su esperanza y su gran esfuerzo hacia lo porvenir. La ciudad de Las Palmas ocupa una extensión de ocho kilómetros y cuenta hoy con unos 50.000 habitantes y un término municipal que pasa de 65.000.

Divide el Guiniguada en dos partes a la ciudad, comunicándose por dos puentes: el de Verdugo, de piedra de sillería con cuatro grandes estatuas de mármol simbolizando las estaciones del año, y el de López Botas, de armazón de hierro. Vegueta está a la izquierda, con los barrios de San Roque, San Juan, San José y San Cristóbal, Triana, a la derecha, con los barrios de San Lázaro, San Nicolás, San Francisco y San Bernardo.

La calle de Triana es la más importante por su extensión y amplitud, por ser el centro del comercio, por su extraordinario movimiento, por sus edificios y por su vida mercantil. Casi la totalidad de los edificios tienen instaladas grandes tiendas de todas clases en sus bajos. En la misma calle de Triana está la parroquia de San Telmo y el Palacio Militar, que tiene pabellones laterales donde están las comandancias de Ingenieros y Artillería.

Algunos de estos comercios de la calle de Triana conservan sus nombres en la actualidad.

De los espectáculos públicos, describe el Teatro Pérez Galdós (antiguo Tirso de Molina), Teatro Circo Cuyás, Teatro Circo del Puerto de La Luz y Pabellón Colón.

En resumen, la vida de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en el comienzo de siglo XX era como una arcadía feliz.



Fábrica de tabacos y picaduras, de don Luis Correa Medina, fundada en el año 1865, en las Alcaravaneras, siendo posteriormente la popular fábrica de galletas Tamarán



Fábrica de tabacos y cigarrillos La Flor Isleña, de Santiago Gutiérrez

Gran Canaria, vista por George Glas

(Año 1764)

Consideramos interesante ofrecer las descripciones que algunos viajeros británicos hicieron de las islas Canarias, y en particular de Canaria en los dos últimos siglos. La iniciamos con la del viajero George Glas.

En su obra «Descripción de las Islas Canarias 1764» publicada en Londres en 1764 con el título en inglés «The history of the Canary Islands»: A Description of the Canary Islands including the Modern History of the Inhabitants, and an Account of their Manners, Customs, Trade, & by George Glas», traducida por Constantino Aznar de Acevedo, transcribimos el capítulo VI «De la Isla de Gran Canaria»:

Hasta ahora he estado describiendo las islas que están casi desiertas, cuando se comparan con la fértil y agradable Canaria, la cual, por la excelente temperatura de su aire, y la abundancia de agua potable, árboles, hierbas y frutas deliciosas, que allí se encuentran, merece bien el nombre de Isla Afortunada.

La punta nordeste de Canaria se encuentra al oeste de la punta sudoeste de Fuerteventura, a dieciocho leguas de distancia; por tiempo claro, cualquiera de estas islas puede ser vista desde la otra. Canaria tiene aproximadamente catorce leguas de largo por nueve de ancho y treinta y cinco de circunferencia, calculando la longitud desde la punta nordeste hacia el sur hasta la punta de Arguineguín, y el ancho desde el puerto de Agaete, al oeste de la isla, hasta el de Gando en el este. La parte interna, o centro, es alta en extremo, y llena de hermosas montañas, las cuales se elevan por encima de las nubes que llegan más arriba de la corriente del viento del nordeste que sopla generalmente aquí; de manera que cuando este viento sopla fuertemente en la parte norte de las montañas, o bien el otro lado está en calma, o sopla una suave brisa del sudoeste. Estas calmas y vientos arremolinados, causados por la altura de las montañas encima de la atmósfera, se extienden a veinte o veinticinco leguas más allá de ellas hacia el sudoeste. Hay calmas, como las de Tenerife, que se extienden a quince leguas océano adentro; las de la Gomera, a diez leguas; y las de La Palma, treinta. Me he encontrado a menudo en las calmas de las islas, a excepción de las de La Palma; y según mi experiencia de ellas, puedo atreverme a decir que es extremadamente peligroso, en lo que se refiere a pequeños barcos o sin cubierta, aventurarse en ellas, cuando el viento sopla fuerte afuera. Es cierto, en verdad, que el viento levanta las olas del mar a la altura de las montañas; pero estas olas se siguen unas a otras sucesivamente, de forma regular; pues si cayeran unas sobre otras de manera confusa, no habría barco que pudiera navegar por el océano. En una tormenta, el viento empujando el mar por delante, cada ola deja su sitio a la que la sigue; mientras que en las calmas de las Islas Canarias, no moviéndose el mar hacia adelante en la misma dirección del viento de fuera, estando como estancado, o en reposo, resiste a las olas que caen sobre él desde afuera; y esta resistencia es la causa de que rompan en la playa pero con menos violencia debido a la naturaleza diferente de la resistencia. Este romper de las olas se produce sólo en el límite de, o justamente en la entrada de las calmas, ya que dentro de ellas el agua está tranquila y es agradable.

En su descripción nos sigue relatando lo siguiente:

En el extremo nordeste de Canaria hay una península, de unas dos leguas de circunferencia. El istmo que la une a la isla principal es de unas dos millas de largo y un cuarto milla de ancho en la parte más estrecha. De cada lado de este istmo hay una bahía, que está expuesta en la parte nordeste al fuerte oleaje del mar, y por lo tanto, a una ruta impropia para la navegación; pero los barcos pequeños pasan entre unos arrecifes y la playa, y allí pueden fondear tranquilos y seguros protegidos de todos los vientos y el temporal. Aquí los nativos reparan sus pequeños barcos.

Del otro lado del istmo hay una espaciosa bahía arenosa, llamada por algunos Puerto de La Luz, y por otros Puerto de La Isleta, debido a unas altas rocas o islas, en la entrada de la bahía hacia el nordeste. Esta es una buena ruta de navegación para los barcos de cualquier tonelaje, con todos los vientos, excepto los del sudeste, a los que está expuesta; pero este viento (que no es corriente aquí) pocas veces sopla de manera tan fuerte como para poner en peligro la navegación.

El lugar de desembarco se encuentra en el mismo recodo de la bahía, en donde generalmente el agua está tan tranquila, que un barco puede estar anclado de costado en la playa sin riesgo alguno. En este punto hay una ermita, o capilla, dedicada a Santa Catalina y un castillo, armado con cañones, pero sin potencia alguna. Desde aquí a lo largo de la playa y hacia el este, a distancia de una legua, se encuentra la ciudad de Las Palmas, capital de la isla; entre la cuál y el castillo arriba mencionado, hay otros dos fuertes, con sus cañones; no encierran guarnición, excepto algunos inválidos. Al otro lado de la ciudad se levanta otro castillo llamado San Pedro. Ninguno de éstos representa ninguna potencia.

Los buques que descargan sus mercancías en Las Palmas, en general con buen tiempo, fondean a media milla de la ciudad, para mayor rapidez en el despacho; pero este lugar no constituye una buena vía. La ciudad de Las Palmas no tiene potencia para oponerse a un ataque; pero es grande, y encierra muchos y buenos edificios, particularmente la Catedral de Santa Ana, y muchas iglesias y conventos de frailes de diversas Ordenes, así como conventos de monjas. Las casas particulares son, en general, buenas, todas de piedra. La ciudad está dividida en dos partes que se comunican por un puente encima de un pequeño arroyo. Supongo que el número de habitantes en Las Palmas es aproximadamente de unos seis mil.

El puerto que sigue en importancia es Gando, situado en la parte sudeste de la isla. No he estado nunca allí, pero me han informado que es un buen puerto para la navegación, respecto de todos los vientos, a excepción del viento sur. Allí se puede uno reponer de agua potable y otros productos frescos.

Gaete, o Agaete, en el noroeste de la isla, es un puerto con un castillo para su defensa. Sólo lo frecuentan barcos que transportan provisiones, etc. de aquí a Santa Cruz de Tenerife. La región en los alrededores tiene bastante agua, y abundan los frutales. Desde Agaete hay una carretera a Las Palmas.

Toda la costa de Canaria, a excepción de estos puertos, es en general inaccesible a barcos y navíos, debido al fuerte oleaje del mar; hasta la parte a sotavento o sudoeste de la isla está expuesta a estos inconvenientes, aunque se encuentra abrigada por la tierra del oleaje provocado por el viento alisio.

Ocurre lo mismo en todas las playas de las Islas Canarias, especialmente en la luna llena y en el cambio de luna, excepto las de Lanzarote y Fuerteventura. Sin embargo, incluso a sotavento de esta última, rara vez está la playa libre de rompiente. Supongo que no sería fácil dar cuenta debida de este fenómeno.

No hay grandes ciudades ni grandes pueblos en el interior de Canaria; sino grandes aldeas, las principales de las cuales son Gáldar y Telde.

Aunque esta isla es alta y montañosa, entre montañas, y cerca de la costa hay muchas llanuras y más terreno llano que en cualquiera de las islas al oeste de ésta.

En el capítulo VII, nos relata el clima de Canaria, su atmósfera y productos, etc. La temperatura del aire no es en ninguna parte más deliciosa que en la isla de Canaria. El calor en verano rara vez supera el que prevalece generalmente en Inglaterra durante los meses de julio y agosto, y la fase más fría del invierno no es más rigurosa que entre nosotros hacia fines de mayo durante una estación tardía. Aquí soplan los mismos vientos, y en los mismos períodos que en Lanzarote y Fuerteventura; pero el viento norte no es tan fuerte, ya que es como una suave brisa que refresca el aire para crear una temperatura agradable. Los cielos aquí están rara vez cubiertos, pues están casi siempre serenos y libres de tormenta y de truenos. El único tiempo desagradable ocurre cuando llegan a la isla los vientos del sudeste, desde el gran desierto de Africa; pero esto no se presenta a menudo, y no dura mucho tiempo. Son muy calientes, secos y asfixiantes, y causan grandes daños a los frutos de la tierra por su naturaleza perniciosa, y por traer también nubes de

langostas (del desierto) que devoran todo lo que haya verde cuando se posan. En las montañas, el tiempo es diferente de lo que he estado describiendo; pues hace mucho frío en invierno y las cimas son inhabitables, por la nieve que cae con gran abundancia allí durante aquella estación.

Para añadir a la excelente calidad del clima de esta isla el aire es extraordinariamente sano, y los nativos gozan de buena salud y longevidad mayores que en cualquier otro país del mundo. He tenido la oportunidad de observar que cuando se trasladan con los europeos a climas insalubres calientes, son los primeros en caer enfermos y morir.

Esta isla tiene bastante agua y son abundantes los bosques de varias especies; casi todo lo que aquí se plante prosperará; y el pino, la palmera, la acebuchina, el laurel, el álamo (o el chopo), el saúco, brezos (una especie de matorral), el drago (que produce goma), chumberas, y la tabaiba, crecen espontáneamente y sin cultivo.

En cuanto a frutas, se dan aquí la almendra, la nuez, la castaña, la manzana, la pera, el melocotón, el albaricoque, la cereza, la ciruela, la mora, el higo, el plátano, el dátil, la naranja, el limón, la lima, la granada y en breve, todas las frutas americanas y europeas, excepto el ananás o piña, que creo no hay ninguno en estas islas.

Respecto a los cereales, hay trigo, cebada y maíz o gran de la India; pero los guisantes, las habas y las garravanzas (una especie de haba panosa, en general escrita «garravancas») son escasos y caros.

En otro párrafo, escribe lo siguiente:

La parte más fértil de Canaria es la montaña de Doramas, situada a una o dos leguas de la ciudad de Las Palmas; está abrigada por los bosquecillos de diferentes especies de fragantes árboles, cuyas ramas altas están tan tupidamente entrelazadas que no dejan pasar los rayos del Sol. Los arroyuelos que riegan estos sombreados bosquecillos, el murmullo de la brisa entre los árboles y la melodía de los pájaros canarios forman el más delicioso de los conciertos; cuando una persona se encuentra en medio de una de estas encantadoras soledades, no puede dejar de recordar las hermosas palabras que los antiguos escribieron acerca de estas Islas Afortunadas.

En contraste con esta maravillosa tierra, la parte más alta de la isla está totalmente desolada y es árida, ya que no produce ni hierbas ni matorrales, a excepción de las ya citadas retamas; pues se eleva tan por encima de las nubes que por ello no recibe ni rocío ni lluvia, sino que está expuesta a un viento fino, seco y abrasador, el cual sopla generalmente desde el oeste, en oposición directa a los vientos alisios por debajo, o debajo de las nubes; durante la noche este viento occidental sopla fuerte, pero amaina durante el día. En invierno, la cumbre de esta isla es inaccesible, pues está cubierta por la nieve.

NOTA.- Jorge Glas escribió su libro antes de emprender su negocio de instalarse en la costa africana y lo publicó, como decíamos, en 1764, en su primera edición de Londres, lo más sacado de un manuscrito de fr. Juan Abreu Galindo, religioso de San Francisco, escrito en los años 1633.



Tomás Quevedo Ramírez, "Hijo Predilecto de Gran Canaria"

En mi primer libro «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas», publiqué un capítulo sobre la «Junta de Obras del Puerto, sus presidentes y directores», en las páginas 78 y 79, dando la relación de los personas que desempeñaron estos cargos desde 1905 hasta 1985. Un error involuntario hizo que en esta lista no apareciese don Tomás Quevedo Ramírez. Por lo que publico esta breve glosa sobre este «Hijo Predilecto de Gran Canaria», con lo que queda subsanado dicho error. Don Tomás Quevedo Ramírez termina en Granada su carrera de Derecho, incorporándose al Colegio Profesional de Las Palmas. Había nacido en nuestra ciudad y sus primeros pasos en el ejercicio de la abogacía estuvieron dirigidos por su tío, el prestigioso letrado Juan E. Ramírez Doreste, continuando con el bufete tras la muerte de este último. Tomás Quevedo militó primero en el Partido Liberal que encabezaba José Mesa y López, siendo elegido concejal del Ayuntamiento. En 1922 resultó reelegido, pero esta vez como miembro de la Asociación Reformista. Al sobrevenir la dictadura del general Primo de Rivera, es nombraron presidente de la Unión Patriótica y tres años más tarde, consejero del Cabildo Insular.

En 1926 ocupa la presidencia de la Junta de Obras del Puerto y desde este cargo logró la subasta del dique y la aprobación del proyecto de ensanche del Puerto de La Luz. El Ayuntamiento lo nombró «Hijo Predilecto de Las Palmas de Gran Canaria» y dio su nombre a la explanada situada entre el actual Muelle de León y Castillo (antes Dique del Generalísimo) y Muelle de La Luz.

Sirvan estas breves líneas de recordación y homenaje a don Tomás Quevedo Ramírez.

La primera expedición científica

El comienzo de las investigaciones científicas sobre Canarias data de 1796, con la llegada a nuestro Archipiélago de una expedición enviada por el Gobierno de Francia – en el período del Directorio – bajo la dirección del capitán Baudin. Su finalidad consistía en llevar a cabo investigaciones y reunir colecciones de historia natural en una de nuestras islas – Tenerife –, así como en las de Trinidad, Santo Tomás de la Santa Cruz y Puerto Rico. Uno de los naturalistas de la expedición, André-Pierre Ledru, hizo posteriormente un informe publicado en París en 1810. El dato es muy interesante, porque – de no existir otro precedente – fueron los naturalistas franceses los que marcaron el comienzo de la investigación científica moderna en Canarias. Esta primacía había sido atribuida a Humboldt, quien estuvo en Tenerife durante 1799 – es decir, tres años después – a quien siguió, comenzado el siglo pasado, el también germano Leopold von Buch, estudioso del Archipiélago Canario, más tarde, el gran trabajo de Philis Barker Webb y Sabino Berthelot, publicado precisamente entre 1835 y 1850.

LAS PALMAS, EN VARIAS DESCRIPCIONES DE VIAJEROS

En su obra, Ledru alude brevemente a la ciudad de Las Palmas, a la que atribuye una población de más de nueve mil habitantes. La expedición francesa es un dato destacado para la historia general de Canarias. El obligado visitante – escribe Alfredo Herrera Piqué en la revista «Aguayro» número 52 de junio de 1974 – nos dejó una generosa visión de la ciudad de los años cuarenta del pasado siglo:

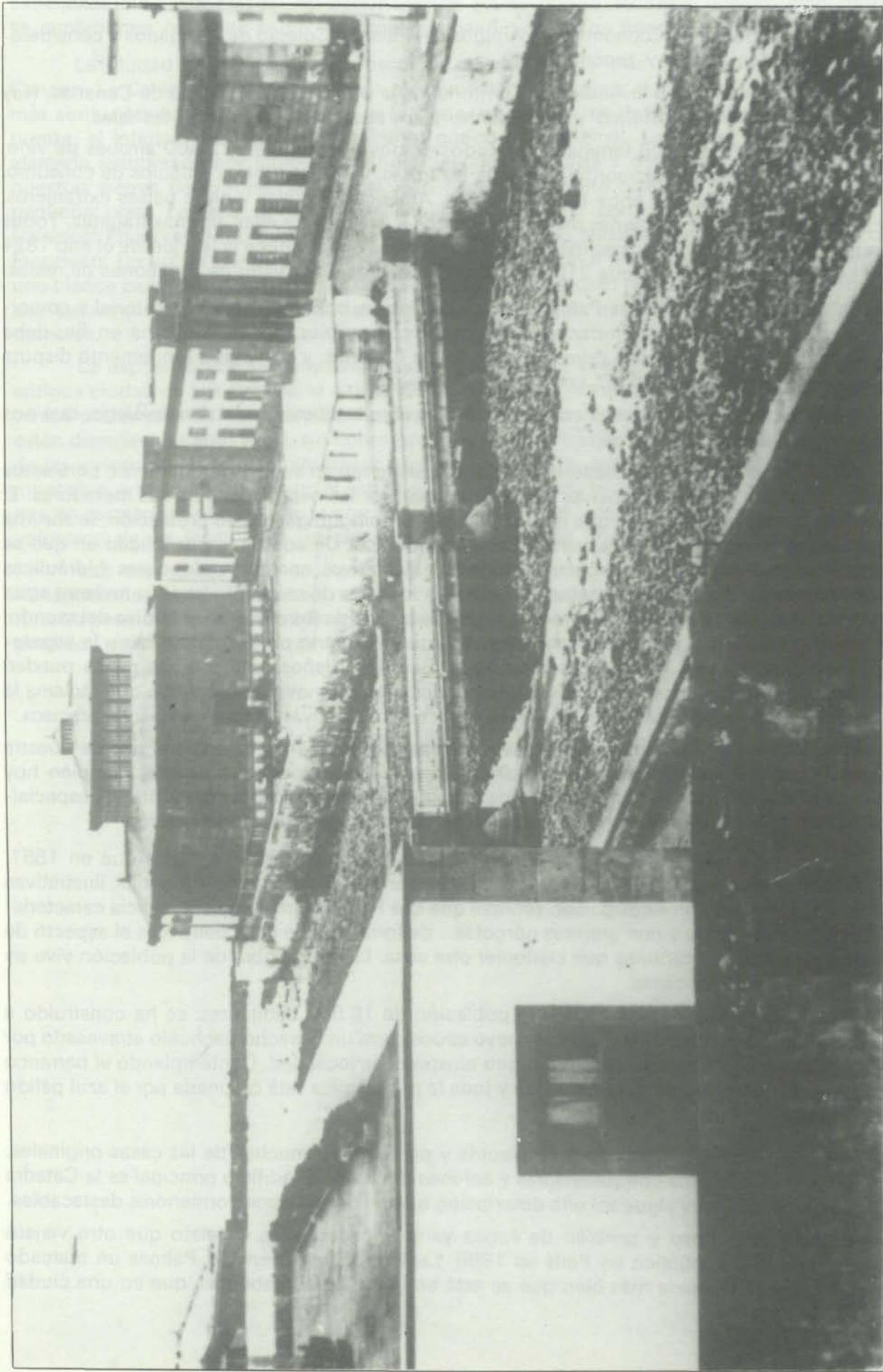
«Las Palmas, ciudad capital de la isla con 17.352 almas. Es la mayor, más hermosa y rica del famoso Archipiélago Canario. Situada a orillas del mar, en un llano de la costa oriental, se ve rodeada de fértiles campos y frondosas huertas que se riegan por multitud de acequias, y las grandes norias que se construyen sin cesar. El Puerto, llamado de La Luz, es hermoso y está defendido por diferentes baterías. El muelle es muy extenso y se construye el último trozo, dándole otra forma. El río Guiniguada divide la población en dos grandes barrios, titulados Vegueta y Triana; se comunican por un magnífico puente de piedra, de construcción moderna, adornado con 4 estatuas de mármol que representan las cuatros estaciones. En el día no lleva este río una gota de agua, porque la reciben antes de llegar a la ciudad, diferentes acequias. Las calles son anchas, rectas casi todas y bien empedradas. Las casas hermosas, y la mayor parte construídas al gusto moderno.

Entre los muchos edificios que embellecen la población, son dignos de mencionarse por la belleza de su arquitectura y solidez de su construcción, la Catedral, de orden gótico; su frontispicio al estilo moderno es suntuoso, pero está sin concluir; el Hospital General, Palacio Episcopal y las Casas Consistoriales que se construyen frente a la Catedral. En el centro de la ciudad hay una alameda con frondosos árboles, arbustos, plantas odoríferas, cuadros preciosos de flores, y dos hermosas fuentes de piedra. A un lado de este pase se ve el Teatro, magnífico edificio recién construído, y el único que existe en las islas. Por fuera de la población están los paseos llamados de los Reyes, San José, San Juan y Puerto de La Luz.

Hay en Las Palmas algunas fábricas de sombreros, loza basta, jabón, una de vidrio y muchos molinos harineros movidos por agua.

Las tierras inmediatas están perfectamente cultivadas, y al año producen tres cosechas. En las huertas y jardines interiores, que decoran los edificios, y en los exteriores que rodean la ciudad, crecen con abundancia la palma, el limonero, el naranjo, el plátano, la chirimoya, el granado y otra multitud de plantas indígenas y de ambos trópicos. Vense primorosos cuadros de flores en que sobresalen los jazmines reales, la camelia, la cañafístula de Levante, la rosa de colores varios, el amaranto y otras muchas que embalsaman la atmósfera, especialmente por las noches.

Entre los establecimientos públicos, merecen especial mención el Seminario Conciliar, la Academia de Dibujo y las cuatro escuelas de instrucción primaria para niños de ambos sexos. Es digno de observarse con atención el colegio de niñas dirigido por las Hermanas de la Caridad, en el cuál reinan el orden y aseo más admirable, y se enseña la Doctrina Cristiana, a leer, bordar, tejer, hacer alfombras, cuadros de cañamazo, y otras labores, todo con la mayor perfección.



Antiguo aspecto de Las Palmas donde se aprecia el Puente de Palo Mercado Municipal y la desaparecida Pescadería

Además, del Hospital General hay el de San Lázaro: una casa de niños expósitos y otra de reclusión para mujeres perdidas donde se les enseña todas las labores del bello sexo.

Existe una Sociedad Económica de Amigos del País; un Colegio de Abogados y considerable número de escribanos y procuradores.

Reside en Las Palmas la Audiencia Territorial de la provincia, y el obispo de Canarias. Hay en ella dos cementerios, católico y protestante, y un lazareto, el mejor de las islas.

Produce al año 28.400 fanegadas de todos granos y legumbres, 12.600 arrobas de vino, 6.300 de patatas y abunda extraordinariamente las frutas, verduras y otros artículos de consumo. Su comercio es rico y activo entre las demás islas, América y Antillas y otros países extranjeros; dedícanse a las labores de marinas más de 50 barcos a velas, entre ellas algunas fragatas. Todos los buques se construyen en sus astilleros, con las maderas que produce la isla; desde el año 1824 al de 1846 se han botado al agua 216 con 10.000 toneladas, por valor de 8 millones de reales.

La hermosa ciudad de Las Palmas, por su población, edificios, riqueza territorial y comercial, por su apacible clima, abundancia de aguas y comestibles, por su industria en fin, debe considerarse sin disputa como el primer pueblo de las Canarias; y con algún fundamento disputa hace muchos años la capitalidad con Santa Cruz».

El mismo Pruneda hizo unas consideraciones sobre la situación del Archipiélago, que nos parece interesante reseñar en parte:

«Grandes elementos de prosperidad y riqueza encierran en su seno las Canarias; pero estos elementos, mal aprovechados, apenas alcanzan a satisfacer las necesidades de sus moradores. El gobierno de la metrópoli, al paso que no dispensa al país ningún género de protección, le abruma con impuestos onerosos que absorben todos los productos. De aquí la imposibilidad en que se ven los propietarios para dar impulso y fomento al cultivo, construyendo obras hidráulicas sumamente necesarias, se han de asegurar el riego en los años de sequía. Si las islas tuvieran agua segura para regar sus tierras de labor, serían, sin disputa, uno de los países más fértiles del mundo; los habitantes rebosarían abundancia y riqueza, porque el terreno produce sin cesar y la vegetación es continua, a pesar de la escasez de agua. Pero los isleños, que a duras penas pueden satisfacer los tributos, carecen de recursos pecuniarios para promover el desarrollo que reclama la feracidad de su privilegiado suelo; se limitan tan sólo a cultivar lo esencialmente preciso».

Parece como si algunas de estas aseveraciones conservaran su vigencia al hilo de nuestra temporalidad se hubiese prolongado en varias de estas cuestiones sustanciales. También hoy escribimos párrafos con argumentos paralelos a los de nuestro decimonónico visitante, especialmente en un año de sequía y en una época de aspiraciones descentralizadoras.

Por aquellos mismos años, el reverendo Thomas Debarry, visitante inglés que en 1851, publicaba las «Notas de una residencia en las Islas Canarias, Sur de España y Algeria», ilustrativas del estado de la religión en estos países, escribía que Las Palmas ofrecía una apariencia característica: «Las casas son bajas y con grandes górgolas... de forma que la calle tiene más el aspecto de un fuerte defendido por cañones que cualquier otra cosa. La parte pobre de la población vive en casas ubicadas en las colinas.

La ciudad de Las Palmas tiene una población de 10.000 habitantes; se ha construido a ambos lados del barranco que la divide, en cuyo cauce corre un estrecho riachuelo atravesado por un elegante puente, construido por un antiguo obispo de la localidad. Contemplando el barranco desde el puente se ven numerosas palmeras y toda la panorámica está coronada por el azul pálido de Los Pechos.

La ciudad —añade— está bien construida y permanecen muchas de las casas originales, levantadas por los primeros conquistadores y colonos de la isla. El edificio principal es la Catedral de Santa Ana...», y Debarry sigue así una descripción que no ofrece otros pormenores destacables.

Mucho más curioso y también de época ya muy posterior es el relato que otro viajero francés, Jules Leclerq, publicó en París en 1880. Leclerq encontró en Las Palmas un marcado carácter oriental: «Se creería más bien que se está en una ciudad árabe más que en una ciudad española».

El nos describía así la vista del Guiniguada y de los «riscos»: «Desde el puente, la vista se extiende sobre lujuriantes jardines plantados de palmeras y sobre las casas de los suburbios, que se superponen las unas sobre las otras, suspendidas en los flancos de las colinas.

La ciudad de Las Palmas — escribe Leclerq — es la más importante del Archipiélago Canario. La Catedral es el más hermoso monumento de Canarias; permite la comparación con las más suntuosas basílicas de España; la fachada, inacabada, es de un estilo clásico de una gran pureza; el interior, del siglo XVI, ofrece un gótico muy original. La ciudad posee una hermosa alameda sombreada por laureles de India, laureles de Cuba y de otros árboles que nacen en nuestras sierras de Europa. Yo no he visto nada más bonito que este paseo público. En una pequeña plaza cercana se eleva una encantadora fuente coronada con el busto del poeta Cairasco. En su recorrido Leclerq sube por el Risco de San Nicolás hasta llegar al castillo de San Francisco: De no ser por la Catedral, cuyas torres recuerdan a la de Zurich, se creería contemplar una blanca ciudad morisca, con sus casas cúbicas y de una gran blancura, sus terrazas, sus patios. Las palmeras que surgen por todas partes, completan la ilusión, a ellas debe la ciudad su nombre».

La exposición de Leclerq es de las más coloridas y originales que podemos leer sobre la antigua ciudad de Las Palmas, la ciudad de hace un siglo. He aquí, finalmente, el paisaje que nos ofrece de las afueras de la capital. «La metrópoli canaria ocupa una vasta superficie, las casas están diseminadas aquí y allá, sin cohesión, y los campos de cochinilla han invadido las cercanías de las viviendas. Nada más pintoresco que el panorama de esta ciudad batida entre el mar y las montañas, en un valle delicioso; el esplendoroso sol tropical proporciona a las blancas edificaciones un resplandor que contrasta con el azul profundo del océano. Al noroeste aparece el islote volcánico de La Isleta, que un estrecho istmo de arena une a la isla madre».

«La ciudad del XIX se ha hecho pintoresca, bonita. En las ilustraciones, plenas de romanticismo, de la monumental obra de Webb y Berthelot, se nos mostrará exótica. Y, desde nuestra perspectiva de hoy, su imagen aparece lejana, como suspendida en el polvo de un pasado perdido, pero inexorablemente imbricada en nuestra temporalidad».

Recuerdos de Gran Canaria

Por Elizabeth Murray (1815-1882)

La escritora británica Elizabeth Murray en su libro «Recuerdos de Gran Canaria y Tenerife» (1815-1882), en el capítulo XIV, en su epígrafe «Visita a Gran Canaria, La Real Ciudad de Las Palmas», hace una descripción de nuestra ciudad, que consideramos interesante transcribir de ella algunos párrafos, para que el lector puede tener una idea de cómo era Las Palmas en aquella época.

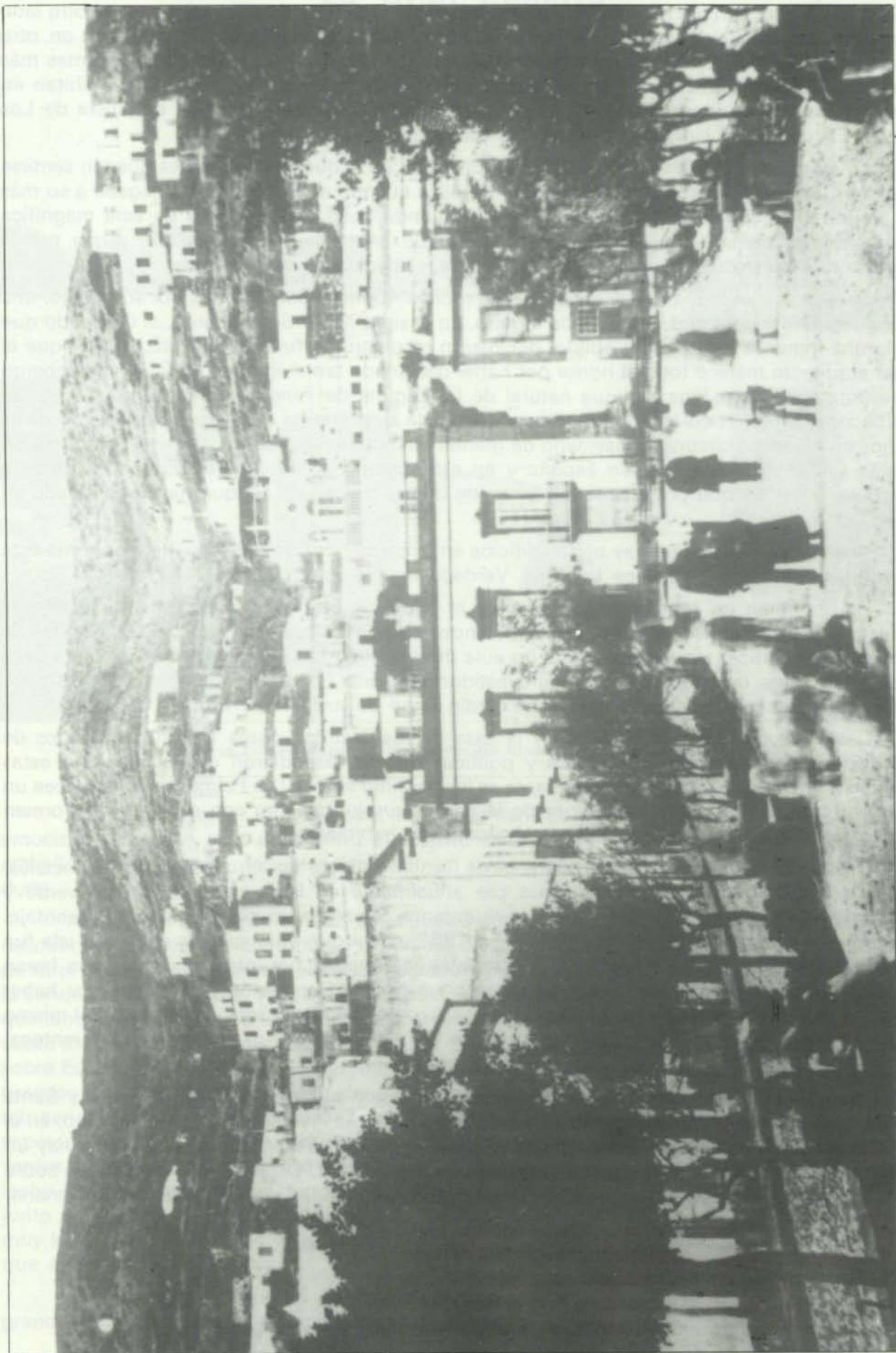
En una ocasión, al mismo tiempo que prolongábamos una agradable amistad, acompañábamos a unos amigos hasta Canaria. Teníamos muchísimas ganas que desembarcaran con nosotros, pero, como las circunstancias no lo permitían, tuvimos que separarnos de ellos. Antes de zarpar, nos felicitaron deseándonos todo tipo de felicidad y prosperidad por nuestro nuevo cargo otorgado en las islas Canarias (N. del T.) se refiere E. Murray al nombramiento de su esposo, Charles Henry Murray, como cónsul de S.M.B. en las islas Canarias (1850-1860).

La Real Ciudad de Las Palmas, capital de Canaria, es más bien una sombría e insípida población. Posee una pobre apariencia y la pesada atmósfera de sus estrechas y apretadas calles provoca sentimientos de melancolía en el visitante. La ciudad es bastante extensa, pero muy silenciosa, con poca animación en sus casi desiertas calles. Las casas son de techo plano, pareciendo que se han hundido. En general, el aspecto de la construcción es mediocre, pero a veces se levantan en solitario algunas casas notables, con algunas pretensiones en su decoración arquitectónica. Algunos de sus viejos edificios públicos y ciertas casas lucen imponentes, al lado de las pequeñas estructuras que las rodean. Algunas calles tienen ciertas ambiciones de belleza, pero están llenas de unas ruinosas casas y de montones de escombros, como si hubiesen sufrido recientemente un terremoto.

Sin embargo, una cosa puede decirse favorablemente de esta vieja ciudad. Sus habitantes son muy amables y muy agradables con los extranjeros – al menos esa fue nuestra experiencia –. A todo el que tuvimos el placer de conocer, lo encontramos tan cortés y acogedor, que incluso nos llegamos a acostumbrar con el aspecto ruinoso que con tanta frecuencia veíamos. Como la rigurosa costumbre de la visita es un inconveniente en estos climas tan bochornosos, siempre nos agradaba poder encontrarnos con gente que nos recibiera sin grandes formalidades, y cuya libre y sencilla amabilidad nos hacía muy pronto sentirnos tan cómodos como en nuestra propia tierra.

Otro placer tropical es el de permanecer ociosos. Cuando el Sol quema la tierra con un calor al que los ingleses que no son muy viajeros, no están acostumbrados, afortunadamente, a uno también le gusta holgazanear a su modo, estar de pie, sentarse, o dormir o bien despertarse cuando a uno le plazca. Durante estos días sofocantes, incluso los mismos camellos, con ese extraño zig-zag que les es tan peculiar, se mueven inadvertidamente, caminando deprisa o despacio, o permaneciendo quietos, según les apetezca. Los mismos burros se toman sus libertades con uno, no recibiendo castigo alguno del duro látigo que cuelga de la mano de su amo. La gente duerme en sus casas durante el calor del día, pues en verdad hay poco movimiento en la calle hasta que se siente la fresca brisa de la tarde, es entonces cuando las señoritas comienzan a salir, arregladas con un ligero retoque, luciendo toda su lozanía y belleza en la Alameda. Allí también hacían acto de presencia los hombres, que con su cigarrillo encendido, conversaban con el vecino, que había venido de Tenerife, para tener oportunidad de ver su deporte favorito: las peleas de gallos. Estas han sido más populares en las islas que las corridas de toros en España.

A cierta distancia de la Alameda, se aprecia una hermosa vista de Las Palmas donde las calles se levantan a ambos lados del barranco. Vista desde este lugar hay algo exótico en el aspecto de la ciudad. En invierno, una corriente de agua procedente de las montañas fluye por el barranco, cruzado por un artístico puente construido por iniciativa de uno de los obispos anteriores. En esta zona, las casas son de las mejores de la ciudad; tienen naranjos y palmeras.



Antigua Plaza de San Benardo en 1920

Muchas mujeres van a lavar al arroyo que corre por el barranco. A un lado se levanta la Catedral de Santa Ana que, aún sin terminar, es un edificio muy elegante y de noble aspecto. Al otro lado se pueden observar algunas cuevas, algunas de las cuales, probablemente, sirvieron en otro tiempo de refugio de los aborígenes, mientras que otras son más recientes. Los habitantes más pobres, que al igual que sus antepasados guanches, son también semitrogloditas, habitan en estas moradas no muy agradables. A lo lejos, coronando el paisaje la verde cordillera de Los Pechos. En conjunto, sin lugar a dudas, el paisaje es único y encantador.

Lo más destacable de Las Palmas es su Catedral, de la que sus habitantes pueden sentirse orgullosos. En los gloriosos días de Isabel la Católica cuando el genio español llegaba a su más alto grado, el arquitecto hispano don Diego Montande puso los cimientos de esta magnífica iglesia. Afortunadamente fue edificada y consagrada antes de que surgiera el gusto por la arquitectura inconsecuente con los cánones y necesidades del arte cristiano.

Se dice que el arquitecto Montande sólo recibió 40 maravedíes diarios por su trabajo, una cantidad igual a 9 peniques, en moneda inglesa, en el siglo XVIII. Sin embargo, el Obispado que poseía una inmensa renta, y el Cabildo, decidieron reconstruir y finalizar la Catedral. Aunque el primer arquitecto merece todo el honor por haber designado tan magnífico edificio, sin embargo fue levantado por otro que, aunque natural de La Laguna de Tenerife, tenía origen inglés. Se llamaba don Diego Nicolás Eduardo, descendiente de una familia que, en compañía de otros muchos en idénticas circunstancias, vino de Irlanda cuando la rebelión de su país y se refugió en las islas Canarias. Hasta hoy, en España y en estas islas, hay muchos Murphy, O'Donnell y Calagham, nombres que por sí solo muestran de dónde proceden, aunque hayan cambiado su nacionalidad.

Además de la Catedral hay otros edificios en la ciudad de Las Palmas. Justo enfrente está el Ayuntamiento, que embellece la plaza. Verdaderamente es un bonito edificio.

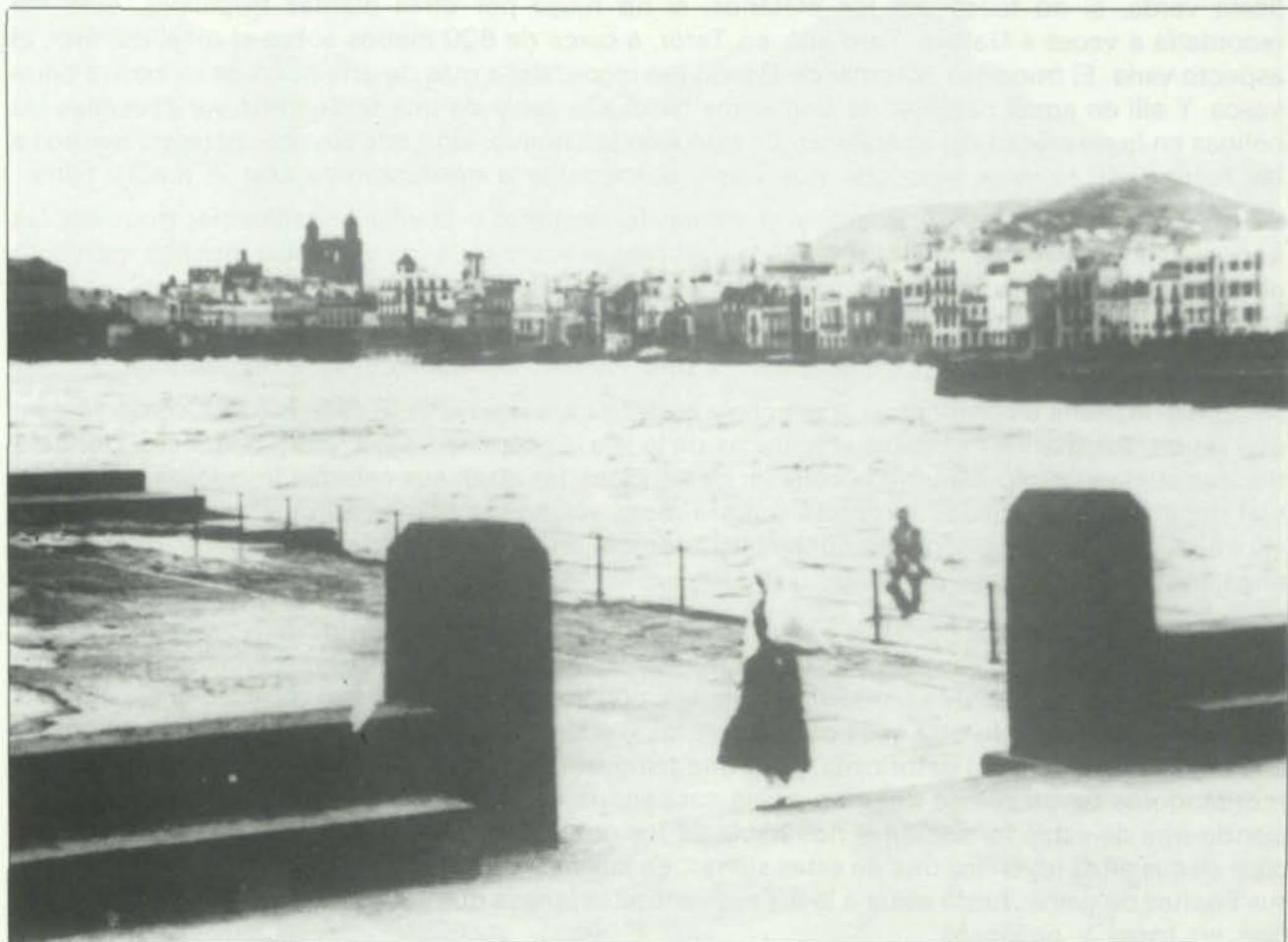
Hay también un excelente colegio para la educación de los jóvenes donde se enseña Química, Filosofía Natural y otras ramas; dedicando salas de lectura para estos departamentos de instrucción. El edificio también contiene un aula modelo, una biblioteca, un comedor para usos de los estudiantes, un baño separado y un vestidor para cada uno. Cerca del mar, tiene un buen espacio para hacer ejercicios físicos, y un jardín lleno de arbustos y árboles de la isla.

Cerca del colegio está la iglesia y la casa de los Jesuítas. Estos fueron desterrados de Tenerife durante las revueltas religiosas y políticas que se extendieron desde España a estas pequeñas y lejanas islas, pero posteriormente se les permitió volver. Las Palmas también posee un teatro y un casino para entretenimiento de la gente, que juntamente con su Alameda, forman interesantes y atractivos lugares de reunión para los habitantes.

El aspecto del campo de Canaria y el de Tenerife difiere en algunos puntos esenciales. Debido a la gran cantidad de lluvia que cae anualmente en la primera, todo luce verde y placentero, por lo que su vegetación es muy abundante. Sin embargo, tiene una gran desventaja. Canaria no es tan saludable como Tenerife. En 1851, cuando la epidemia de cólera, la isla fue completamente diezmada. Se cuenta que esta fatal enfermedad fue introducida por un barco procedente de La Habana, que llevaba ropa sucia a bordo. Suposición confirmada por haber surgido el foco de la epidemia en el lugar donde las ropas fueron lavadas. Se dice que el mismo barco había desembarcado previamente en Santa Cruz de Tenerife un pasajero en cuarentena, pero sin embargo, en este lugar no produjo estragos.

Prosigue su relato de nuestra isla, con una excursión al barranco de Los Frailes y Santa Brígida, y luego por Teror, que dice es famoso por una extraña leyenda de un notable pino, en el que se apareció una imagen de la Virgen. A cierta distancia de Teror, aún a gran altura, hay un agradable valle salpicado de iglesias y casitas. En el capítulo XV, Elizabeth Murray escribe sobre La Atalaya, sus cuevas, la Comunidad de Alfareros y la hospitalidad de los residentes en Canaria.

La Gran Canaria



Vista de la ciudad desde el desaparecido muelle de Las Palmas. Año 1920

Esta ciudad de Las Palmas poco, muy poco tiene de interés para los que vamos buscando emociones que nos aren por dentro el espíritu. Ha crecido mucho, se ha ensanchado, se ha embellecido en gran manera, tiene también un puerto magnífico. Todo esto está muy bien, sin duda.

Aquí, en el Puerto de La Luz, en el puerto de Las Isletas, hizo parada Colón cuando iba al descubrimiento del Nuevo Mundo. Proponíase dejar la carabela «Pinta», cuyo timón estaba fuera de sitio, cambiándola por otra. No pudo lograrlo. Por entonces, Alonso de Lugo se preparaba para la conquista de La Palma. Y Colón se despidió aquí del viejo mundo y partió para el desconocido, que tanta influencia había de tener en el porvenir de estas islas. Porque ellas no son, ante todo y sobre todo, sino una avanzada de Europa, de España sobre América y de América sobre Europa, sobre España y sobre Africa. Son un mesón colocado en una gran escrucijada de caminos de los grandes pueblos. En el descanso del viaje, unos entran a pasar una noche, otros a tomar un refrigerio, otros a pisar tierra firme. Lo malo es que no tienen tiempo de internarse; el buque no espera. Y así, sólo ven la ciudad, el puerto. Es como en esas paradas en los antiguos mesones o ventas mientras mudaban el tiro de caballería. El viajero podía estirar las piernas, tenderse en un lecho, tomar un restaurativo, pero no le daba tiempo a ir al vecino soto, a tenderse en el césped junto a un arroyo y oír cantar los pájaros. Y aquél encantador vallecito de que le hablaban caía muy lejos; el mayoral hacía ya restallar el látigo y los caballos de refresco piaban. Había, pues, que continuar el viaje.

Y lo interesante aquí, en esta isla de la Gran Canaria, está en el interior, está en las dos grandes calderas de este enorme volcán apagado hace siglos.

Subí a Teror, un pueblecito de singular sosiego, que me recordó algunos pueblos del Miño portugués. Si no fuese por las palmeras, este árbol litúrgico que parece un gran cirio de quieta llama verde, si no fuese por los plátanos, si no fuese por otras plantas tropicales, esto me recordaría a veces a Galicia. Pero allá, en Teror, a cerca de 600 metros sobre el nivel del mar, el aspecto varía. El frondoso castañar de Osorio me recordaba a más de un rincón de mi nativa tierra vasca. Y allí en aquél castañar de Osorio me tendí a la caída de una tarde hasta ver acostarse las colinas en la serenidad del anochecer. Es algo siempre nuevo, algo que siempre parece llevarnos a las fuentes de la vida, algo que nos invita dulcemente a confundirnos con la madre tierra.

Era la noche de San Pedro, y al volver del castañar a la villa brillaban por doquiera las hogueras en las sombras de las montañas y se oían el resonar de los caracoles marinos mezclado al de las ranas. Y entramos en aquel Teror de sosiego, donde tan bien se duerme.

Allí, en Teror, está el Santuario de Nuestra Señora del Pino, la consoladora de las aflicciones domésticas de los canarios. Es una imagen barroca por su indumentaria.

De mañana emprendimos la marcha a caballo para ir a visitar el valle o barranco de Tejeda, una de las dos grandes calderas volcánicas de la isla. El camino va por entre barrancas, donde a trechos cubre el suelo el humilde codeso; en hondonadas alzan sus cabezas frondosas el castaño y el nogal, y en calcinadas vertientes o entre rocas volcánicas prende tal cual miserable tabaiba. Hicimos alto en Valleseco, un pueblecito tendido en la falda de la montaña, y que estaba engalanado por hallarse de fiesta.

Pasando senderos cortados a pico en abruptos y escarpados derrumbaderos, dimos la vista al valle de Tejeda. El espectáculo es imponente. Todas aquellas negras murallas de la gran caldera, con sus crestas que parecen almenadas, con sus roques enhiestos, ofrecen el aspecto de una visión dantesca. No otra cosa pueden ser las Calderas del Infierno que visitó el florentino. Es una tremenda tempestad petrificada, pero una tempestad de fuego, de lava más que de agua. Iba acordándome de un pasaje del gran poeta catalán, de Verdaguer, en su Canigó, cuando describiendo una de estas formaciones nos habla de los gritos horribles que debió lanzar la Tierra al parir en sus años juveniles una de estas sierras, en sus días de conmociones — de pernabatre — de sus noches de gemir, hasta sacar a la luz esas entrañas ígneas que al beso de la tempestad quedan fijadas en rocas y peñascos.

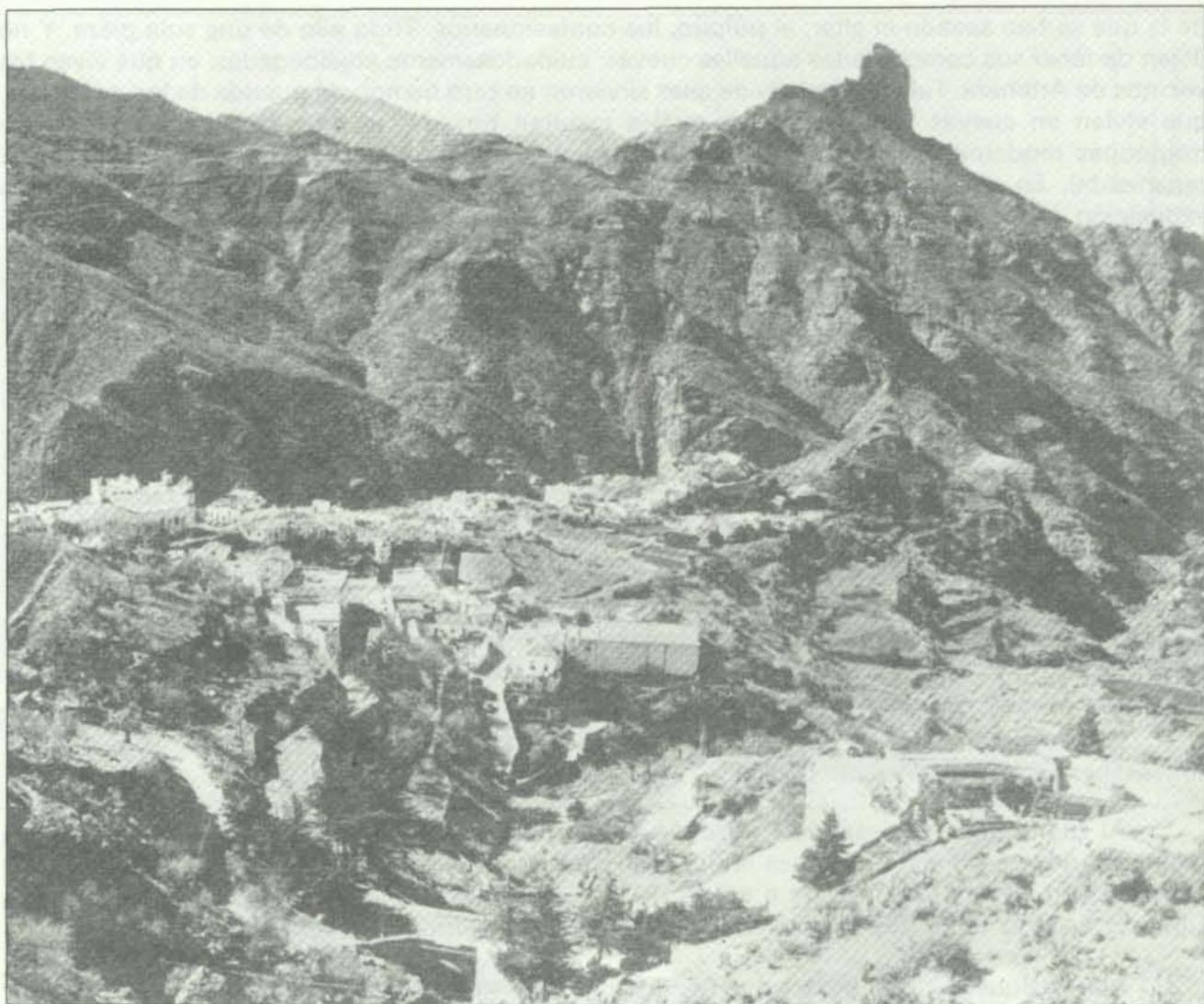
Aquí se adivina lo que debió ser el terrible combate entre Vulcano y Neptuno, entre el Dios del Fuego y el Dios del Agua.

Don Agustín Millares, en su excelente «Historia general de las Islas Canarias» nos habla de «movimientos históricos en el suelo, detonaciones horribles en los aires, espesas lluvias de hirviente arena que oscurecían la atmósfera, arroyos líquidos de fundida lava cruzándose en todas direcciones, discolaciones titánicas, valles, montañas, desfiladeros y barrancas en confuso desorden, se presentaban por doquiera sobre su superficie, que un mar siempre en cólera azotaba con violencia».

Saint-Claire Deville, explicando la formación de las islas Canarias nos dice: «primeramente aparecieron al exterior las traquitas oligoclásticas, con las tobas y conglomerados que les son afines, constituyendo el núcleo central; luego siguieron los basaltos, llenando los puntos intermedios y por último brotaron los mil y mil cráteres cuyos conos cubren el Archipiélago, inundándolo con sus lavas».

La ciencia geológica nos explica cómo se alzaron entre violentísimas contorsiones y titánicas tempestades estas islas del fondo del Océano, llevando consigo fósiles marinos; como siguió luego una época de descanso — y bien lo había de menester la pobre tierra — en que el agua, el agua lenta y terca, el agua persistente, el agua que no descansa, hacía su obra, completando la del fuego. Porque si el fuego fue quien trazó las líneas generales de la tierra, quien desbastó su fábrica general fue el agua, la que modeló sus contornos y sobre todo la que la revistió de su ornato de verdura.

En este período acuoso, neptuniano, de lenta labor, debieron formarse grandes lagos en las cerradas cuencas de estas enormes hendiduras ígneas, lagos alimentados por espesas lluvias, que abrieron brechas en los acantilados de las costas.



Vista de Tejeda con el roque Bentaiga

Y allá a lo lejos, por encima de las crestas en que se yerguen adustos, negros y encrespados los roques se alzaba sobre el mar, no ya del agua, sino de la niebla, la isla de Tenerife, cual visión celeste, y dominándola, el gigante atalaya de España, el pico Teide. Era realmente un espectáculo que parecía sacarme de los estrechos límites en que caminaba aquel inmenso solio que se levantaba entre las nubes. Diríase que estaba suspendido en el cielo. De tal modo, un mar de niebla cubría y abrigaba al mar de agua. Y la vista reposaba en aquella visión como en algo que careciese de materialidad tangible, como en algo que había surgido para recreo de los ojos y sugestión del corazón. Algún lagarto asomaba en tanto por entre las rocas y algún cernícalo suspendía su vuelo sobre el abismo. Y en el fondo de éste no se oía bramar el agua.

Es, en efecto, uno de los más extraños efectos de esta tierra el de asomarse a una barranca y no ver el agua en el fondo de ella. El agua está acá y allá, embalsada cuidadosamente por el hombre o corre por canalillos de acequia, obra también de la mano humana. Pero un río, un verdadero río, un río rumoroso, con sus cascadas, sus colas de caballo, sus remansos, eso no se ve. Extraña impresión produce en esta misma ciudad de Las Palmas cruzar el puente del torrente del Guinguada, que no es, en esta época del año por lo menos, sino un lecho pedregoso y negro por donde no discurre ni el más leve hilo de agua. Y el agua es como el alma del paisaje; en ella se ven reflejados árboles y colinas que adquieren visión y conciencia de sí mismos.

Llegamos al pueblo de Artenara, un pueblo de cuevas colgadas de los derrumbaderos sobre el abismo. Allí está la ermita de la Virgen de la Cuevita, iglesiuca tallada en la roca misma,

de la que se han sacado el altar, el púlpito, los confesionarios. Todo ello de una sola pieza. Y no dejan de tener sus comodidades aquellas cuevas, cuidadosamente enjalbegadas, en que viven los vecinos de Artenara. Tal vez algunas de ellas sirvieron en otro tiempo de guarida de los guanches, que vivían en cuevas, algunas de las cuáles resultan hoy de no muy fácil acceso. Pero los trogloditas modernos han procurado amenizar sus viviendas con tal refinamiento de industria ornamental. En estas cuevas muéstrase el atavío todo de una casa campesina: la vajilla en exposición, las paredes cubiertas de oleografías de santos o de retratos de bellezas profesionales, Cristo en talla de madera, exangüe y sanguinolento a la vez, dentro de su caja encristalada; fotografías de ausentes y sobre las cómodas y armarios juguetillos y baratos bibelotes de todas formas. Y antójase que ha de cobrarse un especial cariño, un afecto íntimo, a esta mansión abierta en la entraña misma de la tierra.

Allí, en aquel formidable retiro de Artenara, me encontré con un catalán que llegó a él hace treinta años, desde la riente plana de Vich, se casó con una de las hijas de las cuevas y allí se quedó a ganarse y gastarse la vida, frente a las convulsas rocas. ¡Treinta años en aquel destierro! Hace unos diez años salió una temporada, yéndose con su hija a recorrer España, Francia e Italia, a restregarse el espíritu con la obra de la civilización europea, y volvió allá, a su retiro de Artenara, al rincón que con su trabajo ha conquistado.

¡Toda una vida! Y a todo el que por aquellas abruptas soledades pasa le atiende y le agasaja don Segismundo, que así se llama, como el héroe de «La vida es sueño». ¡Y qué sueño el de la vida sobre aquel abismo pétreo!

Por entre barrancas de nuevo, dando un rodeo, tornamos a Teror. Era de noche ya cuando atravesábamos el castañar de Osorio.

Al día siguiente, después del sueño intranquilo y agitado que sigue siempre a estas sacudidas de cuerpo y alma — pues la novedad de las visiones cansa más aún que el ajeteo del caballo —, emprendíamos marcha a través de lo que llaman la Montaña, a la quebrada de Los Tilos. El camino es riente, festoneado casi todo él de verdura y de árboles.

Allí, en aquella casita blanca que no es sino una cueva adornada y arreglada, vive el masón, me dijeron. Y el masón no es sino un buen hijo del país, vuelto de Cuba, donde hizo alguna fortunita, tal vez expendiendo leche y que vive allí en su nativa cueva, que ha exornado y embellecido, solo, sin tratarse con nadie, envuelto en sus recuerdos, protegiendo acaso su soñarrera, y a quien tan sólo porque no oye misa se le llama masón. No se trata con nadie, evita el comercio humano, atiende y festeja a quien acierta a visitarle en su retiro; pero, si luego le encuentra, ni aún lo saluda. Toda una vida también, como la de don Segismundo el de Artenara. Y tal vez estos rincones no se han hecho para otra clase de vida. ¿Quién acierta? ¿Quién sabe vivir? No cabe aquí sino aquella nuestra castiza frase, tan castiza que hay escritores extranjeros conocedores del español, que se han creído obligados alguna vez a tomárnosla, y decimos nosotros y en nuestro romance: ¡Quién sabel!...

Bajamos a Los Tilos, desde la finca de San Fernando, por un abrupto atajo. Y allí, en el fondo, una riqueza de frondosidad. Y un arroyo, un verdadero arroyo, con agua fresca, rumorosa y corriente. En ella hundí mis pies enardecidos y en el chorro de una fuente chapucé mi cabeza. ¡Qué lejos del mundo en aquella quebrada de Los Tilos, entre los tilos y eucaliptos! Era como un aislamiento más en el aislamiento de esta isla. Oscura capa de arbolado reviste las vertientes de la barranca. El rumor del arroyo y el canto de los pájaros son el tic-tac del reloj de la vida. Se sienten ganas de quedarse, de quedarse a olvidar... ¿a olvidar? Tal vez más bien a recordar. ¡Quién sabel!... ¡Hay que volver! ¡Hay que volver es decir hay que seguir viviendo! Mañana espera; espera ese terrible mañana, que es el eterno misterio. ¡No poder quedarse en una de estas quebradas, junto al arroyo, bajo los tilos que forman como una vasta catedral viviente, con sus miles de columnas y su bóveda de follaje; no poder quedarse allí, en un hoy perpétuo, sin ayer y sin mañana!

Tuvimos que volver a Teror, a la villa recogida y plácida, que sueña entre sus montañas.



Ayuntamiento y Catedral de Las Palmas a principios de siglo

Y luego, otra vez a Las Palmas. Por la polvorienta carretera. En este terreno volcánico, de lavas deshechas, y con lo poco que llueve, las carreteras son singularmente polvorosas. Este polvo ocasiona dolencias de los ojos y estropea un poco, muy poco, las excelentes ventajas del clima. Una carretera cuesta aquí triple que en la Península y su conservación se hace mucho más difícil.

Todo el mundo habla aquí de la explotación del clima, que es realmente delicioso. Una de mis satisfacciones egoístas y malignas en estos días es imaginarme el calor que estarán pasando mis convecinos de Salamanca. Aquí, desde que llegué hace ya quince días, apenas se ha quitado el toldo de nubes con que el mar piadoso nos preserva de los furores del sol implacable. Hay brisa casi continua. Pero hay gente también que se preocupa de pensar si este tempero constante, si esta eterna primavera, si esta igualdad de clima no será una de las principales causas, tal vez la mayor y más importante, de este especial enervamiento de espíritu, de esta hemorragia nerviosa, que llaman aplatanamiento. Yo, por mi parte, no creo que proceda del clima material o físico, sino más bien del clima moral, del estado de los espíritus. Y si se me dijera que el clima moral depende del material, que el estado de los espíritus procede del estado de la tierra, diría que más bien que de la temperatura depende esto del aislamiento geográfico. El aplatanamiento, la soñarrera, se curaría merced a comunicaciones más rápidas, más frecuentes y más intensas, sobre todo más intensas con España y con el resto de Europa y con América. A esta gente les hace falta, como les he dicho en público, interesarse más por los grandes problemas nacionales, europeos, mundiales, lo cual les desinteresaría de sus pequeños problemas insulares, de sus rivalidades de isla a isla.

Este pueblo de Las Palmas es un pueblo en su crisis de crecimiento con todos los fenómenos que a ella acompañan; un pueblo que empieza a entrar en la pubertad civil, que apenas si comienza a adquirir conciencia colectiva pública de ciudadanía. Y en el fondo tal vez los efectos de la honda crisis económica que a la del crecimiento acompaña. Han empezado ya las huelgas de los obreros cargadores –de carbón y carga blanca– del Puerto de La Luz, huelgas que podrán llegar a ser una sacudida en la conciencia pública y que acaso eviten el que esta hermosa ciudad española, henchida de promesas y esperanzas, llegue a ser una gran factoría mediatizada por unas cuantas casas extranjeras. Porque mete pavor en cualquiera corazón de español patriota el oír cómo se habla aquí de las casas. Y esas casas tratan a sus obreros canarios como acaso se guardarían muy bien de tratarlos si fuese en su tierra.

Y en tanto, mientras poderosas casas extranjeras, inglesas, alemanas, francesas o belgas, explotan en nuestra tierra nuestros recursos, están en España los bancos abarrotados de dinero, y hay quienes se hallan a la espera de cualquier dehesa por vender, para comprarla, capitalizada su renta.

El cólera, el año 1851, precedido por el hambre –escribe el gran escritor español– fue acaso la primera sacudida del despertar de esta ciudad, y con ella de la isla. A toda gran calamidad de esta índole, a toda epidemia, suele seguir un período de actividad, como si quisiera recobrar energía perdida. Las fuentes de la vida engrosan su ahorro. Y así, aquí se siguió una nueva vida a aquel terrible azote. Vinieron los puertos francos, la construcción del Puerto de La Luz, el cultivo de la cochinilla, que inundó de riqueza a la isla, y en tanto se agitaba el viejo pleito de la división de la provincia, la vieja rivalidad entre la ciudad de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. En 1958 se restableció la división de 1852, entre el regocijo de Las Palmas y la indignación de Tenerife. Pero la guerra de Africa de 1860 hizo que estos isleños olvidaran por un tiempo sus intestinas disensiones. Por este mismo tiempo la cochinilla era oro. Y de nuevo hizo acallar sus discordias interinsulares la gestación y el estallido de la gloriosa revolución de septiembre de 1868. El pueblo canario volvió a palpar con las palpitaciones de la madre patria. Todo parecía despertar. Se expulsó a los jesuitas del Seminario de Las Palmas, se exclausuró a las monjas de San Ildefonso, y en Tenerife se instalaba en La Laguna una Escuela Libre de Derecho y se expulsaba también a las monjas de La Orotava.

Durante el breve período de la República, los diputados canarios se comprometieron a proponer y sostener que el estado (sic) de Canarias se subdividiera en dos sub estados, y, en el caso de que la comisión se opusiera a ello, que turnara la dieta entre las islas de Tenerife y Gran Canaria. Lo firmaba, en primer lugar, don Nicolás Estévez, el que como poeta tiene por patria la

sombra de un almendro muy lejos del cual vive, y don Fernando León y Castillo, nuestro embajador en París, y el actual cacique y amo político de esta isla.

Con la Restauración volvió la soñarrera. Pero durante ella, en 1883, se inauguraron las obras del gran Puerto Refugio de La Luz, porvenir de esta ciudad y de la isla toda. Y empezó la verdadera nueva vida.

Durante nuestras tristes guerras coloniales y la otra, la que no debe mencionarse, los canarios mostraron lo acendrado y puro de su patriotismo español.

La guerra de Transvaal fue una fuente de riqueza para esta tierra, como la de Crimea lo fuera para toda España, donde aún se dice: «lluvia, sol y guerra en Sebastopol».

Y es ahora, cuando la paz empieza a consolidarnos, cuando vamos curándonos del desangre de Cuba y Filipinas, cuando parece abrírsenos un porvenir en Africa, en esa Africa a que geográficamente pertenecen estas islas, es ahora cuando vuelven a agitar las intestinas disensiones y renuevan el pleito de la división. Mas no cabe duda de que en cualquier conmoción general de España, cual peligro de la patria común, relegaría ese pleito aquí mismo al lugar más secundario que le corresponde. El pleito grande aquí es hacer ciudad, el de hacer ciudad en esta avanzada de España sobre América y sobre Africa, en esta portalada de América para España y para Europa.

Los que alguna vez vengáis a Europa — es decir, no sé si en rigor es desde Europa desde donde ahora escribo —, los que al cruzar el Atlántico os detengáis un momento en este mesón puesto en una encrucijada de caminos de los pueblos, no dejéis de echar pie a tierra en él, y si disponéis de tiempo internaos en la isla. No perderéis tiempo. Os lo aseguro.

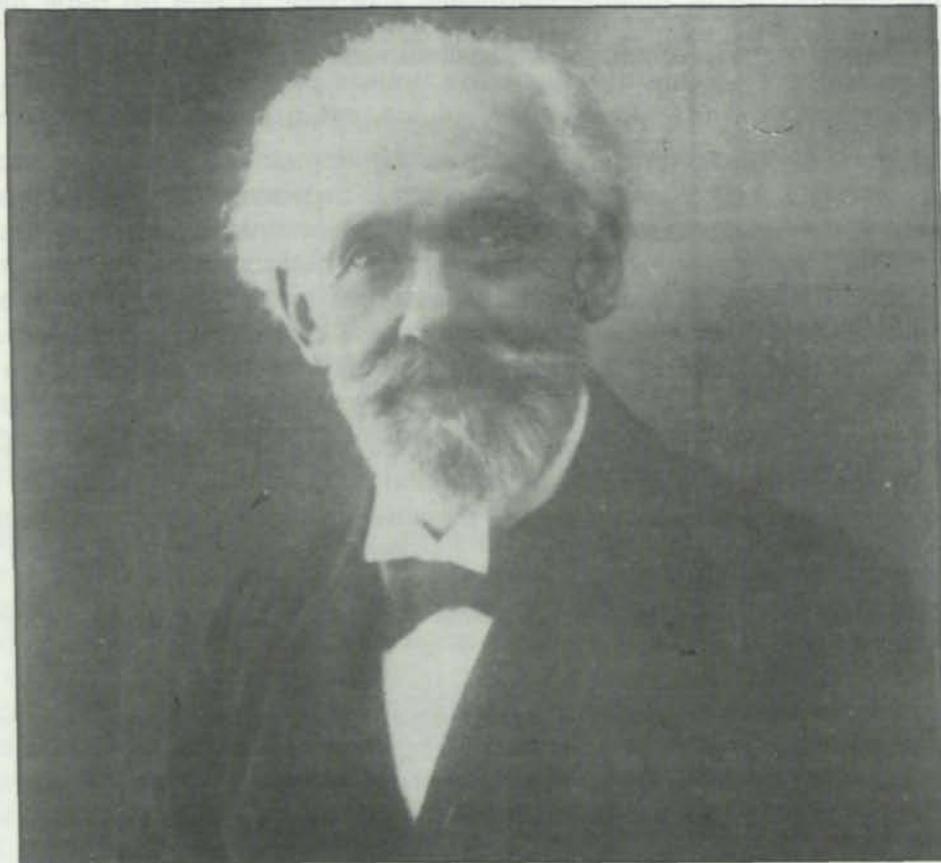
Artículo de Miguel Unamuno escrito en Las Palmas en agosto de 1910, y recogido en el libro «Por tierras de Portugal y España».



Don Miguel de Unamuno, cuadro del pintor Vázquez Díaz

René Verneau, el primer etnólogo que estudió la antropología prehistórica del archipiélago

(Años 1880-1908)



En 1987 se cumplió el centenario de la publicación del informe sobre una misión científica en las islas Canarias, obra del antropólogo René Verneau que inició los estudios antropológicos acerca de la antigua población de este Archipiélago. Se trata de un estudio relevante, que abrió y marcó el camino que han seguido todos los estudios de antropología física de Canarias en el siglo actual. Verneau realizó en esta obra la primera clasificación de carácter científico llevada a cabo sobre los cráneos, esqueletos y vestigios óseos de la población prehistórica de Canarias.

El informe fue también la primera obra importante de este antropólogo francés, figura relevante de la antropología física y la etnografía en el primer tercio del siglo XX.

PERFILES DE UN GRAN CIENTIFICO

El famoso científico francés René Verneau nació en Chapelle-su-Loire en 1852 y tras una dilatada vida dedicada a las investigaciones antropológicas, falleció en París en 1938. Verneau encabezó la segunda generación de antropología física iniciada por Broca, Hamy y De Quatrefages. Estudió medicina en la capital de Francia y desde el comienzo de estos estudios siguió, además, el curso libre de antropología prehistórica que impartía Hamy en la Sorbona. Se sintió inmediatamente atraído por esta nueva disciplina científica y entró a trabajar en el laboratorio de Broca. Asimismo, asistió a las lecciones que A. Quatrefages ofrecía en el Museo de Historia Natural. Por consiguiente, aprendió directamente de los grandes maestros que iniciaron el desenvolvimiento de la antropología. En 1873, Quatrefages ofreció a Verneau el trabajo de preparador en su laboratorio del Museo de Historia Natural, al que desde entonces estaría vinculado el joven estudiante durante más de medio siglo. A lo largo de una prolongada carrera científica, Verneau se entregó a la antropología con un celo y una vocación que revelaban la pasión que sentía por esta materia a la que dedicó su vida, consagrado a estudiar el pasado y el presente de la Humanidad.

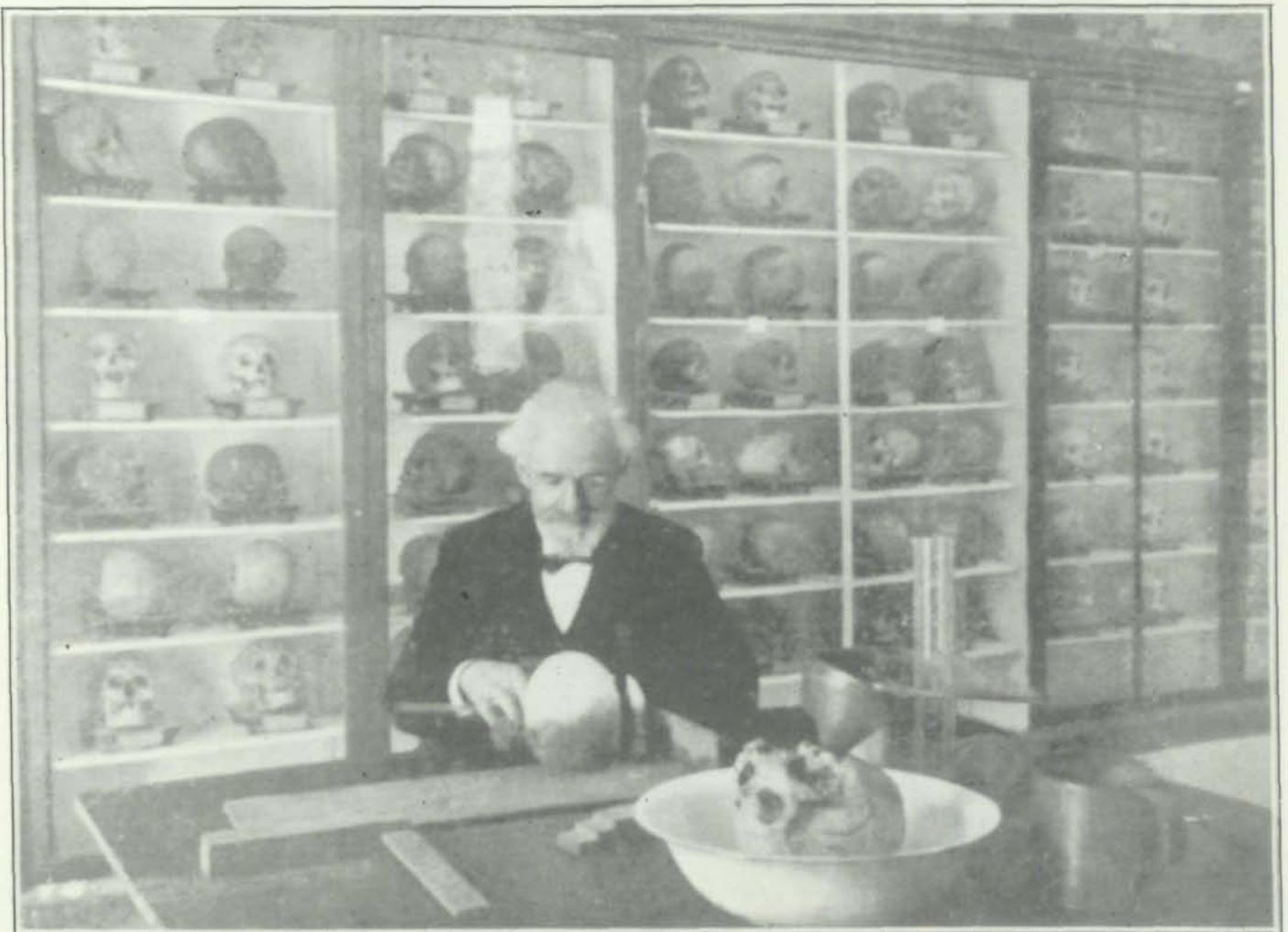
Pocos años después de su entrada en el Museo de Historia Natural se encargó a Verneau el llevar a cabo una misión científica en las islas Canarias, a las que viajó en la primavera de 1877. El estudio que había de acometer se centraba en constatar la hipótesis sentada por Hamy y De Quatrefages sobre la relación étnica de la antigua población canaria con los hombres de Cro-Magnon.

En este primer viaje, permaneció un año en el Archipiélago. Posteriormente, prolongó sus estudios en una más larga estancia, entre 1884 y 1887. En ambos períodos de tiempo, Verneau estudió las crónicas e historias antiguas de Canarias, documentándose sobre las noticias existentes acerca de la población prehispánica; recorrió villas y pueblos de las islas; visitó yacimientos y monumentos arqueológicos, cuevas de habitación y funerarias y lugares de enterramiento, familiarizándose asimismo con el medio natural de las islas y con los usos y costumbres de la población canaria de hace un siglo. Fruto de ello fueron sus artículos y trabajos científicos sobre las razas antiguas del Archipiélago canario, las Pintaderas de Gran Canaria, la industria de la piedra de los antiguos habitantes del Archipiélago canario, habitaciones, sepulturas y lugares sagrados de los antiguos canarios y, sobre todo, el informe sobre aquella misión científica. Estas obras se publicaron entre 1881 y 1889.

De su presencia en las islas dejó, asimismo, constancia en un libro encantador que nos depara una visión de la situación general del Archipiélago y de la vida de los canarios a finales del siglo XIX: Cinco años de estancia en las islas Canarias, aparecido en 1891.

Verneau regresó a París en 1887. En 1892 fue nombrado ayudante de Hamy en el Museo de Historia Natural. En 1909 le sucedió en la cátedra de Antropología del Museo, en la que permanecería hasta 1927. Simultáneamente, trabajó en el Museo de Etnografía del Trocadero – el actual Museo del Hombre –, del que fue nombrado conservador en 1907 y más tarde, director.

También desempeñó desde 1922 la función de profesor de Antropología Prehistórica del Instituto de Paleontología Humana de París, profesorado que ejerció hasta el final de su vida. También ofreció clases de estas disciplinas en otros centros docentes de la capital francesa.



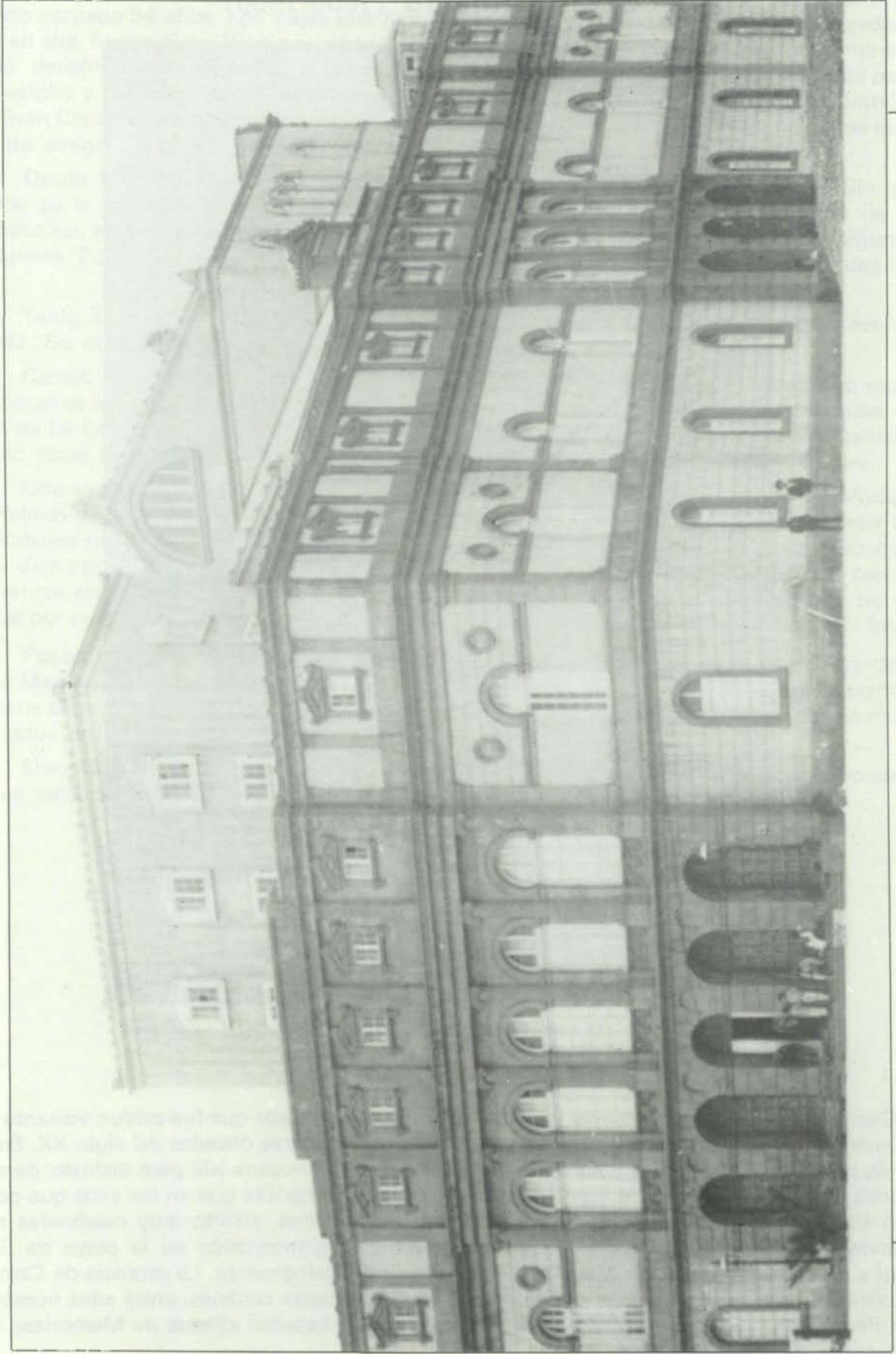
Después de sus trabajos antropológicos sobre la antigua población de las islas Canarias, inició una serie de importantes estudios de antropología prehistórica en torno a nuevos hallazgos de vestigios de antiguas razas, entre ellos la investigación de los fósiles humanos de las cuevas de Menton; el estudio de los esqueletos paelolíticos encontrados en Barma Grande (1892), que relacionó con los hombres de Cro-Magnon, y el estudio de los restos encontrados en las cuevas de Grimaldi (1902), en los que observó caracteres negroides, sentando la tesis de que el hombre de Grimaldi desempeñó un papel importante en el antiguo poblamiento de Europa y señalando su pervivencia hasta el neolítico.

Asimismo estudió los grupos étnicos y las poblaciones de regiones y países de África, Asia y Oceanía que entonces formaban parte de las colonias de los estados europeos.

El sabio investigador se ocupó también de la etnografía prehistórica, de las inscripciones alfabéticas y del origen de los antiguos canarios.

En los últimos años de su vida, cuanto contaba ochenta años, publicó «El hombre, razas y costumbres», un denso volumen de 400 páginas, profusamente ilustrado, en el que ofreció una detallada descripción de los grupos étnicos de todo el mundo.

Nota del autor. (Información transcrita de un artículo publicado por el periodista e historiador canario Alfredo Herrera Piqué en la revista «Aguayro» número 170 de los meses Marzo-Abril de 1987, de la Caja Insular de Ahorros de Canarias).



Teatro Pérez Galdós a principios de siglo

Camilo Saint Saëns, famoso compositor francés, en Gran Canaria (1889-1908)



El compositor francés Saint Saëns

Camilo Saint Saëns, fue otro de los grandes músicos europeos que fue asíduo visitante de Gran Canaria entre los últimos años del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX. En la galería de personajes de la cultura europea que se desplazan a nuestra isla para disfrutar de sus vacaciones de invierno, destaca la figura de este genial músico francés que en los años que pasó en Gran Canaria se ganó la estima y la amistad de los canarios, siendo muy celebradas sus cuchiaandas y reuniones con los políticos e intelectuales grancanarios en la playa de San Cristóbal y en la ciudad de Santa María de Guía en la «villa Melpómene». La estancia de Camilo Saint-Saëns en nuestra isla ha sido ya tratada por varios cronistas canarios, entre ellos nuestros colegas Pedro González Sosa y Martín Moreno en su sesión especial «Siesta de Memorias», de los domingos, en «La Provincia».

Según relata en una de estas «Siestas de Memoria» el cronista Martín Moreno, la presencia del famoso compositor francés Camilo Saint-Saëns fue descubierta en el mismo Teatro Tirso de Molina, durante un ensayo de la Orquesta Filarmónica de Las Palmas, allá por el año 1877, cuando contaba 54 años. Los viajes que Saint-Saëns hizo a la isla, o mejor, las temporadas que pasó en ella, fueron siete. Vino por primera vez a finales de diciembre de 1889, y la última estuvo desde diciembre de 1908 al 3 de marzo de 1909. A este dato debemos añadir que para un más amplio y por tanto más exacto conocimiento de las relaciones de don Camilo Saint-Saëns con Gran Canaria, remitimos la atención del lector al libro que publicó hace algunos años nuestro querido amigo y abogado don Nicolás Díaz-Saavedra de Morales.

Desde 1895 habíase dejado ver de cuando en cuando don Camilo por Guía. Sin que al parecer se le identificara, en tanto era huésped de un compatriota amigo, anfitrión de «villa Melpónene», hasta hizo amistades en el Círculo Artesano, compuso música y escribió algunas de sus óperas. Publicó libros y artículos sobre sus viajes, filosofía, astronomía y argumentos literarios.

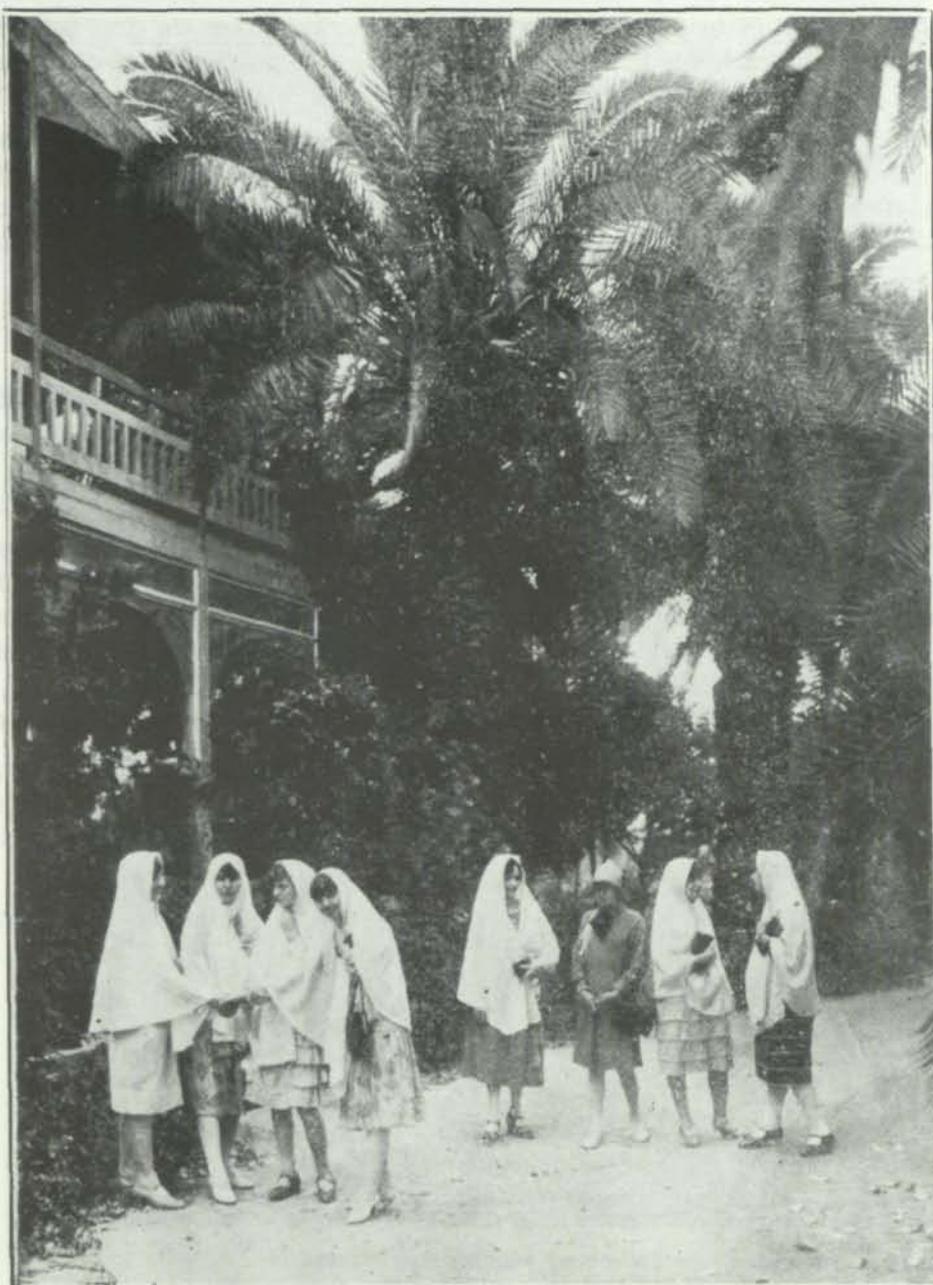
Tenía Saint-Saëns una gran facilidad para componer y dejó una producción extensa y variada. Su obra más conocida es la ópera «Sansón y Dalila».

Camilo Saint-Saëns, durante sus estancias en nuestra ciudad, hizo amistad con muchos grancanarios amantes de la música, los cuáles solían invitarle a parrandas y cuchipandas en la playa de La Laja. Había que ver -cuentan las crónicas y atestiguan algunas fotos- al genial don Camilo tocar la guitarra para interpretar alguna folía u otra pieza de nuestro folclore.

Otra simpática anécdota fue la de actuación como timbalero de la Orquesta Sinfónica de Las Palmas durante un ensayo en el Teatro Tirso de Molina, ya que el encargado de hacer sonar los timbales no daba la nota y el director terminó por solicitar que alguna persona acudiera a cubrir dicho puesto. Más acabado el ensayo, el «improvisado timbalero» desapareció, si bien para convertirse en días después nada menos que en el famosísimo Saint-Saëns, ya que no pudo ocultar por mucho tiempo que el que se llamaba Monsieur Sanoy era el gran compositor francés.

Por aquellos años también se encontraba residiendo en Las Palmas el gran pintor catalán Eliseo Meifren, personalidad bohemia y de notable profesionalidad. Permaneció aquí durante los primeros años de nuestro siglo. En el Gabinete Literario puede admirarse algunos de sus murales inspirados en el litoral de San Cristóbal.

Eliseo Meifren fue otro de los asistentes a las comidas y parrandas con sancocho canario que se celebraban en la playa de La Laja.

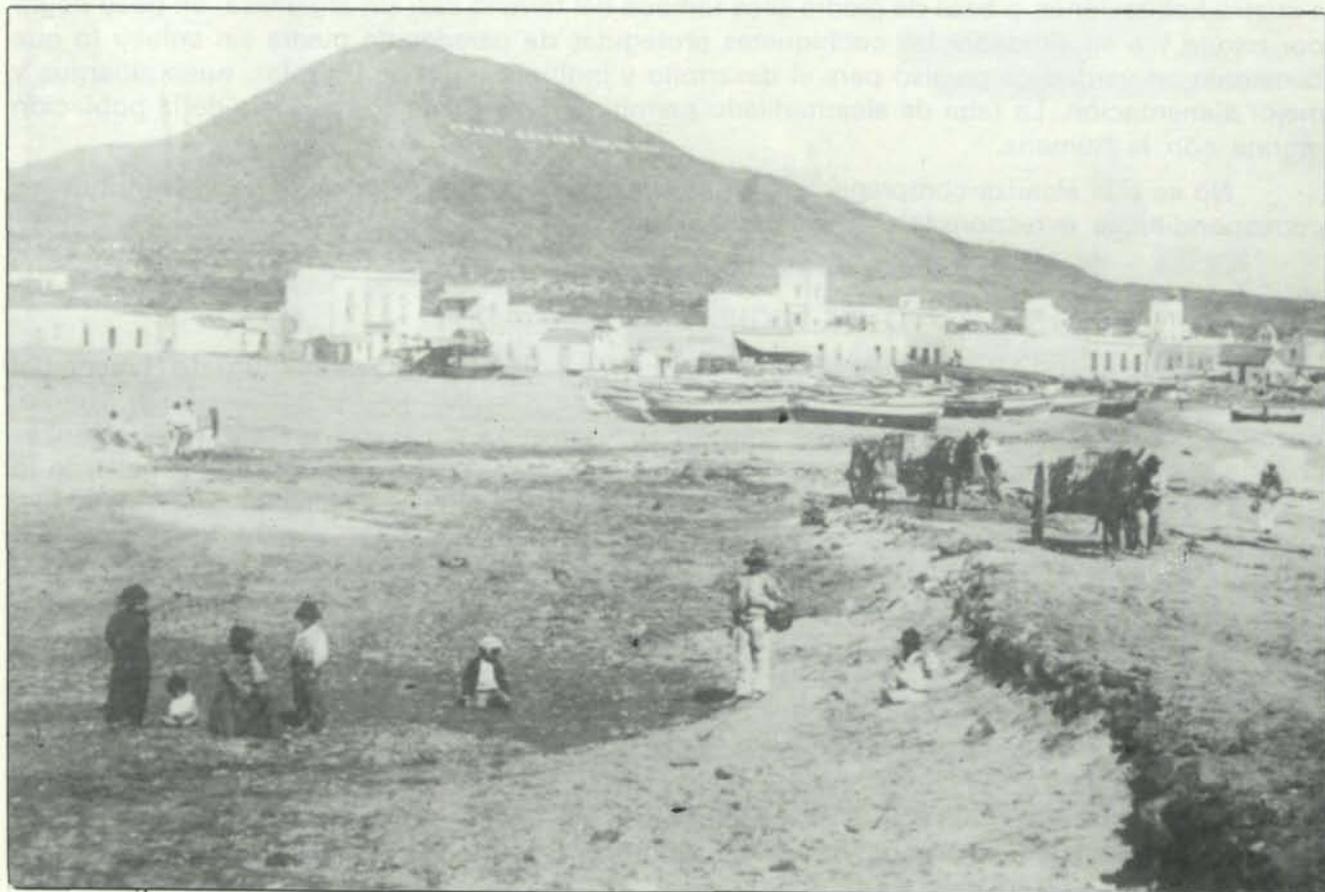


Un grupo de canarias pasea en el antiguo Parque de Santa Catalina

ANEXO HISTORICO

Historia de la peste en Las Palmas y saneamiento de La Isleta

(1906 - 1931)



El Caserío del Puerto en 1900

La historia del comienzo de esta enfermedad en la provincia de Las Palmas de Gran Canaria, nos viene del año 1906 con la presencia de dos casos que procedente del puerto de Santa Cruz de Tenerife se instalaron en nuestro Puerto de La Luz en los meses de mayo y agosto: uno de ellos militar y otro vendedor ambulante. El tercero, en el mes de diciembre se nos presenta como caso autóctono, es decir, contaminado en la localidad al no encontrarse relación epidemiológica alguna con ningún otro lugar. Nuestra población murina acusó la presencia epizootica con la aparición de cadáveres de ratas por la orilla del litoral marítimo trasera del mercado del Puerto, zona por donde creemos hizo su entrada la peste en Canarias.

Al parecer, la invasión epizootica se verificó simultáneamente en las capitales de las dos islas, Tenerife y Las Palmas, cosa que explicamos por la semejanza en sus características comerciales, ambos puertos reciben la visita de los mismos barcos y procedencia con mercancías contaminadas especialmente maíz, paja, turba, etc., importados del puerto de Buenos Aires, con quien tenía su mayor contacto comercial. Se demostró en los varios focos destectados en la población; el de los almacenes de la señora Vda. de Roca en Santa Catalina, en los de los señores Fyffe en la bahía y otros, así como en establecimiento de ultramarinos del barrio de San José y calle de La Pelota.

El foco principal de la endemia ubicó en la zona de La Isleta, unido al Puerto de La Luz, por cuyo litoral, dijimos, penetró la epizootia murina que sigue el camino ascendente para instalarse asimismo en la agrupación humana que se estaba formando en la falda de la montaña de La Isleta con el arribo de la mano de obra procedente de las islas de Lanzarote y Fuerteventura, cada vez en mayor escala, atraídas a tenor del auge que tomaba nuestro Puerto, con las instalaciones portuarias de las casas extranjeras y el consiguiente aumento del tráfico marítimo.

EL TERRENO DE LA ISLETA

El terreno de La Isleta, como es sabido, es de procedencia volcánica. En su suelo constituido por lava, cada brasero que llegaba construía su choza-vivienda, que constaba de una a cuatro habitaciones, a base de piedra seca tomada del terreno casi sin argamasa, un pozo negro por retrete y a su alrededor las cochiqueras protegidas de paredes de piedra sin enlucir lo que constituía un verdadero paraíso para el desarrollo y multiplicación de las ratas, buen albergue y mejor alimentación. La falta de alcantarillado permitía una perfecta convivencia de la población murina con la humana.

No se nos alcanza comprender tanta ausencia de vigilancia por parte de las autoridades correspondientes o responsables de aquella época.

CREACION DEL INSTITUTO DE HIGIENE

Durante el año 1926 se crea la Jefatura Provincial de Sanidad y el Instituto de Higiene del grupo Canarias Orientales, por la Dirección General de Sanidad que regentaba el Dr. Murillo. Encárgase de la organización de los mismos el Dr. Antonio Ortíz de Landázury, quien aprovechando el personal del antiguo Laboratorio Municipal, químico, bacteriólogo y el subalterno lo fusiona con el de Brigada Sanitaria creando las nuevas Secciones de Epidemiología, Veterinaria, Tuberculosis, Pediatría, etc., plazas que fueron provistas por oposición central y con ello queda fundado el Instituto de Higiene. Con anterioridad las funciones sanitarias se realizaban a través de una Delegación dirigida por la Inspección de Sanidad que radicaba en Santa Cruz de Tenerife, como capital del Archipiélago.

Es en este año cuando nos hacemos cargo de la profilaxis, aislamiento y tratamiento de la epidemia pestosa que padecía la provincia de Las Palmas, así como del saneamiento de La Isleta, su foco principal y más persistente. La tarea no se presenta fácil y sencilla por la pasividad de las autoridades más preocupadas por las consecuencias que al Puerto pudiera ocasionar la declaración oficial de la enfermedad que a la lucha abierta y tajante a la que aspiraba la autoridad sanitaria. Esta fecha marca el comienzo de la segunda fase histórica de la peste en Canarias, vivida por nosotros.

SEGUNDA FASE DE LA PESTE EN CANARIAS

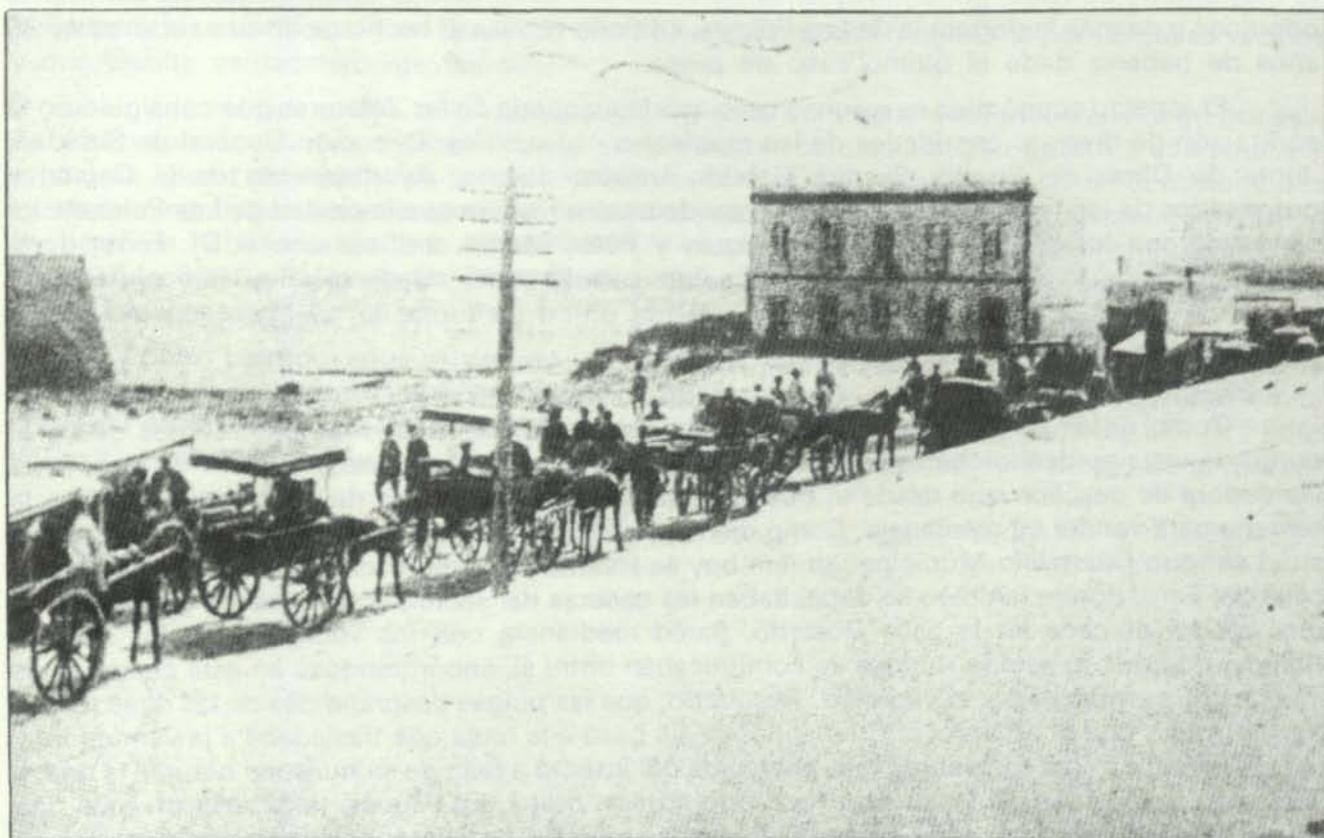
Nuestra labor se limitaba al aislamiento de los enfermos denunciados en el Hospitalillo de la Estación Sanitaria del Puerto, único establecimiento de que disponíamos para ello, donde se le sometía a tratamiento, así como a observación a los familiares que convivían con él. Se practicaba la vacunación en masa del vecindario, se destruían algunas chozas, medidas un tanto paliativas que no llegaban al fondo del problema. Estas prácticas fueron recibidas con cierta hostilidad por parte de la gente que nos obligó más de una vez a solicitar la fuerza para su ejecución sobre todo en el aislamiento de los enfermos y vacunaciones anti-pestosas. Nos costó Dios y ayuda el hacer desaparecer de la mente de las personas la creencia que tenían de que a los enfermos ingresados en el Hospitalillo se le trataba con inyecciones que se le ponían (suero antitetánico, tónicos cardíacos, etc.), pues así decían, conteníamos su propagación. La simple toma de productos de los bubones dirigidas al diagnóstico bacteriológico de la enfermedad se tomaron en algunos casos como causantes de muerte y como nada se inyectaba, era el aire la causa, como se nos acusó alguna vez.

MARCHA DE ENFERMOS A LANZAROTE Y FUERTEVENTURA

El temor al aislamiento era tan considerable que muchos enfermos emigraron a las islas de Lanzarote y Fuerteventura, así como a los pueblos del interior de la nuestra. Nos tocó asistir un caso seguido de defunción en el pago de La Vegueta del término municipal de Tinajo (Lanzarote), del cual tenemos el recuerdo de haber actuado de sepulturero por el pánico que tenían los vecinos en acercarse al cadáver; fue una verdadera odisea el conseguir que fuera trasladado al cementerio.



Vista del Castillo y Puerto de La Luz tomada desde La Isleta. Año 1911



Expediciones al Puerto de La Luz por la desértica carretera

DEFENSA SANITARIA DEL PUERTO

Creado que fue por la superioridad el Comité Urbano y Defensa Sanitaria del Puerto de Las Palmas, integrado por todas las autoridades sanitarias presididas por el Excmo. señor Gobernador, inicia sus trabajos en el año 1928 con el estudio del problema y planeó la labor a realizar. Después de las primeras actuaciones del Dr. Ortíz de Landázury y por traslado a Madrid se hace cargo de la Jefatura el Dr. don Gabriel Ferret Obrador (q.e.p.d.), quien amparado por dicho Comité y el registro de Dictadura que vivía España en aquella fecha da comienzo el derribo sistemático de las chozas hasta el momento en que el alejamiento de sus moradores lo permitió, se derribaron unas 200, se hicieron desaparecer ininidad de muros de piedra seca, se abrieron calles, etc., en fin, se hizo una limpieza general que hizo restar albergue y alimentación a las ratas. Actuación que fue presidida por el Excmo. Ayuntamiento rotulando una de las plazas de La Isleta con su nombre. A petición propia fue trasladado a la Jefatura Provincial de Málaga, ocupando su vacante el Dr. don Luis Martín Pérez que toma posesión en el año 1929.

EMERGE UN BARRIO NUEVO

Continuando la labor iniciada por el Dr. Ferret le cabe el éxito el haber solucionado la continuidad del derribo de las chozas que planteaba un verdadero problema el solucionarlo. Para ello, teniendo en cuenta de que el propietario de la choza lo era a su vez del solar, es llevado al seno del Comité la idea del Dr. Martín de indemnizar a cada propietario de ella, en proporción a lo derribado y a la obra obligada a realizar, cantidad que cubría en parte los gastos de la misma. Se regalaba el plano y dirigía la obra los técnicos del Ayuntamiento. Así cada choza fue sustituida por una vivienda de una a tres habitaciones, dormitorios y el servicio sanitario y cocina reglamentaria, reuniendo las condiciones mínimas de higiene. Con el tiempo ha ido completándose la edificación en muchas de ellas por sus propietarios, convirtiéndolas en viviendas sanas y limpias. Se intervinieron en 500 chozas. Con la construcción del alcantarillado y la dotación de agua hasta lo más alto de La Isleta por el Ayuntamiento se da por terminado el saneamiento del barrio más populoso y de más importancia de Las Palmas, como lo rubrica el hecho de llevar exactamente 28 años de haberse dado el último caso de peste.

El aspecto económico se resolvió gracias a la tesonería de las Jefaturas que consiguieron la aportación de diversas cantidades de los siguientes organismos: Dirección General de Sanidad, Junta de Obras de Puerto, Excmo. Cabildo Insular, Excmo. Ayuntamiento de la Capital y propietarios de los terrenos de La Isleta. Entendemos en justicia que la ciudad de Las Palmas está en deuda con los señores Ortíz de Landázury y Pérez Martín, artífices con el Dr. Ferret de la desaparición de la peste del Puerto de La Luz que la azotó desde el año 1906 al 1931.

LOS CASOS MAS INTERESANTES

Como notas finales queremos exponer algunos de los casos más interesantes desde el punto de vista epidemiológico: enferma en Arucas, foco epizootico, Isleta. Trátase de una mujer vendedora de pescado que desde el Puerto se trasladaba a la ciudad de Arucas varios días a la semana para vender su mercancía. Como medio de transporte utilizaba una mula que estabulaba en el antiguo Cuartelillo Municipal, donde hoy se levanta el Grupo Escolar Generalísimo Franco, calle del Faro, donde también se depositaban las basuras del sector, entre ellas los estiércoles de una cuadra ubicada en la calle Rosarito, pared medianera con los varaderos de los señores Blandy, que por su estado ruinoso se comunicaban entre si, encontrándose en esta cuadra ratas muertas que entraban por el varadero. Resultado, que las pulgas desprendidas de las ratas fueron transportadas con el estiércol al Cuartelillo, ya allí pasó a la mula que trasladaba a la vendedora y pasando luego a esta con sangre más apetecida del insecto a falta de su huésped natural, la rata, y que se realiza durante el viaje. Este foco originó seis casos. En Arucas, nada más tuvimos que lamentar. Algún otro caso ser presentó fuera del foco de La Isleta, pero siempre se aclaró su origen, al tratarse de campesinos que manipulaban con los estiércoles de la zona contaminada.

SU REINADO DURO UN CUARTO DE SIGLO

Resumiendo, la peste se entroniza en la isla de Gran Canaria, instalándose en La Isleta, en el barrio del Puerto de La Luz en 1906, desapareciendo totalmente en el año 1931, es decir 25 años de reinado. Lo que no se pudo resolver en 20 años, bastaron con cinco años para solucionarlo. Nos da pena pensar que un problema de tan fácil solución se pasara tanto tiempo para llevarlo a buen final; creemos que hubiese bastado exigir a los propietarios del terreno de La Isleta que urbanizaran los mismos antes de consentir la venta de solares, prohibir la construcción de chozas, ejerciendo una eficaz vigilancia y acometer las obras de alcantarillado del sector o la limpieza de los solares para que la peste terminara allí. Es decir, haber empezado por donde se terminó.

Finalmente, estudiando la marcha de la profilaxis de la peste en esta provincia y el saneamiento de La Isleta, sacamos la conclusión de que a falta del Ministerio de Sanidad de verdadera necesidad actual, el régimen de excepción es el más propicio para resolver las emergencias sanitarias.

Eugenio Croissier Salazar, jefe de la Sección de Epidemiologías del I. P. de Sanidad. Julio, 1959.

NUESTRA SEÑORA DE LA LUZ (PARROQUIA)

En el barrio del Puerto de La Luz, en una ermita situada en las inmediaciones de los almacenes de carbón de los Señores Blandy Brothers & Co.

Esta ermita está construida, a lo que parece, poco después de la conquista de la isla, y dedicada a Nuestra Señora del Rosario. La antigua imagen ya no existe: la que se venera hoy, obra de Luján Pérez, y conocida por Nuestra Señora de La Luz, es digna de ser visitada aún bajo el punto de vista artístico, por ser de las mejores esculturas de aquel artista canario. Tiene mucha devoción en toda la isla, como lo demuestran las frecuentes visitas que le hacen los fieles durante todo el año, y sobre todo, la gran muchedumbre de devotos que llegan a su santuario en sus fiestas de octubre que siempre se comienzan el sábado siguiente al domingo del Rosario y se terminan a los nueve días, y en domingo, con una corta procesión nocturna por las calles vecinas y que resulta verdaderamente hermosa.

Hoy, la antigua ermita, que es muy pequeña, pues sólo tiene doce metros de largo por seis de ancho aproximadamente, está en visperas de desaparecer cediendo su puesto a una amplia y espaciosa iglesia de tres naves, actualmente en construcción, cuyas obras bastante adelantadas ya, se terminarán problemente en el año entrante, gracias a la generosidad y desprendimiento de los católicos habitantes de toda la población, y muy particularmente al celo incomparable del ilustre obispo de la Diócesis, Dr. Pérez Muñoz, quien sin descanso trabaja porque sea pronto un hecho tan necesario en el populoso barrio del Puerto de La Luz.

La única parroquia que existe hoy en ese barrio, y que es de Término, tiene cerca de veinte mil almas, y fue erigida canónicamente el 1 de octubre de 1900, siendo la repetida ermita investida en ese día, de los honores de iglesia parroquial. Su primer cura párroco, Lic. D. Pedro López Cabeza, empezó rigiéndola como Ecónomo, es en la actualidad cura propio de la misma.

Ayer y hoy de la playa de Las Canteras

La historia del Club PALA y otras sociedades recreativas porteñas entre los años 1930-1960



Vista de la Playa de Las Canteras en la década de los años 30. En primer término el restaurante «Las Delicias», conocido popularmente por la «Caseta de Galán»

En la historia de la playa de Las Canteras fue determinante como foco de inquietudes sociales la labor desarrollada por un grupo de jóvenes de la época de los años treinta con la fundación del Club PALA, siglas de la sociedad «Peña Ateneo Los Amigos». Desde sus inicios en el año 1934 hasta fines de los cincuenta sus etapas mostraron el ímpetu de unas ansias de esparcimiento y enriquecimiento cultural a lo largo de sus diferentes etapas. En este reportaje retrospectivo queremos evocar con nostalgia y emoción la historia del Club Pala, en homenaje a aquellos que lograron llevar a impulsar la idea de su creación.

Haciendo historia leemos en su primer libro de Actas, el origen y la fundación del Club PALA.

En dicho libro de Actas en la página de presentación dice lo siguiente:

El presente libro de la sociedad denominada «Peña Ateneo Los Amigos» (P.A.L.A.) con domicilio en el Puerto de La Luz que se destina a consignar en el mismo las actas de las sesiones que se celebren en Juntas Generales y Directivas de la citada sociedad, el cual se compone de doscientos folios útiles según numeración correlativa y de orden del mismo.

Las Palmas, a veintiuno de Enero de mil novecientos treinta y cuatro.
Firmado. El Presidente, Rafael Clares



Antigua vivienda de la familia de los Roca, posteriormente sede del Club PALA, donde hoy se ubica el hotel Reina Isabel

A continuación copiamos literalmente su primer folio:

Acta de Constitución (Junta General).

En el Puerto de La Luz, Partido Judicial de Triana, Provincia de Las Palmas, a veintiuno de Enero de mil novecientos treinta y cuatro, reunidos los señores que al margen se expresan, se hizo constar que el día 13 del actual se habían presentado en el Gobierno Civil de la Provincia los Estatutos por lo que ha de regirse la Sociedad «Peña Ateneo Los Amigos» (PALA) y habiendo transcurrido el plazo que establece el Art. 5 de la vigente Ley de Asociaciones se acordó dar por terminados los trabajos preparatorios para constituir la Asociación titulada «Peña Ateneo Los Amigos» (P.A.L.A) y declararla formalmente constituida con arreglo a la Ley eligiendo presidente a don Rafael Clares García; vicepresidente, don Francisco González Artilles; secretario, don Miguel Hernández Rodríguez; contador, don José Luis Jáimez Navarro; tesorero, don Benjamín Domínguez Suárez; bibliotecario, don Gonzalo Bañolas Reina; y vocales a don Juan Matías Mayor Naranjo, don Antonio Gil Hernández y don Pablo González y González y mandándose se expida por el secretario con el Vto. Bo. del presidente, una certificación de la presente Acta y que se presente al Gobierno Civil antes de los ocho días, y no habiendo más asuntos de que tratar se levantó la sesión. Las Palmas a veintiuno de Enero de mil novecientos treinta y cuatro.

Abajo figuran las firmas de los socios fundadores integrantes de la primera directiva del Club.

Al margen a la derecha se expresan los nombres de los asistentes socios fundadores del Club Pala. El total de socios era entre treinta y cuarenta.

Corrían los tiempos en que nuestra ciudad vivía bajo el influjo del mar y el signo de la República. Una primera etapa del club Pala materializó lo que parecía imposible al convertir un simple solar en algo vivo y dinámico, capaz de atraer paulatinamente a socios, amigos y gentes ilustres de una ciudad.

No fue hasta terminada la Guerra Civil cuando alcanzaría su etapa floreciente y de consolidación. Unos hombres, ya no tan niños, y recién salidos de una guerra fratricida, en un ciudad dividida por la difícil situación política. Su ideal era ante todo vivir, disfrutar, sacarle el máximo partido a todo; y también compartir su sentido lúdico de la vida, con la celebración de actos culturales, festejos y excursiones. Así fue en unos pocos años, la asociación denominada Club PALA fue impulsándose en una etapa de privaciones económicas que luego se agravó en los años de la Segunda Guerra Mundial.

MARCANDO ETAPAS

El segundo presidente del Club PALA fue Manuel Rivero Sánchez, el cual llevaría a realizar una importante labor de consolidación de la sociedad porteña con el cambio de domicilio. El primer local del Club PALA estaba en una antigua casa terrera a ras de la playa de Las Canteras en la esquina de la calle Hierro, conocida popularmente por la gente del Refugio por la calle Sancocho. Desde allí a fines de la guerra civil, pasó a la casa de la familia de Tomás Roca junto a la mansión de Jesús Ferrer Jimeno, que fuera conocido militar y alcalde de la ciudad de Las Palmas en los años de la guerra civil. Esta vieja mansión fue vendida a la empresa del Hotel Reina Isabel. Recuerdo de niño, que se llamó Villa María García. Por la parte trasera dando a la calle Alfredo L. Jones tenía un hermoso jardín con altivas palmeras y hermosos árboles y plantas tropicales.

En su primera etapa, la actividad de la sociedad Club Pala fue eminentemente recreativa y deportiva, relacionada con los deportes playeros y náuticos.

Sería allá por los años 46-47, acabada la Segunda Guerra Mundial, cuando se puede hablar del resurgimiento, con mayor ímpetu, de la etapa floreciente de esta sociedad cultural y lúdica. De sus comienzos con algo más de 30 socios que iniciaron su andadura, llegarían a ser 400. Teniéndose que limitar la entrada por el auge manifestado en la sociedad al disponer de su nuevo domicilio.

Desde el principio el Club Pala marcó una especie de distinción en sus socios tratando de elevar el nivel cultural de la sociedad porteña de aquellos años. Los nuevos socios que se fueron incorporando trajeron una savia nueva, con ganas de enriquecer la proyección social del Club. En su etapa más brillante llegó a alcanzar casi los mil socios.

CENTRO DE REUNION

Enumerar a todas y cada una de las personalidades que desfilaron por el Club Pala supondría quizá dejar olvidada a alguna persona. Recordamos porque fuimos testigo de muchos de los actos culturales y artísticos de aquellos años, los primeros conciertos del genial tenor canario Alfredo Kraus y su hermano Paco, las exposiciones de pintura de Manolo Millares y Santiago Santana, las conferencias del poeta Pedro Perdomo Acedo y del ensayista Ventura Doreste.

También fueron importantes las colaboraciones, siempre personales e importantes en el ámbito cultural de Pedro Cullén del Castillo, Paco Navarro, Pacota Mesa, Jesús Ferrer entre otros.

UN LOCAL VIVO

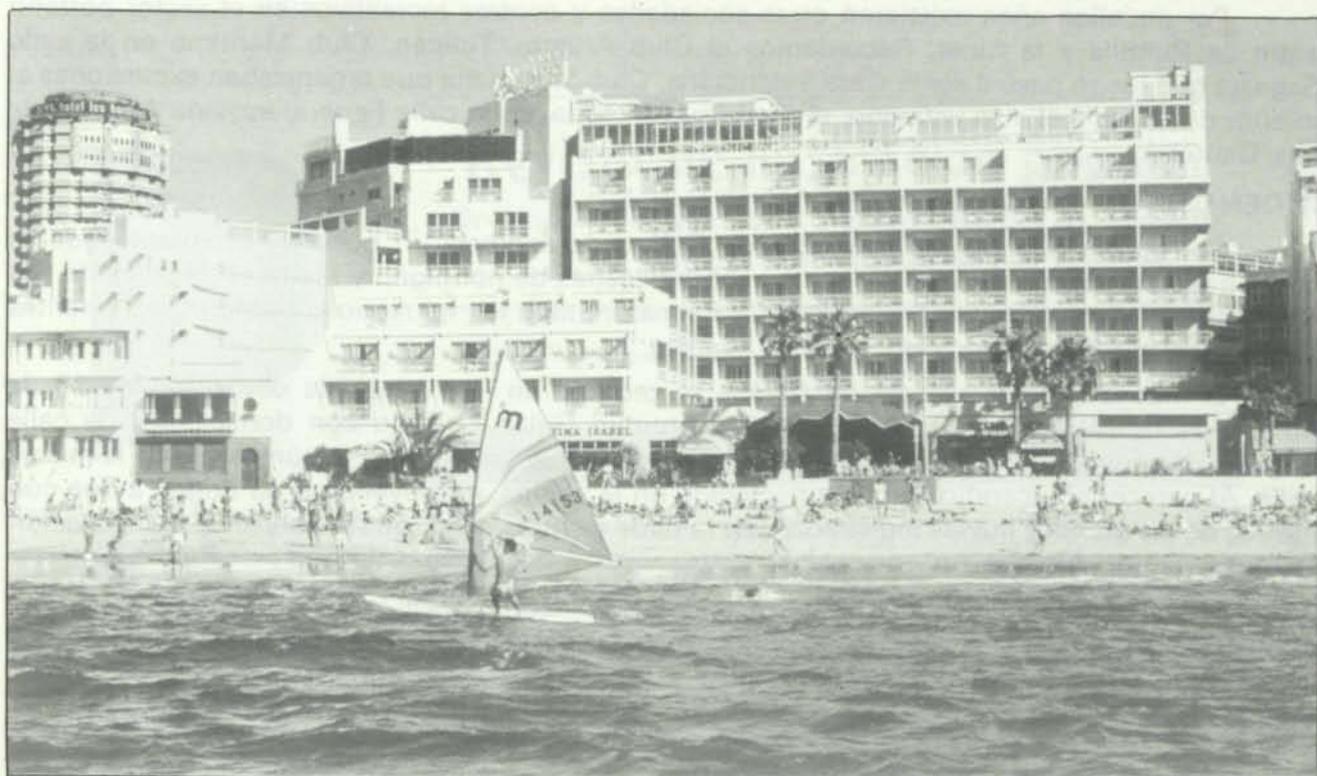
El alma del Club se encontraba en su misma actividad constante. El local formaba parte de esta actividad, pues variaba a cada instante según las necesidades del momento.

Se trataba de un amplio solar descubierto en su mayor parte. Cuando se organizaban las fiestas, la colaboración de los socios junto con la directiva era fundamental para el éxito de sus populares verbenas. La decoración de sus salones era tarea afanosa de un grupo de directivos y algunos socios.

De aquella época dorada guardan un merecido reconocimiento, por aquel entonces, un entrañable recuerdo de «Maestro Chano», el conserje que lo era para todo, decorar, clavar clavos o encalar, pintar. Su figura es rememorada y querida. Un nombre trabajador, callado, nunca reía pero siempre sonreía. También merecen un recuerdo los hermanos Báez (Antonio y Luis), Manolo el cobrador y Felipe Hernández.

ACTIVIDADES CULTURALES, DEPORTIVAS Y RECREATIVAS

Los recitales reunían tanto manifestaciones poéticas como literarias, conferencias, conciertos musicales. Fueron famosos el paso del cuarteto de cuerda, encabezado por Luis Prieto y Agustín Conch. En cuanto a voces se recogió la inquietud del ámbito local en que proliferaron agrupaciones como la Polifónica o la Filarmónica, todas ellas tuvieron cabida dentro del club. Recordamos los primeros conciertos de los hermanos Kraus, Antonio Ortega, Virginia Martín, Agustín Quevedo, Maruca Pérez Zerpa, Francisco Navarro (ya fallecido), etc. También las exposiciones de Manolo Millares, Felo Monzón y otros pintores de la Escuela Luján Pérez.



El hotel Reina Isabel ocupó toda la parcela de casi mil metros de la antigua sede del Club PALA hasta finales del año 1958

En el aspecto deportivo fueron famosas las travesías en la playa de Las Canteras y los partidos de fútbol playero. Algunos de sus socios lograron ser campeones de España de natación, como Roque Díaz y su hermano Ramón, Quique Martínez, que más tarde sería entrenador del Club Metropole y seleccionador nacional. Se organizaron campeonatos de ping-pong, de ajedrez, de billar y otros juegos individuales y por equipos.

Las fiestas ocuparon un lugar destacado en la actividad lúdica del Club. En aquella época fueron famosas las verbenas con motivo de las fiestas del San Juan y San Pedro, las fiestas del Carmen, la Hispanidad y la tradicional de despedida del Año. También las famosas «giras», excursiones al interior donde llegaron a participar hasta 16 guaguas, con bailes en las sociedades y plazas de Moya, Arucas, San Mateo, Teror y Santa Brígida.

En los meses de verano, aprovechando la temporada, se organizaron unos bailes dominigueros llamados «Asaltos», unos vespertinos, otros aperitivos bailables al mediodía, que llegaron a ser muy populares.

EL FIN DE UNA DÉCADA

Este período de esplendor se mantuvo en el transcurso de una década (entre los años 1947-1957). Con la llegada del turismo escandinavo, los cambios de costumbres sociales y otros factores humanos fueron languideciendo las actividades y la vida social del Club, que en el año 1958, se vio obligado a cambiar de domicilio pasando a la tercera planta del Real Club Victoria de forma provisional hasta la construcción de su nueva sede en una pequeña vivienda de la calle Pedro del Castillo Westerling en el mismo cogollo del Refugio, donde todavía se mantiene el fuego sagrado de su vida social gracias a un pequeño grupo de «paleros», y aún lo sigue haciendo, reviviendo sus añoranzas y pasando el tiempo entre juegos de dominó, ajedrez, cartas y otros pasatiempos, pero sin la proyección que fuera norte y guía de aquella Peña Ateneo Los Amigos P.A.L.A.

Para finalizar esta somera historia de esta sociedad mencionemos como homenaje los nombres de los presidentes Manuel Rivero Sánchez, Francisco Martín Curbelo, José Aniceto Falcón y Francisco Martín Vera.

Por aquellos años existieron otras sociedades y centros recreativos en el sector porteño entre La Puntilla y la Cícer. Recordamos el Club Atlante, Tulipán, Club Marítimo en la calle Sagasta que luego pasó a ser la Casa Valenciana, Club la Porteña que organizaban excursiones al interior de la isla y el más veterano, el Real Club Victoria, en la calle Ferrera, esquina Avenida de Las Canteras.

INCENDIO DE LA CASETA GALAN

Con la destrucción de la «caseta de Galán» desaparecía un popular restaurante que se encontraba construido en la misma arena sobre pilastras de hormigón y hierro en la playa de Las Canteras entre las calles Gran Canaria y La Palma, frente a los no menos populares restaurantes «Bar Farol» y «Bar Toledo» en la calle Sagasta.

El incendio de la «caseta de Galán» se produjo en la madrugada del miércoles 27 de noviembre de 1935. Era propiedad de don Antonio Galán Luzardo con domicilio en la calle Sagasta 94, y estaba arrendado a don Manuel Teixeirá, que habitaba en el número 98 de la misma calle. Al parecer el incendio se había declarado en la cocina, atribuyéndose su origen a que con motivo de las grandes lluvias registradas por la tarde se humedecieron los cables de la instalación eléctrica, dando lugar a un cortocircuito.

Sin que se pudiera evitar quedó totalmente calcinado el local y el mobiliario del que fuera popular balneario «Las Delicias»; más conocida por la «caseta de Galán». Era un restaurante muy frecuentado por los comerciantes, escritores y la élite social de aquella época.

LA TERTULIA DE LOS HERMANOS «MILLARES», EN LA ZONA DE LA PEÑA LA VIEJA

En los años de la década del 50, otra tertulia famosa de la playa de Las Canteras fue la de un grupo de intelectuales que se reunían en la casa que tenía la familia de los Millares en la zona de la Peña la Vieja. Recuerdo que entre los que acudían a estas reuniones se encontraban los pintores Felo Monzón, Alejandro Reino, el escultor Martín Chirino, el joven poeta Manolo Padorno, Elvireta Escobio, la esposa de Manolo Millares y otros muchos jóvenes. Una de las primeras exposiciones de Manolo Millares y su hermano José María tuvo lugar en los salones del histórico Club PALA en el número 61 del Paseo de Las Canteras, donde hoy se encuentra el Hotel Reina Isabel.

La familia de los Millares vivió muchos años en la zona de la playa de Las Canteras. En una de las fotografías del libro «Manolo Millares», editado por Biblioteca de Libros Canarios, en la página 85, publica una foto de la madre de Manolo Millares con sus hermanos hacia 1931, frente al viejo hotel Fargers, posteriormente The Towers (hoy Comandancia Militar de Marina).

Revista de ilustración popular
 Órgano de la Sociedad Peña Ateneo Los Amigos
 Domicio: Canteras núm. 61

Publicación mensual.

Precio al público 0'25 ptas.

P

A

L

A

SUMARIO

Editorial: Autonomía administrativa.—(Lágrimas de Primavera.

Canarios ilustres: Don Agustín de Bethencourt y Molina; por E. B. I.—Don Quijote en Canarias.

Páginas literarias: La poesía, la Música y la mujer, por Une Femme.—Cuento...; por C.—Recuerdos...; por Selitra.

Divulgación científica: Causas del Cáncer.—Limitación de la Natalidad.

Colonias Escolares.

Páginas deportivas: Natación.—Boxeo.—El match Joe Louis -Schmelling.—Régimen de vida del deportista.—Atletismo.

Curiosidades y Humorismos.

Página oficial de la Sociedad.



José Suárez León, el «maestro de La Puntilla», personaje entrañable



José Suárez León

En la historia del barrio porteño de pescadores de La Puntilla, extremo norte de la playa de Las Canteras, entre sus personajes más populares merece citarse a don José Suárez León, conocido por el «maestro de La Puntilla». De un amplio reportaje publicado por nuestro compañero en la prensa Martín Moreno, publicado en su magnífica serie «Siesta de Memorias», del 1 de julio de 1991, transcribimos algunos párrafos sobre la vida de don José Suárez León, nacido en esta ciudad el 14 de octubre de 1866, de ascendencia galdense por parte paterna. Los abuelos eran naturales de Gáldar y se llamaron José Suárez y Francisca Mujica. De este matrimonio, el vástago que llevó el nombre de su padre casaría, aquí, en Las Palmas de Gran Canaria, con la señorita Rita León, y ellos fueron quienes, en la fecha antes anotada, pusieron en el mundo al que sería el «maestro de La Puntilla», así como a otros hombres que igualmente darían que hablar: don Francisco y don Sebastián Suárez León.

Don José Suárez León contraería matrimonio al cumplir 25 años, con la señorita Aurora Morales Medina, de 17 años, en la parroquia de San Agustín, el 17 de junio de 1891.

En los más remotos tiempos, don José Suárez León comienza su vida profesional docente como maestro privado en las llamadas «escuelas particulares» o de pago, y se establece en el extremo de la playa de Las Canteras, donde llega a ser conocido por el «maestro de La Puntilla».

Don José Suárez León, alto y bien parecido, tenía una personalidad muy acusada y una alabada estampa de profesor distinguido. A lo largo de su larga vida profesional impartió sus conocimientos pedagógicos a varias generaciones de jóvenes porteños, entre las que se cuenta la de mi padre Francisco Ferrera Ferraz, quien mantuvo una gran amistad con sus hijos Eduardo y Luis Suárez Morales, el primero de triste recuerdo, al ser fusilado en los primeros días del Movimiento Nacional en el campo de concentración de La Isleta, y el segundo, empleado de una firma comercial importante del Puerto de La Luz, de Manuel Díaz Casanova. Don Luis Suárez Morales fue un destacado directivo del Real Club Victoria y un hombre culto y respetuoso. Recuerdo que lo conocí personalmente y siempre tuvo con mi familia una cordial amistad, por la afinidad política con las ideas de mi padre. Don Luis Suárez Morales era un excelente contertulio del Bar Polo y de las manifestaciones culturales del «Neo-Tea», de la cacharrería de Antonio Izquierdo.

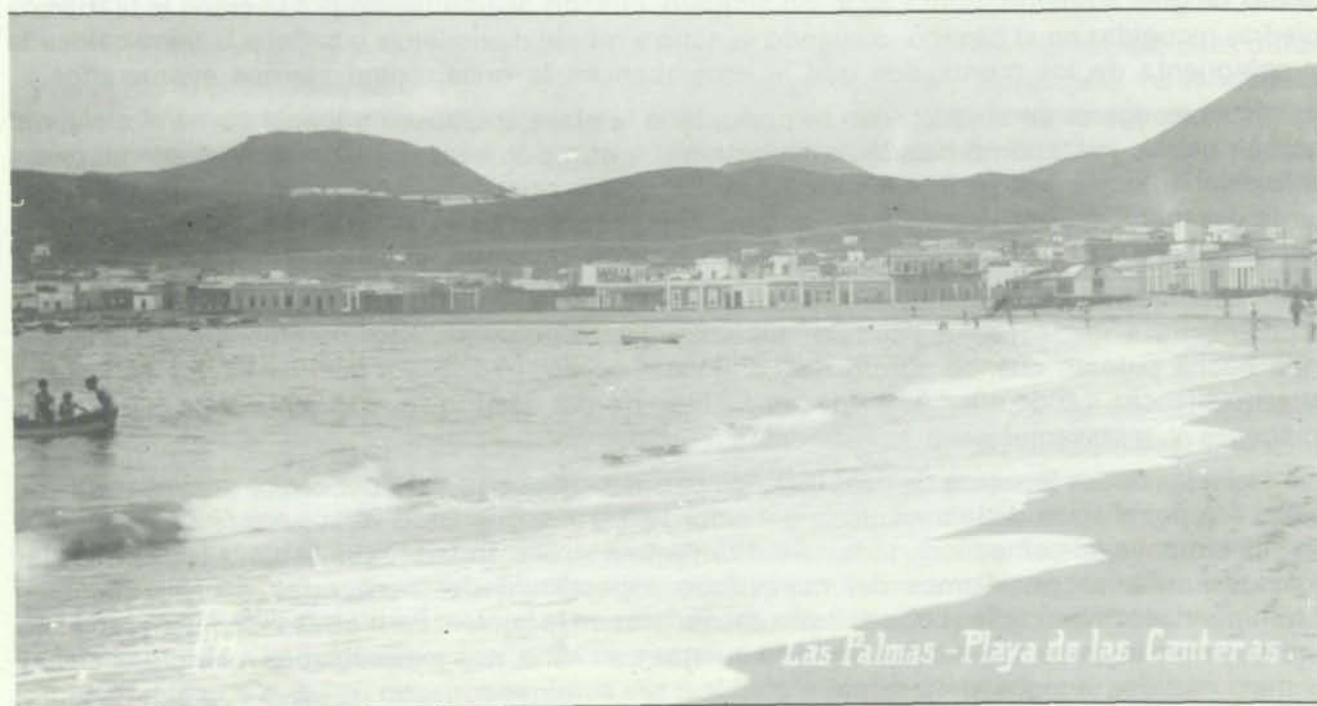
Volviendo a la historia de su padre, don José Suárez León, digamos que su escuela estaba situada en la calle dedicada a Prudencio Morales, el que fuera primer director de «La Provincia». Ocupaba una casa de la fila que alongaban sus espaldas al mar de Las Canteras, típico rincón de La Puntilla, lugar privilegiado para los dibujantes, acuarelistas y pintores de todas las nacionalidades, junto al lugar de aparcadero de los viejos barquillos que en horas de la madrugada y al ocaso del Sol, se lanzaban al mar en busca de la apetecida pesca.

La vida de don José Suárez León se vió marcada por la tragedia de su hijo Eduardo Suárez Morales, diputado comunista en las elecciones de febrero de 1936. Por sentencia de un Consejo de Guerra con carácter sumarísimo sería condenado a morir por fusilamiento en el campo de tiro de La Isleta, junto con otro entusiasta de la política, que era todo un çaballero: Fernando Egea, farmacéutico de Agaete.

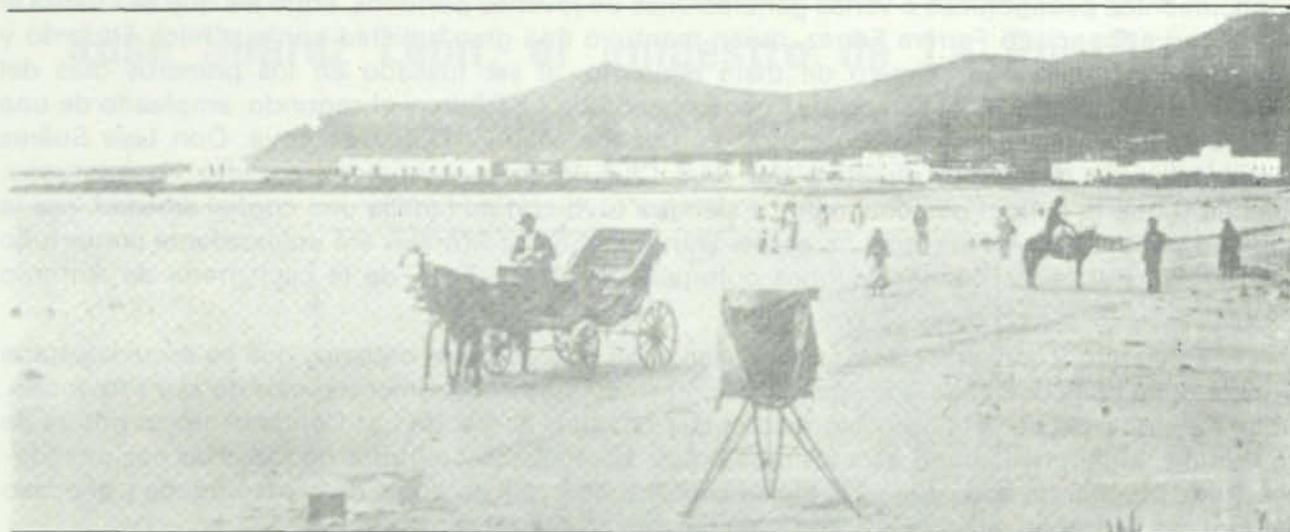
Don José Suárez León, el «maestro de La Puntilla», dejó de existir el 11 de noviembre de 1949.

Recordamos los colegios particulares de aquella época en el Puerto de La Luz, como los de las hermanas «Nodas», también de procedencia galdense, en la calle Hierro, conocida también por la de «Sancocho», la de los Padres Franciscanos, del Puerto (Los Padritos) en la calle Pedro del Castillo y Westerling, la de don Marcos Jorge y don Francisco Vega Araña (Colegio Sarmiento), en la calle General Vives, esquina a Nicolás Estévez, en la que estudié mis primeros años de bachillerato.

Doña Amalia Romero Suárez, la hija del poeta Alonso Quesada y doña Rita Suárez Morales, es una de las nietas del «maestro de La Puntilla».



Historia de la playa de Las Canteras



Vista parcial de la maravillosa Playa de Las Canteras, en el año 1878

CANTO A LA PLAYA DE LAS CANTERAS

La playa de Las Canteras, mi playa, limitada en los tiempos de mi niñez por casas terreras que dejaban abiertos sus zaguanes a la honradez del caminante, presentaba, de trechos en trechos ocupados por calles que la ponían en relación con el tráfico marítimo del puerto, cada día mayor en importancia y movimiento.

A marea vacía tenía el aspecto de un inmenso salón lleno de luz y de sol, donde sentado sobre la arena dorada, pasaba las horas del día ensimismado en la lectura del libro abierto de la vida, u oyendo de noche el mar de los sueños, que sonaba en mis oídos como el arrullo grave y monótono de la tórtola al cantar el alba.

En los días borrascosos, la playa daba paso al mar cuando subía velozmente por su masa seca y arenosa, y se deshacía en olas desflecadas que iban desapareciendo paulatinamente, a medida que se filtraba entre sus partículas. El espectáculo que nos ofrecía era único y maravilloso, pues si alguna vez rugía sobre la playa, por la acción del viento y de los astros desplegándose en ondas de gran amplitud, nunca se le vió altanero, cuando deambulando por la arena le tirábamos piedras recogidas en el camino, o cuando su flujo y reflujo diario lamía y bañaba la tierra caldeada y polvorienta de los montículos que le esperaban en la orilla, como eternos enamorados.

Al recogerse en su descanso se presentaba la playa anchurosa y limpia como el cielo y el mar en calma, invitando a pisarla de un extremo a otro por estar segura de que nuestros pasos sólo dejaban sobre la superficie el peso de los pocos años traducidos en huellas, que intantes más tarde desaparecían por la acción de las aguas. En aquellos tiempos venturosos y no olvidados, nos producía un placer afectivo de nuestros sueños juveniles.

A lo lejos, el horizonte en línea recta y limpia nos marcaba el más allá de nuestras esperanzas y a sus lados, las tierras de mi isla señalaban con sus altos montes la silueta de una vida hecha patente cuando surgió del fondo del océano. Todo era paz y sosiego en torno a nuestro silencio, y todo era dulzura de boca y batir de alas cuando acudían a nuestros cerebros las imágenes y representaciones acariciadas sin fundamento racional.

En las tardes y paseos de esos días, los pensamientos cruzaban por el aire presintiendo con pulso sereno, el trazo de la trayectoria del amor primero, escribiendo versos o recitando estrofas. En ella conocí a mi compañera, toda mi vida y junto a su ser, andando por la playa forjábamos las ilusiones mientras gozábamos del maravilloso espectáculo de las puestas de Sol que iban difuminándose en múltiples colores hasta esconderse en la lejanía. Pero otras veces, tendido a mis anchas sobre la arena movediza junto a su cuerpo y su alma, nos extiasábamos mirando el cielo y el mar, mis dos amigos de siempre.



Comandancia Militar de Marina (antiguo Hotel «The Tower») en la playa de Las Canteras

La playa nos traía cada día nuevas emociones, porque el cielo y el mar, al no aquietarse en el espacio, nos mostraban escenas indescriptibles que sólo sabíamos descifrar los que permanecíamos apartados de los avatares de la vida en busca del ansiado descanso.

Por otra parte, el frescor del aire era tan placentero al mirar la bóveda estrellada que cuando llegaba la noche surgían de nuestras bocas versos sonoros, como los surtidores nacidos en la paz del jardín al abrir sus claros abanicos de diamantes y de hilos de plata que dejaban ver a nuestros pies féretros de espumas, cadáveres de algas y pajarillos con su andar de juguetes saltando en la orilla para saciar el hambre.

De todas las horas del día, la del crepúsculo alcanzaba su máxima intensidad, pues durante ella el Sol al ocultarse y perder su contacto con el paisaje encendía y agigantaba los sentimientos del recuerdo. Mirándolo, se levantaba un vaho de melancolía que se metía en nuestras almas, y las llenaba de infinitos elementos ocultos, resonando en nuestras extrañas, como la sorda prolongación del sonido que brota de un caracol marino al devolvernos su murmullo una sinfonía no percibida por nuestros oídos.

Si en esa hora fijábamos la mirada en las puestas de Sol, únicas en nuestra tierra y como únicas, maravillosas, los ojos se anublaban y la inquietud se aumentaba en la marea de recuerdos que se agolpaban en la mente cansados de luchar por extender las alas sobre la inmensidad del azul.

En esta hora de la penumbra crepuscular, la hora de la melancolía, donde nuestro verbo, como dijo el poeta, fue el más dulce, expresivo y delicado término de nuestra palabra, la lengua callaba porque enmudecían los pensamientos absortos y ensimismados, al contemplar el desvanecimiento postrer rayo de luz que aún permitían sorprender la última silueta del paisaje, dejándonos sumidos en aquella melancolía que sólo sosiega la muerte. Este espectáculo maravilloso, escendido en todos los países como un sentimiento universal y esporádico alcanzaba a mayores términos en el nuestro, por ir acompañado de anhelo de revestirse a la tierra, donde arranca nuestra propia vida y por difuminarse en múltiples colores, como algo indescriptible e inenarrable que aviva en nuestros espíritus ese mal indefinido e indefinible que se llama nostalgia.

El mar de mi playa

Yo no sé qué encantos y misterios encierra el mar de mi playa de Las Canteras, que cuanto más tiempo paso mirándolo, más cautivan mi atención el rodar de sus aguas y el inquieto movimiento que de continuo sostiene. Yo no sé qué dulces recuerdos guardan las horas añoradas, que cuando las gozo dialogando en silencio y secretamente con sus olas, reviven en mi memoria las esperanzas, alegrías y risas del ayer.

Ante su constante desasosiego interrumpido al precipitarse sobre la arena dormida, le he preguntado desde mi atalaya, una y mil veces, si la verdad de la vida se conserva en su poderío huidizo, movable y distinto, o en la orilla que lo observa quieta y pacíficamente. Dicho en otras palabras; si la conformidad de las cosas hay que buscarla en la tierra que se queda tranquila y quieta, o en el agua que sube y baja al compás de las olas.

Hace años, siendo niño, me adentraba en su masa y me hundía en sus entrañas sin miedo a desaparecer, porque al crearme su dueño, lanzaba el grito esplendoroso de la victoria que se perdía en el aire como el humo de la hoguera. Por entonces, el mar se apoderaba de mi cuerpo envolviéndolo a su antojo y conduciéndolo por el camino de la corriente hasta llegar a la orilla donde le daba reposo, secaba al Sol y brindaba a su contemplación el vuelo de las aves y el paso de las nubes. Por entonces, con un cielo luminoso exhibiendo su azul turquesa, experimentaba una exquisita frescura que se deslizaba por la espalda cuando las olas la besaban, y una serie de pensamientos surcaban la frente sin dejar entrever los ensueños que en mi mente ardorosa oscilaban como el péndulo de un reloj.

Este mar, amigo de todos, fue el cantor de mi juventud y el educador que supo calmar con su brisa juguetona y suave mis pasiones, poniendo en las ideas, actitudes y gestos, la serena majestuosidad de la convivencia humana.

El mar de mi playa, azul e infinito, unas veces pacífico y embravecido otras, lanzaba contra las costas el surtidor de agua hecho espuma, como una manifestación de su poderío y si algún obstáculo se cruzaba en su camino dejaba una estela ribeteada en blanco que poco a poco desaparecía hasta introducirse en su masa.

A marea vacía sus islotes esparcidos, toda una representación de la geografía universal, parecían trozos de un mundo en silencio que se dejaba acariciar por las aguas en su constante ir y venir, dando la impresión de un paisaje imaginario que sólo la Naturaleza es capaz de producir. Y en las claras noches de luna ante el parpadeo de la luz del faro que se reflejaba en su superficie, su música sobre la roca, la sentía vibrar como si saliera de mi propio interior, siendo un canto tan variado, que al par que siento en ciertos momentos lloraba y suspiraba, en otros parecía que reía y alborotaba.

Este mar de mi playa era el nervio que desdeñaba el reposo porque el movimiento de su canción y de su voz, voz vaporosa, arrullo suave unas veces, clamor intenso e incansable otras, habló a los hombres antes de que existiesen y siguió hablándoles después de la muerte. Al mirarlo no sentía el correr del tiempo, pues absorbía mi atención su vida incesante, su continuo movimiento y su clamor eterno.

Los que hemos vivido cerca del mar y hemos acertado, al mismo tiempo, a sentir la honda placidez de sus días serenos o las ideas de grandeza que sugiere al ánimo sus temibles tempestades, su bramar furioso, el encaje magnificente de sus espumas y el choque terrible de sus olas sobre el alto acantilado, sabemos que su espectáculo excede a toda ponderación. Por ello, nadie puede acercarse al mismo sin experimentar las más profundas sensaciones, pues si unas veces brama rugiente en tono de ira indomable con su cantar más sonoro que todos los cantares, tratando de ocultar su inmensidad, que vemos y sentimos en el fondo del alma, como la voz de la lejanía que produce en nuestro interior esa sensación inacabada de ahogo e inquietud, otras lo hace en tonos de suave paz borrando las huellas del caminante solitario, o jugando con sus olas en la orilla, al igual que bandadas de pájaros frente a la serena quietud de las rocas.



Estampa de La Puntilla con las desaparecidas casas que daban al mar



Estampa de la playa de Las Canteras. En primer término el embarcadero

Y si este mar es el mío, el de mi playa de Las Canteras, sonoro y azul como el firmamento, que se pierde en la lejanía buscando otros horizontes, el alma se siente lanzada a su eterna lucha, porque este mar canta, llora y adormece en el silencio de la noche. Y si añado, que lo amo sobre todas las cosas, y lo admiro y contemplo absorto y silencioso horas y horas, con los ojos clavados en sus aguas siempre movedizas, puedo afirmar que no me cansaría de elogiarlo. El que necesita perennemente un genio misterioso y profundo junto a la inquietud de su alma, puede remansar sus ojos y ansias en el encanto y angustia de su mar. De ahí que los isleños no puedan vivir sin verlo y oírlo cada día, ni dejar de considerarlo como algo inherente a sus existencias, a pesar del miedo a su poderío y al palpitante temor de sus honduras abismales.

Morir no es cerrar los ojos
cuando el corazón termina,
morir no es dejar el alma
en libertad suspendida.

Muere el que no ambiciona
dejar escrito en la Historia
lo que le enseñó la vida.

(Versos del Dr. Juan Bosch Millares)



Una antigua estampa de la playa de Las Canteras. Puede verse la bella mansión de don Juan Rodríguez González

Mercado del Puerto, futuro centro cultural



Mercado de La Luz

En la primera modernización del Puerto de La Luz, la construcción del Mercado Municipal, popularmente conocida por «La Plaza», fue uno de los grandes logros en el período entre los años 1910-1920. El proyecto fue aprobado en la sesión plenaria del 12 de enero de 1910, según planos del arquitecto municipal Laureano Arroyo, y que en principio, lo había ubicado en una zona más al norte del lugar donde se levanta. Su estructura de hierro forjado fue muy elogiada en su época. Situado en la confluencia de las calles Albareda esquina con Tenerife y trasera de Eduardo Benot, lo que muy poca gente conoce es que su artífice fue el ingeniero francés Alexandre Gustave Eiffel (1832-1923) el famoso constructor de la gigantesca torre de París que lleva su nombre, construida con motivo de la Exposición Mundial de 1890, primero que utilizó las estructuras metálicas en sus construcciones. Como es sobradamente conocido, entre las obras arquitectónicas de Eiffel se encuentran puentes, viaductos, estaciones ferroviarias, destacando entre ellas, la Torre Eiffel (1887-89) y la estructura interna de la Estatua de la Libertad en el puerto de Nueva York, realizada junto a Bartholdi, otro insigne constructor.

En su obra «El Puerto de La Luz y diez cuentos», el escritor costumbrista lanzaroteño Leandro Perdomo Spínola nos describe el Mercado del Puerto, con las siguientes palabras:

«La Plaza del Puerto es plaza por dentro (una plaza del mercado) donde se venden frutas, verduras, aceitunas y a veces carne. Por fuera, la Plaza del Puerto es más que plaza: es foro, circo, bolsa, comercio, farmacia, clínica y museo.

En la Plaza del Puerto hay de todo. Sin ser inglés ni moro yo allí, un día compré té puro de Ceylán. Después paseando, quise comprar muchas cosas: un palito para el catarro, que se chupa, una pomada rara, una aspirina inglesa, penicilina, una gabardina chilena o peruana y una radio sueca. Quejoso de la cartera, exhausta siempre, me limité a contemplar la baraúnda de cosas, tipos y figuras. Los tipos estaban bien vestidos unos, desarrapados otros, pero todos con una inquietud comercial inmensa.

La Plaza del Mercado del Puerto es, dentro de una vulgaridad sin límites, algo extraordinario. Hay que ver cómo vive allí la gente; de qué manera todos viven; cómo todos diariamente de allí, de aquella baraúnda, sacan el billete, los dos billetes. Desde el vendedor de comestibles hasta el que vende una mona y el que vende ropa y eso que descubrió Fleming y lo otro que otros descubrieron después, todos se ganan el pan.

Pero la Plaza del Mercado del Puerto tiene algo más que su mercado pintoresco. Tiene, sin duda, un vivir apretado de afanes. Tiene una proyección vital que ya lo hemos dicho. La Plaza es hormiguero humano, enjambre, colmena, piara. Allí lo humano impera, lo humano por popular, «existencial» y elocuente de mundos distintos.

A comprar a la Plaza van las criadas y señoras, hombres de campo y señoritos. Todos se enfrentan con el mercader acérrimo, consecuente a veces y hasta educado, como los finos de Triana y Juan Rejón.

Mas..., por encima de todo, lo que a la Plaza da cariz entrañable, matiz de estampa sin copia, es la savia extranjera, la presencia extranjera. Allí, en aquél trecho de calle y esquina, se aglomera la gente y circula sin otro motivo que el diario negocio y el negocio imprevisto. Pero los días de barco –de barcos correos con mucho pasaje–, la Plaza atrayente recoge también lo suyo, recibe siempre lo suyo. Los turistas –sabemos– van a la Cumbre, a las playas y a la Catedral, pero muchos turistas se quedan en la Plaza, merodean por la Plaza. Es cuando negros «endilgaos» y negras risueñas, de caderas anchas y dientes calinos se amontonan, se entremezclan inquietos preguntando los precios con jovencitos sajones, damas vistosas y escopetados «dandys». Es cuando la chaqueta nuevita del «chone» cae en manos de Arturito; cuando las máquinas fotográficas de marcas opuestas cuelgan al hombro de un negro y se descuelga a cambio del típico pañuelo, la dulce banana y el cestito de palma. Es cuando algún desconfiado caballero inglés pierde la «Parker» legítima sin saber cómo...

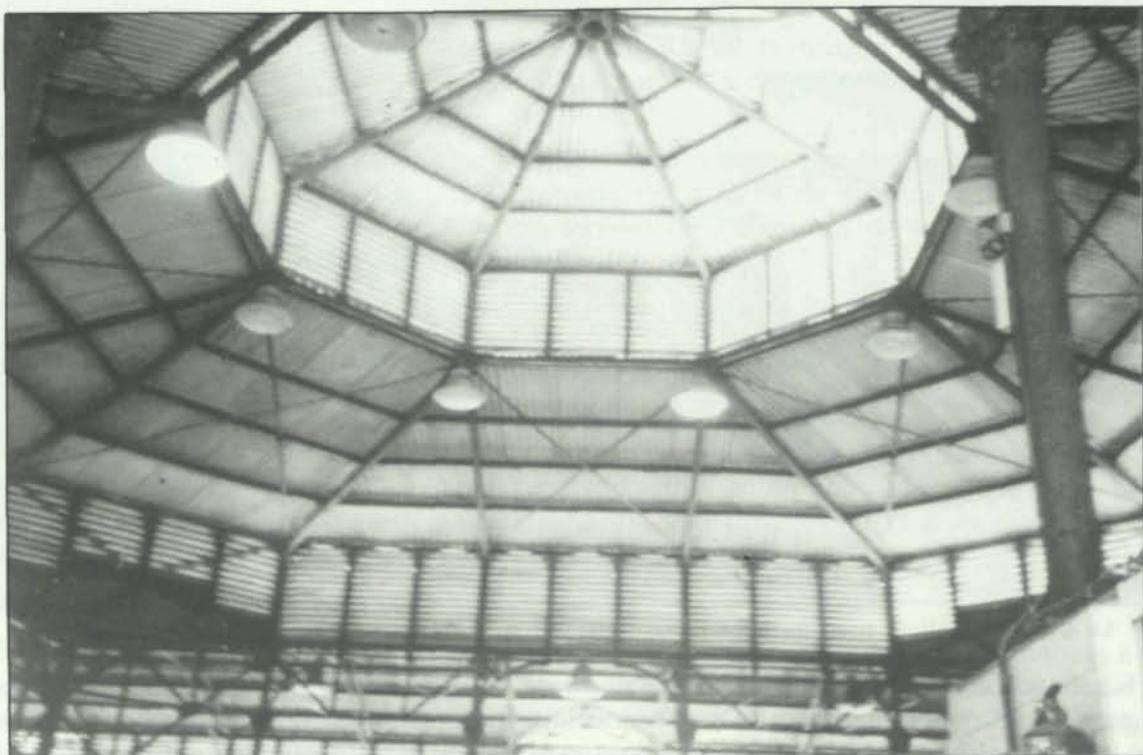
¿Qué más puede decirse, señores, de la Plaza del Puerto? Que es Plaza «vieja, antigua, enjuta»; ampliamente comercial; pintoresca, marinera y popular.



Vista interior del Mercado del Puerto de La Luz

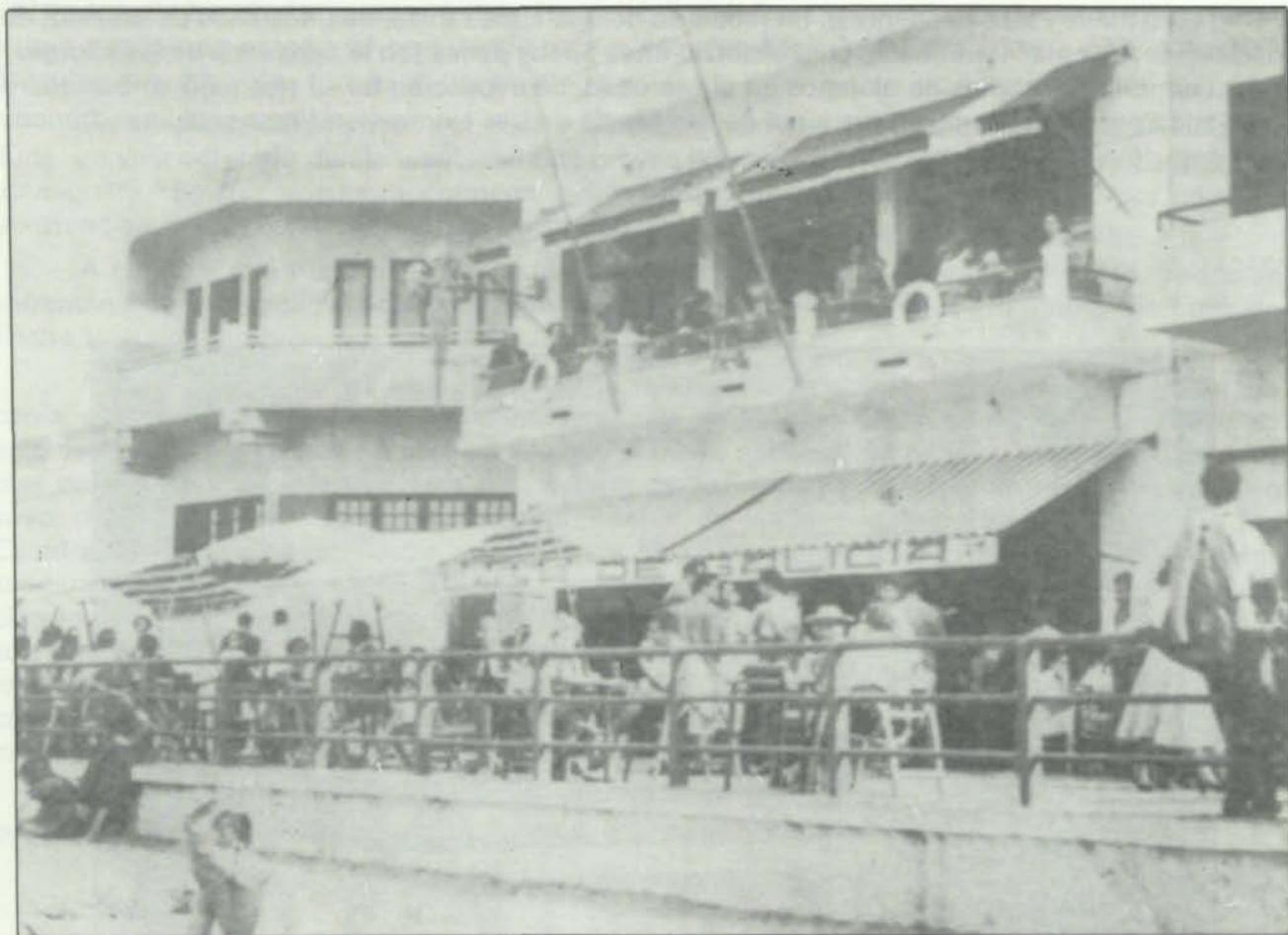
La Plaza es una obra que debe ser respetada y declarada Monumento de Interés Histórico-Artístico por su valor testimonial en la historia del Puerto de La Luz.

Para mí, la Plaza fue también un recuerdo de una época triste, de unos años de escasez, de madrugada, en cola interminable para alcanzar unos pocos panes (en la panadería de los «Jorge») o para adquirir unos kilos de plátanos en el Mercado, de evocación de su pequeño embarcadero junto a la Pescadería. También fue lugar de cambio de divisas extranjeras, libras esterlinas, francos belgas y dólares, en el exterior.



Detalle de la cúpula del Mercado del Puerto

La vinculación de los gallegos en Gran Canaria



La Casa de Galicia tuvo durante mucho tiempo su sede en la Avenida de Las Canteras

Finalizada la Guerra Civil española, a partir de 1940, comienzan a instalarse en nuestra isla varios armadores gallegos. Recordamos como la antigua factoría de la Casa Elder, en la que disfruté algunos domingos, con ocasión de la celebración de algún sancocho canario con mis padres y familiares, pasó a ser explotada por la firma de don Aurelio Montenegro Riobó. Otra familia de armadores gallegos que se instala en Gran Canaria por esos años, fue la de don Benigno Montenegro Bastos, cuyos hijos fueron muy conocidos en el ambiente social de nuestra ciudad, a través de su labor en la Casa de Galicia.

Esta entidad es la decana de las casas regionales en Canarias. Allá por el año 1930 ya se establece en Las Palmas de Gran Canaria un Centro Gallego localizado en uno de los primeros números de viviendas de la calle de León y Castillo, pero tuvo una vida efímera, ya que cerró a finales del año siguiente.

De acuerdo a datos recogidos por el historiador gallego Carlos Platero Fernández, la Casa de Galicia fue fundada el día 24 de mayo de 1951, en el transcurso de una multitudinaria reunión de todos los gallegos por aquel entonces estantes y residentes en Gran Canaria, celebrada en el antiguo Círculo Mercantil.

En principio, la Casa de Galicia estuvo instalada en la vivienda 427 de la calle de León y Castillo, aunque, al poco tiempo, fue trasladada la sede a unos amplios locales ubicados en el número 11 de la Avenida de Las Canteras, donde antiguamente estaba una sala de fiesta y luego un popular restaurante, conocido como Bar Jandilla. Unos años después, la Casa de Galicia hubo de trasladarse provisionalmente al número 10 de la calle Salvador Cuyás; y en el año 1976, definitivamente al edificio del que ya era propietaria la Sociedad, señalado con el número 8 de la misma calle en donde reside actualmente. En esta casa estaba instalada la fábrica de tabacos canarios «La Regional» de José Herrera.

A lo largo de 50 años, la Casa de Galicia ha desarrollado una importante labor social, cultural y benéfica. En ella tienen los gallegos su segundo hogar en Gran Canaria. Allí han venido celebrándose año tras año, la fiesta del Apóstol Santiago, con diversas actuaciones, entre las que siempre han destacado las multitudinarias romerías campestres, remedo de las gallegas de antaño, desarrolladas en los frondosos parajes grancanarios de Santa Cristina y excursiones interinsulares y aún, alguna vez, se llegaron a realizar con desplazamientos de grupos a la Península Ibérica, en viajes charters para los que deseaban pasarse unos días en su tierra, con vuelo de ida y vuelta a Santiago de Compostela.

Una actividad que ha venido proporcionando a la Casa de Galicia de Las Palmas carácter singular y excepcional simpatía entre el pueblo canario ha sido la organización y desarrollo de la anual Cabalgata de Reyes en estrecha colaboración y con el patrocinio del Ayuntamiento de la ciudad.

La idea originaria de esta denominada Cabalgata de la Ilusión que recorre de forma ininterrumpida, desde 1952, surgió ya en aquellas reuniones de los gallegos residentes o transeúntes entonces en Canarias.

Después, año tras año, superándose, sin faltar ni una sola vez a la cita con los ilusionados niños de Las Palmas de Gran Canaria, la Cabalgata de la Casa de Galicia ha llegado a ser el magnífico y entrañable espectáculo que muchos miles de habitantes de la ciudad han venido disfrutando en la víspera de la festividad de Reyes.

En el año 1976 esta Casa de Galicia, tan vinculada a la historia de la pesca en Gran Canaria, celebró cumplidamente sus Bodas de Plata de existencia.

En el año 1978 esta benemérita institución gallega donó a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria un esbelto cruceiro de granito gallego, especialmente labrado por canteros en talleres de Santiago de Compostela y que, en lo más alto, divisando el mar, ostenta a Jesús Crucificado, mirando a la isla y a la Virgen del Pino, está instalado en un acogedor rincón del Parque de San Telmo capitalino, como ofrenda de los gallegos a los canarios, como una muestra más de la hermandad que entre ambos pueblos se disfruta.

HOMENAJE A GRAN CANARIA

En el año 1988, la Casa de Galicia de Las Palmas rindió oficial y público homenaje a Gran Canaria en medio de grandes y concurridas fiestas sociales. En el año 1990, sumándose a los actos entrañables organizados por el locutor radiofónico Jesús Ferreiro, en su habitual programa de Onda Pesquera, la Casa de Galicia recibió y agasajó cumplidamente, con estancia de varios días, a un nutrido grupo de niños conocidos por los Huérfanos del Mar.

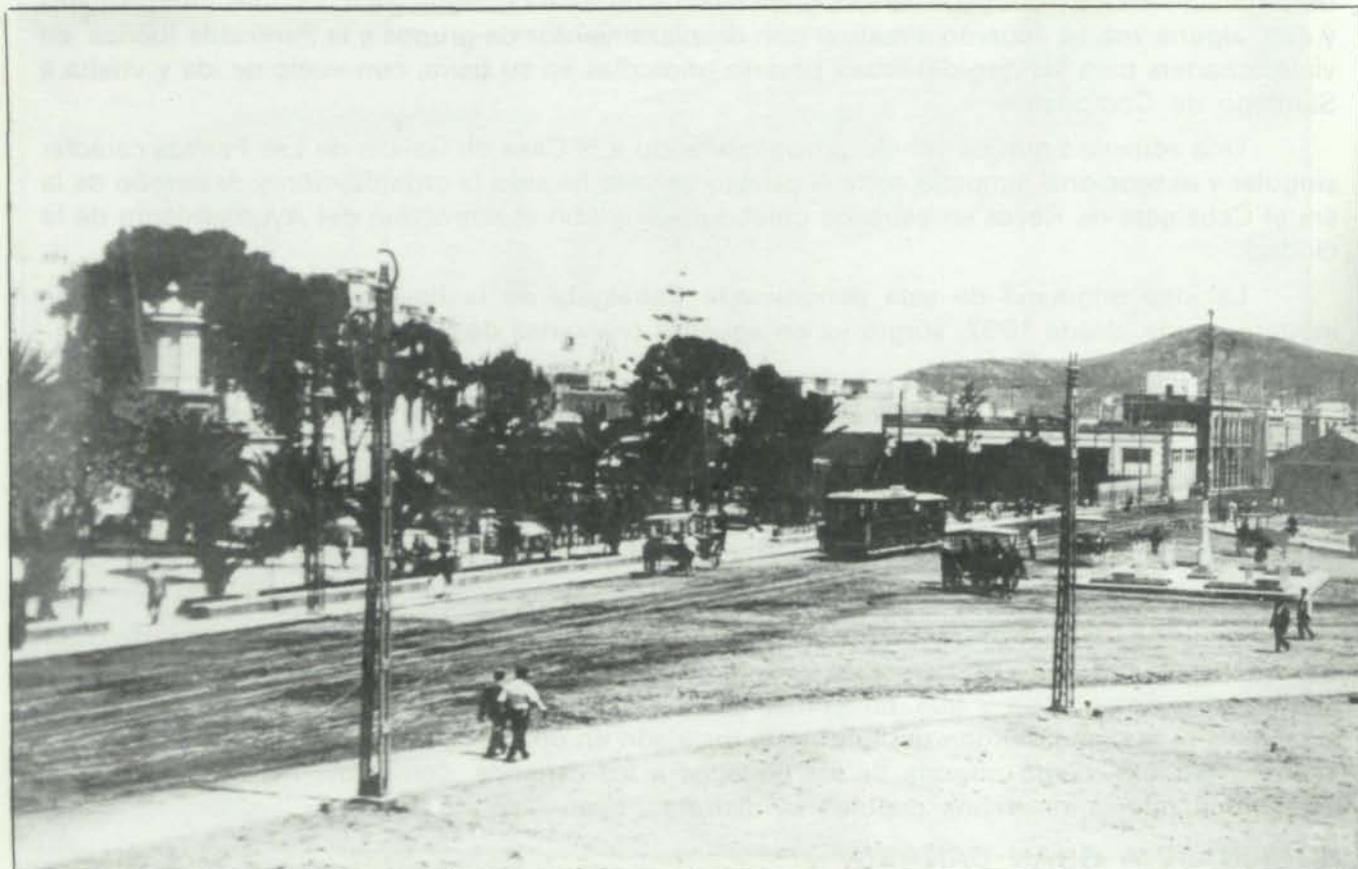
La Casa de Galicia ha estado y está actualmente dirigida en sus actividades por las sucesivas directivas, compuestas siempre por socios gallegos y canarios que se vienen renovando periódicamente según lo dispuesto en los estatutos por los que se rige la sociedad.

Desde su fundación ha contado como presidentes con los señores entrañablemente recordados siempre, Ignacio Viéitez de Soto, Ramón Mariño Mirazo, Ramón Fiuza Sánchez, Benigno Montenegro Bastos, Carlos Sampedro Travadela, Tomás Aneiros Carranque de Ovando y Ricardo Villares Paz.

La Casa de Galicia en su primera época allá por los años 1950-1960, fue también parte de la historia de la playa de Las Canteras, por lo que bien merece ser recordada.

Sirvan estas líneas retrospectivas sobre la Casa de Galicia, como homenaje de Gran Canaria a los gallegos residentes, que a lo largo de la mitad del siglo XX se han establecido en nuestra isla.

Ayer y hoy del Parque Santa Catalina, ágora de las tertulias porteñas



Antigua foto del Parque de Santa Catalina

En mis recuerdos juveniles del barrio de Santa Catalina, no podía faltar la evocadora estampa del Parque Santa Catalina, céntrico y cosmopolita lugar de nuestra capital, y sobre todo antesala y escaparate del Puerto de La Luz. Tras su reciente reforma, su estampa ha recobrado una modernidad y belleza con sus terrazas.

Desde que inicié mis primeros años de bachillerato en el Colegio Sarmiento en la esquina de General Vives y Nicolás Estévez (bajo la dirección de los profesores don Marcos Jorge y don Francisco Vega Araña), el Parque fue siempre punto de reunión de los que estudiábamos en dicho centro docente. Eran los años finales de la década de los treinta y primeros de la década de los cuarenta.

Siempre recuerdo las terrazas de los populares bares, Niceto (posteriormente Casablanca y Biarritz), La Peña, Central, Guanche, Bar América (antes Central), luego seguía la Peluquería La Unica, un estanco cuyo nombre no recuerdo y la terraza del Bar Di Napoli, donde posteriormente se abrieron las oficinas del Banco Hispano Americano antes de pasar a su moderno edificio de la calle Nicolás Estévez, dando fachada también a la de Franchy Roca.

El Parque Santa Catalina era el ágora de las tertulias de la gente porteña y de cuantos visitantes de otras islas llegaban a bordo de los «correillos» de la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios, después de Trasmediterránea. Por allí se veían a los primeros turistas ingleses, los «chonis» de los «Yowas» (Yeoward) que atracaban en el Muelle Santa Catalina, los cuáles venían a pasar sus vacaciones de invierno en los hoteles Metropole, Santa Catalina y Atlántico de Ciudad Jardín, en «The Towers» de la playa de Las Canteras, llamado primero «Fargers» (hoy Comandancia Militar de Marina) y los modestos hoteles Central y El Rayo.

En efecto, lector, lo que hoy constituye el cosmopolita centro turístico de la capital de Gran Canaria se libró de ser un masificado conjunto de cal y cemento gracias a las casas inglesas del contorno, al proporcionarnos las mismas el agradable recreo visual de sus jardines. Las compañías británicas, como el inglés en sí, siempre procuraron rodearse de espaciosos lugares cultivados, si fuera posible.

Cuando se instalaron las primeras compañías en aquellas inmediaciones, los alrededores eran inhóspitos, desolados, desagradables. Los terrenos pertenecían al doctor Apolinario. Al contribuir económicamente las casas carboneras a la fundación del Asilo de San José, el médico, sabiendo el anhelo de los británicos por hermopear los contornos de sus negocios y en reciprocidad a sus generosas aportaciones —porque aparte del inicial donativo siguieron las firmas suministrando gratuitamente el carbón que precisaba el hospital—, les regaló los solares colindantes al sector mercantil de los británicos, «sólo con la única condición que en ellos se levantara zonas ajardinadas». Revocaría don Bartolomé su ofrecimiento si su donación se aprovechaba para la instalación de cualquier tipo de negocio. Como era lógico, se respetó la voluntad del altruista galeno. Legados oficialmente a la Junta de Obras del Puerto, la institución los transfirió posteriormente al Ayuntamiento de Las Palmas para que el recinto pudiese ser declarado Parque Municipal y contara con el mantenimiento preciso. Las casas inglesas aportaron gran parte de la ornamentación floral, trayendo de África y trasplantando de sus fincas del interior las palmeras, los laureles de indias y otros diversos ejemplares.

Fue también lugar de los conciertos de la Banda Municipal de Las Palmas dirigidos por el maestro don Agustín Hernández y el clásico lugar de paseo de la juventud porteña. Luego, al construirse la Avenida de Las Canteras en 1940, el clásico Paseo de Santa Catalina casi desapareció, y en los años de la postguerra de la Segunda Guerra Mundial volvió a recuperarse como lugar de tertulia.

Allá por los años finales de la década de los treinta, se establecieron los primeros carrillos en el pasillo de la calle Ripoche, entre la farmacia de don Bartolomé Apolinario y la tabaquería de Juan Márquez. Recuerdo que el pionero fue Miguelito, al que siguieron sus hijos y nietos, los «Grosso» y el de Pepito, el de las novelas.

El Parque Santa Catalina, junto con los bares El Rayo, de los Padrón Villarreal y Los Tilos, de la familia herreña hermanos Hernández Gutiérrez, los cines Pabellón Santa Catalina e Ideal Cinema, constituían el núcleo animado de este sector porteño. Recuerdo los últimos Carnavales del año 1936 que se celebraron en el Ideal Cinema y en el Teatro Hermanos Millares del Puerto.

Otras vivencias y recuerdos del Parque Santa Catalina fueron sus personajes populares, cuya protagonista principal fue Lolita Pluma «Gilda», que vivía permanentemente en el Parque vendiendo chucherías, y alimentando a sus gatos.

Con la llegada del «boom» turístico, las terrazas del Parque Santa Catalina volvieron a ser lugares animados, sobre todo en las terrazas de los bares Biarritz, Guanche, Derby y Río.

Otro rincón que fue adquiriendo inusitada animación fue junto a la Dulcería Alemana, donde se celebraban los campeonatos de ajedrez, dominó y otros juegos lúdicos. Hoy, estos se han ubicado en el parque Fataga junto a la Casa del Turismo.

Mucho se podría escribir del Parque Santa Catalina, y debemos citar al escritor grancanario Orlando Hernández, que hace ya muchos años escribió una novela titulada «Catalina Park», donde nos describió con su peculiar y personal estilo este lugar y sus alrededores, como la calle Ripoche.

Estas líneas sirvan de evocación nostálgica de lo que fue remanso de paz y lugar de encuentro obligado en otros tiempos de nativos y foráneos, en contraste con su degradación actual.

Esperamos con optimismo, que las futuras obras de remodelación del Parque Santa Catalina, le vuelvan a recuperar su animado y cosmopolita ambiente internacional.



© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca universitaria. 2010

EL REAL CLUB VICTORIA

Evocando la historia de la playa de Las Canteras, nos viene el recuerdo del Real Club Victoria, al que me siento vinculado por la memoria de mi padre, Francisco Ferrera Ferraz, que fue directivo en una época pasada, allá por los años treinta. Este histórico club del fútbol canario fue fundado en 1909 por José Gonzálves García, hijo de un importante industrial y comerciante de origen portugués que se estableció en nuestro Puerto a principios de 1900. Contemplando algunas viejas fotos de los conjuntos del Real Club Victoria, leemos que su primer equipo fue en 1910, luego en las décadas de los años 20 y 30, junto con el Club Marino, fueron los eternos rivales del fútbol grancanario. Ya más tarde, mis recuerdos sobre el Victoria fueron en las temporadas 1942-43-44, con sus grandes jugadores tales como Pacuco Jorge, Pacuco Penichet, Carlos Labao, los hermanos Marín, Corona, Luis Mentado, Ignacio Déniz, los hermanos Silva, Gallardo, Mujica, Lobito Negro, Torres, Beneyto, Pepe Caballero, Manolo Montes, Saura, Perico la Pájara, Sinforiano y otros muchos más.

El primer local del Victoria estaba en la trasera del Cine Hermanos Millares, no recuerdo si era la calle La Naval o la anterior. Después de la Guerra Civil española el local social del Victoria se trasladó a la calle Juan Rejón frente al Castillo de La Luz, junto a los viejos almacenes de la firma Alcorde. Allá por los años 50, estando de presidente del Club, Virgilio Suárez Almeida, fue construido su actual sede en la playa de Las Canteras, esquina a la calle Ferreras, en un moderno edificio de cinco plantas. En 1945, al fundarse la Unión Deportiva Las Palmas, el Victoria fue uno de los equipos que se fusionó en la nueva entidad del fútbol canario.

Sirvan estas breves líneas como recuerdo y homenaje a uno de los equipos históricos del fútbol canario.



También en estas evocaciones de la playa de Las Canteras, recuerdo los antiguos centros docentes de nuestra infancia y juventud. Citemos en primer término el colegio de los Padres Franciscanos del Puerto de La Luz en las calles Pedro del Castillo y Westerling y Sagasta, los colegios Viera y Clavijo, el primero de ellos en la desaparecida casa de los Pantaleones dando al muro Marrero y a la calle Luis Morote, luego fue trasladado a la antigua mansión de los «Rodríguez», al final de la calle Alfredo L. Jones, junto a la mansión del coronel y luego general don Jesús Ferrer Jimeno, que fuera también alcalde de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (conocida por Villa María García), en nuestra época, la casa de los «Benjumea». El colegio femenino del Viera y Clavijo estaba en la casa de los Marrero Bosch, hoy convertida en residencia, al final de la calle Nicolás Estevánez. Citemos también el colegio de las monjas de Nuestra Señora del Carmen en la calle Luis Morote, esquina a 29 de Abril. En mi etapa de bachillerato, los primeros tres años los cursé en el colegio Sarmiento (también conocido por el de don Marcos Jorge), y los otros tres siguientes en el colegio Ramiro de Maeztu, junto al Cine Viejo (Teatro Circo del Puerto).

A los recuerdos de aquellos años tenemos que unir el Teatro Hermanos Millares, inaugurado en el año 1925, donde fueron famosas sus fiestas de Carnaval y las revistas musicales de Paquita Mesa, Pepita Sarmiento, Mery Malde y otras artistas canarias.

En el barrio de La Puntilla era muy popular el colegio de doña Librada Zumbado.

Segunda visita de Unamuno a Canarias, confinado en la isla de Fuerteventura (Año 1924)



Unamuno, montado a camello junto a Rodrigo Soriano

Durante la segunda década del siglo, Unamuno presiente un divorcio agudizado entre la realidad de la historia y el afán de sus sueños. La Primera Guerra Mundial, en la que toma partido contra la ciencia barbarizada germánica; la revolución rusa, a cuyos dirigentes acusa de tiranos; los sucesos de 1917 en España... Quizá por ese sentimiento sus acusaciones no sólo se endurecen, también se personalizan. Y llegan los primeros juicios por injurias. Una sentencia de 16 años, conmutada poco después, trata de castigar sus constantes diatribas contra el rey. Unamuno califica el suceso de venganza mujeril y se dispone a ir a presidio. Este episodio preludia otro más dramático.

En 1924 se produce el golpe de estado militar. La réplica es «El deber del profeta», un duro alegato contra el general Miguel Primo de Rivera. Se rumorea que la condena será ejemplar y sus amigos le proponen la huida al cercano Portugal. No sólo se niega, sino que arrecia en sus censuras. La orden de exilio llega poco después. Aquel día sale de casa con el eterno traje azul oscuro y sin más equipaje que tres libros. «Ahora, a ver cómo se libran de mí», declara.

En esta nueva visita a Canarias, Unamuno pasa unos días en Gran Canaria hospedado en un hotel del barrio de Triana. Posiblemente en el Madrid, se le ve pasear por la Alameda hacia la Catedral, haciendo una parada en la librería Patria para adquirir algunos libros.

Su destino, la isla de Fuerteventura, le resulta casi idílico. Incluso forma una tertulia a la que acuden los policías encargados de vigilarle. En Puerto del Rosario, Unamuno conoce a la familia de Ramón Castiñeira y otras personas de la sociedad mayorera, con la que realiza algunas excursiones por toda la isla.

A pesar de ello, su exilio no dura demasiado. Una aparatosa fuga en un barco le conduce hasta Francia. No es Unamuno hombre que se deje perdonar, y la noticia de que el indulto está firmado es muy probable que precipite los acontecimientos.

En París su vida está llena de nostalgia, soledad y lágrimas. Al siguiente año decide trasladarse cerca de la divisoria entre Francia y España, en pleno País Vasco, a Hendaya.

El traslado a Hendaya en agosto de 1925 fue una huida de sus miedos y un intento de redescubrir sus raíces vascas, su niñez, una identidad continua basada sobre los recuerdos y la eternidad reflejada en la naturaleza que le rodeaba.

La Atlántida

En estas horas lentas y preñadas de mi confinamiento, en mi aislamiento en esta venturosa Fuerteventura me doy a ratos a leer libros que me han procurado y en los que se habla de casos y cosas de estas islas Canarias. Los mejores libros, ingleses.

He estado leyendo sobre el origen de estas islas y me he armado una regular confusión en la cabeza con todas estas andróminas geológicas. Si las islas se han destacado del continente africano, si han surgido, por sucesivos levantamientos volcánicos, del fondo del océano – y esto dicen que parece lo más probable –, si en un tiempo remoto, antes de venir el hombre a nacer, sufrir, soñar y morir en la tierra, formaron parte de un continente, hoy sumergido entre el Antiguo y el Nuevo Mundo y hasta si estuvo o no dividida la Tierra en dos continentes – mejor contenidos – sólidos, uno del Norte y otro del Sur. Y a todo esto llega a cuenta de la famosa Atlántida de Platón. Aquella de que el poeta habló en dos de sus diálogos, en el Timeo y en el Critas.

El poeta he dicho, o sea, el creador, y no el filósofo, no el amante de la sabiduría. Aunque ¿es posible crear no amando la sabiduría – la sabiduría y no la ciencia – y posible amar la sabiduría no creando? Poeta y filósofo es lo mismo. Sabio es ya otra cosa; es algo que en su acepción hoy corriente poco o nada tiene que ver con la sabiduría. Todo gran filósofo es un poeta y todo gran poeta un filósofo. La Lógica, de Hegel, y la Etica, de Spinoza son dos de los más grandes poemas que se han escritos.

Platón descubrió la Atlántida como poeta, nada más que como poeta – es decir, nada menos que como poeta –, Platón inventó mejor que descubrió, creó la Atlántida. Porque se dice inventar de algo que no existía antes; así: la invención de la polv, la invención de la imprenta. Y se dice el descubrimiento de América. Aunque, ¿no fue también inventada, creada, América? Sí, y por ello que le dio nombre, por Américo Vespucio – o Vespucci – como he de demostrarte lector, algún día. Porque la América como potencia ideal fue Américo Vespucio, otro italiano, y no Cristóbal Colón quien la inventó. Y quedamos en que Platón inventó, creó la Atlántida.

¿Una utopía? Es decir, ¿algo que no es de todos los lugares, es del infinito?

Platón creó la Atlántida lo mismo que Don Quijote creó la Insula Barataria para dársela a Sancho. Don Quijote ¿eh?, el que inventó, el que descubrió, si se quiere, la Insula Barataria. Verdad es que fue Don Quijote uno de los que crearon a Cervantes. Cervantes es hijo y no padre de Don Quijote. Y por algo más y mucho más profundo de lo que se expresa con la consabida expresión cervantina de que cada uno es hijo de sus obras. El padre es hijo de sus hijos. Nosotros somos lo que nuestros abuelos, a nuestros antepasados.

Platón inventó, creó, no descubrió la Atlántida, y Don Quijote inventó, creó, no descubrió, para Sancho, la Insula Barataria. Y yo espero la intercesión de Platón y de Don Quijote, o con la ayuda de ambos, inventar, crear y no descubrir la isla de Fuerteventura.

¡Qué nombre tan sonoro, alto y significativo! ¿Fuerteventura? Es decir, ventura fuerte. Y si a estas islas Canarias se las llamó Afortunadas, a esta de Fuerteventura habrá que llamarla la fuertemente venturosa.

No hace mucho la ha llamado un canario la isla del porvenir. Alude a cuando alumbrándose más agua, esa agua algo salobre que guarda en sus entrañas avaras, se puede cultivar alfalfa y tomates – que soportan esa agua – y crezca la riqueza. Pero cuando crezca la riqueza de esta isla – y así lo haga Dios –, cuando salga de esta noble y fuerteventurosa pobreza, cuando su austera y robusta desnudez se vista con el manto de esmeralda de la alfalfa, los ojos descanzarán, refrescándose, en esa verdura; pero, ¿y el corazón? ¿No se ablandará, no se envenará el corazón?

¡Esta es mi Atlántida! ¡Esta es mi Insula Barataria! Aquí me visitan, en larga estantigua, en procesión de ánimas doloridas, todos lo que en los largos siglos sufrieron la pasión trágica de mi España; aquí vienen, aves consoladoras a la par agoreras, las almas de todos aquellos que sufrieron persecución por su justicia, por su espíritu de justicia y de verdad, las almas de todos aquellos que sucumbieron al poder infernal del Santo Oficio de la Inquisición, y esas almas me olean la inteligencia.

¡Esta es mi Atlántida! ¡Esta es mi Insula Barataria! Y oigo la risa, la terrible risa inquisitorial, la burla trágica de la envidia, castiza, que persiguió a Don Quijote durante la peregrinación por la tierra de los galeotes, de los yangüeses y de los duques. Oigo la risa ducal; oigo los soeces dicerios de los majaderos y miro al cielo y miro a la mar, a este cielo fuerteventuroso, a esta mar fuerteventurosa, a esta mar que sonrías a nuestras flaquezas. Y la sonrisa es el remedio contra la risa.

Unanimo (Artículos y Discursos sobre Canarias).

EFEMERIDE HISTORICA:

21 de septiembre de 1927, la división de la Provincia

Cuando el día 21 de septiembre de 1927 los primeros telegramas anunciaron que el Consejo de Ministros que presidía don Miguel Primo de Rivera, a propuesta del de Gobernación, el general Severiano Martínez Anido, había aprobado al fin un Real Decreto por el cuál la provincia canaria se dividía en dos, hubo, es verdad, alegría general, pero bastante menos ruidos y estentórea de lo que era presumible desde cerca de un año de luchas interinsulares.

En rigor –según relata el escritor y alcalde de la ciudad de Las Palmas Juan Rodríguez Doreste– en su libro «Memorias de un hijo del siglo», la lucha por la capitalidad empezó cuando en noviembre de 1833 Santa Cruz de Tenerife fue nombrada capital de la provincia. Era, pues, una capital con muy poca antigüedad frente a La Laguna y a Las Palmas, ciudades de mayor solera histórica. Incluso el Obispado de Tenerife sólo data de 1818, el nuestro viene desde el final de la Conquista.

El pleito insular, como de una vez para siempre lo bautizó su mejor y admirable historiador, Marcos Guimerá Peraza, fue en su largo transcurso, tan accidentado y de tantos altibajos, como la secreta llama que mantuviera interiormente vivas y despiertas las ansias políticas de todos los canarios, así como la mutua emulación, el permanente acicate recíproco de los dos bandos, la de dos riberas del inmenso caudal de papeles, proclamas, peticiones, escritos, memoriales, protestas, y sobre todo de energías humanas que el empeño movilizó.

La primera resolución eficaz que acercó la solución final y tardó tantos años en llegar –la Ley de Cabildos– y que hoy nos parece casi perogrullesca de puro simple, la hubiese imaginado cualquier espíritu sereno capaz de colocarse por encima de la revuelta. Pero entre los propios isleños era difícil, por no decir imposible, que surgiera esa mente iluminada, esclarecedora, de suficiente calado intelectual y lúcida mirada.



La Plaza de Santa Ana durante uno de los mítines por la División de la Provincia

Cuando se aprobó la Ley de Cabildos, en 1912, don José de Canalejas que era jefe del Gobierno, sabía que la Diputación era considerada por los habitantes de Gran Canaria como el gran espantajo político pero que hacía daño. A raíz de aprobarse la Ley, el ilustre político comentaba que la «Diputación Provincial iba a quedar convertida en un ente más aparente que real». Pero siguió en funciones, creando algún conflicto hasta que la suprimió Primo de Rivera.

Hasta el 21 de septiembre de 1927 el Archipiélago Canario constituía una única provincia. La promulgación de un Real Decreto durante la dictadura del general Primo de Rivera hizo efectiva una división provincial largamente perseguida por la isla de Gran Canaria.

Gracias a la división de la Provincia, Gran Canaria pudo liberarse del «yugo» tinerfeño y conseguir en unos pocos años grandes avances en todas sus actividades económicas. Recordamos entre las grandes obras públicas, la construcción del muelle de Ensanche, la obra portuaria más importante que le dio al Puerto de La Luz y de Las Palmas su impresionante desarrollo en los años treinta, haciendo que nuestro recinto portuario fuera uno de los primeros del mundo.

Hoy nos encontramos en una situación parecida a la de los años 90 del pasado siglo, en la que Tenerife ahogaba cualquier avance social y económico de Gran Canaria.

Nos encontramos con el problema de la falta de recursos para la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. El actual Gobierno y el consejero de Educación, tratan con medidas discriminatorias, midiendo con una vara distinta a la Universidad de La Laguna, a la que prodiga mayores presupuestos, que a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Como grancanario, queda escrita esta protesta para la historia.

El general Primo de Rivera en Las Palmas

(20 de octubre de 1928)

El día 20 de octubre de 1928 inició su visita oficial a Gran Canaria el presidente del Directorio Militar Miguel Primo de Rivera y Orbaneja. La visita del general fue acogida con extraordinario entusiasmo por la prensa local. El periódico «La Provincia» la relaciona así:

La ofrenda de la nueva Provincia.

Al Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

EXCMO, SEÑOR:

– Todo lo que esta tierra de Gran Canaria ofrece al peregrino que cruza nuestras playas: los campos fecundos, las tierras donde se apeñuzcan las hojas de las plataneras, y la sucesión de los cultivos que escalan las faldas de nuestras montañas en fajas superpuestas, que dan en cada altura sus frutos y en cada época sus cosechas...

– Todo el sistema complicado de nuestros regadíos que llevan por la superficie de esta enorme osamenta de nuestra isla, en la que apenas recubre el mantillo el esqueleto rocoso, el licor de vida extraído de las entrañas del terreno, allá adonde lo arrastra la gravedad por las intrincadas galerías de esta formación volcánica.

– Todo ese oro que cuaja en racimos entre las hojas verdes, madurado por este Sol nuestro, en el invernadero que forma el domo azul de nuestro cielo, y se acuña después en los mercados extranjeros en áureas monedas.

– Todo el valor acumulador en esos campos por el sudor y el esfuerzo de la Raza, que así los ha hecho tan fértiles, porque no existe abono comparable a este del sudor del trabajo humano...

– Todo ese triunfo incesante del hombre sobre la Naturaleza, que cantan sus obras, os reciben excelentísimo señor, en este fausto día, señalado entre los otros días, por vuestra llegada, como en piedra escogida que resalta la uniformidad y el orden bien compuesto de las otras, se cincela, para que destaque, una fecha gloriosa.

Esa recepción es la que os tributa el pueblo de una nueva Provincia, que ha surgido por la voluntad de V.E.

En su último tramo del discurso expresa lo siguiente:

Lo que os ofrecemos, que es la obra de varias generaciones de abnegados patriotas, la transformación de una isla pobre en otra rica; nuestros sistemas de regadío; nuestras presas, nuestras riquezas, y esta misma ciudad, todavía caótica y desordenada de lo aprisa que hemos querido hacerla, del afán que pusimos en lograrla, es el presente que os rogamos que llevéis a España y a su Rey, del que sois hoy entre nosotros la más genuina y legítima representación.

LA VISITA A LAS INSTALACIONES DE LA «COPPA»

Un Ingeniero que conoce como pocos las necesidades y los problemas del país nos decía ayer hablando de las industrias regionales: «Las Palmas tiene en este aspecto dos cosas perfectas: la «Cícer» y la compañía constructora del muelle de ampliación del nuevo Puerto».

Y a ver estas obras marchó ayer el presidente del Consejo a cerciorarse por sus propios ojos de la importancia de este ensanche en el que ha de estar particularmente interesada toda curiosidad inteligente y ávida de abarcar los problemas nacionales e internacionales de nuestra Patria.

Y vió la obra magnífica acompañado por el ingeniero jefe de la Junta de Obras don Julio Rodríguez de Roda; del ingeniero don Antonio Artiles y el de la casa constructora, Dr. Haus Spethy, los cuáles facilitaron las explicaciones que en distintos momentos hacía el señor Primo de Rivera.

Hubo un momento en que esta intervención tomó un carácter decididamente práctico; ante los planos de la urbanización de la Manigua (Isleta). El señor presidente del Consejo hizo observaciones muy atinadas acerca de la nueva barriada obrera que se proyecta, y fijó el ejemplo definitivo de los grupos de edificaciones que acaban de construirse en un brevísimo lapso de tiempo -unos cuarenta días- si no estamos mal informados, en Melilla, y cuyas casas han venido a costar unas 4.500 pesetas cada una, levantándose 80 casas con 850.000 pesetas.

El interés por la nueva barriada se hizo tan vivo en el espíritu del señor Primo de Rivera, tal vez acuciado por las explicaciones que se le dieron, por la importancia internacional de estas cuestiones, o por la situación de enlace y comunicación entre dos mundos que él atribuye a estas islas, que ya en camino para el Club Británico y el Concierto del Campo de España, al que asistió como dijimos el domingo, hizo retroceder su auto para recorrer los terrenos de La Isleta, después de haberse ofrecido remitir los planos y las fórmulas de edificación empleadas en Melilla con tan satisfactorios resultados.

Se nos ha dicho también que la impresión del señor Marqués de Estella acerca de los trabajos de la «Coppa» - que visitó en plena producción - ha sido excelente, así como respecto al conjunto de las obras, de las que se llevó un plano que le dedicó don Julio R. de Roda.



El general Primo de Rivera, en la inauguración de la Cícer

INAUGURACION DE LA «CICER»

La «Cícer» ha iniciado sus actividades por la improvisación prodigiosa de su inauguración. Los que recorrimos las obras hace apenas ocho días, no sabíamos ocultar nuestro asombro ante el milagro de esta transformación en un derroche de organización y de esfuerzo.

La fábrica destaca sus líneas correctas en la explanada allanada entre el depósito de carbón y la gran torre de treinta metros destinados a asegurar el aprovisionamiento de agua de los condensadores, limpia, correcta, severa, digna del nombre que iba a imponérsele.

Entre otras cosas se formó en estos días un jardín en torno, con la colaboración de «Los Amigos del Arbol», y un estanque, con patos en el centro. «Todo improvisado para siempre», como nos dijo el Sr. Winter, alma de la empresa y órgano motor e impulsador de esta formidable maquinaria. Todo hecho deprisa, pero bien hecho, aún con el acuciamiento de la hora y para que quedara ya.

Como anécdota de la inauguración de la Central Eléctrica de la Cícer, son las palabras del general Primo de Rivera, el cuál se sorprendió al visitarla, creyendo que iba a colocar la primera piedra, cuando ya estaba toda la instalación casi terminada. Acompañado por el ingeniero Sr. Goicochea, dijo lo siguiente:

«Yo celebro que en estos días se inicien en este Archipiélago nuevos caminos, nuevas rutas, que han de enlazarnos con América, cuyo desenvolvimiento y desarrollo nos permita unirnos más estrechamente. Celebro muy particularmente esta nueva manifestación de esta potente industria».

Durante los días de estancia del general Miguel Primo de Rivera en nuestra capital se celebraron diversos agasajos oficiales y festejos populares, destacando los bailes en el «Pérez Galdós» y en las principales sociedades locales.

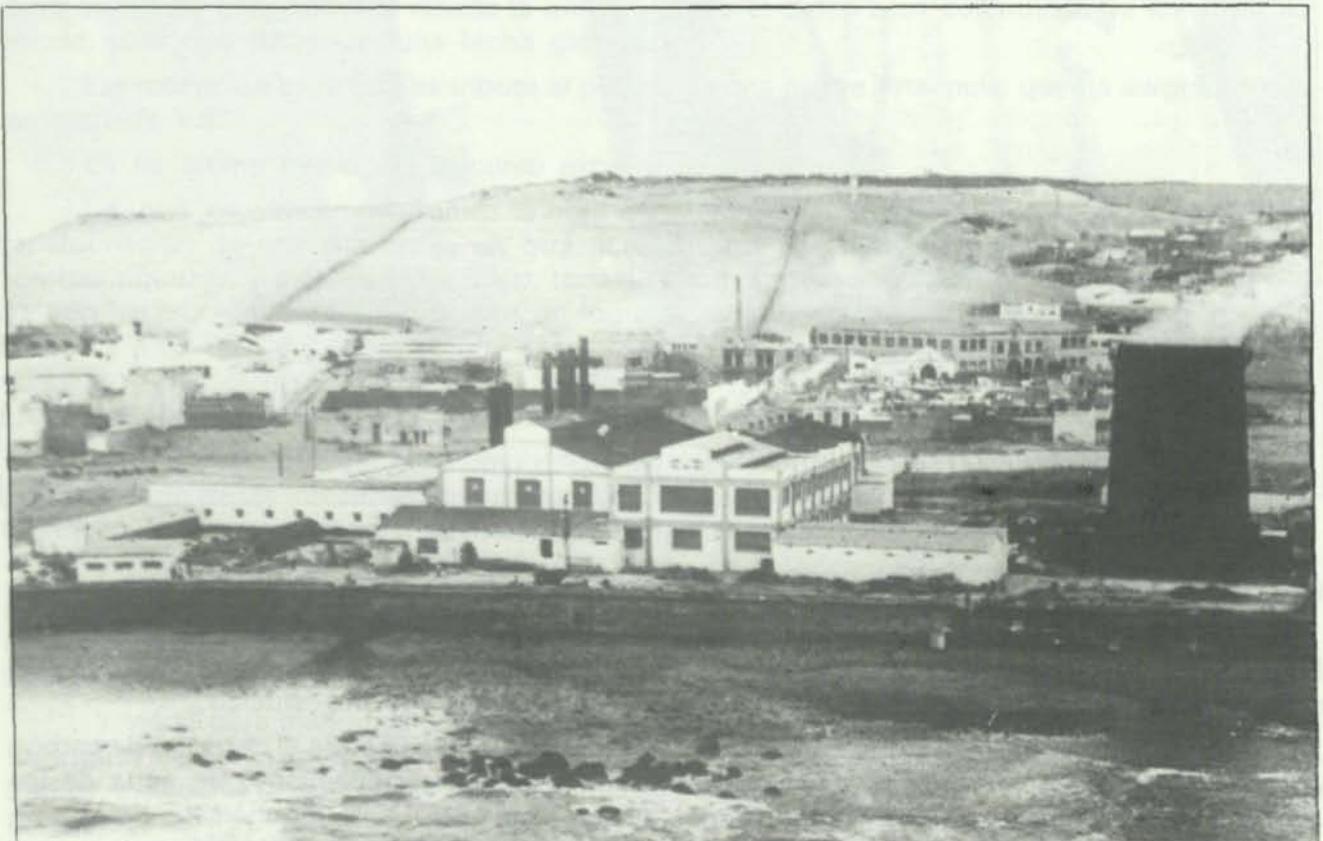
INAUGURACION DEL CLUB DE NATACION

Josefina de la Torre ha conseguido que el General Primo de Rivera asista a la ceremonia de la bendición del pontón convertido en Club, que reposa en Las Canteras, todo engalanado de las travesías de sus largas navegaciones.

Se ha preparado bien la «misse en escéne» y en torno al Club flotante juegan al riesgo con las olas domesticadas de la playa, una flotilla de juguete en la que se destaca una doble canoa de estanque de baños, por la figura gentil de una nadadora, cubierta con una salida de baño, que nos han dicho, en honor de la República, que ha nacido en la Argentina.

La bendición, un poco emocionante, por los vaivenes con que el viento acuna al pontón.

En el Hotel Metropole se le ofreció un agasajo por el Club Inglés y finalmente se celebró una verbena popular en el Parque de Santa Catalina.



Vista de las instalaciones de la Unelco en la playa de la Cícer

La masonería en Canarias

Significó un importante aporte cultural en nuestras islas

Que la masonería desempeñó históricamente un notable papel en Canarias es hoy un dato ya poco discutido. Las islas de Tenerife, Gran Canaria y La Palma fueron las que dieron su acogida a las diferentes logias entre 1870 y el 18 de julio de 1936. Profesionales liberales y gentes del comercio, particularmente quienes estaban vinculados a la labor portuaria, nutrieron las actividades.

¿Qué es la masonería? continúan preguntándose hoy día muchas personas. Recordemos, con el profesor de Historia Contemporánea de la Universidad de Zaragoza, José A. Ferrer Benimelli, que la institución, no era considerada un partido político, ni una religión, ni una secta ni tampoco en rigor una sociedad secreta. Sí una «asociación admiradora de la armonía de la naturaleza, obra del Gran Arquitecto del Universo y propagadora de los ideales universales de amistad, libertad, igualdad y fraternidad».

El verdadero culto que se da al Gran Arquitecto del Universo consiste, principalmente en las buenas obras. «Ten siempre tu alma en un estado puro para aparecer dignamente delante de su conciencia. Ama a tu prójimo como a tí mismo. No hagas mal para esperar bien. Haz bien por amor al mismo bien. Estima a los buenos, ama a los débiles, huye de los malos pero no odies a nadie... Escucha siempre la voz de tu conciencia».

Estos son los principios del código moral masónico.

Nuestro compañero Luis León Barreto publicó en el «Diario de Las Palmas» del sábado 17 de abril de 1982, un interesante y documentado reportaje sobre con el título «La masonería, un aporte cultural muy importante en Canarias». En pequeños titulares y epígrafes destacaba los momentos más importantes de la masonería en Canarias, con la I y II República (1873, 1931-36) fueron los momentos en que se evidenció su gran influencia en la vida ciudadana. La masonería canaria estuvo en estrecha relación con Portugal, el Norte de Africa y las Antillas.

En La Palma, la isla más avanzada, fueron masones los directores de 19 periódicos, entre 1866 y 1919.

Las logias de Tenerife, La Palma, Gran Canaria y Lanzarote aparecen indisolublemente ligadas a la causa liberal y progresista.

La herencia del pasado sigue aflorando de alguna manera llevado del sustrato cultural ilustrado europeo, abierto a todos los mares y a todas las ideas, que conlleva la herencia de aquel pasado en el que los puertos canarios mantuvieron el privilegio de comerciar directamente con Flandes y América que mantiene el prestigio de sus famosos varaderos y astilleros, de donde salían los veleros más veloces en la travesía a Cuba y Puerto Rico.

La masonería canaria siguió las pautas de la española. A ella pertenecían personas adscritas a la burguesía comercial y a las profesiones liberales.

La creación de la «Gran Logia de Canarias» indicó la conciencia que de las peculiaridades de las islas tenían los masones. Sólo se aprecia actividad masónica en Tenerife, La Palma, Gran Canaria y Lanzarote.

LA MASONERIA EN LOS AÑOS 20 Y 30, EL MEJOR MOMENTO DE SU HISTORIA EN CANARIAS

A lo largo del primer tercio del siglo XX y en los primeros cinco años de la década de los 30, se registra una profunda transformación de la masonería en las islas considerándose su mejor momento. Son los años en que la masonería española trata de darse una autonomía creándose grandes logias regionales federales entre sí. Se quiere que las canarias pasen a depender de la «Mediodía» sevillana pero hay oposición en las islas, principalmente en Gran Canaria, donde es muy fuerte la influencia de las logias vinculadas al «Gran Oriente Español».

Sobre la influencia de la Masonería en el Puerto de La Luz y Las Palmas

En la década de los años 30, la masonería se implanta en los sectores más avanzados intelectualmente de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y principalmente tiene su zona de mayor influencia en los sectores relacionados con las actividades marítimas y portuarias. Un gran número de prácticos del Puerto de La Luz y también numerosos empleados de las compañías navieras y consignatarias establecidas en el nuestro Puerto pertenecen a las tres logias masónicas que entre los años 1932 y 1936 erigieron sus templos.

No podemos de soslayar que una de las zonas más afectadas por la persecución política de las fuerzas represoras del Movimiento Nacional fue el Puerto de La Luz, donde muchos capitanes de la marina mercante y prácticos del Puerto fueron perseguidos y obligados a perder sus puestos de trabajo y exiliarse a causa de la persecución por los grupos falangistas. Uno de los organismos relacionados con el tráfico de buques, que fue depurado desde los primeros momentos de la llamada Guerra Civil Española, fue sin duda, la Corporación de Prácticos del Puerto de La Luz. Cuatro prácticos de dicha asociación profesional fueron expulsados del Cuerpo y desposeídos de sus títulos de capitanes por pertenecer a la masonería los días siguientes del 18 de Julio de 1936.

Las vidas de estos profesionales sufrieron un cambio total a consecuencia de la sistemática persecución a que se vieron sometidos. Los prácticos del Puerto de La Luz, Alfredo Galán Moreno, Manuel Miranda Benítez, Vicente Cabo Vera y José Reina León, este último de conocida familia de navieros y marinos desde finales del pasado siglo, cambiaron su «statu» de vida, de ser unas personas consideradas y de posición económica acomodada, a verse perseguidos como otros «hermanos» suyos masones, en situaciones delicadas de penuria. Galán murió a los pocos meses de iniciarse esta persecución; Manuel Miranda fue desterrado a Lanzarote; José Reina se dedicó a dar clases y Cabo fue desterrado, marchando a Colombia, donde llegó a ser jefe de flota de la naviera Gran Colombiana.

Entre los masones perseguidos y que tuvo que exiliarse se encuentra mi padre, Francisco Ferrera Ferraz (Martus), que ocupó diversos cargos masónicos entre los años 1933 y 1936. Aprovechando la circunstancia de que un barco correo de la Unión Castle Line, el «Dunnottar Castle», recalaba en aquellos días por el Puerto de La Luz, mi padre embarcó marchando primero a Ciudad del Cabo, punto de destino del citado buque. Tras una breve estancia en la capital sudafricana, retornó a Europa en el mismo barco, haciendo escala en la isla portuguesa de Madeira y Casablanca, donde estuvo unos días y luego al puerto de Southampton, donde desembarcó permaneciendo un año en Londres. Tras finalizarse el permiso de estancia de las autoridades inglesas, tuvo que marchar a París. En la capital francesa residió hasta mediados de 1939. Allí recibió el apoyo de socorro del Gobierno republicano que presidía el doctor don Juan Negrín, a quien conoció durante su estancia en aquella ciudad.

En verano de ese año, tras cuatro años de sufrimientos y penalidades, sólo amenguadas por las pocas cartas que podía recibir, mi padre volvió a su tierra. Para mí, jamás se me podrá olvidar aquella noche que le ví subir la escalera de mi casa después de cuatro años. Nos había dejado como niños y nos volvía a ver como jóvenes, especialmente a mi hermano mayor Francisco, que falleció en junio de 1942, tras un año de larga enfermedad pulmonar. En 1945 tuvo que presentarse en Madrid ante el Tribunal Superior contra la Masonería, donde se le condenó a pagar una multa económica por su pertenencia a la logia Andamana nº 3 de esta organización en Gran Canaria.

En los años siguientes, como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial y de la grave situación económica, mi padre tuvo que enfrentarse a una época de penuria. Afortunadamente, tras la recuperación del movimiento marítimo con la vuelta de los buques ingleses en 1947, volvió a ocupar su puesto como empleado de la Casa Elder en el departamento de despacho de buques, como proveedor de víveres.

Mi padre falleció el día 20 de mayo de 1970, a los 73 años de edad.

En los primeros días de abril de 1923 tiene lugar en Santa Cruz de Tenerife una asamblea masónica con representantes de las logias «Añaza» (Tenerife), «Abora» (La Palma) y «Andamana» (Gran Canaria) de la que surgió la «Gran Logia de Canarias» con sede en Barcelona. Los masones pues, se situaron por encima del pleito insular.

Según escribe nuestro compañero José Alemán en un amplio reportaje publicado en «La Provincia» el domingo 21 de junio de 1981.

Por otro lado, a principios de siglo aparecen en Las Palmas diversos talleres que pudieron estar vinculados a la influencia inglesa en el Puerto de La Luz. Se trata de «Luz Marítima», «Príncipe de Gales», «Luz de Canarias» y «Gran Canaria».

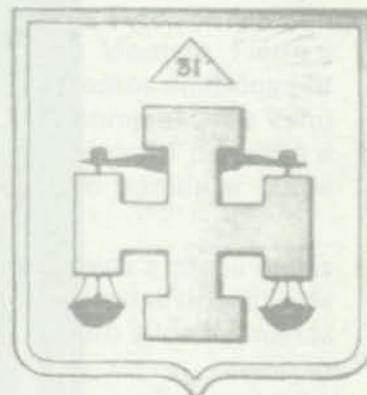
Perseguida por la Iglesia y por los estados fascistas y comunistas, se mantuvo siempre fiel al principio ético de la libertad.

En España, la derecha «cerril» y el movimiento nacional de Franco fue su brazo armado en la persecución de los masones. No puede extrañar, por tanto, que Franco pusiera a los masones como sus principales enemigos. Las leyes antimasonicas de su régimen fueron muy duras, produciendo en algunas ciudades españolas fusilamientos, cárceles, etc, con la prohibición de ejercer puestos de responsabilidad por vida.

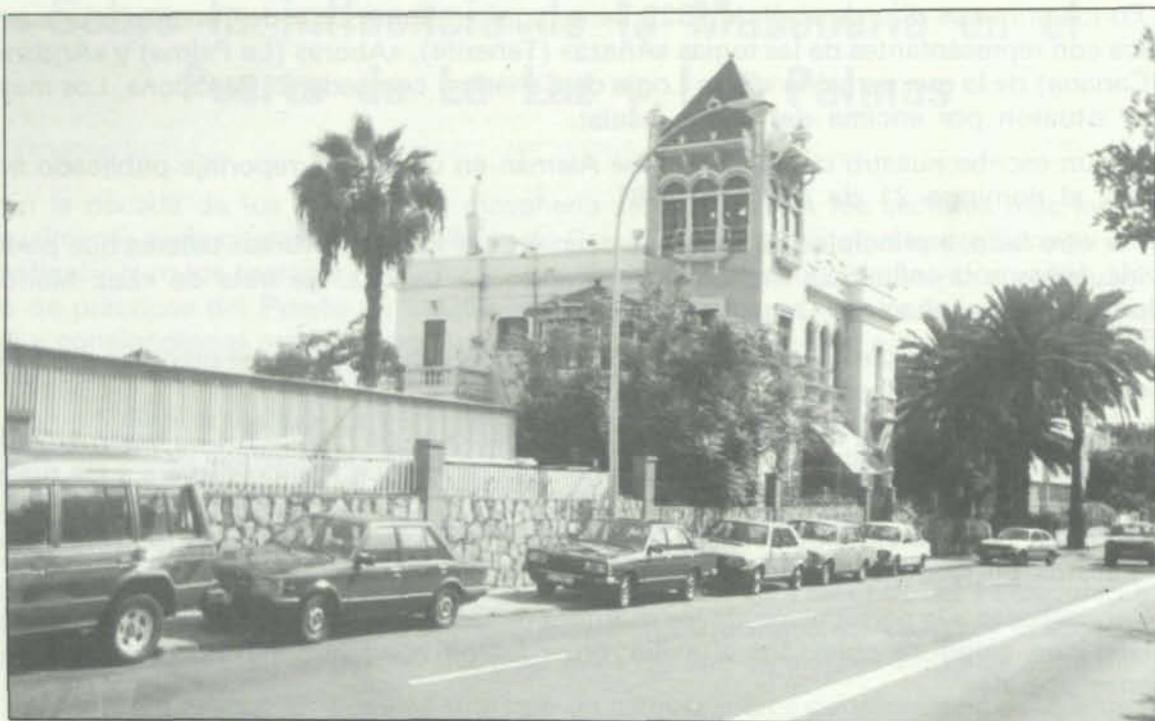
Con respecto a la persecución de los masones de Gran Canaria, muchos sufrieron verdaderas penalidades, viéndose obligados al exilio; otros fueron condenados a no poder ejercer sus profesiones liberales.

En cualquier caso, hay que resaltar que los masones aparecieron en estos años recalcando las características diferenciadoras del Archipiélago y que la creación de la «Gran Logia de Canarias» tiene que ver mucho con ello y también con la superación en su seno del pleito insular. Se trataba fundamentalmente en su mayoría de republicanos fervientes.

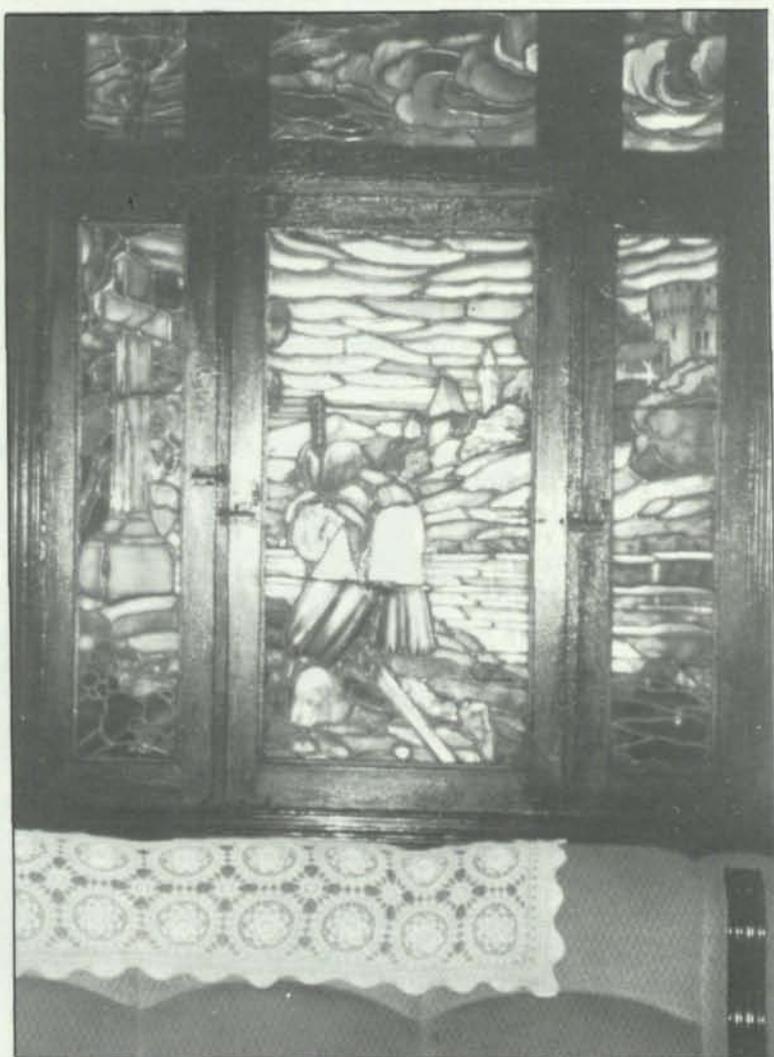
Para acabar, sigue siendo aún desconocida la masonería canaria, aunque un poco menos, tras la aparición del libro «Masonería en Canarias» del historiador Manuel de Paz Sánchez.



Los emblemas más conocidos de la Masonería



Sede de la logia masónica «Andamana núm. 3 en Ciudad Jardín (hoy Casa del Hierro)



Vidriera interior de la logia «Andamana nº 3»

A comienzos de 1933 parece que la obra estaba bastante avanzada, pues se pensaba en su próxima consagración. Si bien esta no se hizo con toda seguridad, antes de la primavera. En agosto, Acacia nº 4 remitía la siguiente circular a las logias de sus relaciones:

«Con la firme voluntad de los pocos hermanos de este cuadro, hemos llevado a cabo la construcción de nuestra Casa Templo a la Gloria del Gran Arquitecto del Universo.

Dicho edificio se encuentra emplazado en sitio céntrico y lugar obligado del paso de nuestros hermanos, ocupa una superficie de ciento veintiún metros cuadrados y consta de dos plantas, sótano y entresuelo. El sótano está destinado a la Cámara de Reflexiones y en la planta baja existe vestíbulo, aseo y el taller de 7 metros de ancho por 13,50 metros de largo, escalera de acceso al principal, encontrándose a media altura el entresuelo que se destinará a Cámara Superior y llegando luego a la planta primera que consta de un salón para biblioteca, sala de banquetes, secretaría, archivos, patio y aseo y, por último, escalera de acceso a la azotea desde donde se domina todo el Puerto».

Y luego se decía:

«Para cubrir los gastos de dicha construcción y decorar dignamente el templo se acordó emitir 400 acciones de 100 pesetas por las que abonaremos el 5 por ciento de interés y serán amortizadas en 20 años, lo que fue autorizado por la Gran Logia de Canarias.

Ahora bien, nos permitimos dirigirles la presente por si ese taller acordase tomar alguna acción o enviarnos un pequeño óbolo con el que contribuir a tan titánico esfuerzo realizado por este cuadro».

El templo estaba ubicado en la calle de León y Castillo nº 271, y parece que, en junio de 1934 se pudo liquidar el costo de las obras al contratista, no sin grandes sacrificios.

El tema de la regularidad masónica puede enfocarse, a su vez, desde dos ángulos: el conflicto con Andamana y luego las diferencias con la Gran Logia de Canarias.

Según la versión de Acacia nº 4, los problemas con la decana se iniciaron por las envidias de ésta, debido a la construcción del templo. La logia portuense contó con el favor de la Gran Logia de Canarias en este asunto, se inhibió de la denuncia presentada contra Montero, Fierro y Franchy por Andamana haciendo constar que se habían tergiversado los conceptos emitidos por Montero Paullier. Y las cosas se complicaron aún más cuando Foronda hizo comparecer a Feito en el local de la decana, valiéndose de su alta jerarquía masónica y sin previo aviso procedió a interrogarle y a levantar sumario por otras diferencias habidas en el terreno particular, entre hermanos de Las Palmas.

El deterioro en las relaciones entre Acacia nº 4 y Andamana llegó más lejos a causa de las simpatías demostradas a finales de 1932 por Feito, Fierro y Franchy hacia los excursionistas de Añana nº 270. La portuense denunció el hecho a la Gran Logia Insular y censuró a los hermanos en cuestión, uno de cuyos resultados fue la baja de Franchy.

La ruptura definitiva parece que se produjo a finales de 1933, cuando Andamana nº 1 se negó a estrechar lazos con Acacia nº 4 y a cederle algunos de sus miembros.

Por otra parte, aunque la logia portuense se mantuvo fiel a la obediencia insular, no faltaron los altercados. Estas diferencias se produjeron tanto por la actividad masónica interna de Acacia nº 4, que en más de una ocasión tuvo que saltarse las normas vigentes para cubrir sus cargos o, en definitiva, para tratar de subsistir recurriendo a fórmulas estatutarias no muy ortodoxas; como por la ineficacia y falta de tacto de la Gran Logia de Canarias en manos de individuos poco preparados.

En este sentido, el taller portuense no sólo se hizo eco y apoyó las demandas de Acacia nº 2 para restaurar la quebrada unidad masónica archipiélagal, sino que el 3 de enero de 1936 solicitó la ayuda del Supremo Consejo de Grado nº 33 en una misiva que merece ser estudiada:

«Con el mayor respeto y sumisión y con todo el dolor y desagrado que esta extrema medida nos produce... nos vemos compelidos, por nuestra esencial condición de masones, ante los insufribles e inauditos casos que presenciamos y por el peligro de un certero y trágico fin que de su continuación nos espera a los más Altos Poderes Masónicos... única autoridad competente

y último recurso y esperanza de que con sabia y ejemplar justicia pueda salvar la masonería de Canarias de la descomposición, estancamiento y corrupción en que se halla».

Subraya luego la situación de la francmasonería isleña, destacando que, en la mayoría de las logias, con independencia de obediencias, se hacía «de todo menos masonería». La Orden se encontraba a punto de ser abandonada por los elementos más valiosos, «nadie tiene ya confianza ni tan siquiera seguridad alguna y un régimen de violencia parece imperar en casi todas las logias». Y, refiriéndose a la Gran Logia Insular dice:

«En lo que afecta a la Gran Logia de Canarias, bajo cuya obediencia trabajamos y que nominalmente integramos con las logias Abora y Añaza nº 1, hemos de afirmar que esta Gran Logia no existe en realidad y que no sólo es totalmente nula su labor, sino lo que es aún peor, contraproducente. Sus componentes y dirigentes han quedado reducidos a Horacio Pérez (padre e hijo), pudiendo decirse con más propiedad que la Gran Logia es sólo este hermano Presidente del Soberano Capítulo de Rosa Cruz, y de hecho, verdadero Venerable de la logia Añaza número 1 que sólo tiene vida en los libros que regentan padre e hijo, en algo parecido a un templo instalado en la misma casa donde tienen un hotel de dudosa fama. No cuentan con la capacidad intelectual ni moral imprescindible para estos responsables cargos directores, ni aún con el prestigio personal profano necesario y con otras cosas a que responder de abrirse a la debida información. Es de fácil comprobación el demostrar cómo estos que se dicen hermanos y otro recientemente rehabilitado por el hermano Horacio Pérez, por sí y ante sí, han combatido sañuda y alevosamente a miembros de nuestro propio cuadro. Hechos que para mayor escarnio han trascendido al mundo profano y son del dominio público con los naturales y vergonzosos comentarios».

Finalmente, Acacia nº 4 habla de las arbitrariedades y «delitos masónicos de todo género» cometidos en el seno de otras logias y, aunque ella misma no se consideraba limpia «de todo pecado», hacía patente sus «anhelos de depuraciones», porque había llegado a considerar conveniente suspender las iniciaciones por propia estimación y personal decoro y aún hasta abatir estas columnas que con tantos esfuerzos se levantaron y sostienen.

3. — Introducción al problema de la represión de la masonería en Canarias tras el alzamiento militar del 18 de julio de 1936.

Como pone de relieve Ferrer Benimeli, con la sublevación militar del 18 de julio de 1936, la historia de la masonería entra en una época de persecución y sistemática destrucción. El primer decreto de Franco contra la masonería data del 15 de septiembre y está dado en Santa Cruz de Tenerife por el entonces comandante en jefe de las Islas Canarias.

El 18 y 19 de julio fueron ocupados los locales de las logias de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas. El templo de Añaza nº 270 pasaría a manos del Gobierno y convertido en Depósito de Farmacia Militar, mientras que la casa que servía de lugar de reunión a Abora nº 2 en Santa Cruz de La Palma fue objeto de los desmanes de los marineros del cañonero «Canalejas» el día 25, buque que había llegado a la isla para rendirla al Movimiento Nacional.

Respecto a Las Palmas, nos consta por un oficio del gobernador civil, que Andamana nº 1 y Acacia nº 4, el propio día 18 de julio de 1936 fueron completamente deshechas, pudiendo no obstante recogerse alguna documentación y efectos que, en virtud de órdenes de la superioridad, fue remitido todo a la Delegación de Servicios Especiales en Salamanca.

El 19 de julio también se procedió a la incautación de los archivos y bienes de las logias de Santa Cruz de Tenerife. Además «con fecha 2 de octubre de 1936, por el general auditor de Guerra se nombró al teniente coronel de Ingenieros don Enrique Rolandi Pera, juez para todos los asuntos relacionados con la masonería, siéndole entregados la documentación y efectos ocupados. El día 21 del mismo mes y año se ordenó por la Auditoría de Guerra se hiciera cargo de lo actuado para su continuación, el teniente coronel de Infantería don José María del Campo Tabernilla, el cuál, el día 28 de julio de 1937 marchó a Salamanca llevando en diez cajones todo lo actuado y la documentación y efectos incautados, haciendo entrega de todo en la Delegación Nacional de Servicios Especiales».

Historia de la Logia Andamana de Las Palmas de Gran Canaria

El 20 de noviembre de 1922, después de un largo período sin actividad masónica notable en Las Palmas de Gran Canaria, se reunieron los masones Alfredo Galán Moreno, Lázaro Fuentes Rosa, José Cabrera González, Manuel Reina Pérez, Domingo Marrero y Marrero, José Reina León, Manuel Miranda Benítez y Hermann Faber, hasta ese día miembros de Añaza nº. 270, excepto Cabrera González que presentó plancha de quite de Afortunada nº. 5, para constituir un taller que habría de denominarse Andamana.

Bajo la presidencia de Domingo Marrero se celebró al día siguiente, la segunda tenida preliminar, eligiéndose los primeros cargos.

Venerable Maestro: Alfredo Galán Moreno, Somme.

Primer Vigilante: Lázaro Fuentes Rosa, Arrecife.

Segundo Vigilante: José Cabrera González, Roque Nublo.

Orador: Manuel Reina Pérez, Isleta.

Secretario Guarda-Sellos: Hermann Faber Meyer, Kamara-Excelsior.

Tesorero: José Reina León, Selegna.

Primer Experto: Domingo Marrero Marrero, Colón.

Guarda Templo Interior: Manuel Miranda Benítez, Elcano.

El día 22, tomaron posesión de sus cargos y se extendió la instancia al Grande Oriente Español, pidiendo la Carta Constitutiva, además se acordó celebrar las tenidas todos los lunes, y señalar, «para los efectos de la correspondencia, el domicilio del Venerable Maestro, Calle Canalejas, nº. 19».

Sin embargo, a los pocos días se recibió una comunicación de Añaza, ponderando la necesidad de crear una Gran Logia Regional Canaria, a cuyo proyecto se adhirieron de inmediato los masones de Las Palmas, nombrando delegado en Tenerife a Juan Vich Company. Además, a petición de Reina Pérez, y mientras se reorganizaba la «situación masónica nacional», se decidió adoptar provisionalmente, el Reglamento Interior de la logia tinerfeña.

El día 26, Vich Company solicitó, en nombre de sus representados y al Supremo Consejo de Grado 33, la legalización de Andamana.

El alto organismo masónico accedió a la petición y, en marzo de 1923, los grancanarios ya tenían concedidos los «derechos masónicos», pero les faltaba la Carta Patente que el citado Supremo Consejo decidió fuera extendida por la futura Gran Logia Insular, lo que originó un notable retraso en la obtención del documento constitucional y, en consecuencia, en los trabajos de la logia conforme a derecho.

TRABAJOS MASONICOS DEL TALLER DE LAS PALMAS HASTA 1932

A finales de 1923, ya dentro de la obediencia de la Gran Logia de Canarias, en cuya fundación tuvo un papel similar al del resto de los talleres isleños, Andamana nº 3 consiguió habilitar un templo.

«Nos es muy grato poder comunicaros que hemos podido conseguir un local para nuestra respetable logia... en Las Palmas mismo, calle Dos de Noviembre nº 28 (cerca de la Comandancia de Marina) y con los medios que tan espontáneamente nos ha cedido la muy respetable logia Añaza nº 1, hemos arreglado un pequeño templo».

En 1926, sin embargo, la logia se trasladó a otro local más decoroso, pero que nos obliga a hacer un gran esfuerzo económico, pues seguramente se invertirán en la instalación de 5 a 6 mil pesetas. Y, en octubre de 1931, se pidió, como las veces anteriores, aplazamiento y condonación de una parte de la deuda con la Gran Logia de las islas, a causa de las reformas e instalación adecuada del templo.

Los trabajos masónicos más interesantes de Andamana nº 3 en lo relacionado con la regularidad, son los relativos a la creación de la Gran Logia de Canarias y posterior búsqueda de auspicios nacionales.

En este sentido, el 30 de marzo de 1923 fue designada la comisión, que luego marchó a Tenerife para la constitución de la citada Gran Logia y que estuvo formada por Manuel Reina Pérez, Lázaro Fuentes Rosa y Manuel Miranda Benítez.

A partir de entonces se siguieron las indicaciones de la obediencia insular, tanto en temas internos como en las normas dictadas, por ejemplo, para la admisión de profanos, «recordando que, por haber admitido en su seno elementos peligrosos, fue originando el desbarajuste en las antiguas logias de Las Palmas, que por este motivo tuvieron que abatir columnas».

Ahora bien, en lo tocante a la labor de búsqueda de unos auspicios nacionales, los masones de Las Palmas, según carta del 23 de julio, no se mostraron muy de acuerdo con adherirse a la Gran Logia Española, entre otras razones por la «situación desastrosa que reina en Barcelona en particular, teniendo esto aspecto de una media revolución, aunque a veces, como ahora, parece haberse solucionado, lo que desgraciadamente no podemos creer que dure mucho tiempo. En tiempos difíciles como estos es muy humano que muchos elementos se hacen masones sin otras miras sino de intereses particulares y dado lo fácil que es entrar en una logia cuando se gobierna con Estatutos como los de la Gran Logia Española estos elementos peligrosos entrarían en la masonería, y comprenderéis que la vida de aquellas logias no pueden durar mucho tiempo».

«En febrero de 1924 las críticas se hicieron extensivas al Grande Oriente Español, tras cierto descalabro que luego veremos, sufrido en una asamblea masónica en Suiza, nos parece que el nuevo Oriente quiere mezclarse en asuntos políticos de la extrema izquierda, y esto, por su misma naturaleza, traería consigo el fracaso de la masonería en España».

Como solución alternativa, Andamana nº 3 proponía pedir información a Inglaterra.

En abril de 1925, por otra parte, los masones de Gran Canaria solicitaron una asamblea regional para oír los «ofrecimientos que nos hace la Gran Logia Española, por conducto del hermano Antonio Fernández de Velasco». Y, luego, apoyaron una propuesta de Abora nº 2 para poner fin a la situación de «anormalidad» de la masonería isleña.

«...ante la imposibilidad, por circunstancias actuales de hacer reconocer nuestra independencia masónica, ideal que no debemos nunca abandonar, es opinión unánime de los obreros que componen este cuadro que pidamos nuestra federación con la Gran Logia Española de los Valles de Barcelona».

Los datos ideológicos no son abundantes. Casi se limitan a la protesta elevada a la Gran Logia Insular, en 1928, por el «incalificable atropello» de que había sido objeto el hermano Cristóbal Bonilla Cozar, al ser detenido 24 horas por orden del gobernador civil de Las Palmas. Y a la misiva enviada al cónsul de Alemania, a raíz de la muerte del ministro alemán de Asuntos Exteriores y Premio Nobel de la Paz, Gustavo Stressemann (1878-1929), el mejor político de su país después de Bismarck.

«La pérdida de vuestro compatriota y ministro Sr. Stressemann ha conmovido el mundo de Polo a Polo. La muerte de Stressemann priva a la humanidad del mejor de sus miembros activos; a Alemania del más valioso paladín de la Paz y de la Justicia; a la Francmasonería del generoso portavoz de nuestras doctrinas y principios.

La paz universal está amenazada. Europa está de duelo.

Ante la pena que nos aflige, la masonería viste de luto.

Los hermanos de Gran Canaria, asociándose a vuestra pena, han rendido ya el tributo a su memoria.

Al participaros nuestro sentimiento, nos permitimos rogarle lo trasmitáis a vuestro Gobierno y a la familia del ilustre extinto».

Por otro lado, cuando en noviembre de 1931 Andamana nº 3 recibió la noticia de los conflictos en el seno de la masonería tinerfeña, quedó enterada de la «irregularidad de Añaza nº 270, y expresó su adhesión a la Gran Logia Insular.

CARGO No obstante, algún tiempo después de la fundación en el Puerto de La Luz de Acacia nº 4, dentro de la misma obediencia y a base de hermanos de la décana, en 1932 se produjeron algunos roces con el nuevo taller y también con la Gran Logia de Canarias. Todo empezó en el verano del año citado, con un incidente que dio lugar el Primer Vigilante de la portuense Montero Paullier, al afirmar delante de testigos que Andamana nº 3 estaba acaparada por un grupo de masones, que algunos se dedicaban a «vivir del sablazo» y otras cosas por el estilo. El caso fue denunciado a la Gran Logia, pero al parecer, esta declinó por la más moderna a través del representante que envió a Las Palmas Horacio Pérez, a quien la decana le retiró el cargo de suplente ante la obediencia insular.

En septiembre, Andamana nº 3 envió a Añaza nº 270 una carta de agradecimiento por la forma en que el taller tinerfeño había recibido a una comisión, que para resolver sus problemas había designado la de Las Palmas con el objeto de entrevistarse con los dirigentes de la Gran Logia de Canarias. En dicha misiva se ponía de relieve la frialdad de las relaciones del taller grancanario con su obediencia. Y, en efecto, a los pocos días se acordó la ruptura. Es más, el 6 de octubre se volvió a escribir a Añaza nº 270 para que pusiera en juego su influencia acerca del Gran Consejo Federal Simbólico.



Edificio de la Logia Andamana nº 3 de Las Palmas. Hoy, casa del Hierro

LA LOGIA ANDAMANA Nº 1 DE GRAN CONSEJO FEDERAL SIMBOLICO DE GRANDE ORIENTE ESPAÑOL

La instalación de Andamana nº 1 se produjo con la venida a Canarias del hermano Ceferino González, que le entregó su Carta Patente y la puso bajo la dependencia directa del Gran Consejo Federal Simbólico, con ese caprichoso número de registro. El renovado taller de Las Palmas rehizo su Reglamento interior que adjuntó al modelo oficial, pero hay una cláusula que merece ser resaltada, pues nos da a entender que también contaba con un Capítulo (art. 278).

«Si el número de miembros activos del taller quedare reducido a menos de tres, éstos estarán obligados a entregar al Gran Consejo Federal Simbólico los documentos, archivo, libros, sellos y efectos puramente masónicos.

Los fondos del Tesoro y Beneficiencia, si los hubiere, después de pagadas todas las obligaciones de ambos, los entregarán al presidente del Capítulo de Caballeros Rosas Cruces ATIS-TIRMA de estos Valles, para que los ingrese en las cajas respectivas».

Así pues, de 1933 a 1936 la logia de Gran Canaria vivió el segundo y último período de su existencia.

El movimiento de personal durante esta etapa ofrece las siguientes alteraciones:

Años	Números de masones
1933	81
1934	96
1935	95
1936	93

Por otra parte, los puestos directivos fueron atendidos por los siguientes hermanos:

Venerables Maestros:

1933	Manuel Escribano Román, Paz.
1934	Justo A. Alfonso Carrillo, Fé Masónica.
1935	Justo A. Alfonso Carrillo, Fe Masónica (hasta octubre) y Manuel Artiles Olivares, Reivindicación.
1936	Aurelio Lisón Lorenzo, Salvia.

Primeros Vigilantes:

1933	Vicente Cabo Vera, Libertad.
1934	Gabriel Borges Fabricio, Alegranza.
1935	Vicente Cabo Vera, Libertad (hasta octubre).
1936	Manuel Benítez Miranda, Elcano.

Segundos Vigilantes:

1933	José Gil Pineda, Doramas.
1934	Manuel Artiles Olivares, Reivindicación.
1935	Esteban de la Torre Vázquez, Artemis (hasta octubre).
1936	José Gomides Junior, Príamo.

Oradores:

1933	Justo A. Alfonso Carrillo, Fé Masónica.
1934	Raimundo Díaz Suárez, Sandoval.
1935	Aurelio Lisón Lorenzo, Salvia.
1936	Francisco Ferrera Ferraz, Martus.

Secretarios Guardas Sellos:

1933	Raimundo Díaz Suárez, Sandoval.
1934	Manuel Reina León, Rizal.
1935	Francisco Ferrera Ferraz, Martus.
1936	Agustín González Melián, Puerto.

CARGOS MASONICOS

Relación de los cargos masónicos: Venerables Maestros, Primeros Vigilantes, Segundos Vigilantes, Oradores, Secretarios Guardas Sellos, Tesoreros, Primeros Expertos, Segundos Expertos, Limosneros, Maestros de Ceremonias, Arquitectos Revisores, Ecónomos y Guardas Templos Exteriores, Porta Estardantes, Guardas Templos Interiores, Primeros Diáconos, Segundos Diáconos, Terceros Diáconos, Adjuntos al Orador, Adjuntos al Secretario, Otros cargos, Archiveros-Bibliotecarios, Maestros de Banquetes, Heraldos o Porta Espadas.

La estructura socio-profesional quedaría ahora del siguiente modo:

13 empleados, 8 comerciantes, 3 abogados, 3 oficiales de Hacienda, 3 militares, 3 oficiales de marina mercante, 3 industriales, 2 maestros nacionales, 2 sastres, 1 subdirector de prisiones, 1 médico, 1 cónsul de Brasil, 2 profesores, 1 oficial del Ayuntamiento, 1 funcionario de Hacienda, 1 practicante, 1 maquinista naval, 1 mayordomo, 1 marino mercante y 1 chófer.

Entre Andamana nº 1 y Añaza nº 270, cambiando de tema, se estrecharon los lazos de amistad y de solidaridad. El 23 de abril de 1934 el taller de Santa Cruz preparó la visita que los hermanos de Las Palmas habrían de realizar a Tenerife el 6 de mayo. El presupuesto alcanzó la cifra de 3.370 pesetas, incluyendo los gastos de agasajo y del recorrido por la isla, desde la capital, Casa de Socorro, Museo Municipal, finca «Las Mimosas», Refinería de Petróleo y hacia el interior, por La Laguna, Aguamansa, Llano de Maja hasta La Orotava, cuya Villa se visitará sin dejar de conocer a los excursionistas el mausoleo del hotel Victoria. También se iría al Jardín Botánico y al Puerto de la Cruz, regresando a Santa Cruz por la carretera de Tejina. A las 12 de la noche se despediría a los visitantes de Gran Canaria.

La excursión se realizó de acuerdo al plan previsto. Y, al agradecimiento de Andamana nº 1 respondió la santacruzera señalando que aquella serviría «como una prueba fehaciente de que nuestras relaciones fraternales están muy por encima de los falsos antagonismos que, con inconfesables apetitos, han fomentado en nuestras queridas islas.

Celebramos pues, con entusiasmo, los momentos que nos ofrecieron, motivos de íntima satisfacción porque significan la unión de las dos islas hermanas, demostrando que, por sobre todos esos antagónicos apetitos, hay una comunidad de ideas y de sentires, de hombres que consagran sus actividades a propagar el bien, y que, sin miras egoístas, saben unirse en un ideal de paz y de fraternidad humana».

Por otro lado, las noticias de tipo estrictamente ideológico no son muy frecuentes: El auxilio prestado a algunos masones como el capitán de Infantería Francisco Pérez y Pérez, contra el que se celebró un consejo de guerra en Santa Cruz de Tenerife en octubre de 1935; el intento de favorecer profesionalmente a algunos hermanos, como Enrique Villalba, para quien se trató de conseguir la plaza de recaudador de contribuciones de La Laguna, en marzo de 1936; o la distribución de ejemplares del trabajo en defensa de la masonería: Mi respuesta al Padre Tusquet.

Pero, sin duda, uno de los logros más interesantes de Andamana nº 1, a pesar de su escasísima pervivencia, fue la edición de un «Boletín Oficial y Revista Masónica» cuyo primer y presumiblemente único número salió a la calle en junio de 1936. La revista estaba dirigida por Agustín Rivero Rodríguez y el «iniciador» había sido José Pineda Gil, mientras que la redacción la formaban: Cristóbal González Cabrera, Luis Suárez Morales, Hugo Pérez Domínguez, Juan Ramos Cabrera, Patricio Pérez Moreno, Alberto Hernández Suárez, Eliseo Jerez Veguero y otro.

En el citado número colaboraron Jerez Veguero, con un ensayo sobre la justicia; también escribió sobre el honor Alberto Hernández Suárez, y sobre las condiciones exigibles a los profanos para entrar en la Orden, Hugo Pérez Domínguez. Se publicó asimismo un trabajo literario del hermano citado en primer lugar.

LA LOGIA ACACIA Nº 4 DEL PUERTO DE LA LUZ (1932-1936)

1. — Fundación y Reglamento interior de la logia Acacia nº 4 de la Gran Logia de Canarias.

El 1 de marzo de 1932, varios miembros de la Logia Andamana nº 3 se reunieron en el Puerto de La Luz para fundar una nueva logia, que habría de llamarse Acacia, «levantando juntamente columnas simbólicas y materiales». Actuó de presidente Silvio Montero Paullier y de secretario Carlos Franchy Zumalave. Los días 2 y 4 se eligió la primera directiva y se les dio posesión de los cargos, como era preceptivo en esta clase de actos fundacionales.

Lo primero que hizo la nueva logia fue escribir a la Gran Logia de Canarias la Carta Patente y a Andamana nº 3 solicitando su colaboración.

El día 19, la obediencia insular concedió con carácter provisional la Carta Constitutiva:

«Por la presente, mandamos, autorizamos y damos poder, en virtud de acuerdo tomado en tenida celebrada el 18 de los corrientes a nuestro querido hermano Antonio Medina Mesa para que ejerza las funciones de Venerable Maestro, a nuestro querido hermano Silvio Montero Paullier, para las del Primer Vigilante y a nuestro querido hermano Juan B. Fierro Hernández, para las de Segundo Vigilante, en la logia de masones libres y aceptados de nuestro Rito, que en virtud de la presente se constituirá y formará en los Valles del Puerto de La Luz, en la ciudad de Las Palmas e isla de Gran Canaria.

Dicha logia será conocida con la denominación de Respetable Logia Acacia, Nº 4 de esta obediencia».

El Reglamento interior fue refrendado por la Gran Logia Insular en julio de 1933. Sin ofrecer grandes novedades, los estatutos presentan algunos artículos dignos de ser subrayados, aunque estén inspirados en el Reglamento de Andamana nº 1. Así, la finalidad de la logia es definida (art. 2) del siguiente modo:

«Su objeto es combatir la ignorancia constituyendo un centro de enseñanza mutua, ilustrando y protegiendo a sus miembros; trabaja para el bien de la humanidad, su progreso y emancipación pacífica; reconoce la inviolabilidad de la persona humana como principal fundamento de la moral universal y base de la Libertad, Igualdad y Fraternidad».

Igualmente, se pone de relieve su carácter de institución de «orden y de pacífico progreso» (art. 5) que respeta las leyes y autoridades legítimas del país. Y además, se dice que por mediación del «trabajo, la persuasión y el ejemplo», la Orden se propone «llevar siempre al mundo profano... los principios de equidad y justicia del espíritu francmasónico».

2. — Trabajos masónicos del taller portuense.

Uno de los proyectos fundacionales de Acacia nº 4 era la construcción de un templo. Pero, de entrada tuvo que recurrir a Andamana nº 3 para que le cediera el suyo, especialmente para la celebración de determinadas tenidas solemnes, a lo que ésta se prestó sin poner trabas.

Sin embargo, muy pronto se iniciaron las obras. Así el 1 de abril de 1933 era invitada la Gran Logia de Canarias y los talleres hermanos a la ceremonia de la colocación de la primera piedra. También se llevaría a cabo la consagración, en el mismo solar de «nuestra propiedad» sito en la carretera del Puerto.

Estos actos se realizaron, en efecto, el día 14, y serían alabados por la obediencia insular:

«Si grande fue (el) entusiasmo al tomar la promesa de rigor a las dignidades oficiales... y a cuya ceremonia daban mayor realce los genuinos instrumentos de trabajo y los maderos sustentadores de la bóveda que empezaba a cubrir un recinto virgen de huellas profanas, puesto que en él se colocó acto seguido una piedra fundamental, primera y básica de las fuertes columnas donde ha de brillar la luz de la verdad, arma terrible y siempre victoriosa...; inmenso fue al observar horas más tarde, cómo los queridos hermanos supieron arrojar, en un arranque hermoso de fraternidad, toda la serie de pasiones bastardas que pudieran ocasionar rozamientos futuros».

Pero no vencería la fraternidad. El 5 de mayo, José Sabater denunciaba a la Cámara del medio rumor de que la logia no podría hacer frente a los gastos de construcción, rumor propalado «por envidia o por muy mala intención». A partir de entonces empezarían las diferencias entre los dos talleres de Las Palmas.

El exilio de Martus (F.F.F.) (24 octubre 1936)

Según consta en su pasaporte, el visado fue autorizado para embarcar a bordo del buque de pasaje inglés «Apapa». Salida el día 26 con destino a Funchal con doscientas pesetas. Visado de la Republica Portuguesa – Seccao Internacional, Delegacao des Servigos de Emigracao. Funchal – Desembarque. Paquete Apapa Destino Funchal Data 27-10-1936.

Policía Internacional Portuguesa. – Funchal.

Visto em 28-10-1936. Válido por 30 días. O Secretario. Firmado.

Visado 8. – Visto Bueno. – Funchal 31 octubre 1936. El Cónsul de España.

Viceconsulado de España en la isla de la Madeira. Sello Gratis disposición del Arancel.

Visado 9. – Fecha de embarque 15-11-1936. Autorizada salida de Funchal. – Paquete Apapa. Destino Las Palmas.

Sello Comisaría de Investigación y Vigilancia de Las Palmas. Inspección del Puerto. 17-11-936. Visado Immigration Officer. – Capetown South Africa. Fechado 11-1-1937.

Visado 10. – Sello de la República Portuguesa P.V.D.E. – Seccao Internacional. – Delegacao dos Servicos de Emigracao.

Puerto. – Funchal. – Desembarque.

Correo Dunnotar Castle.

Destino. – Funchal. – Data 28-1-1937.

Visto em 28 de 1 de 1937. – Válido por 30 días. Firmado O Secretario.

Visado 11. – República Portuguesa P.V.D.E. – Seccao Internacional.

Delegacao dos Servicio de Emigracao.

Funchal. – Embarque.

Correo Stirling Castle.

Destino. Southampton. Data 8-2-1937.

Permitted to land at Southampton on 12th February 1937 on condition that the holder does no remain in the United Kingdom lenger than two months.

Sellos. – Metropolitan Police Bow Street Station W. C.

1-5-1937. Inspettion Officer 12 February 1937. Southampton.

Visado 12.

Sello cuadrado. – The condition attached to the grant of leave to land is hereby varied so as to require departure from the United Kingdom not later than 30the may 1937. Firmado J. Drew for Uner – Secretary of State Home Office. – Date 5-5-37.

Escrito a mano. – The bearer of his passport is authorised to retain it for the purpose of showing that he has permission to remain in England. London 19th May 1937. Firmado Spanish Cónsul General. Vicente Alvarez Buylla.

PASAPORTE EXTENDIDO POR EL CONSULADO GENERAL DE ESPAÑA EN LONDRES

La validez de este pasaporte terminará el 18 de mayo de 1938.

Señas personales.

Profesión: Empleado.

Lugar y fecha de nacimiento: 15-3-1897.

Estado civil: Casado.

Domicilio: Las Palmas

Estatura: Regular.

Color de los ojos: Pardos.

Color del cabello: Negro,

Dado en Londres 19 de mayo de 1937.

El Cónsul General de España. – Fdo. Vicente Alvarez Buylla.

PASAPORTE EXTENDIDO POR EL CONSULADO GENERAL

DE ESPAÑA EN PARIS

Número 1877.

El Cónsul General de España en París concede el presente pasaporte a FRANCISCO FERRERA FERRAZ, nacionalidad: Española. Válido para todos los países. Fecha 17 de febrero 1940.

SEÑAS PERSONALES:

Profesión: Empleado.

Lugar y fecha de nacimiento: 15-3-897. Las Palmas, Canarias.

Estado civil: Casado.

Domicilio: París.

Visado de salida. — PREFECTURE DE POLICE. — Visa n° 23192 pour le Maroc Français válido para un voyage aller et return jusque au 38-8-39. Paris 3 8-39.

Países para los cuales este pasaporte es válido
Pays pour lesquels ce passeport est valable
Todo el mundo.

La validez de este pasaporte terminará en :
Ce passeport expire le :
fecha
date
18 de mayo 1938.

Firmas de los interesados — Signatures des intéressés



SEÑAS PERSONALES — SIGNALEMENT

Profesión Profession	<i>Empleado</i>	Esposo — Femme	
Lugar y fecha de nacimiento Lieu et date de naissance	<i>Las Palmas</i> <i>15.3.1897</i>		
Estado civil Etat civil	<i>casado</i>		
Domicilio Domicile	<i>Las Palmas</i>		
Estatura (Taille)	<i>regular</i>		
Color de los ojos Couleur des yeux	<i>azules</i>		
Color del cabello Couleur des cheveux	<i>negro</i>		
Señas particulares Signes particuliers			

HIJOS — ENFANTS

Nombre Nom	Edad Age	Sexo Sexe

Uno de los pasaportes utilizado por Francisco Ferrera Ferraz



VALE POR UN AÑO

CONSULADO GENERAL DE ESPAÑA EN FRANCIA
CONSULAT GÉNÉRAL D'ESPAGNE EN FRANCE

Certificado de Nacionalidad

Certificat de Nationalité N° 518

El Cónsul General de España en Francia
Le Consul Général d'Espagne en France

Certifica : que en el Registro matricula de ciudadanos españoles que existe en este
Certifie : que dans le Registre matricule des sujets espagnols tenu en ce

Consulado General hay una partida señalada con el número 24788 que dice :
Consulat Général, se trouve l'inscription suivante, sous le numéro

D. *Francisco Ferrera Ferraz*
M.

natural de *Las Palmas*
né à

provincia de *Cauarián*
province de

de estado *casado*
état civil

de *41* años de edad
âge de ans

nacido el *15 . 3 . 1897*
né le

hijo de *Francisco*
fils de

y de *Margarita*
et de

profesión *Empleado*
profession

domiciliado en *Paris (10)*
demeurant

27, rue Paul-Lelong

Y a fin de que el interesado pueda acreditar su nacionalidad, le expido el presente
Et afin que l'intéressé puisse prouver sa nationalité, je lui délivre le présent certificat

en Paris a
à Paris le

3 de Marzo de 1938

Firma del interesado :
Signature de l'intéressé,

El Cónsul General de España,
Le Consul Général d'Espagne,
P. O. El Canciller



SENTENCIA NUMERO 31 de 1941.

Don Mauro Sánchez Hernández, Licenciado en Derecho y Secretario del Tribunal Regional de Responsabilidades Políticas de Las Palmas.

Certifico: Que en el rollo número 352 de 1939 de este Tribunal se ha dictado por el mismo la siguiente:

SENTENCIA NUMERO 31 de 1941.

SEÑORES: Presidente:

Itmo. Sr. Don Pedro Sáenz Vallejo.

Vocal-ponente: Itmo. Sr. don Francisco González Palomino. Vocal de F.E.T. y de las J.O.N.S.

Itmo. Sr. don Joaquín María Aracil Barra.

Las Palmas de Gran Canaria, once de Febrero de mil novecientos cuarenta y uno.....

El Tribunal Regional de Responsabilidades Políticas, constituido por los señores anotados al margen, habiendo visto el expediente rollo número 352 de 1939 de esta Jurisdicción y número 146 de igual año del Juzgado Instructor Provincial de esta capital, seguido contra, dícese, seguido además de otros cinco más por haber pertenecido a la Masonería, contra DON FRANCISCO FERRERA FERRAZ, de 42 años de edad, casado, empleado, natural y vecino de Las Palmas: DON ANDRES FELIPE REIS, fallecido a los 41 años, en estado casado en Las Palmas, su vecindad, y DON CARLOS FRANCHY ZUMALAVE, de 43 años, casado, capitán de la marina mercante, e igual vecindad, igualmente fallecido. El primero declaró inmuebles por cincuenta y cinco mil seiscientas pesetas y cinco mil sesenta pesetas en cuenta corriente del Banco Hispano Americano, deudas por veintidós mil setecientas cincuenta pesetas con veinte y dos céntimos; y cinco hijos; los herederos del segundo no hicieron declaración de bienes y se ignora los informes oficiales si los posee, dejó al morir mujer y dos hijos; y el tercero, declaró tres barcos por mil pesetas, deudas, quinientas cincuenta pesetas y tener tres hijos.....

RESULTANDO: Que don Andrés Felipe Reis, falleció en Las Palmas el ocho de febrero de mil novecientos treinta y cinco, según certificación del folio 36: que don Carlos Franchy Zumalave, falleció en dicha ciudad el día veinte y nueve de diciembre de mil novecientos treinta y nueve; aparece de los informes emitidos por los centros oficiales, en el expediente y declaración de los expedientados que Francisco Ferrera Ferraz estuvo afiliado al Partido Socialista y fue interventor por el mismo en las elecciones generales de mil novecientos treinta y seis, además de haber sido masón, actividad fuera de sanción en este expediente por las razones que se dirá, que Don Andrés Felipe Reis, ingresó en la Logia Andamana en octubre de mil novecientos treinta donde llegó a alcanzar el grado tercero; y Don Carlos Franchy Zumalave, si bien perteneció al Partido Federal antes del Movimiento Nacional pasó al Radical y trabajó por el Frente, dícese, por el Popular Agrario; que ingresó en la masonería el veintisiete de mayo de mil novecientos veinte y nueve, en la Logia Andamana, con el nombre simbólico de «Lenín»; fundó la Logia Acacia de la que fue secretario y obtuvo plancha de quite en tenuta de siete de diciembre de mil novecientos treinta y dos, ostentó el grado tercero. Hechos probados.....

RESULTANDO: Que Ferrera Ferraz alegó en su descargo la declaración de cinco testigos que hicieron diversas manifestaciones sobre sus actividades políticas y conducta que no desvirtúan el cargo que se sanciona y el Sr. Franchy una certificación del Sr. secretario del Cabildo Insular de Gran Canaria, con testimonio del expediente número 103, que allí se le siguió, de la plancha de quite mencionada y otros particulares del mismo.....

RESULTANDO: Que dado traslado del expediente a los inculcados presentes no han evacuado el trámite de descargo.....

RESULTANDO: Que esta sentencia se dicta fuera del plazo legal debido a la acumulación de expedientes que en el actual momento se hallan pendientes de igual trámite que el presente.....

CONSIDERANDO: Que este Tribunal es competente según instrucciones del Excmo. Tribunal Nacional de Responsabilidades Políticas, y no obstante la Ley Represora de la Masonería, para sancionar estas actividades en los masones fallecidos y por ello Don Andrés Felipe Reis y don Carlos Franchy Zumalave estaban incurso en el Apartado h) del artículo 40 de la Ley de 9 de Febrero de 1939 y Don Francisco Ferrera Ferraz lo está en los c) y f) de dicho artículo (independientemente de sus actividades masónicas que como las de los otros cinco expedientados no se sancionan por lo anteriormente expuesto), y procede que este Tribunal decrete contra el Sr. Ferrera las limitaciones de actividades que se dirá según el artículo 8 y siguientes de la Ley y, contra todos ellos, la correspondiente sanción económica como indemnización de los daños que por dicho delito han inferido a la Nación; se califica menos graves los hechos.....

CONSIDERANDO: Que al fijar la cuantía de la sanción económica, el Tribunal se atiende principalmente al estado económico y social de los inculpados y a sus cargas familiares.....

Vistos los artículos 1 al 13 y los demás de general aplicación de la Ley de 9 de Febrero de 1939 y sus disposiciones complementarias

FALLAMOS: Que debemos sancionar y sancionamos a Don Francisco Ferrera Ferraz, imponiéndole CINCO AÑOS DE INHABILITACION especial para cargos de mando y confianza del Estado, Provincia y Municipio, además de MIL QUINIENTAS PESETAS de sanción económica; y asimismo a las respectivas testamentarias de los inculpados fallecidos Sres. Felipe Reis y Franchy Zumalave, con CIEN PESETAS para cada uno: cantidades que se harán efectivas en la forma y plazo determinados en la Ley, notificándoles esta sentencia y firma que sea, elévense correspondientes testimonios a la Superioridad y dese cuenta por el Secretario.....

Este Tribunal se declara incompetente para sancionar las actividades masónicas de los afiliados no fallecidos; remitiéndose el expediente dimanante con testimonio literal de esta Sentencia al Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y Comunismo, cuando la Superioridad lo ordene.....

Así, por esta nuestra sentencia; lo pronunciamos, mandamos y firmamos.- Pedro Sáenz Vallejo.- Francisco González Palomino.- Joaquín M^a Aracil.- Rubricados.....

Es conforme a su original y para entregar al inculpado Francisco Ferrera Ferraz en el acto de la notificación, expido la presente en Las Palmas de Gran Canaria, hoy día de su fecha.

INSTANCIA DE DESCARGO DE FRANCISCO FERRERA FERRAZ

Ilmo. Sr. Juez del Juzgado Número Tres del Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y del Comunismo.

Ilmo. Sr.

FRANCISCO FERRERA FERRAZ, natural de Las Palmas de Gran Canaria, de cuarenta y ocho años de edad, casado, vecino de dicha capital, Puerto de La Luz, calle Juan de Miranda n° 13, y con domicilio accidental en Madrid en la Pensión Vizcaya, Puerta del Sol n° 14, ante V.I. comparece y con el debido respeto y consideración tiene el honor de exponer:

Que habiéndole sido entregado un pliego de cargos dimanantes del sumario número 17-45 que se le instruye en ese Juzgado por haber pertenecido a la masonería, tiene a bien contestarlo en los términos que a continuación expresa:

PRIMERO: Es cierto. Por razón de su trabajo concurría con frecuencia a la zona del Puerto en el cual estaba relacionado con el personal de prácticos, marinos, etc. y allí se le habló varias veces de la masonería y se le indicó en muchas ocasiones que solicitara el ingreso a lo cual dio su conformidad dejándose arrastrar por el medio ambiente que le rodeaba.

SEGUNDO: Es cierto que alcanzó el grado tercero de maestro masón.

TERCERO: Es cierto que desempeñó estos cargos aunque quiere hacer constar que se trataba de cargos designados dentro de la logia sin que tuviera en cuenta la voluntad del designado, ya que en ello no medió solicitud del firmante.

CUARTO: Es cierto que no causó baja. Su asistencia a la logia fue muy reducida especialmente en los meses que precedieron al Glorioso Movimiento y que su actuación frente a los movimientos huelguísticos que se producían en el Puerto y su intenso trabajo en este sentido determinaron su poca asistencia.

El día 20 de julio de 1936, desempeñando su cometido en el despacho de vapores como empleado de la Casa Elder, el buque denominado «ABOSSO» que conducía pasajeros para Las Palmas, debido a la Huelga General que se había producido en el Puerto, la gerencia de la Casa propuso la continuación de su viaje suprimiendo la escala de Las Palmas, pero debido a las gestiones del firmante, cerca de las autoridades, entró dicho buque en Puerto y a pesar de los riesgos por la lucha que en aquellos momentos se desarrollaban en el Puerto de La Luz pudo desembarcar el pasaje y ser llevado a los hoteles correspondientes, facilitando con este acto la sensación de normalidad en el Puerto en aquellos momentos.

En octubre de 1936 le fue expedido por las autoridades el debido pasaporte para marchar al extranjero, para asuntos de interés de la Casa en que trabajaba, entre ellos la compra de patatas y otros artículos que escaseaban en Canarias.

Cuidó siempre de cumplir con sus deberes con la Santa Madre Iglesia, casándose canónicamente en el año 1923, bautizando a sus cinco hijos en la parroquia de Nuestra Señora de La Luz, educándolos cristianamente en el colegio de los Rvdos. Padres Franciscanos y teniendo la desgracia de perder a un hijo de 18 años quien recibió los auxilios espirituales y fue enterrado cristianamente. Presentó su retractación católica ante el Excmo. Sr. Obispo de Las Palmas.

Tiene en su poder certificados del Excmo. Sr. alcalde de Las Palmas y del Sr. cura de su parroquia en que se acreditan los extremos citados y su buena conducta en todo momento.

Siendo cuanto tiene que manifestar en su descargo.

SUPLICA a V.I. tenga a bien dar por presentado el presente escrito en el plazo y forma pertinentes.

Dios guarde a V.I. muchos años para bien de la Patria.

Madrid, nueve de marzo de mil novecientos cuarenta y cinco.

PLIEGO DE LOS CARGOS

EL SECRETARIO DEL JUZGADO NUMERO TRES DEL TRIBUNAL ESPECIAL PARA LA REPRESION DE LA MASONERIA Y DEL COMUNISMO

Certifico: Que el usuario que con el número 12-45, que por este Juzgado se instruye contra FRANCISCO FERRERA FERRAZ, aparece el pliego de cargos que copiado a la letra dice así:

1. – Haber ingresado en la masonería con el nombre simbólico de Martus en la Logia Andamana Núm. Tres de Las Palmas el doce de octubre de mil novecientos treinta y uno.
2. – Haber alcanzado el grado tercero de Maestro Masón nº 1.
3. – Haber desempeñado los cargos de Guardatemplo Interno en mil novecientos treinta y cuatro; Secretario Guardasellos en mil novecientos treinta y cinco y Orador en mil novecientos treinta y seis.
4. – No haberse dado de baja.

Y para que sea entregado al encartado y contestado por el mismo en el improrrogable plazo de veinticuatro horas, a contar desde el momento en que le sea entregado, se extiende el presente pliego de cargos en Madrid a ocho de marzo de mil novecientos cuarenta y cinco; doy fe.

Y para su entrega al encartado, expido el presente testimonio en Madrid a ocho de marzo de mil novecientos cuarenta y cinco.

Sello. – Presidencia del Gobierno. Juzgado Tres.
Tribunal Especial.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL ESPECIAL

Excmo. Sr. General Cánovas. Vocales Pradera y Ulibarri.

SENTENCIA.— En Madrid a veinte de marzo de mil novecientos cuarenta y cinco.— Reunido el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y del Comunismo, para ver y fallar la causa dimanante del sumario 17-45 del Juzgado Especial nº 3, correspondiente al 11.754 del Tribunal, seguido por delito previsto en la Ley de 1 de marzo de 1940 contra el procesado FRANCISCO FERRERA FERRAZ, de 48 años, natural de Las Palmas y vecino de la misma, calle Juan de Miranda nº 13, de profesión empleado y casado.

1.— RESULTANDO: Que el procesado FRANCISCO FERRERA FERRAZ ingresó en la masonería con el nombre simbólico de «Martus» en la logia Andamana nº 3 de Las Palmas el 12 de octubre de 1931, alcanzando el grado tercero de «Maestro Masón»; desempeñó los cargos de «Guardatemplo interno» en 1934; «Secretario Guardasellos» en 1935 y «Orador» en 1936, consta su baja y ha presentado retractación.— Abjuró canónicamente de sus errores el 17 de febrero de 1944.— Perteneció al Partido Socialista.— Hechos que se declaran probados.

2.— RESULTANDO: Que en el acto del Juicio, el Ministerio Público elevó a definitivas las conclusiones provisionales que tenía formuladas y solicitó la pena de doce años y un día de reclusión menor, accesorias legales y lo conveniente en cuanto a responsabilidades civiles.

1.— CONSIDERANDO: Que los hechos relatados en el Primer Resultando no determinan aquella función especial de este Tribunal que señala el artículo 13 de la Ley de 10 de Marzo de 1940, en su relación con los tres, cuatro, cinco y nueve de la misma y que precisamente, ha de versar sobre la aplicabilidad de las penas de reclusión que el último citado preceptúa.— Tales hechos dan lugar a una hipótesis legal de distinta valoración y sanción, según los artículos 70 y 80 de la misma Ley e igualmente del aludido cuerpo legal.

2.— CONSIDERANDO: Que a la aplicación del artículo 80 antes mencionado se llega mediante la consideración de que no dándose excusas absolutorias y sí una retractación que se ha estimado suficiente y sincera, el encartado, no obstante, haber ingresado en la secta y alcanzando el grado tercero, ha reparado en parte el mal causado, con la abjuración canónica de sus errores y su conducta no revela gran peligrosidad.

3.— CONSIDERANDO: Que de entre las medidas de diversa índole y tipo que los mencionados artículos 2 y 80 de la Ley entregan a las facultades sancionadoras del Tribunal, se aplican las de inhabilitación y separación como más adecuada a la índole y características de los hechos y condiciones personales del encartado.

4.— CONSIDERANDO: Lo que en cuanto a responsabilidades civiles preceptúa el artículo 80 de la Ley de Marzo de 1940, en su relación con la de 9 de Febrero de 1939.

VISTOS los preceptos mencionados en esta sentencia y los generales de corriente aplicación de la supletoria Ley de Enjuiciamiento Criminal y Código Penal.

FALLAMOS: Que debemos condenar y condenamos al procesado FRANCISCO FERRERA FERRAZ, como comprendido en el artículo 80 de la Ley de Marzo de 1940, a la sanción de inhabilitación y separación absoluta perpétua para el ejercicio de cualquier cargo del Estado, Corporaciones Públicas u Oficiales, Entidades Subvencionadas, Empresas Concesionarias, Gerencias y Consejos de Administración de empresas privadas, así como cargos de confianza, mando y dirección de los mismos, separándole definitivamente de los aludidos cargos.

— Para la fijación de responsabilidades civiles remítase testimonios de esta sentencia al Excmo. Sr. Presidente del Tribunal Nacional de Responsabilidades Políticas.— Notifíquese al Sr. Fiscal y al procesado y así por esta nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

Precisamente, a la pluma del juez militar Campo Tabernilla debemos unas «consideraciones relativas a extremos de conjunto sobre lo actuado, en cuanto tiene relación próxima con el momento político de España», que elevó al gobernador general del Estado y que merecen ser analizadas.

Destaca, en primer lugar, la importancia de la documentación masónica para conocer la «bolcheviquización» de España, «planeada y generada por las altas potestades masónicas» y que el espíritu de lo internacional judaico inspiró sus deliberaciones y desarrolló el movimiento extremista de izquierdas operado en nuestra Patria, especialmente desde 1930 a julio de 1936.

El objetivo de la masonería, según él, fue la «implantación de la República sobre una Constitución a base de postulados masónicos. Estos se orientan a destruir el espíritu católico que formó la nacionalidad española y el sentimiento de Patria». Y con este fin el masón se valió de la «penumbra de secretos y disimulo con que actúa... en el mundo profano para influirlo y dominarlo, penetrando y situándose en todos sus sectores».

Luego, con la Constitución del Grande Oriente Español en la mano, Tabernilla deduce entre otras cosas, que la Orden pretendía «sustituir el concepto Patria por el de una Hermandad Universal de Masones». En su opinión, «resulta comprobado el movimiento revolucionario para incorporar España al internacionalismo laico, o sea al bolcheviquismo extranjero», movimiento «impulsado desde las sombras masónicas por el Grande Oriente Español». Sin olvidar la labor «arreligiosa y apatriótica» de la Gran Logia Española. Labor que culminó en un «programa elaborado en las logias para con arreglo a él, hacer la Constitución que se elaboraba en las Constituyentes, programa que se impuso y cristalizó en dicho cuerpo legal, tanto en el orden religioso, de fiero sectarismo, como en el político internacional».

Finalmente, Campo Tabernilla pone de relieve la necesidad de profundizar en las investigaciones, tanto a nivel nacional como local, para averiguar la penetración en organismos oficiales y en sociedades profanas, así como para evitar «posibles actividades o relaciones masónicas con la zona roja a través del extranjero». Sugiere, asimismo, que a la hora de sancionar, debía tenerse en cuenta que «la masonería ha delinquido por no haberse adherido al Frente Popular, como hecho distinto a sus propios acuerdos, sino por haber generado dicho frente, planeándolo desde 1930». En consecuencia, deberían ser perseguidos los que hubieren sido masones activos a partir de este año y dejar «exento de sanciones a los que vengan siendo masones durmientes desde antes de 1930 y a los que posteriormente... hayan cesado en las logias por retirarse repudiando de modo expreso y fehaciente la orientación revolucionaria masónica del Grande Oriente Español», así como los que no hubieran concurrido a ninguna reunión durante el sexenio. Y habría que determinar, igualmente, «la clase de sanción a imponer (pérdida de todo cargo o empleo, multa, destierro, etc.), pero fijando la base y graduación de imposición justa en relación con las circunstancias de categoría masónica de los sancionados, con sus medios de fortuna y con las demás que sean dignas de estimarse».

Como puede extremarse, el juez militar no extrema su rigor de una forma obsesiva y exterminadora, aunque la realidad de las cosas, para la totalidad del país, sería muy diferente.

LISTA DE MIEMBROS DE LA LOGIA ACACIA Nº 4

Ofrecemos la relación de los miembros de la Logia Acacia Nº 4 del Puerto de La Luz (período 1932-1936):

Miguel Alonso del Toro (comerciante), Francisco Alonso Jiménez (industrial), Lucas Alzola Apolinario (empleado), Rafael Alzola del Río (comerciante), Francisco Armas Jiménez (comerciante), Pedro Arocena Wood (ayudante Obras Públicas), Ramón Bóveda Pérez (marino), José Chacón de la Aldea (catedrático), Amós Díaz Casaña (empleado), Agustín García Estévez (Enseñanza), Isidro García Estévez (secretario), Santiago García González (militar-propietario), Charálabos Georgópulos (comerciante), Carlos Hernández Millares (médico), Fermín León Romero (industrial), Demófilo Mederos Pérez (catedrático), Jaime Miró Company (empleado), Fernando Navarro Mazotti (comerciante-industrial), Rafael O'Shanahan (médico), Daniel O'Shanahan Cabrera (empleado-propietario), Miguel Padilla Navarro (farmacéutico), Virgilio Pérez González (Inspector de Trabajo), Mario Pons Cabral (empleado), Hans Speeth (ingeniero, director de COPPA), Domingo Trujillo Bencomo (comercio), Francisco Villalba Rodríguez (industrial-comercio).

LISTA DE LOS MIEMBROS DE LA LOGIA ANDAMANA (1922-1936)

Ofrecemos a continuación una lista aproximada de los miembros de la Logia Andamana en el período de 1922-1936. En ella figuran destacadas personalidades de la vida social, marítima, económica y profesional de Las Palmas de Gran Canaria. Los nombres son los siguientes:

Ciro Alcón Azopardo, Justo Alfonso Carrillo, Antonio Caballero Alvarez, Vicente Cabo Vera (práctico del Puerto de La Luz) exiliado en Colombia, donde llegó a ser manager de la flota Grancolombiana; Cristóbal Cabrera Viera, Gaspar Cabrera Viera, Antonio Cruz Naranjo (comerciante), Hermann Faber Meyer (cónsul de Chile en Las Palmas), Francisco Ferrera Ferraz (empleado), Carlos Franchy Aduain de Zumalave, Alfredo Galán Moreno (práctico del Puerto de La Luz), José Gil Pineda, Manuel Gil Pineda (maquinista naval), Víctor Grau-Bassas Herrero (exportador), Manuel Hernández González (abogado), Antonio Izquierdo Baños (oficial de Hacienda), Eliseo Jerez Veguero (subdirector de prisiones), Luis Junco Toral (funcionario de Telégrafos), Manuel Lacave Ponce de León (empleado), Aurelio Lisón Lorenzo (médico), Tomás Lozano Nebot (comerciante), Teodoro Maisch (fotógrafo), Antonio Medina Mesa (capitán de la Marina Mercante), José Juan Mejías Pérez (médico), Manuel Benítez Miranda (marino, capitán de la Marina Mercante), Fructuoso Muñoz Sobrino, Nicolás Navarro Valle (empleado), Hugo Pérez Domínguez (agente comercial), Alfredo Pérez Bethencourt (empleado de seguros), Patricio Pérez Moreno (maestro nacional), Francisco Pérez y Pérez (militar), José Piernavieja del Pozo (perito industrial), Pedro Quevedo Artiles (marino, patrón de pesca), Domingo Quintana Cruz (empleado), Juan Ramos Cabrera (maestro nacional), José F. Reina León, (capitán de la Marina mercante, práctico del Puerto), Manuel Reina León (empleado), Manuel Reina Pérez (marino, práctico de puerto), Salvador Reina Pérez (empleado), Agustín Rivero Rodríguez (oficial de Hacienda), Domingo Rivero Rodríguez (abogado), Juan Rodríguez Doreste (profesor mercantil), Andrés Russo Spitzer (empleado), Esteban J. Russo Spitzer (empleado), José Serra Marí (motorista naval-marino), Luis Suárez Morales (empleado), Miguel Suárez Navarro (empleado), Manuel Texeira de Sa (industrial), Ignacio Viéitez Soto (funcionario de Hacienda), José Pérez Viera (oficial de la Marina Mercante) y Enrique Villalba Caballero (oficial de Hacienda).

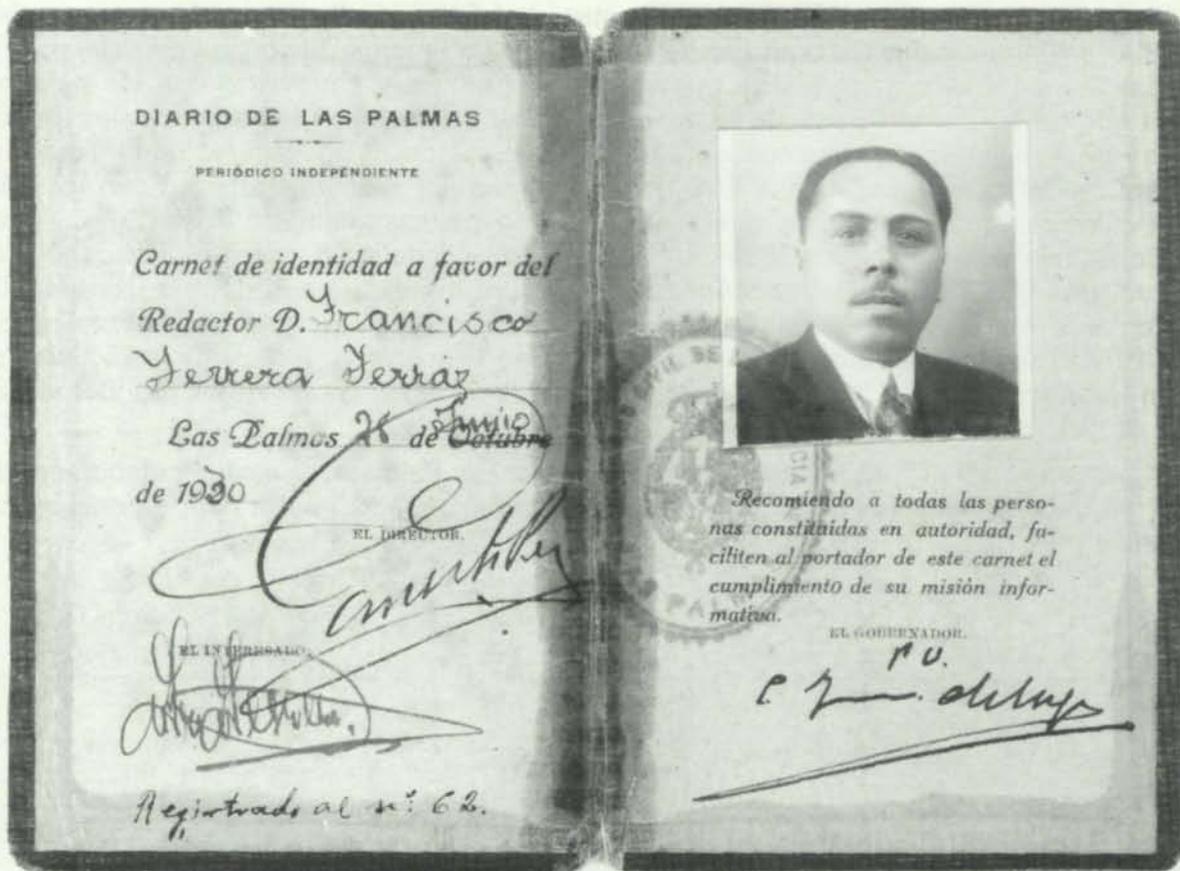
REGISTRATION CERTIFICATE No. <u>621567</u> ISSUED AT <u>Commercial St.</u> ON <u>14th June 1937</u> NAME (Surname first in Roman Capitals) <u>FERRERA, Francisco</u> ALIAS PHOTOGRAPH.  SIGNATURE OF HOLDER <u>[Signature]</u>	Nationality <u>Spanish</u> Born on <u>15.3.1897</u> <u>Las Palmas</u> Previous Nationality (if any) Profession or Occupation <u>Visitor</u> Single or Married <u>Married</u> Address of Residence <u>337, Camden Road</u> <u>N. Y.</u> Arrival in United Kingdom on <u>12.2.1934.</u> Address of last Residence outside U.K. <u>Madera.</u> Government Service Passport or other papers as to Nationality and Identity. <u>Spanish Passport 246 issued</u> <u>Madera 24th October 1936</u> <u>See Page 4.</u>
--	--



Reunión de los empleados de la consignataria Elder Dempster de Las Palmas (1948)



**Francisco Ferrera Ferraz con Francisco Rodríguez, de Gáldar
y el Dr. Francisco Pérez Pérez, ya fallecidos**



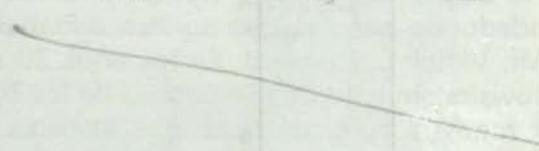
Carnet de periodista de Francisco Ferrera Ferraz

LABOR PROFESIONAL Y PERIODISTICA

Francisco Ferrera Ferraz, nace en Las Palmas, provincia de Canarias, el día 15 de marzo de 1897. Desde muy niño reside en el Puerto de La Luz, donde estudia en la escuela de don José Suárez de La Puntilla. Sus padres fueron Francisco Ferrera Santana y Margarita Ferraz. Fue acólito (monaguillo) de la parroquia de Nuestra Señora de La Luz en los años 1910-1912, siendo el primer párroco don Pedro López Cabeza, que años después sería Deán de la Catedral de Las Palmas. Comienza a trabajar en la compañía de Vapores Correos Interinsulares y posteriormente en la consignataria Elder Dempster Lines (C.I.). En esos años conoce a Sir Alfred L. Jones, el fundador de esta empresa naviera; a Francisco Ramos Franch, el primer director y posteriormente a Mr. Víctor E. Pavillard. En los años 20 desarrolla su labor profesional en el departamento de aprovisionamiento de provisiones de los barcos consignados a dicha firma. En octubre de 1936, por motivos políticos tiene que exiliarse marchando primero a Ciudad del Cabo (Suráfrica), donde tras una estancia de dos meses vuelve a Europa para permanecer un año en Londres, y a partir de 3 de marzo de 1938, reside en París, en el número 27 de la rue Paul Lelong. A finales de 1939, una vez terminada la Guerra Civil española regresa a su tierra natal. En marzo de 1945, tiene que marchar a Madrid donde se le procesa por el Tribunal Especial para la Represión de la Masonería y del Comunismo, siendo sancionado a cinco años de inhabilitación y separación absoluta perpétua para el ejercicio de cualquier cargo del Estado, corporaciones públicas u oficiales, entidades subvencionadas, empresas concesionarias, gerencias y consejos de administración de empresas privadas, así como cargos de confianza, mando y dirección de los mismos, separándosele de los aludidos cargos y se le impone además una sanción económica de mil quinientas pesetas.

Francisco Ferrera también ejerce una destacada labor periodística en el transcurso de los años 1930 a 1936, colaborando en los periódicos «El Tribuno», «Diario de Las Palmas» y «La Provincia». Durante esos años realiza una serie de reportajes y entrevistas con los personajes famosos que pasan por el Puerto de La Luz. Cultiva su amistad con los intelectuales, poetas y escritores de aquella época. Conoce a Tomás Morales, Alonso Quesada y Saulo Torón, este último empleado de la firma Miller y Cía. Hombre de tertulia, cultiva la amistad con los poetas Pedro Perdomo Acedo que fuera director de «Diario de Las Palmas», Juan Sosa, Antonio Izquierdo Baños, Ventura Doreste, Patricio Pérez Moreno, Federico Sarmiento, Francisco Martín Vera, Fructuoso Galván, Luis Suárez Morales, Luis Benítez Ingot, Juan Rodríguez Doreste, Eliseo Jerez Veguero, Mario Pons Cabral, Felo Monzón, Dr. Rafael O'Shanahan, el doctor Francisco Pérez y Pérez, senador socialista por Gran Canaria; y otros poetas y pintores de la Escuela Luján Pérez en los años 50 a 70. Otra faceta interesante fue la de directivo del Real Club Victoria en la década de los años 30, durante la presidencia del Dr. Spes.

A partir de abril de 1953, al reaparecer «Diario de Las Palmas», es asiduo colaborador de la sección portuaria (que tiene a su cargo su hijo José Ferrera Jiménez) hasta pocos meses antes de su muerte.

2		3		
Países para los cuales este pasaporte es válido Pays pour lesquels ce passeport est valable <i>Todos Países</i> EXCEPTÉS, SÉMI-EN TRANSIT: ALLEMAGNE. ITALIE, PORTUGAL, AUTRICHE ET ROUMANIE Ce passeport expire le:		SEÑAS PERSONALES - SIGNALEMENT Espana - Femme		
fecha / date	<i>17 de Febrero 1940</i>	Profesión / Profession	<i>Empleado</i>	
Fotografías de los interesados Photographies des intéressés		Lugar y fecha de nacimiento Lieu et date de naissance	<i>15. 3. 897</i> <i>Las Palmas</i> <i>Canarias</i>	
		Estado civil / État civil	<i>Casado</i>	
Firma de los interesados - Signature des intéressés		Domicilio / Domicile	<i>Paris</i>	
		Rostro (Visage)	<i>Según foto</i>	
		Color de los ojos Couleur des yeux	<i>Según foto</i>	
		Color del cabello Couleur des cheveux	<i>Según foto</i>	
		Señas particulares Signes particuliers		
HIJOS - ENFANTS				
	Nombre Nom	Edad Age	Sexo Sexe	
				

Pasaporte de Francisco Ferrera Ferraz



Un grupo de intelectuales canarios en la sede de la Escuela Luján Pérez. Entre ellos figuran algunas personas vinculadas a la Logia «Andamana 3». De pie, de izquierda a derecha, Eliseo Jerez Veguero, escritor y jefe de Prisiones; Luis Suárez Morales; el escultor Plácido Fleitas, el periodista Francisco Ferrera Ferraz (mi padre); el pintor Felo Monzón, director la Escuela; el mecenas del Neotea, Antonio Izquierdo Baños; el poeta Juan Sosa Suárez; el periodista Federico Sarmiento y dos jóvenes pintores. Sentados: el poeta Domingo Velázquez, el escultor Abrahán Cárdenes, Mario Pons Cabral, presidente de la Escuela Luján Pérez, Francisco Martín Vera, presidente de la Sociedad Filarmónica de Las Palmas y Fructuoso Muñoz

Cecil Harry W. Bebb, el piloto británico del «Dragón Rapide»

Trasladó a Franco desde Gran Canaria a Marruecos el 18 de Julio de 1936



Otra histórica efeméride vinculada al Puerto de La Luz y Las Palmas fue el día 18 de Julio de 1936. Nos referimos concretamente a la partida del general Francisco Franco desde Gran Canaria a bordo del avión «Dragón Rapide» en la tarde del citado día desde el aeropuerto de Gando, donde fue llevado en el remolcador «España II» tras haber embarcado por el desaparecido muelle de Las Palmas.

Consideramos interesante recordar la versión de estos hechos según el relato del piloto británico Cecil Harry W. Bebb, capitán del avión «Dragón Rapide».

Su nombre figura en pocos manuales de la historia. Fue sólo una pieza más del engranaje. Una pieza decisiva, sin embargo. Cecil W. Harry Bebb pilotó el avión del Alzamiento, el aparato que trasladó clandestinamente a Franco desde Gran Canaria a Marruecos para ponerse al frente de las tropas que se sublevaron contra el Gobierno de la República. Bebb y el general Franco no se conocían, pero la primera impresión del piloto británico al ver a Franco fue la de acordarse de Hitler y Mussolini y pensar: «Dios mío, yo he cogido el tercero».

Cecil William Harry Bebb volvió a Gran Canaria muchos años después de esta hazaña, invitado por la familia Pavillard para pasar unos días en nuestra isla. En aquella ocasión tenía ya el aspecto de un venerable anciano de 70 años. De un hombre que ha vivido mucho mundo. Por aquella época vivía en el condado de Surrey, en un pequeño chalé, con un gran jardín en la parte trasera. Lo que más sorprende en la pequeña habitación atestada de libros es la fotografía de Franco y las paredes llenas de fotos y grabados de aviones.

La foto de Franco tiene la siguiente dedicatoria escrita de puño y letra por el general:

«Al capitán C. W. Bebb, piloto del avión que me trasladó desde Gran Canaria a Tetuán, con el recuerdo de tan trascendente viaje, F. Franco, 20-5-57».

Sí, yo fui el piloto de Franco, el que le trasladó clandestinamente desde Canarias a Marruecos para que se pusiera al frente de las tropas que iniciaron la sublevación contra el Gobierno de la República.

Me contrataron en Londres especialmente para esta misión secreta. Aquello fue todo una aventura.

Ahora vivo aquí solo, bueno, con mis dos perros, «Suki» y «Whisky». Me sirven de protección y compañía. Mi esposa Dods murió hace unos años. Era especialista en arreglos y composiciones florales. Cuando visité a Franco en 1957 le regalé uno de los libros que Dods había escrito, «Flowers for you», para que lo entregara a doña Carmen, su esposa. Fue por esa época cuando me trasladé a Gran Canaria por segunda vez.

Del vuelo con el general Franco siempre he procurado hablar muy poco. Aunque me lo han propuesto muchas veces, nunca he escrito nada sobre el mismo. Guardo bastantes cosas de aquella época y algunas no las he mostrado nunca. Durante la guerra civil en España corrió mucha sangre y aún tengo miedo de que haya anarquistas que todo esto no les guste demasiado e intenten atentar contra mí.

CECIL W. HARRY BEBB, UN EXPERIMENTADO PILOTO

Cecil W. Harry Bebb empezó a volar muy joven, en los tiempos difíciles de la Aviación. «Ingresé en la RAF a los quince años y a los dieciocho ya tenía alas – el título de piloto – en mi bolsillo. Permanecí en la Aviación hasta 1970, en que me retiré a descansar, pero en realidad dejé de volar en 1955. A partir de ese año seguí vinculado a la Aviación sólo en los campos operativo y técnico.

El capitán Bebb sirvió en la RAF durante diez años y pilotó la mayoría de los aeroplanos que se utilizaron en la Primera Guerra Mundial.

Cuando dejé la RAF, pasé a la Aviación Civil e ingresé en una compañía de vuelos «charters» que se llamaba Olley Services y que tenía su base en el aeropuerto de Croydon. Contábamos con una flota de diez aviones y hacíamos vuelos a Europa y Africa continuamente.

EL CEREBRO FUE LUIS BOLIN

La aventura de trasladar a Franco desde Canarias a Marruecos comenzó un día en que llegaron a nuestra compañía dos personas que resultaron ser el periodista Luis Bolín – corresponsal del periódico «ABC» en Londres y Juan de la Cierva, quienes solicitaron hablar con nuestro director «manager», el capitán Gordon Olley. Dijeron que querían alquilar un avión para llevar de Canarias a Marruecos a un jefe «rifeño» que iba a comandar una insurrección. Desde el principio indicaron que el asunto podía ser peligroso, pero yo siempre he tenido el carácter muy aventurero y amante de las pruebas difíciles, acepté pilotar el avión enseguida. Los dos me aseguraron que si me pasaba algo en el transcurso de la misión, si sufría daño físico, me indemnizarían de forma conveniente.

Casi nada. En España sólo había estado una vez en el año anterior, en mil novecientos treinta y cinco, cuando tuve que volar hasta Lisboa para recoger un súbdito inglés que se estaba muriendo.

Me ví obligado a hacer escala en Madrid, me encontré el aeropuerto cerrado y las autoridades me arrestaron. Para colmo empezaba a anochecer y en aquella época, debido a la falta de medios técnicos, no se volaba. Protesté enérgicamente hasta que conocí a una persona que estaba allí y que, tras presentármese como el Marqués de Luca de Tena, se ofreció a ayudarme. Enseguida empezó a hablar con unos y otros hasta que finalmente solventó la situación y pudimos continuar el viaje. Aquel fue el único contacto que había tenido con España.

El cerebro de todo fue Luis Bolín. El trazó el itinerario y organizó todo el sistema de mensaje y contraseñas secretas que utilizaríamos durante el viaje. En el avión debían ir el propio Bolín y el ingeniero de vuelo John Rice. Asimismo, posteriormente, con el objeto de disfrazar toda la operación como si fuera un vuelo de placer, decidieron que vinieran con nosotros tres personas más: el mayor Hugh Pollard – un oficial del ejército ya retirado que era una especie de autoridad en armas de fuego – su hija Diana y una amiga de ésta, Dorothy Watson. Un total de seis personas. Las dos chicas no sabían en qué consistía la misión, pero debían servir de cobertura. Es curioso, pero de todos los que participamos en el viaje – incluido Franco – el único que queda con vida soy yo. Todos los demás murieron.



El avión bimotor «Dragón Rapide» de la compañía británica Olley Air Services de Londres, en el que el general Franco viajó desde Gran Canaria a Marruecos

DESCONOCIA QUIEN ERA EL GENERAL FRANCO

El vuelo se inició a las ocho de la mañana del día 11 de julio desde el aeropuerto de Croydon. El capitán Bebb, de cuarenta y siete años, lo recuerda como si fuera ayer.

El avión que utilizamos fue el «Dragón Rapide», un biplano de doble alas con dos motores, y que podía llevar seis pasajeros cómodamente. Era propiedad de la compañía Olley Service y en aquella época el Príncipe de Gales tenía uno. El «Dragón Rapide» está actualmente en el Museo del Ejército en Madrid.

La primera parada fue en Burdeos, dos horas y media después de haber salido de Londres. Repostamos en Biarritz. Allí teníamos que recoger a otra persona, resultó ser el mismo marqués Juan Ignacio Luca de Tena que había conocido casualmente justo un año antes en Madrid. «Estáis metidos en una operación importante — me dijo—. Vamos a recoger a mi jefe». Sin embargo yo no supe que el jefe era el general Franco hasta el último momento, hasta que éste estuvo a punto de subir al avión.

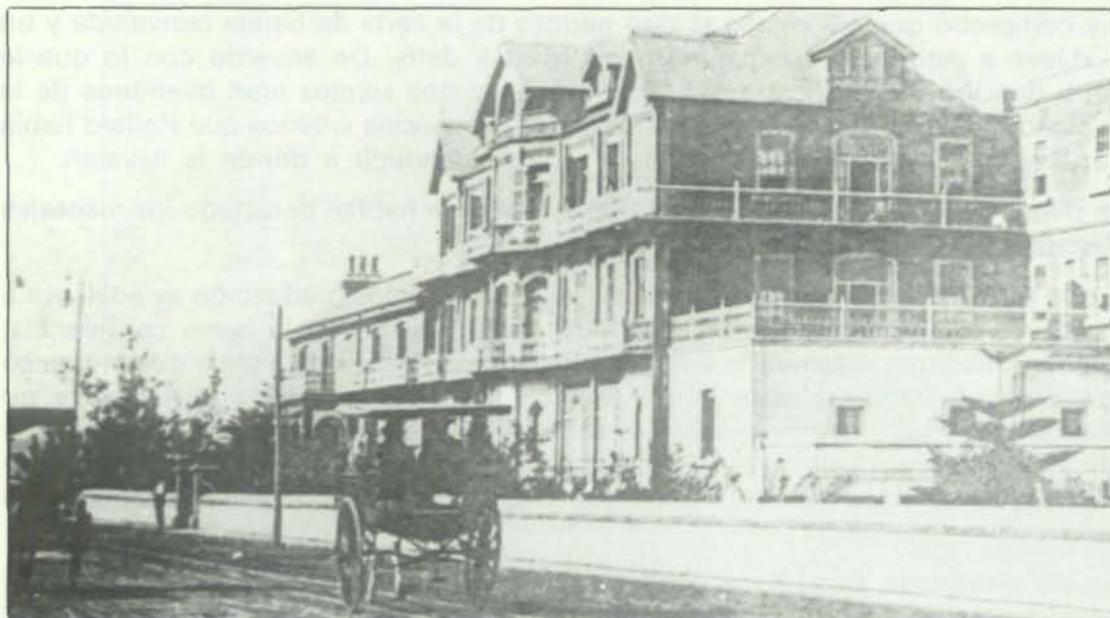
A la mañana siguiente, nos dirigimos a Lisboa. Antes aterrizamos en el aeropuerto de Espino, en Oporto, donde pasamos la noche. En aquella época, Lisboa era una base importante de los nacionales y aquel día los conspiradores tenían previsto celebrar una reunión. Estuvimos unas tres horas. Yo me quedé en el aeropuerto con el ingeniero de vuelos y una persona que me pusieron de vigilancia y protección. Luis Bolín y los otros tres ingleses se fueron a la ciudad. A su regreso salimos hacia Casablanca.

En el avión, durante el viaje, había una especie de acuerdo tácito de no hablar ni una palabra de la misión que íbamos a realizar. Y eso se cumplió a rajatabla. A Casablanca llegamos el mismo 12 de julio y permanecimos allí hasta el día catorce. Yo me dediqué a hacer turismo, pero Luis Bolín y el Marqués de Luca de Tena se comunicaban constantemente con personas en Londres y Lisboa. Me enteraba porque el teléfono estaba justamente al lado de la puerta de mi dormitorio y podía oírles hablar.

Estas conversaciones en clave en las que había solamente referencia a la «cosecha».

Con frases como «que ya habían plantado las semillas», que «el tiempo era bueno», «que iban a recoger buena cosecha» y «que si llovía, lo aplazarían uno o dos días».

Nunca supe quién estaba al otro lado del hilo telefónico, pero entre nosotros, Bolín era el que continuaba dirigiendo y organizándolo todo. El marqués y él se quedaron en Casablanca y el resto continuamos hacia Las Palmas. Allí teníamos instrucciones de alojarnos en un hotel del centro y de esperar el contacto con una persona que debía traer un mensaje en clave. Teníamos terminantemente prohibido comunicarnos con nadie más.



El antiguo hotel
Metropol

LLEGADA AL AEROPUERTO DE GANDO

Cecil Harry Bebb aterrizó el «Dragón Rapide» en la pista del pequeño aeropuerto de Gando, situado en el Sur de la isla, a unos veinte kilómetros, a lo largo de una bahía. Fue el miércoles 15 de julio de 1936.

En el trayecto de Gando a Las Palmas, a través de una carretera en pésimo estado, el comandante Pollard se sentó al lado del capitán Bebb y dejó juntas, en el asiento trasero, a las dos jóvenes inglesas que ponían una nota de color frívolo en la empresa en ciernes.

«Capitán, en cuanto lleguemos a Las Palmas le dejaré instalado en un conocido hotel turístico de la ciudad. No se aburrirá usted, hay hospedados allí muchos compatriotas nuestros y bellas chicas de todo el Reino Unido, pero sea discreto, no revele a nada a nadie...; este es un mero viaje de placer, un capricho del comandante Pollard, de su hija y de su irresistible amiga...».

Pollard volvió levemente el cuello y sonrió con la mirada a las dos chicas, cansadas de su excitante deambuleo por las calles céntricas de Casablanca, Bolín por su parte «causó baja» voluntaria en aquella ciudad.

Nosotros tres cogeremos un barco e iremos a visitar al cabecilla «rifeño» añadió el comandante «Vive en Tenerife, sabe Vd; además los acontecimientos se están precipitando...».

Antes de llegar al hotel de Las Palmas, Pollard había dado a Cecil Bebb las contraseñas convenidas en Londres, en caso de que otros implicados en el complot tuvieran que transmitirle cualquier novedad o cambio en los planes previstos, mientras él y las jóvenes inglesas estuvieran en Tenerife. El capitán del «Dragón Rapide» hizo un esfuerzo por retener todo lo que Pollard le había ido diciendo durante el trayecto hasta Las Palmas.

EN EL HOTEL METROPOL

Al llegar al hotel, los expedicionarios del aeroplano le despidieron en el umbral del mismo, mientras un taxi aparcaba en la larga calle de León y Castillo, motor en marcha, le esperaba para trasladarlo al muelle Santa Catalina.

El día 16 de julio, cuando Bebb estaba sentado en uno de los sillones de mimbre que poblaban el hall del hotel, flanqueado de columnas metálicas y adornado con macetones plantados con pequeñas palmeras, el recepcionista se acercó a él para transmitirle que dos visitantes deseaban verle.

Bebb se dirigió enseguida a la entrada. Allí mismo, dos españoles, jóvenes de edad y de aspecto seco, pero correctos, le entregaron un sobre cerrado. Llevaba el remite del comandante Pollard.

Lo abrió y comprobó que allí estaba el otro pedazo de la carta de baraja convenida y un breve mensaje: «Lleve a estos dos compañeros con Mutt y Jeff». De acuerdo con lo que le comunicaba, Bebb descifró el significado del texto; aquellos dos sujetos eran miembros de la conspiración destinada a transportar al Marruecos español al cabecilla «rifeño» que Pollard había ido a rescatar a Tenerife. Debía confiar en ellos y dejarse conducir a donde le llevaran.

El capitán piloto pensó que estaba perdido; probablemente habían detectado los mensajes de Pollard y descubierto su complot, pensó.

Antes de que pudiera reponerse de la sorpresa, el oficial de más graduación se adelantó a saludarle con gesto de cordialidad y fue informándole de su misión en la breve confidencia: «Perdone Vd., capitán Bebb, por el temor de nuestro primer encuentro pero yo tenía que probar su lealtad a nuestra causa (y subrayó esta última palabra con énfasis especial). Ahora ya no necesitamos disimular. Los sucesos que se han desencadenado recientemente le llevarán a la etapa final de su viaje: conducirá usted al Marruecos español vía Casablanca a un destacado personaje. Para su seguridad personal, será mejor que resida usted en esta casa hasta que parta para el aeropuerto.

En la mansión ajardinada, Cecil Bebb estuvo expectante hasta el día siguiente, cuando se había fijado el sepelio del gobernador militar, general Balmes «muerto en acto de servicio» y que, en puridad permitiría al «enigmático personaje» residente en Tenerife trasladarse a Las Palmas –junto con Pollard, las dos chicas y un grupo de oficiales armados– para asistir a la fúnebre ceremonia del entierro.

Pollard, en efecto, arribó a la mansión en la tarde del 17 de julio. Le contó a Cecil que el cabecilla «rifeño» había cruzado el «charco» entre las dos islas, y que luego de terminado el funeral se escaparía por el pequeño y antiguo muelle de Las Palmas, en un barco pesquero, casi de juguete; y en cuanto pudiera arribaría por la costa de Gando para ser transportado en el «Dragón Rapide» a Marruecos.

Hacia las tres de la madrugada del 18 de julio comenzaron los preparativos para trasladarse al aeropuerto de Gando. Una pequeña escolta de dos motoristas y un coche blindado llevaron a Cecil en su anónimo viaje, a través de Las Palmas –envuelta en una humedad salitrosa del amanecer– con destino al aeropuerto, donde el «Dragón Rapide» esperaba la llegada del piloto y su enigmático pasajero.

«MUTT-JEFF», LA PALABRA CLAVE

El día diecisiete por la tarde, tras el entierro del general Alfredo Balmes, que dijeron que había muerto accidentalmente en unos ejercicios de tiro. Aquella fue una muerte muy sospechosa. Cuando me dieron la noticia, enseguida pensé que allí estaba pasando algo raro. Luego vino al hotel un coronel de unos treinta y cinco años y aspecto impresionante con sus botas y correa. Hablaba inglés perfectamente y me dio una pequeña bola de papel donde estaba escrito: «Take these two fellows to Mutt-Jeff (lleva a estos dos sujetos a Mutt-Jeff). Era la clave convenida. Mutt y Jeff eran dos personajes de «comic» muy populares en aquellos años y también los nombres de cobertura que utilizaban el Marqués Luca de Tena y Luis Bolín.

Entonces me metieron en un coche y me llevaron hasta una finca situada en una colina donde estaban reunidos el general Orgaz y otros militares. Orgaz era un hombre muy delgado, de aspecto frío y tranquilo. Me dijo que aún no sabía cuándo íbamos a recoger al «jefe rifeño», pero que tenían el aeropuerto vigilado desde nuestra llegada y que me vendrían a buscar a las diez de la mañana.

Yo estaba muy inquieto, ya que pasaba el tiempo y no venían a buscarnos, porque si no empezábamos a volar pronto no llegaríamos a Tetuán antes de la puesta del Sol.

A las doce nos comunicaron que íbamos hacia el aeropuerto. Habían soldados por todas partes, pero nadie sabía donde estaba el «jefe rifeño». Finalmente, a las dos de la tarde, apareció un remolcador y se acercó a la playa, los soldados empezaron a transportarle sobre los hombros para que no se mojara los pies.



El remolcador «España II» llevó a Franco desde el embarcadero del desaparecido muelle de Las Palmas hasta la bahía de Gando

Yo esperaba ver aparecer un «líder rifeño» con capa y turbante incluidos, pero allí no había nadie vestido así. Me dijeron que entonces tenían que cambiarse los uniformes militares por trajes civiles, pero les sugerí que lo hicieran en el avión. Fue en ese momento cuando me presentaron al general Franco.

Mi primera impresión fue acordarme inmediatamente de Hitler y Mussolini.

No hablaba una palabra de inglés. Y yo no hablaba nada de español. No hubo comunicación. En aquel histórico vuelo no iba ningún intérprete y eso fue un gran error.

Al «Dragón Rapide» suben cinco personas: Franco, su cuñado, el teniente coronel Salgado, un piloto español cuyo nombre nadie recuerda, el ingeniero Joh Rice y el capitán Bebb. El futuro dictador de España ocupa el segundo asiento por la derecha, su cuñado se sienta inmediatamente detrás. Cuando despegamos eran las tres de la tarde y el Sol se ponía a las seis y media. Aterricé en Agadir para repostar, pero el responsable de los depósitos de Shell no estaba en su puesto y hubo que esperar a que llegara. No nos convenía que nos detectara la policía francesa y en el intervalo aterrizó otro avión español muy cerca de nosotros.

El general Franco se puso muy nervioso y empezó a hacerme señas, indicándome que despegara lo más pronto posible. Ya era casi de noche, pero decidí jugármelo todo a una carta. Sólo confiaba que Luis Bolín mantuviera el aeropuerto de Casablanca abierto para poder aterrizar en la oscuridad. Antes de salir le di instrucciones al «manager» de Shell para que pusiera un telegrama con el siguiente texto: «Father left Agadir 19 horas 15» (Padre sale de Agadir a las 19.15. Hugh).

Era la clave convenida de que todo funcionaba perfectamente. Father era Franco. Fueron dos horas y media de vuelo angustioso. En plena oscuridad. Sólo podía orientarme por las luces de las poblaciones que iba encontrando. Cuando calculé que estaba sobre el aeropuerto de Casablanca, di unas pasadas rasantes para indicar nuestra presencia y de repente se encendieron todas las luces del aeropuerto. Pensé que había sido una maniobra inteligente de Luis Bolín, pero más tarde supe que aunque había sobornado al guardián de noche para que mantuviera las luces encendidas, a última hora se había fundido un fusible y justo cuando terminaron de arreglarse coincidió con nuestra llegada. Las luces se encendieron en estos momentos por casualidad.

EN CASABLANCA

En Casablanca había un grupo de ocho o nueve personas esperando a Franco. Al principio, Bolín quería continuar el viaje a Tetuán inmediatamente, pero yo me negué alegando que era sumamente arriesgado. Finalmente pasamos la noche en casa de unos amigos, a dos millas del aeropuerto, y reemprendimos el vuelo a las 5.30 horas de la mañana del 19 de julio. Recuerdo que hacía un día precioso y que cuando sobrevolábamos Tetuán, Bolín se empeñó en entregarme un revólver por lo que pudiera pasar. Al parecer no estaba muy seguro de la actitud de la Legión con respecto a Franco.

Yo tenía instrucciones de aterrizar sólo si veía la señal de humo. Eso significaría que todo estaba correcto. Cuando estábamos a unos cuatrocientos metros vi el humo y aterricé enseguida. Fuera, en el aeropuerto, estaba toda la Legión presentando armas a Franco.

ME ORDENO BOMBARDEAR MADRID

Al descender del avión, el general Franco me dijo que lo que tenía que hacer ahora era cargar algunas bombas e ir a bombardear Madrid. Yo le respondí a través de Bolín que sólo tenía gasolina para ir, pero nunca para volver.

Luis Bolín me pidió que le llevara a Lisboa lo más rápido posible. Al llegar allí dijo que tenía que ir a Roma. Fuimos hasta Niza y tomó otro avión hacia la capital italiana. Iba a entrevistarse con el Conde Ciano y el propio Mussolini para pedirle su apoyo a la sublevación de Franco. Otra persona hizo lo mismo con Hitler, pero yo no sé quién fue.

Luego, el capitán volvió a Biarritz para recoger otro nuevo pasajero implicado en la conspiración: Juan March; era el financiero más importante, subvencionaba a Franco y estaba haciendo gestiones en el extranjero para lograr que todos los bancos financiaran la causa nacional. Yo no le conocía, pero tenía la mitad de un naipe que me había dado como contraseña. Tenía que llevar a Juan March hasta Mallorca, pero al pasar por Perpiñán las autoridades francesas nos detuvieron, desmontaron las hélices del aparato y a March lo mandaron a París.

Más tarde, un miembro de la diplomacia inglesa gestionó mi libertad, tras hacerme prometer que volvería a Inglaterra. Pensé que si me necesitaban en España también podía llegar desde allí.



El «Dragon Rapide», en el aeropuerto de Gando

No volví más. Durante la Guerra Civil el Gobierno inglés ya había decidido tomar una postura de no intervención y no fue posible.

A Franco sólo le volví a ver en mil novecientos cincuenta y siete, cuando me impusieron la Cruz del Mérito. Fue un encuentro muy agradable, pero esa es ya otra historia.

Aprovechando mi viaje a Madrid fui invitado a visitar la isla de Gran Canaria. Yo tenía mucho interés por volver allí, y no dudé en trasladarme a Las Palmas, donde pasé unos días de vacaciones. Fue en verano de 1957 y recuerdo haber saludado a los hermanos Eugenio y Cecilio Pavillard, hijos del director de la Casa Elder, Víctor E. Pavillard.

En el libro «Señor Monopolio», del escritor británico Arturo Dixon, sobre la asombrosa vida de Juan March, en las páginas 136 y 137 se da una versión de estos hechos y la vinculación del financiero español a la sublevación y el total apoyo económico a Franco. Juan March fue el verdadero promotor de la sublevación militar contra el Gobierno legal de la República. Otro de los implicados en esta insurrección militar fue el ingeniero español Juan de la Cierva, que se encontraba en aquellas fechas en Londres, y que estaba muy bien relacionado con los medios aeronáuticos de Inglaterra.

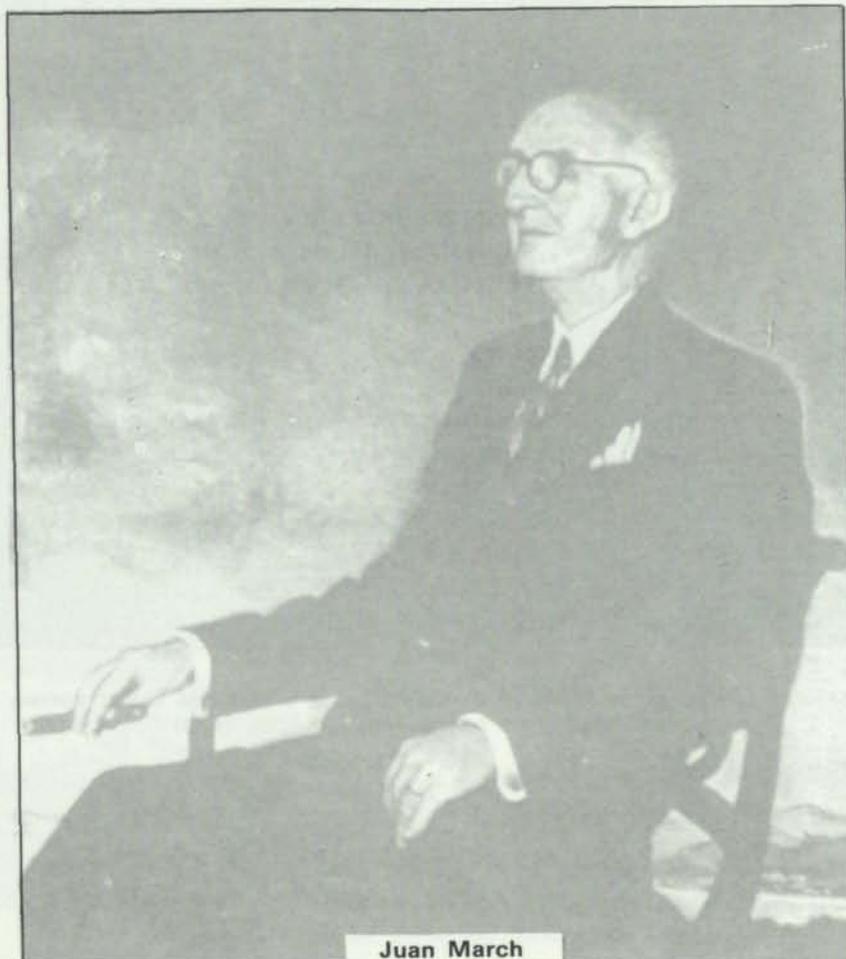


Francisco Franco Bahamonde, Capitán General de Canarias, a bordo del vapor correo «Domine», con las autoridades de Las Palmas. (marzo, 1936)

En la contraportada de su libro sobre el financiero español Juan March, el escritor británico Arthur Dixon escribe lo siguiente:

«Juan March, «el último pirata del Mediterráneo», es uno de los personajes españoles más sobresalientes del siglo XX. Cuando murió en 1962 sólo había media docena de personas más ricas que él en todo el mundo. Hizo su fortuna con el contrabando de tabaco registrando sus barcos en Gibraltar y enarbolando la bandera inglesa para lograr la protección británica frente a los guardacostas y tuvo tanto éxito que casi arruinó a la Tabacalera Española. Sabía hacerse amigo de personas que ocupaban los más altos cargos, especialmente de los dictadores. Así se hizo amigo primero de Primo de Rivera – que había amenazado con matarle –, en media hora, y durante la guerra civil fue el promotor financiero de Franco. Naturalmente, se granjeó muchos enemigos, entre ellos Indalecio Prieto y el conservador Francisco Cambó, la República le encarceló, pero March consiguió fugarse por el hábil sistema de hacer millonario a su carcelero. Fue elegido por abrumadora mayoría diputado a Cortes por sus paisanos mallorquines, que le adoraban, fundó la Compañía Naval Trasmediterránea, la Banca March, la Fundación Cultural y Filantrópica que lleva su nombre y la Compañía de Fuerzas Eléctricas (FECSA) tras ganar la batalla de la Barcelona Traction, el mayor acto de piratería financiera del mundo».

Pero hay otra faceta en el carácter de Juan March; era un anglófilo de toda la vida. Aunque abasteció a los submarinos alemanes en la Primera Guerra Mundial (e hizo su fortuna con ello, ya que su principal interés era el dinero), trabajó desinteresadamente para el Servicio Secreto Británico en esta guerra y en la Segunda. Conocía a todos los primeros ministros ingleses desde Lloyd George hasta Winston Churchill y a todos los embajadores ingleses en Madrid. El autor del libro «Señor Monopolio», Artur Dixon, un inglés que ha pasado muchas horas investigando en los archivos del Gobierno británico y ha encontrado mucha documentación, hasta ahora inédita en España, que ha arrojado nueva luz sobre este huraño, reservado, enigmático, implacable, pero a menudo generoso campesino de Mallorca, cuya riqueza y poder contribuyó a derribar la II República española.



Juan March

Pildain, el obispo «Rojo» de Canarias



1937

Transcurrían los primeros seis meses de la Guerra Civil española, cuando llega a nuestra isla el nuevo obispo de la Diócesis de Canarias, monseñor Antonio Pildain Zapiain. Eran tiempos difíciles, debido a la terrible represión de los elementos falangistas contra los comunistas, socialistas y otras personas afines a las ideas republicanas. Contaba yo a la sazón diez años, cuando mis recuerdos evocan la figura del obispo Pildain. Por su gran personalidad y sus dotes cristianas y humanísticas, por su destacada labor en pro de los obreros y de las clases más menesterosas, su nombre merece figurar en «Canarias, puerto de escala», con letras de oro.

LLEGADA DE PILDAIN A GRAN CANARIA

La Diócesis Canariense había quedado vacante el día 27 de enero de 1936, por traslado de su obispo, don Miguel Serra y Sucarrats, a la sede levantina de Segorbe.

La Santa Sede le reservó, interín no se proveyera la diócesis que dejaba, su Administración Apostólica, por ello dejó nombrado Gobernador Eclesiástico al arcediano don Pedro López Cabeza, quien más tarde sería elegido Vicario Capitular en Sede Vacante, por unanimidad del Cabildo Catedral.

El 25 de julio del mismo año, el doctor Serra toma posesión de su nueva diócesis, donde un mes más tarde, en la madrugada del 9 de agosto, fue fusilado por un piquete de milicianos en la carretera de Algar en Vall de Uxó.

Unos días más en el Archipiélago canario y le hubiera sorprendido el Alzamiento en zona nacional, ya que precisamente en Las Palmas tuvo lugar el levantamiento del general Franco. Pero su nombre estaba incluido por planes providenciales en el episcopologio mártir de la España roja. Serra Sucarrats había ejercido el ministerio episcopal en esta Diócesis Canariense desde el 14 de diciembre de 1922.

El 18 de mayo de 1936, el canónigo lectoral de la Catedral de Vitoria, don Antonio Pildain y Zapiain, de 46 años de edad, es preconizado obispo de Canarias por el Papa Pío XI.

Una de las primeras visitas que hizo el electo obispo de Canarias, en la primera quincena de julio del mismo año, fue a su antecesor monseñor Serra, que se encontraba en Barcelona, para que le informase de la Diócesis Canariense.

Llega el 18 de Julio de 1936. Estalla la guerra y las bulas se quedan en Madrid. Le dicen que tiene que ir a Roma en busca del duplicado de las bulas de su nombramiento. Tras su llegada a Roma, monseñor Pildain se percata de que el Papa Pío XI ha venido recibiendo fuertes presiones de altas instancias y del general Franco para que fuera retirado el nombramiento de obispo de la Diócesis Canariense.

Por fin, después de una larga espera, recibe la consagración episcopal en la capilla del Colegio Español de Roma, muy cerca de las Basílicas de los apóstoles Pedro y Pablo, el 14 de febrero de 1937.

El nuevo obispo de Canarias, perfumado aún con el óleo crismal de su consagración, llega a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el día 19 de marzo de 1937, festividad litúrgica del Patriarca San José, que ese año, por feliz coincidencia, cae en Viernes de Dolores.

Monseñor Antonio Pildain llega a nuestra isla en las primeras horas de la mañana a bordo del trasatlántico inglés «Highland Brigade», procedente de Lisboa y Londres. El nuevo obispo había embarcado en la capital portuguesa rumbo a Canarias. Por ser festivo, a su llegada, muy temprano, el nuevo obispo toma un taxi y le dice al conductor que le traslade al convento de los Padres Franciscanos del Puerto de La Luz, donde es recibido con gran sorpresa por los frailes, que no tenían noticia de su próxima llegada a La Palmas. Tras una hora de espera, desde el citado convento, uno de los frailes se traslada al Palacio Obispal, para dar conocimiento de la estancia del ilustre viajero en nuestra ciudad, siendo recibido por el Vicario Capitular, don Pedro López Cabeza, acompañado del secretario del Obispado, doctor Ponce Arias.

Sobre las diez de la mañana, el nuevo obispo Pildain se traslada a la Catedral, donde es recibido a las puertas de la Basílica por el Cabildo Catedral en pleno.

ENTRADA OFICIAL

El Domingo de Ramos, 21 de marzo, se celebra la entrada oficial del doctor Pildain. Muchas horas antes de la ceremonia, la Catedral y la Plaza Santa Ana se hallaban totalmente ocupadas por numeroso público ansioso de rendir su adhesión al nuevo obispo de Las Palmas. El doctor don Antonio Pildain pronuncia su primer discurso, que fue acogido con gran respeto por los fieles asistentes a este solemne acto.

TREINTA AÑOS DE PONTIFICADO

Con el obispo Pildain se abre una nueva etapa en la historia multiseccular de la Diócesis de Canarias, que iba a durar treinta años, más exactamente, 29 años, 8 meses y 25 días, desde su toma de posesión, al 16 de diciembre de 1966, en que el Papa Pablo VI aceptó la renuncia que aquél presentara por motivos de edad y salud.

Treinta años de pontificado – el más largo en los anales de la Diócesis Canariense – que quedarán marcados por el sello inequívoco de su idiosincrasia e impronta personal. Años que fueron de una plena actividad incontenible en mil tareas apostólicas, en las que su entrega infatigable era, indudablemente, su mayor virtud.

Su largo pontificado podría sintetizarse en las cuatro frases del epitafio esculpido en el blanco mármol que cubre su tumba, en la capilla de la Virgen de la Antigua de la Catedral de Canarias.

Pastor amante de los pobres.

Defensor de la Iglesia y de la moralidad.

Solícito en la formación del clero.

Fiel al magisterio de la Sede de Pedro.



Fue incansable en todas las actividades apostólicas, y en todas ellas dejó huellas profundas. El púlpito, la tribuna y la pluma fueron compañeros inseparables de Pildain durante su labor episcopal. Las extraordinarias dotes que había puesto de manifiesto en sus años de canónigo y diputado, quedaron magnificadas con su autoridad episcopal.

Mis primeros recuerdos del obispo Pildain fueron los de mi Primera Comunión y el acto de Confirmación. En mi Primera Comunión celebrada en la iglesia de los RR. PP. Franciscanos del Puerto de La Luz en el día de la festividad de San Antonio en 1938, fue donde por primera vez lo conocí personalmente. En mi mente de niño me causó una fuerte impresión.

En años posteriores, como asistente a muchas de sus conferencias y sermones, cuando las misiones en la década de los años 40, Pildain fue creando su gran labor de apostolado, destacando sus famosas conferencias en los años 1937 a 1939 en la Catedral, Teatro Pérez Galdós, Salón de Actos de los Salesianos, y principalmente en las conferencias dadas en las parroquias de La Luz, San José y San Cristóbal. Recuerdo que por aquellos años vino a Las Palmas la compañía teatral de Enrique Rambal, que se desplazara a Suramérica. Cuando se consideraba que su temporada había sido un fracaso, puso en escena la obra «El Mártir del Calvario», con la que consiguió un enorme éxito, permaneciendo en cartel más de dos meses.

Por sus sermones y homilias en favor de los obreros y aparceros, desde sus primeros años de apostolado, las clases acomodadas y ricas de la ciudad lo calificó de obispo «Rojo».

ESCRITOS PASTORALES

Si fecunda fue la labor pastoral mediante su palabra, no menos fue la realizada por sus escritos. Treinta años de episcopado de Pildain han supuesto un gran acervo magisterial condensado en sus escritos y documentos. De su pluma salieron 321 documentos, muchos de ellos con más de cien páginas, escritos personalmente de su puño y letra, en cartas pastorales, exhortaciones pastorales, circulares, decretos, disposiciones, alocuciones, comentarios y homilias.

SALVADOR DE VIDAS

Hemos dejado para el final de esta glosa sobre la figura del obispo Pildain, su anónima labor de salvador de vidas en los tristes y difíciles días de la Guerra Civil española. Gracias a su intervención, muchos grancanarios pudieron salvarse en los años 1937 y 1938, en el período más crítico de la represión y persecución de ciertos falangistas que componían la llamada «Brigada del Amanecer».

El obispo Pildain es merecedor de ser beatificado y elevado a los altares, por estas magnánimas acciones.

PILDAIN, FIGURA CARISMÁTICA Y CONTROVERTIDA

En su magnífica obra sobre la vida del obispo Pildain, el sacerdote don Agustín Chil Estévez, nos relata otros aspectos interesantes de la figura carismática y controvertida de este obispo de Canarias que consideramos importante transcribir.

PILDAIN NO RECIBE A FRANCO

Entre los actos oficiales programados para recibir a Franco figuraba un Te Deum en la Catedral con motivo de su visita oficial en 1950. Pero el obispo Pildain desautorizó este acto religioso. Las Palmas fue la única capital de provincia de toda España donde el Caudillo no fue recibido por el obispo titular, ni hubo entrada bajo palio en el recinto catedralicio, ni ocupó sitial alguno en el alta mayor —privilegios que los Acuerdos concedían al Jefe del Estado—, ni Te Deum en acción de gracia. Es más, las puertas de la Catedral le fueron cerradas al Generalísimo. Esta actitud del prelado se interpretó como un acto de resentimiento personal hacia Franco.

En aquellos días era gobernador de esta provincia don José García Hernández, actuaba como presidente del Cabildo don Matías Vega Guerra y ostentaba la alcaldía de la capital don Francisco Hernández González. Mandaba como gobernador militar el general don Miguel Rodríguez Fonseca, siendo capitán general don Francisco García Escámez e Iniesta.

LA CATEDRAL CERRADA A FRANCO

Lo más llamativo y comentado de este affaire fue el cierre de la Catedral a Franco. Hecho insólito en el historial del nuevo régimen. La noticia corrió no sólo por todo el país, sino también por el extranjero. La prensa la destacó con este o parecidos titulares: «El obispo de Canarias, monseñor Pildain, cierra las puertas de la Catedral a Franco».

Terminada la visita de Franco, comenzó una campaña a niveles oficiales contra el prelado. El Cabildo Insular y todos los ayuntamientos de la provincia, a excepción de dos o tres, pidieron la destitución del obispo, tanto al jefe del Estado como al Nuncio, llegándose a comentar que éste, con el fin de limar asperezas, le propuso a Pildain el arzobispado de Valencia.

También fueron muy comentadas las campañas de Pildain contra el escritor don Miguel de Unamuno y el novelista y autor teatral canario Benito Pérez Galdós, impidiendo la inauguración de la Casa Museo dedicada a este último. Su inquina contra Pérez Galdós llegó a tanto, que intentó suspender una conferencia sobre el novelista grancanario en El Museo Canario.

El obispo Pildain fue también un gran defensor de la moralidad, si bien su visión pastoral sobre este aspecto era muy cerrada. Se recuerda sus prohibiciones de los bailes modernos, sobre las playas, sobre las pinturas y estatuas deshonestas, relaciones prematrimoniales y principalmente, sobre las fiestas del Carnaval.

OBISPO DIMISIONARIO

El Concilio Vaticano II, en el decreto «Christus Dominus», sobre la función pastoral de los obispos de la Iglesia, uno de los documentos más interesantes desde el punto de vista jurídico, aconseja en determinados casos, como por edad avanzada, enfermedad o causa grave, la renuncia al cargo episcopal. Pablo VI, para poder llevar a efecto este deseo conciliar, publica el motus proprio «Ecclesiae Sanctae», de 6 de agosto de 1966, en el que señala expresamente la edad de 75 años para la jubilación.

Pildain, para quien «los más mínimos deseos del Papa son órdenes», presenta su renuncia el 14 de noviembre, al ser recibido personalmente por el Papa Pablo VI.

Pildain, desposado de su poder episcopal, se refugió en un aula del Palacio del Obispado, entre la Plaza de Santa Ana y la calle Frías, con la aprobación de su sucesor en la mitra, Infantes Florido. Allí permaneció por espacio de seis años y medio, en silencio, sin llamar la atención, leyendo, sin perder la serenidad de su espíritu.

En 1971 padece su segundo infarto grave, que superó sin ser internado en ningún centro médico. Después de nueve años de prolongadas dolencias, su salud se agravó de tal manera que el 7 de marzo de 1973 tuvo que ser ingresado en la clínica San Roque de nuestra capital, donde por espacio de sesenta días se debatió entre la vida y la muerte.

En la mañana del 7 de mayo de 1973, fallece Monseñor Pildain y Zapiain, y el pueblo grancanario y toda Canarias siente la irreparable pérdida de este gran obispo de Diócesis Canariense.

Para los que le conocimos desde nuestra infancia hasta avanzados los cincuenta, el recuerdo del Pildain permanece en nuestra memoria como imborrable.



Breve biografía del obispo Pildain

SU AMOR AL MAR

En el bello rincón guipuzcoano de Lezo, quiso Dios que naciera Antonio Pildain Zapiain, un 17 de febrero de 1890, en una de las casas solariegas de piedra, llamada Betienea, a las once y media de la noche. Sus padres, don Gabriel Pildain y Arrevia y doña Casilda Zapiain y Arrillaga, formaron un hogar profundamente cristiano, que Dios bendijo con cuatro hijos: Antonio, Teodora, María y Mercedes, que recibieron una esmerada educación regiliosa.

Las dos últimas hermanas murieron bastante jóvenes, quedando sólo Antonio y Teodora, que no se separarían, hasta que ésta falleció en Las Palmas el 11 de diciembre de 1958, dejando una profunda huella en el doctor Pildain, ya que le había atendido y acompañado siempre, cuando era canónigo lectoral de Vitoria y luego obispo de Canarias.

Sin duda, debió mucho a su padre, viejo lobo marino, hombre fuerte, curtido, valiente y luchador, que supo despertar en su hijo Antonio un profundo amor al mar.

Con frecuencia, el obispo Pildain solía decir: «Me encanta el mar, contemplar el mar, oír el ruido del mar». Ya retirado, acostumbraba a pasear por la Avenida Marítima del Sur, frente al Colegio de los Jesuítas, añorando, tal vez, aquellos días de su infancia, en los que su padre le llevaba a bordo de su barco por el puerto vasco de Pasajes.

DIPUTADO POR LA MINORIA VASCO-NAVARRA

Una etapa muy importante en la vida del doctor don Antonio Pildain y Zapiain, por aquel entonces canónigo lectoral de la Catedral de Vitoria, fue la de diputado en las Cortes Constituyentes de la II República española, como representante de la minoría vasco-navarra, que abarcó todo el trienio legislativo de 1931 a 1933. Su labor política fue muy destacada en una época turbulenta y anticlerical, en la que le tocó defender los derechos inviolables de la Iglesia.



El Obispado en la Plaza de Santa Ana

Las actividades de los submarinos alemanes en aguas de Canarias en la Segunda Guerra Mundial

En el primer libro «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas», publicado en octubre de 1988, dediqué un amplio reportaje sobre las actividades de los submarinos alemanes en aguas de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. Dicha información recogía un epígrafe dedicado al hundimiento de un submarino alemán en la playa del Burrero en el Sur de nuestra isla. Hace algunos meses recibí una carta de un periodista alemán interesándose por este tema. Recientemente en la revista «Gran Canaria» he leído un reportaje sobre las actividades de los submarinos de la armada alemana en aguas del Archipiélago canario. En honor a la verdad histórica quiero hacer una rectificación sobre el citado reportaje, ya que posteriormente, he conseguido una amplia información sobre aquel hecho bélico a través de otras terceras personas que por delicadeza no hago constar sus nombres ya que así me lo pidieron, porque desean continuar guardando su anonimato.

El submarino «U-37» no era el que fue autohundido en el Sur de Gran Canaria, sino el «U-167». A veces por un dato erróneo se logra conseguir la veracidad de un acontecimiento histórico. Así ocurre en este caso. De acuerdo a los datos facilitados por el periodista alemán, señor Friedrich Carl Piepenburg, que reside en Tarifa desde hace más de 20 años, en su carta de 1 de octubre pasado, transcribo la misma:

«Muy Sr. mío: En su obra «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas», hay un corto capítulo «El Hundimiento del submarino alemán «U-37» en la playa del Burrero en 1943.

Según los pocos materiales accesibles para mi investigación los hechos de este suceso eran: fecha 6 de Abril 1943, navío «U167», comandante capitán de corbeta Kurt Sturm, autohundimiento después de un encuentro con aviones británicos de la RAF, Squadron 233 en las cercanías de la Península de Jandía con la consecuencia de graves daños. A bordo: 4 oficiales, 44 suboficiales y tripulación. Tipo de nave IXC 40, de los cuáles estaban construidos o en construcción, 140. Características de la nave: BRT 1500, longitud 76 metros, ancho, 6,90 metros, velocidad, 18,3 nudos superficie, 7,3 nudos sumergido, máxima profundidad de sumersión 100 metros; armamento: 4 tubos lanzatorpedos a proa, 2 a popa; cañones, 1, 10,5 c, calibre, otro 3,7 cm, 1 antiaéreo automático de 2 cms. En servicio desde el 5 de marzo de 1942, astilleros Deschimag Seebeck en Weser.

El «U-37» mencionado en su obra estaba al mando del teniente capitán Eberhard von Wenden, que también fue hundido por su propia tripulación el 3 de mayo de 1945 en la bahía de Sonderburg, Schlesig-Holstein. Según mis informaciones el «U-167» fue rescatado en 1951 y utilizado después para escenario de rodaje de películas antes de su desguazamiento. Actualmente estoy buscando algunos supervivientes del suceso en Alemania a través de organizaciones de veteranos, con escasa esperanza de éxito.

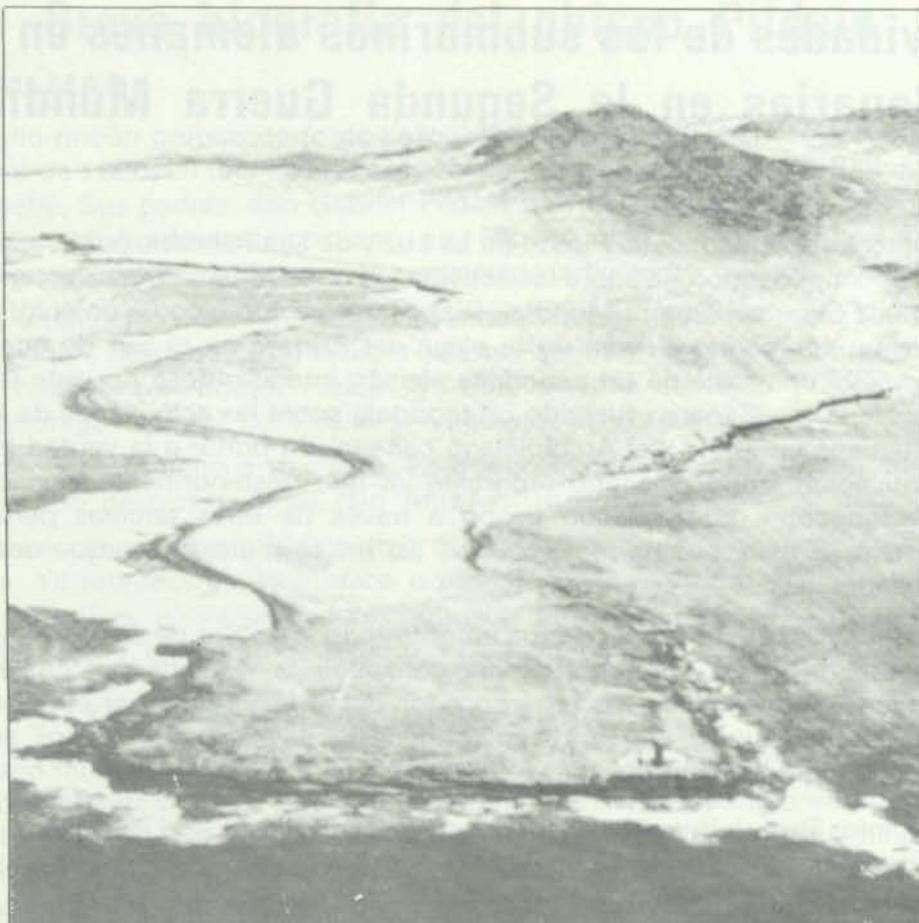
Si Vd. puede ayudarme en la aclaración del hecho, estaré muy agradecido».

Atentamente, Friedrich Carl Piepenburg.

Como nota curiosa, publicó la postdada P.S. Desculpe mi champurriado.

EL AUTOHUNDIMIENTO DEL SUBMARINO «U-167» EN LA BAHIA DE LAS BURRAS (GRAN CANARIA)

El submarino alemán «U-167» estaba averiado de muerte sin esperanzas en aguas del Sur de la isla de Gran Canaria en la madrugada del día 6 de abril de 1943, al ser atacado por un avión del escuadrón británico cerca de la costa de Punta Jandía en Fuerteventura. Los ingleses habían logrado conocer el código secreto de comunicaciones de la armada alemana seis meses antes de este encuentro, gracias a los avances de localización por radar.



Una vista de Punta de Jandía y la playa de Cofete

El comandante del «U-167», Kurt Sturm, tuvo la gran suerte de arribar a la costa del Sur de la isla de Gran Canaria con gran esfuerzo, autohundiendo al submarino en la bahía de Las Burras. Con 3 oficiales y 44 marineros lograron llegar a tierra. El «U-167» no tuvo una carrera gloriosa. El día 4 de julio de 1942 entró en servicio. Fue construido en los astilleros de Deschimag AG en Wesermunde. Pertenecía a la serie IXC 40 para operaciones trasatlánticas. Sus máquinas Diesel tenían una potencia de 4.400 caballos lo que le permitía una velocidad máxima de 18,3 nudos en superficie, y de 7,3 nudos bajo el agua. Sus motores eléctricos tenían 1.000 caballos de potencia le permitía descender hasta 100 metros de profundidad. Su armamento era de 4 tubos lanzatorpedos en proa y 2 en popa. Podía almacenar 22 torpedos. En cubierta disponía de un pequeño cañón antiaéreo. El «U-167» era técnicamente muy moderno para dicha época, pero no suficiente para competir con la técnica enemiga.

Sobre el destino del comandante Sturm y sus tripulantes no se encuentra nada en los archivos de la isla, porque la prensa regional durante la guerra no publicaba noticias sobre estas actividades bélicas de los submarinos en aguas del Atlántico debido a la neutralidad de Franco.

Testigos que posiblemente podrían dar información sobre el submarino «U-167» no se encuentran ya. La revista «Gran Canaria» que publica en su número de abril pasado un reportaje sobre los submarinos alemanes en aguas de Canarias, no logró ampliar esta información. Los intentos de esta publicación de conocerla a través de las organizaciones de los antiguos marinos de guerra tampoco dieron resultados. Sigue siendo un misterio como lograron retornar a Alemania el comandante Sturm y sus tripulantes desde Gran Canaria. Una de las hipótesis posible más aceptada es la de que fueron llevados hasta Punta Jandía en un antiguo velero de cabotaje interinsular desde el Puerto de La Luz hasta Jandía y allí embarcados en un submarino alemán que los trasladó hasta el puerto de Weser.

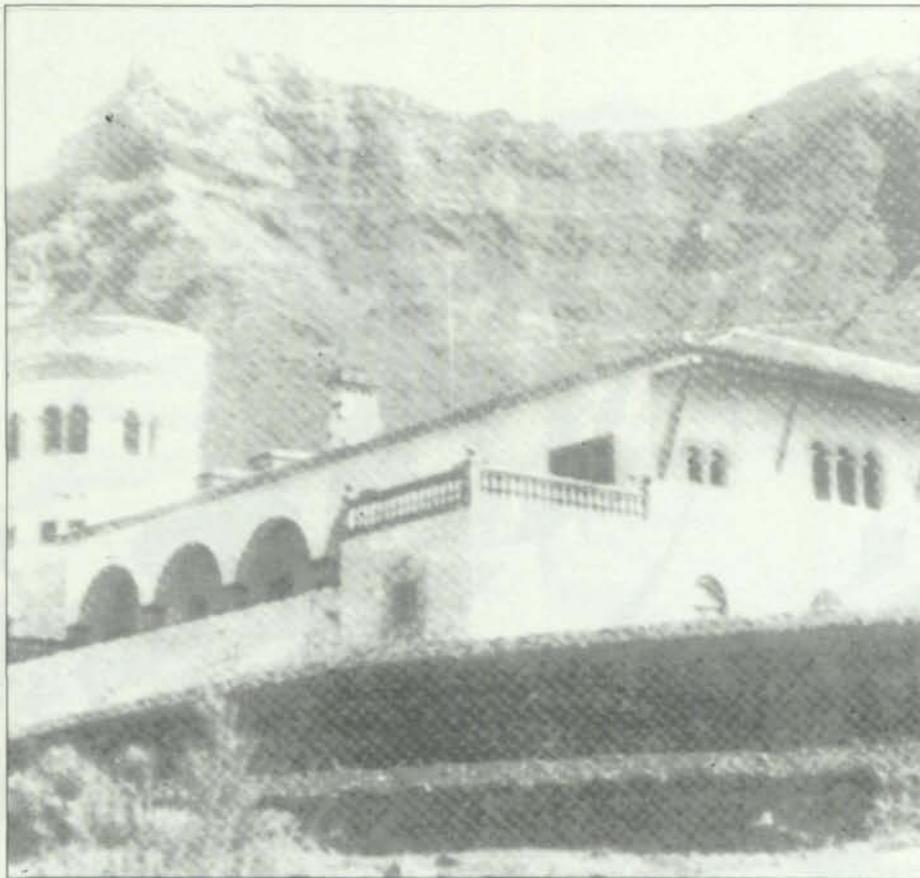


El submarino «U-167», en el momento de ser remolcado por el «Fortunate»

Se da la circunstancia que el mismo día 6 de abril de 1943, fueron hundidos otros dos submarinos alemanes, el «U-635» cerca de Islandia y el «U-644» frente a la costa del puerto de Narvik en Noruega.

La serie de éxitos de los submarinos alemanes conocidos como los «lobos grises», alcanzó su cota máxima en noviembre de 1942, al hundir 807.754 toneladas de barcos británicos, y a partir de entonces comenzaron a descender estos triunfos.

Las pérdidas para la flota submarina alemana se incrementaron dramáticamente de abril a junio de 1942. Los submarinos hundidos fueron 10, y en el mismo período, un año después en el 43, fueron 74.



La mansión de la familia de Gustavo Winter, en la playa de Confete

Según datos de los archivos de la Armada alemana, el comandante Sturm volvió a tomar el mando de otro submarino, el «U-547» en los mismos astilleros el día 16 de junio de 1943.

No se sabe como en diez semanas pudieron escapar el comandante y sus tripulantes para lograr regresar a su país. El comandante Sturm sobrevivió la guerra y el submarino «U-547» quedó fuera de servicio el día 31 de diciembre de 1944.

En cuanto al submarino «U-167» que se encontraba hundido en la bahía de Las Burras (Sur de Gran Canaria), fue reflotado en diciembre de 1951 y remolcado por el «Fortunate» el día 28 de enero de 1952 hasta el Puerto de La Luz, donde quedó atracado en el desaparecido muelle de la Casa Elder frente al Real Club Náutico. En esta época fue utilizado para el rodaje de una película. Posteriormente fue llevado al muelle de Woermann donde sería desguazado por la empresa Recuperaciones Marítimas S.A.

LUCHA FINAL DESESPERADA Y HEROICA

El punto de inflexión en el combate se produjo en mayo de 1943. En este mes, los alemanes perdieron 42 submarinos. A bordo de uno de ellos, el «U-594», hundido por un avión «Liberator» al Sur de Groenlandia el día 19, desapareció el teniente de navío Peter Doenitz, hijo del gran almirante Doenitz, comandante jefe de la Armada alemana.

A finales de enero de 1944 el arma submarina alemana alcanzó su cota máxima con 447 unidades. Pero ya era demasiado tarde. Durante todo el año 1944 fueron hundidos más submarinos alemanes que buques aliados. Poco pudo hacer la flota submarina para impedir el desembarco de Normandía. Amenazadas las bases de Francia, los submarinos del Atlántico recibieron órdenes de trasladarse a Noruega. Muchos serían hundidos en la travesía hacia aquellas aguas.

"Hace 48 años, el "U-167" fuera de combate"

Traducción del reportaje publicado en el periódico alemán «TUI» en 1990, sobre el submarino alemán «U-167» con los siguientes titulares: «Vor 48 Jahren «U-167» Aussergefecht»:

El 6 de abril de 1943 se hundió el submarino alemán de número 167, irreparablemente dañado en la costa sudeste del litoral grancanario, a la altura del entonces pequeño puerto pesquero de Arinaga. El submarino había sido atacado por un avión de combate británico. Seis meses antes, los ingleses habían logrado descifrar el código secreto de las transmisiones telegráficas de los submarinos y las mejoras en el sistema de radar habían facilitado a los olfateadores del aire la caza de los submarinos.

El «U-167» no iba a ser la única baja del aquel día en las listas de la Marina de Guerra. El «U-635», bajo el mando del teniente de navío Heinz Eckelmann, fue hundido al suroeste de Islandia con toda su tripulación y, al día siguiente, el «U-644», bajo el mando del teniente de navío S. Kurt Jensen, siguió esa misma suerte al noroeste de Narvik.

La continua sucesión de éxitos de los submarinos alemanes, que en noviembre de 1942 alcanzó una cifra récord de 807.754 toneladas brutas hundidas a los aliados, se vio definitivamente parada. Las pérdidas registradas trimestralmente de los alemanes aumentaron dramáticamente. De abril a junio de 1942 se perdieron diez submarinos en el mismo trimestre del año 1943 y se registraron 73 pérdidas.

El capitán de corbeta Kurt Sturm, al mando del «U-167», podía considerarse afortunado al lograr alcanzar con su submarino gravemente dañado, la costa de Gran Canaria. Dejó que la nave se hundiera y se puso a salvo con su tripulación al completo, tres oficiales más aparte de él y 44 subordinados.

Precisamente, el «U-167» no podía alardear de un brillante historial bélico. Fue puesto en servicio el 4 de julio de 1942, construido por Deschimag Aig en los astilleros de Seebeck/Wesermunde, pertenecía a la serie IX C 40, tipo doble casco para servicios oceánicos, sus características: 740 toneladas de desplazamiento, motor Diesel 4.400 para alcanzar una velocidad máxima de 18,3 nudos en navegación abierta y una presión de 1.000 hp para alcanzar 7,3 nudos en navegación submarina. Alcance de profundidad: 100 metros; capacidad de combustible: 63,4 toneladas, cuatro lanzatorpedos a popa y dos a proa, para una capacidad total de 22 torpedos.

Según los avances de la técnica se consideraba una nave ultramoderna, aunque no estaba ya a la altura de las tácticas muy mejoradas del enemigo.

Sobre el destino del comandante Sturm y su tripulación no se encuentra en los archivos de la isla una sola palabra. Durante la Segunda Guerra Mundial, la prensa regional canaria se vio obligada a mantener un total silencio sobre cualquier cuestión que pudiese crear dificultades a la política de neutralidad preconizada por el caudillo Franco, tanto en lo concerniente a los aliados como a las potencias del Eje. No se encuentran testigos oculares que hayan logrado un atisbo marginal del acontecer, y los intentos de esta redacción de lograr datos de las organizaciones tradicionales de la Marina de Guerra alemana, han sido infructuosos.

Si es cierto que, según los archivos de la Marina de Guerra alemana, Kurt Sturm se hizo cargo, con fecha del 16-6-43 y en los astilleros Deschimag de Bremen, de un nuevo submarino, el «U547» del mismo tipo que el «U-167». De cómo éste oficial y según expertos, también su tripulación, logró evitar el internamiento y en menos de 10 semanas volver a estar al mando de un nuevo submarino, quedará para siempre en los anales secretos de la picaresca de la Segunda Guerra Mundial.

El comandante Sturm sobrevivió a la guerra. El «U547» fue puesto fuera de servicio en Stettin el día de Año Nuevo de 1944.

Los restos del «U-167» fueron puestos a flote por la Marina española a principios de los años 50, según rumores no confirmados, se sirvió del casco para un film bélico y luego fue al desguace. Pero también sobre estos hechos se ha cubierto la más completa manta del silencio en los archivos insulares.

Vor 48 Jahren

U 167 AUSSER GEFECHT

Am 6. April 1943 dümpelte das deutsche U-Boot mit der Nummer 167 hoffnungslos angeschlagen vor der Südküste Gran Canarias, auf der Höhe des damals noch winzigen Fischerortes Arinaga. Das Boot war querab von Fuerteventura von einem britischen Kampfflugzeug angegriffen worden. Den Engländern war es gelungen, ein halbes Jahr zuvor den Geheimcode des U-Boot-Funkverkehrs zu knacken, verbessertes Radar hatte den "Spurhunden der Luft" die Suche nach U-Booten leichter gemacht.

U 167 sollte nicht der einzige Verlust des Tages in den Listen der Seekriegsleitung sein. Am gleichen Tag wurde U 635 unter dem Kommando von Oberleutnant zur See Heinz Eckelmann südwestlich Islands mit Mann und Maus versenkt, einen Tag später ereilte das gleiche Schicksal U 644 unter Oberleutnant z. S. Kurt Jensen nordwestlich von Norwik.

Die Erfolgsserie der deutschen U-Boote, die im November 1942 mit 807 754 versenkten alliierten Bruttoregistertonnen ihren letzten Höhepunkt erreicht hatte, war definitiv zuende. Die deutschen Quartalsverluste stiegen dramatisch. Von April bis Juni 1942 waren zehn Boote verloren gegangen, im gleichen Zeitraum 1943 waren es 73!

Korvettenkapitän Kurt Sturm von U 167 konnte vom Glück sagen, daß er mit Mühe und Not die Küste Gran Canarias erreicht hatte. Er ließ sein Boot auf Grund setzen und ging mit der Besatzung, drei weitere Offiziere, 44 Mann, an Land.

Das Boot hatte keine ruhmreiche Karriere gemacht. Es war erst am 4. Juli 1942 in Dienst gestellt worden, bei der Beschimung AG in Seebeck/Wiesmünde. Es gehörte zur Serie IX C 40. Zweihüllentyp für ozeanische Ver-

Gran Canarias dramatischste Begegnung mit dem U-Boot-Krieg

wendung, 740 tons Wasserverdrängung, 4400 PS Dieselloch für maximal 18,3 Knoten Geschwindigkeit bei Überwasserfahrt, 1000 PS Elektroschub für 7,3 Knoten Unterwasserfahrt. Tauchtiefe 100 Meter, 63,4 t. Treibstoff, vier Bug-, zwei Hecktorpedorohre, 22 Torpedos.

Nach dem Stand der Technik war es ein hochmodernes Boot, trotzdem nicht der verbesserten Taktik der Gegner gewachsen. Über das Schicksal von Kommandant Sturm und seinen Leuten findet sich in den Archiven der Insel kein Sterbenswort. Die Regionalpresse war während des 2. Weltkriegs zum Schweigen über alle Ereignisse vergattert, die der Neutralitätspolitik des Caudillo Franco Schwierig-

keiten hätten machen können, auf Seiten der Alliierten ebenso wie der Achsenmächte. Augenzeugen, die das Geschehen wenigstens am Rande miterlebt haben, sind nicht mehr aufzutreiben. Versuche der Redaktion, bei Traditionsverbänden der ehemaligen Kriegsmarine Einzelheiten zu erfahren, gingen ins Leere.

Aber nach den Listen der Seekriegsleitung übernahm Kurt Sturm am 16. 5. 1943 bei der Bremer Werft - dieses Mal auf der Boot: U 547, gleichen Typs wie U 167!

Wie der Mann und - nach Ansicht von Experten - auch seine Besatzung es fertig gebracht haben, der Internierung zu entgehen und innerhalb von weniger als 10 Wochen wieder stramm an Deck eines Neubaus zu stehen, wird wohl auf immer zu den undokumentierten Husarenstücken der Geschichte des 2. Weltkriegs gehören.

Kommandant Sturm überlebte den Krieg, U 547 wurde am Silvestertag 1944 in Stettin "außer Dienst gestellt".

Das Wrack von U 167 wurde zu Beginn der 50er Jahre von der spanischen Kriegsmarine gehoben, unsicherem Hörensagen nach einmal als Requisit für einen Spielfilm zur Verfügung gestellt, aber später verschrottet. Doch auch über dieses Geschehen breitet sich in den Inselarchiven der Uniformmantelefranzösischen Schweizergarnisons.

Friedrich Frey



Es ging oft um Sekunden: Foto aus dem Cockpit eines Angreifers. Das Boot, eben aufgetaucht, liegt unter den Salven der MGs, die Flak-Geschütze sind noch nicht bemannt, der Turm ist schon stark beschädigt: schlechte Karten für den Kommandanten..



Ermüdende Suchfahrten der U-Boote der Typs IX vor der afrikanischen Küste wurden durch Bordgymnastik an Deck aufgelockert - immer unter dem Streß plötzlichen Alarms. 1943 begannen die Verluste den Einsatz von Neubauten ziemlich schlagartig zu übersteigen.

Nota del autor: Sobre el destino del comandante Sturn y sus tripulantes no se encuentra nada en los archivos locales, porque la prensa regional durante la guerra no publicaba noticias sobre las actividades bélicas en aguas de Canarias.

NOTA. —

En mi primer libro «Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas», publicado en octubre de 1988, en el capítulo dedicado a las actividades de los submarinos alemanes en aguas de islas Canarias, con el epígrafe «El Puerto de La Luz en la Segunda Guerra Mundial», en las páginas 168 a 171, en el Anexo Documental publiqué dos cartas del señor W.R. Byron que perteneció a la dotación de la corbeta HMS Crocus, facilitadas por don Pedro Ramos, en aquel entonces empleado del Consulado británico en Las Palmas. Dichas cartas con fechas de 1 de junio y 8 de agosto de 1941, con sus correspondientes facsímiles, el señor Byron, me informaba de la utilización del Puerto de La Luz, como base de aprovisionamiento de los submarinos alemanes a través de los barcos «Charlotte Schlieman» y «Corrientes», permanecieron inmovilizados desde abril de 1941 hasta septiembre de 1945. Durante los años 1942 y 1943, los citados mercantes embarcaban víveres y material secreto para los submarinos alemanes, los famosos «lobos grises» que atacaban a los convoyes de la flota mercante británica en las rutas Estados Unidos-Canadá y Suráfrica a Reino Unido.

FOTO n.1

1943 fue el año que cambió la guerra submarina. A los cazas británicos se les dotó de los más avanzados aparatos de radar, que les llevaban, aún a limitada visibilidad y sin fallar, hasta los submarinos alemanes. Inmersiones inmediatas no servían de mucho y menos en mar abierto. Por medio de bombas acuáticas se obligaba a los submarinos a emerger. El último recurso era navegar en zig-zag y una rabiosa defensa antiaérea de poca eficacia, sin embargo cuando los cazas surgían del sol..., el «U-167» conoció esta amarga experiencia cerca de Fuerteventura

FOTO núm. 2

Usualmente fue sólo cuestión de segundos. Foto desde el morro de un caza. El submarino recién emergido, se halla bajo el ataque de las ametralladoras. El cañón antiaéreo está aún fuera de servicio y la torreta muestra grandes desperfectos. Jugada fatal para el comandante

FOTO núm 3

La agobiante busca de presas de los submarinos del tipo «IX» ante las costas africanas, se intentaba paliar con gimnasia sobre cubierta siempre bajo la tensión de repentinas alarmas. En 1943 las pérdidas comenzaron a sobrepasar la puesta en servicio de nuevas unidades

Nuevas investigaciones sobre el submarino alemán hundido en la playa de Las Burras

El «U-167», un peligro dentro del Puerto de La Luz

El día 1 de abril de este año, vino a visitarme don Francisco Sotorrío Crespo, interesado en conocerme, al saber que yo era el autor de un reportaje sobre las actividades de los submarinos alemanes en aguas de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. En nuestra charla con el señor Sotorrío Crespo, logramos conocer nuevos detalles sobre el submarino alemán «U-167», que fue autohundido por la propia tripulación en la punta de Las Burras en el sur de la isla. Comienza relatándonos que desde los años 1950 era delegado de la empresa Recuperaciones Marítimas, S.A., con domicilio en Jardín de San Federico, nº 7, bajo izquierda, en Madrid.

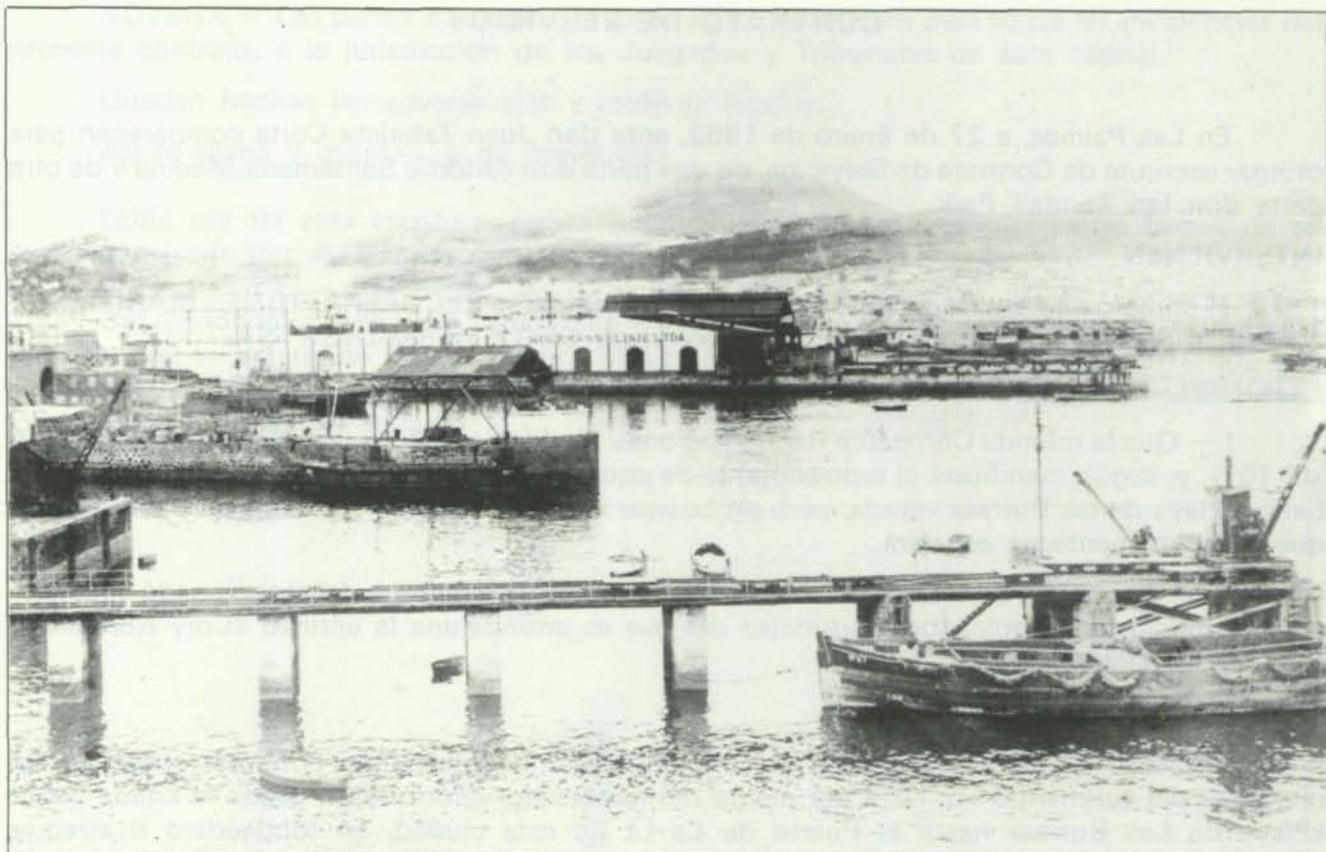
Esta compañía fue la que realizó el salvamento del submarino alemán «U-167» y su posterior traslado al Puerto de La Luz. El primer intento de reflotamiento del barco tuvo lugar en los últimos días de diciembre de 1951. Se trataba de un submarino nodriza de 1.500 toneladas de desplazamiento. La dotación del «U-167» le había colocado un «spitcher» de madera taponando una vía de agua producida por una carga de profundidad lanzada por un avión de la Fuerzas Aéreas Británicas al ser localizado cuando navegaba frente a la Punta de Jandía (Fuerteventura). Como consecuencia de estas graves averías, el comandante del «U-167» decidió dirigirse hacia el sur de Gran Canaria con el fin de tratar de navegar hasta la bahía de Gando o más hacia el sur de la isla. A unas cuatro millas frente a la Punta de Las Burras, pusimos proa a tierra y tras colocar una carga de dinamita, todos los tripulantes alemanes lo abandonaron logrando llegar a tierra. Tras la explosión, el agua inundó el «puro» y todas las dependencias del submarino. La vía producida por la carga de dinamita era de unos 3 metros de longitud y toda la plancha estaba retorcida. El «U-167» se encontraba escorado a babor sobre un banco de arena. Tras varios días de trabajo taponando la vía de agua, localizamos otra carga de profundidad intacta, pero podrida. El 23 de diciembre llevamos a cabo el reflotamiento a marea llena. El «U-167» subió a la superficie, pero la bomba de achique no era suficiente para intentar la operación de remolque hasta el Puerto de La Luz. Por lo que decidimos que el remolcador «Fortunate» lo llevara hasta Morro Besudo, donde continuamos los trabajos de taponamiento con una mezcla de cemento y bicarbonato para que fraguara rápidamente. El 27 de diciembre de 1951 logramos, por fin, que el «U-167» quedara reflotado y en los primeros días de enero de 1952 el «Fortunate» lo remolcó hasta el Puerto de La Luz, quedando atracado en el muelle de la Base Naval. Allí permaneció hasta final de 1952, que por orden del nuevo ministro de Marina, el almirante Moreno, tuvo que ser sacado de dicho muelle. El «U-167» fue llevado al interior de la bahía del Refugio quedando fondeado frente al Castillo de La Luz durante unos meses.

Por aquellos días se rumoreaba que el «U-167» iba a ser vendido a la Armada Española, realizándose las oportunas gestiones. También se llevaron a cabo algunos contactos para venderlo a Israel y a la República Argentina. Pero al no confirmarse las mismas, se procedió a la venta de sus motores. Estos fueron adquiridos por la Naviera Compostelana para sus barcos fruteros «Astene Primero» y «Astene Segundo».

EL MISTERIO DEL SUBMARINO «U-167»:

TRES TORPEDOS DENTRO DE LOS TUBOS CON 1.200 KILOS DE TNT

Durante los trabajos de desguace en el año 1953, descubrimos, con grave preocupación, que en el «U-167» se habían localizado tres torpedos dentro de los tubos lanzatorpedos colocados para su inmediato lanzamiento. Ya podrá suponerse los días amargos que pasé — nos dice el señor Sotorrío Crespo, al tener que marchar a Madrid para comunicárselo al presidente de la empresa Recuperaciones Marítimas —. La carga total de los tres torpedos era de 1.200 kilos de trinitrotolueno (TNT) de gran potencia. Después de 14 días de estancia en Madrid, en los que perdí 14 kilos, regresé a Las Palmas. (Este fue el gran secreto de la operación de desguace). Afortunadamente, gracias a la colaboración de un experto en armamento, un «torpedista» espe-



Una estampa de la bahía de Refugio con los muelles de Elder, Fylles (donde fue desguazado el «U-167») y Woermann, ya desaparecidos

cializado en desmontar torpedos, logramos durante las mareas del Pino en septiembre de 1953, desmontar las cargas iniciadoras y las espoletas de los tres torpedos. Posteriormente, estos torpedos fueron llevados a Barcelona y luego a Madrid, donde se vendieron a una empresa chatarrera. Las cargas iniciadoras, durante el viaje inaugural del «Miguel Martínez de Pinillos», desde Gran Canaria a Barcelona, al pasar por el Estrecho de Gibraltar, fueron arrojadas por mí al mar. En cuanto a las espoletas, fueron lanzadas también al agua a una milla del Dique del Generalísimo.

En la fase de desguace y venta de los materiales del «U-167» participaron varios comerciantes de Las Palmas. Recuerdo a Mariano Morales Martín, Rafael Beltrán Monfillo y Evencio Alvarez. Quiero aclararle también que el «U-167» nunca se utilizó para el rodaje de películas, sí es verdad que yo presté dos embarcaciones para la película «Moby Dick», una de ellas del francés que participó en el asesinato del comerciante hindú Chanray ocurrido en un hotel de La Molina en el Pirineo catalán por aquellos años.

El «U-167» fue desguazado en el pequeño muelle de madera de la Casa Elder cerca del Real Club Náutico en el año 1959. El Puerto de La Luz tuvo durante casi diez años, una potente «bomba» dentro de sus aguas.

Después de cuarenta años, gracias al testimonio del señor Francisco Sotorrío Crespo, de Recuperaciones Marítimas, S.A, podemos conocer hoy el misterio del submarino alemán «U-167».

CONTRATO DE SERVICIOS

En Las Palmas, a 27 de Enero de 1952, ante don Juan Zabaleta Corta comparecen para otorgar escritura de Contrata de Servicios, de una parte don Antonio Santamaría Medina y de otra parte don Ian Kendall Park.

INTERVIENEN

El primero en nombre y representación de la Compañía RECUPERACIONES MARITIMAS, S.A. de Madrid y el segundo en representación de CORY HERMANOS, S.A.

EXPONEN:

I. — Que la referida Compañía Recuperaciones Marítimas, S A. es propietaria del submarino «U-167»; y, según manifiesta el representante de aquella entidad, dicha nave se encontrará en la bahía «Playa de las Burras» varada, pero en buenas condiciones para ser remolcada en la fecha que oportunamente se señalará.

II. — Que tienen convenido un contrato de servicio de remolque del mencionado submarino, por medio del remolcador «Fortunate» del que es arrendataria la entidad «Cory Hermanos, S.A.», y lo pactan.

ESTIPULACIONES

PRIMERA. — Los otorgantes en los conceptos con que intervienen, contratan el servicio de remolque del submarino «U-167» por medio del remolcador «Fortunate», desde la citada bahía «Playa de Las Burras» hasta el Puerto de La Luz de esta ciudad, en fondeadero o atraque conveniente.

SEGUNDA. — El precio consiste en la cantidad de VEINTICINCO MIL PESETAS, pagaderas por «Recuperaciones Marítimas, S.A.» a «Cory Hermanos, S.A.», en el domicilio de ésta en Las Palmas, una vez cumplimentado dicho servicio y entregado el submarino en el Puerto de La Luz.

TERCERA. — Si el servicio no tuviera éxito por causa no atribuible al remolcador, la entidad «Recuperaciones Marítimas, S.A.» abonará los gastos de consumo, víveres y jornales invertidos o devengados en la expedición del «FORTUNATE».

CUARTA. — Si el servicio no se completara con éxito por fallo del remolcador o remolque, «Cory Hermanos, S.A.» no podrá reclamar recuperación de gasto alguno, ni precio por el indicado servicio.

QUINTA. — Si el servicio se presta a riesgo del remolcado y por consiguiente queda eximido el remolcador de la responsabilidad por daños, perjuicios o pérdida total del submarino, cualquiera fuera la causa de los mismos.

SEXTA. — Queda convenido que el servicio objeto del presente contrato es de remolque y no de auxilio ni de salvamento, no pudiendo «Cory Hermanos, S.A.», reclamar por el servicio contratado cantidad superior a veinticinco mil pesetas y las demoras que se señalan en la cláusula siguiente, si hubiere lugar a ellas.

SEPTIMA. — Si de acuerdo con el requerimiento de «Recuperaciones Marítimas, S.A.»..., marchase el remolcador a la mencionada «Playa de Las Burras» y en ella no estuviera el submarino en condiciones adecuadas para ser remolcado dentro de un plazo de tres horas después de la convenida, serán abonables por «Recuperaciones Marítimas, S.A.», a Cory Hermanos, Sociedad Anónima, demoras a razón de diez mil pesetas diarias y/o prorata: y si tuviera que regresar a este Puerto sin intentar el servicio, serán abonables además de las referidas demoras durante la estancia del remolcador en la inmediación de la playa, la suma de doce mil quinientas pesetas.

OCTAVA. — En el servicio del remolcador se incluye el cable y demás elementos de remolque, pero el submarino deberá estar provisto de gancho de remolque u otro pertrecho al que pueda engrilletarse dicho cable u otro elemento.

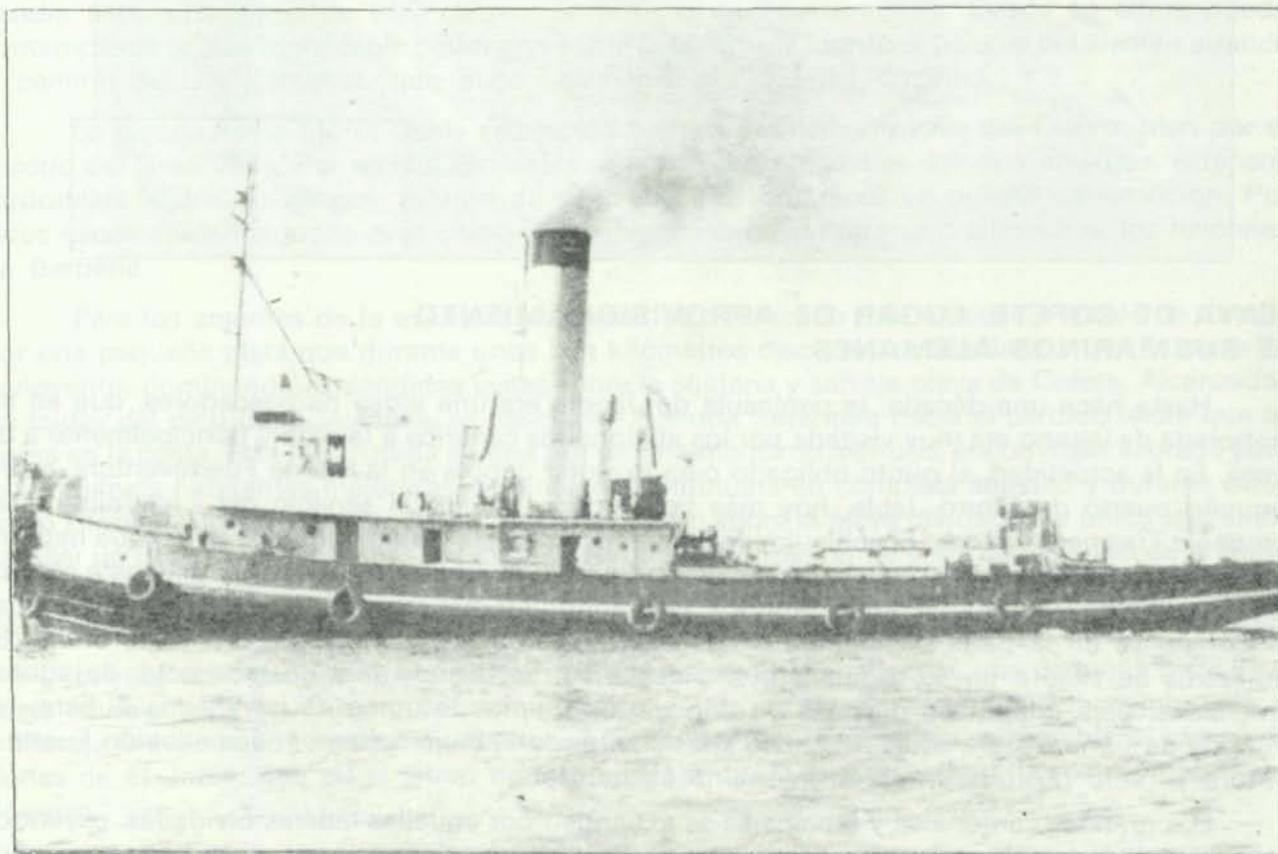
NOVENA. — Las partes aceptan y se someten expresamente para todas las incidencias del presente contrato, a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de esta capital.

Quedan hechas las advertencias y reservas legales.

Así lo dicen y otorgan, a mi presencia.

Leída por mí esta escritura, previa renuncia que los señores otorgantes hacen de su derecho a leerla por sí, la ratifican y firman.

Del conocimiento de los otorgantes y de lo demás consignado en este instrumento público, que va extendido en dos pliegos de séptima clase y serie A., números 4.910.508 y el siguiente, yo el Notario, doy fé. A. De Santamarina. — Ian K. Park. Rubricados. Signador; Juan Zabaleta. — Rubricado y sellado.



El remolcador «Fortunate»

HISTORIA DEL REMOLCADOR «FORTUNATE»

En 1947, diecisiete años después de la fusión de las distintas compañías inglesas que operaban en el Puerto, llegó a Las Palmas el remolcador «Fortunate», de 1.047 caballos de vapor, construido en Glasgow en 1940, donde operó como guardacostas bajo el nombre inicial de «Empire Griffin».

Durante la II Guerra Mundial intervino esta embarcación con las fuerzas aliadas en las costas italianas. En la contienda sufrió el gran impacto de un proyectil, embarrancándolo por ello su capitán en la playa de Sorrento, quedando después de esta última batalla, que tiene lugar en 1945, amarrado. Fue adquirido como deshecho de guerra por el director de Miller, Mr. I. K. Park, con el fin de convertirlo en remolcador. Cuando arribó al Puerto de La Luz aún tenía instalado en su proa un pequeño cañón, vestigio de sus singladuras por los mares italianos.

La península de Jandía, en la historia de la Segunda Guerra Mundial



PLAYA DE COFETE, LUGAR DE APROVISIONAMIENTO DE SUBMARINOS ALEMANES

Hasta hace una década, la península de Jandía era una aldea de pescadores, que en la temporada de verano era muy visitada por los aficionados canarios a la caza y principalmente a la pesca. En la actualidad, el punto obligado para explorar Jandía en la isla de Fuerteventura, es el pequeño puerto de Morro Jable, hoy más frecuentado gracias al servicio del «Jet-foil» de la compañía Trasmediterránea. El vehículo ideal para recorrer esta zona pedregosa de parque natural de 16.000 hectáreas es un todoterreno. Es recomendable dirigirse en primera manga hasta el faro de Punta Jandía (un faro del fin del mundo), para continuar más tarde hasta la aldea abandonada de Cofete, ya en la parte occidental, o de barlovento, de la isla majorera. En total, unos 28 kilómetros de viaje a través de un territorio desértico, bordeando una costa intacta, de aguas esmeraldas, para adentrarse después en uno de los últimos refugios de la rarísima hubara, la avutarda de Canarias. De estas aves sólo subsisten unos 120 ejemplares, todos ellos en Fuerteventura y (sólo posiblemente) en la vecina Lanzarote.

Los grandes cardonales y tabaibales se extienden por aquellas laderas olvidadas, cayendo sobre las aulagas que recubren la aridez de las pardas llanuras. En este territorio existen asimismo numerosos yacimientos arqueológicos prehispánicos, cuya conveniente exploración y conservación permanecen todavía a la espera de una solución definitiva. En determinado momento, la pista cruzará un aeródromo militar abandonado, el cual trae el recuerdo de una interesante historia novelesca: el nombre de Gustavo Winter o Winther. Parece ser que era un general alemán que en 1939 adquirió la mayor parte de esta península de Jandía como exclusiva propiedad privada. Aún no se conoce bien los medios que se valió este carismático personaje alemán para hacerse con estos terrenos. Se dice que fue en parte como pago por la ayuda de las fuerzas alemanas a Franco para ganar la guerra civil.

En su trozo de este «finisterre» secreto, este agente alemán del III Reich, haciendo transportar a lomos de caravanas de camellos los materiales necesarios, se construyó una formidable mansión en las proximidades de Cofete: el llamado palacio de los Winter que todavía existe. Construyó también el aeródromo cerca del faro, donde durante la II Guerra Mundial aterrizaban los aviones Jünker, mientras los submarinos alemanes se situaban junto a las solitarias costas de barlovento, entre 1941 y 1945. La leyenda popular habla de túneles en el palacio, refugios para submarinos y desembarcos nazis.

Desde el caserío de Cofete a la mansión de los Winter hay escasamente un kilómetro de pedregosa pista. La leyenda del alemán Gustavo Winter comienza en los años 1925 y 1926, cuando este ingeniero industrial alemán se traslada a Las Palmas para dirigir las obras de la central de carbón para dotar de luz eléctrica a Gran Canaria, en la zona de la Cícer en la playa de Las Canteras. Este proyecto fue realizado por la Compañía de Electricidad y Riegos (Cícer) y hoy denominada Unelco, bajo la presidencia de Antonio Goicochea y Cosculluela, gobernador del Banco de España. Don Gustavo Winter dirigió personalmente las obras que aportó un gran beneficio al desarrollo industrial de nuestra isla.

Gracias a las investigaciones del geólogo grancanario Simón Benítez Inglott, propiciadas por este ingeniero alemán entre los años 1837 y 1938, se conoció la historia de la formación de la península de Jandía. Posteriormente, el profesor sueco Haussen que realizó varios viajes de estudios a Jandía escribió un libro acerca del origen de la península de Jandía, llegando a la conclusión de que, muchos siglos antes, había sido una isla aparte, emergida del mar y que sólo más tarde, a través de los procesos geológicos, se unió a Fuerteventura por un istmo. El pico de Jandía tiene una altura de 807 metros, la máxima de Fuerteventura. Desde su altura puede contemplarse el más inolvidable panorama sobre la península. Junto al palacio del alemán arranca el camino de Los Camellos, que trepa hacia la Degollada del Vizcaíno.

La bajada hacia Morro Jable se efectúa bien por el llamado valle del Ciervo, bien por el caserío del Gran Valle. Por ambas vertientes se atraviesan tabaibales dulces y amargos, extensos cardonales, riscos volcánicos, refugio de raras especies botánicas en peligro de extinción. Por estos riscos anidan algunas aves como la tarabilla canaria, los gurrres o alimoches, los halcones de Berbería.

Para los amantes de la aventura preferirán otro itinerario más extenso a través de Jandía por una pequeña pista que durante unos tres kilómetros discurre a media ladera, por la parte de barlovento, dominando espléndidas vistas sobre la solitaria y salvaje playa de Cofete. Alcanzadas las faldas del pico de la Matanza, se desciende por una torrentera hacia el perdido islote que se divide en la costa. Esta roca, unida a tierra por un mínimo istmo arenoso, era un lugar sagrado para los primitivos habitantes majoreros. El itinerario continuará en completa soledad y durante otros cinco kilómetros, al filo mismo de las olas, caminando sobre la playa olvidada. La única referencia va a ser un paso entre montañas, de menos altitud, que surgirá entre el llamado Morro de la Burra y el Cuchillo del Medio. En esta vaguada habrá que desviarse de nuevo desde la costa hacia el interior para encontrar un auténtico oasis en el manantial denominado la Majada del Agua.

El valle contiguo recibe el nombre de Pecenescal. En su cabecera, una pequeña pista lleva hasta la degollada de Cuevas Labradas, desde donde se puede ascender a la cumbre de la Atalaveja Chiva, de 234 metros, que permite contemplar otra panorámica memorable: el campo de dunas de El Jable, que en el istmo de la península de Jandía representa la mejor imagen del desierto.

Desde el caserío de Pecenescal a la carretera principal del sur de Fuerteventura hay solamente dos kilómetros. Desde allí resultará fácil retornar a Morro Jable.

Pocos años antes de iniciarse la Segunda Guerra Mundial, una alambrada de espinos fue colocada de costa a costa en el istmo de la Pared, y que hacía de frontera entre Jandía y el resto de Fuerteventura. La historia de las actividades de los submarinos alemanes en la playa de El Cofete está todavía por escribirse, pero los que vivimos aquellos años, era «voz populi», que en aquella zona del sur de Fuerteventura, acudían los submarinos alemanes para aprovisionarse, y posiblemente para embarcar personal especializado de la Armada alemana.

Hoy podemos confirmar que El Cofete era una base secreta alemana durante la Segunda Guerra Mundial.

Canarias, en la historia naval de la Segunda Guerra Mundial

Canarias era un punto estratégico de apoyo de los navíos alemanes con asquiescencia de las autoridades españolas, principalmente de los submarinos que contaba con una base de avituallamiento en El Cofete, playa próxima a la Punta de Jandía. Los servicios de información alemán facilitaba los movimientos de los convoyes aliados que desde Sierra Leona, Gambia, Nigeria y Suráfrica se dirigían al Norte, lo que producían enormes pérdidas en hundimientos de barcos por los submarinos alemanes, llamados los «lobos» grises.

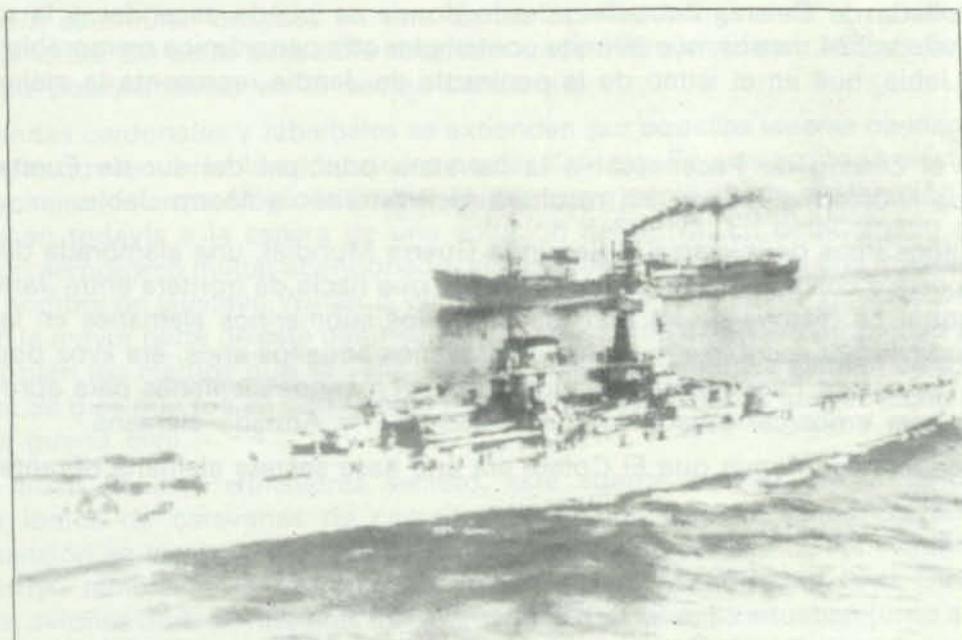
En el Puerto de La Luz, la operación de suministro de combustible a los submarinos la efectuaban los barcos «Charlotte Schliema» y «Corrientes» en los primeros meses de 1940. Estas operaciones cesaron después de una protesta británica en julio de 1941. En Las Palmas se hallaba establecido el centro del contraespionaje alemán en esta zona del Atlántico el cual controlaba e informaba a Berlín de todos los movimientos de los barcos británicos que recalaban en nuestro puerto.

Recuerdo que uno de los grandes navíos alemanes que pasaron por el Puerto de La Luz a principios de 1939 fue el acorazado de bolsillo «Graf Speer» que meses después se haría famoso en la historia de la Segunda Guerra Mundial. La visita de este potente navío a Las Palmas constituyó un señalado acontecimiento marítimo. Rememoro la presencia de los marinos alemanes por las principales calles del sector porteño y en la Playa de Las Canteras.

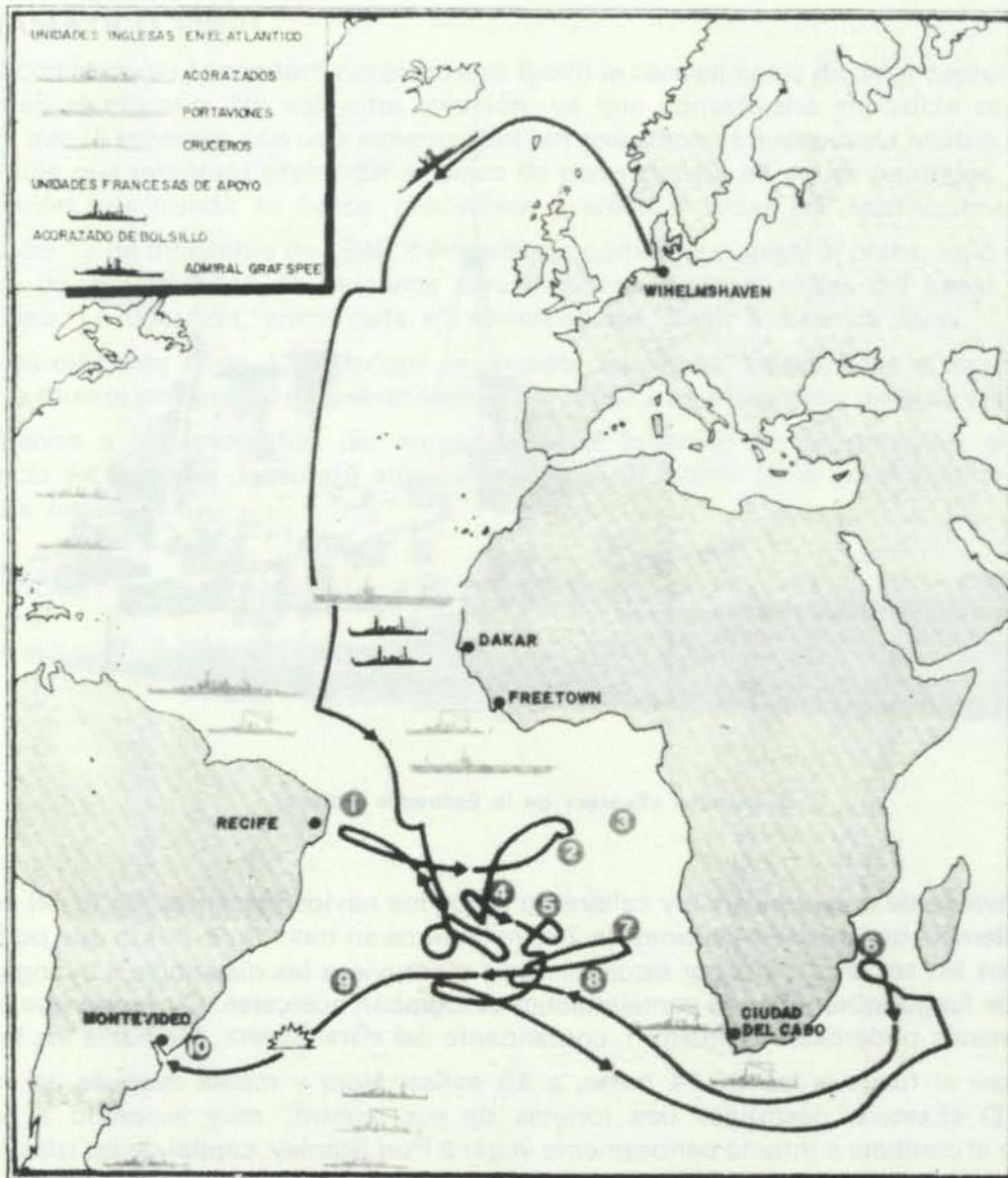
LA TRAGEDIA DEL ACORAZADO «GRAFF SPEE»

El comienzo de la guerra sorprendió al acorazado de bolsillo «Graf Speer» en pleno Atlántico. Se dirigió hacia la ruta de El Cabo, frecuentada por el tráfico marítimo aliado. El 30 de septiembre de 1940 realizó su primera captura. Continuó operando entre Africa y la costa brasileña hundiendo mercantes de bandera británica hasta mediados de octubre, en que arribó hacia el cabo de Buena Esperanza para pasar al Océano Indico.

El 15 de noviembre atacó allí a un pequeño petrolero británico y puso proa de nuevo hacia el Atlántico. El restablecimiento de estos corsarios se realizaba por medio de petroleros que les suministraban en el mar el combustible, víveres y municiones necesarios. El «Graf Speer» tenía una cita con el petrolero «Almark» que le aprovisionó y al que traspordó los prisioneros recogidos de los mercantes hundidos.



Acorazado alemán «Graff Spee»



Mapa del Atlántico Sur con la posición de los navíos de las escuadras alemana e inglesa

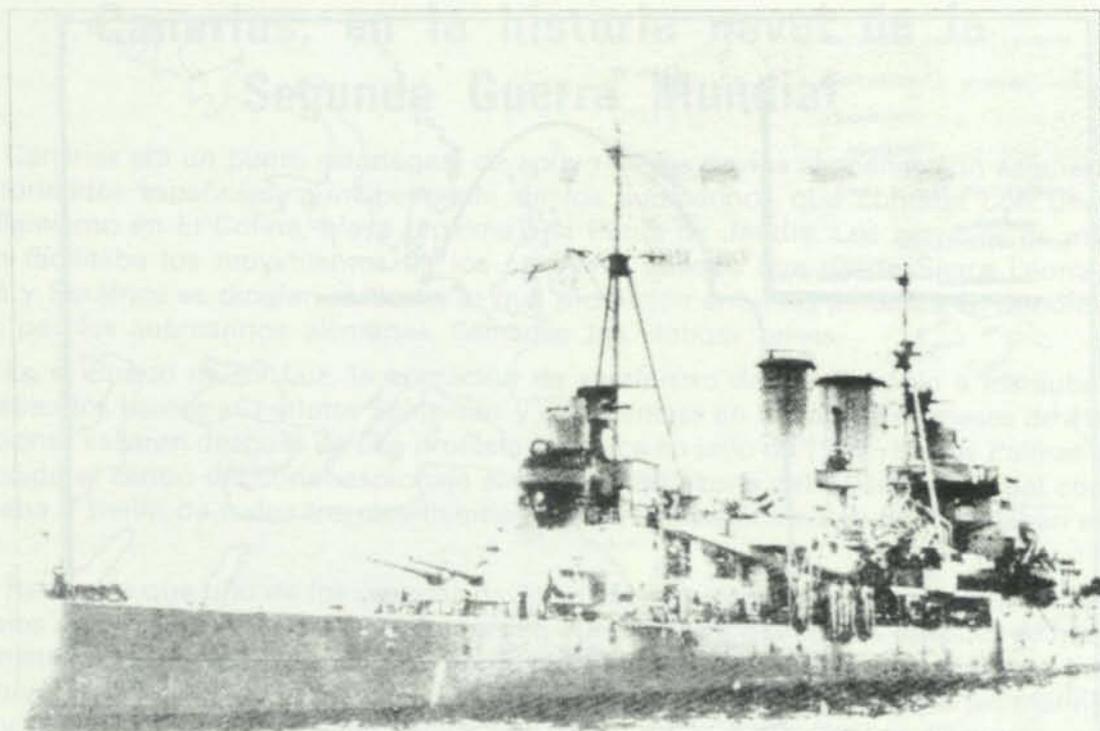
LA BATALLA NAVAL DEL RIO DE LA PLATA

La presencia de este acorazado de bolsillo estaba produciendo graves trastornos al despliegue de las fuerzas navales aliadas. En ese momento se encontraban empeñados en su persecución una enorme fuerza naval formada por cinco portaaviones y 18 acorazados y cruceros distribuidos en nueve grupos.

Uno de estos grupos de búsqueda era la «Fuerza G», compuesta por los cruceros británicos «Cumberland», «Exeter», «Ajax» y «Aquiles». Al mando se encontraba el comodoro Harwood a bordo del «Ajax».

Harwood fue informado por radio de la situación del «Graf Spee» el día 3 de diciembre. Estimó que su presa podría intentar acercarse a la zona de confluencia del tráfico comercial situada frente al estuario del Río de la Plata. Por ello, el día 12 concentró en ese área al «Exeter», «Ajax» y «Aquiles». El «Cumberland» se encontraba en las islas Malvinas realizando operaciones de vigilancia.

Al amanecer del día 13, a doscientas cincuenta millas de Punta del Este, los serviolos británicos avistaron la inconfundible silueta del «Graff Spee»



El crucero «Exeter» de la Escuadra inglesa

La artillería de mayor alcance y calibre de todos los navíos presentes era la del acorazado de bolsillo alemán, con sus seis cañones de 280 milímetros en tres torres, por lo que podía batir a los cruceros sin ser alcanzado por éstos mientras mantuviese las distancias. Los ingleses, con más bocas de fuego, obtendrían la ventaja táctica si lograban acercarse. Creyendo que se trataba de fuerzas menos poderosas, Langsdorff, comandante del «Graf Speer», fue hacia los británicos.

Se abre el fuego a las 06,14 horas, a 19 millas. Hora y media después, la acción ha terminado. El «Exeter», destruidas tres torretas de sus cuatro, muy escorado a babor, ha abandonado el combate e intenta penosamente llegar a Port Stanley, capital de las islas Malvinas. Los dos cruceros se han batido con extraordinaria valentía atacando a corta distancia a un adversario cuya artillería secundaria iguala a la principal de ellos, y aprovechando el duelo entre el «Graf Speer» y el «Exeter» para tocar varias veces al acorazado enemigo. Ellos mismos han recibido heridas: ligeras el «Achilles» y graves el «Ajax».

Al cabo de hora y media de combate, el «Exeter» tenía que retirarse maltrecho; el «Ajax», con sólo dos cañones, y el «Aquiles», con serias averías, mantenían el contacto con dificultad. En ese momento, el «Graf Speer» sin grandes daños en su armamento, era el vencedor del enfrentamiento. Pero la escasez de víveres y combustible no le ofrecían otra solución que dirigirse a puerto.

Se quedan solos frente a un poderoso enemigo, cuya fuerza combativa está intacta. Pero es éste el que huye. Sus daños, sin ponerle en peligro, son importantes. Tiene las cocinas destruidas, el casco perforado, una parte de la artillería fuera de uso y está lleno de heridos.

Entró en Montevideo a las once de la noche de ese mismo día, quedando el estuario de la Plata vigilado por los cruceros ingleses, a los que se incorporó el «Cumberland» al día siguiente. Los convenios internacionales concedían al «Graf Speer» el derecho de permanecer en puerto neutral setenta y dos horas, pero necesitaba más tiempo para efectuar reparaciones. Comenzó entonces una ardua lucha diplomática entre los representantes ingleses y alemanes frente al Gobierno uruguayo.

UN DRAMATICO FINAL

El comandante Langsdorff consultó con Berlín la conveniencia de dejar capturar su barco o hundirlo en el estuario. No veía otra solución, ya que consideraba imposible causar daño al enemigo, que le esperaba con una superioridad tan aplastante. En respuesta recibió un telegrama ordenándole que intentase prolongar el plazo de permanencia en aguas neutrales, y si no tenía otra solución que hundir su barco, procediese a efectuar todas las destrucciones posibles.

El día 17 de diciembre de 1940, no habiendo podido prolongar el plazo, salió del puerto en presencia de una multitud de personas para hundirse a nueve millas del canal de acceso a Montevideo. La dotación, embarcada en remolcadores, llegó a Buenos Aires.

Tres días más tarde, Langsdorff se suicidó. Su último mensaje fue el siguiente: «Voy a afrontar la muerte con una fe inquebrantable en la causa y en el porvenir del país y de mi Führer».

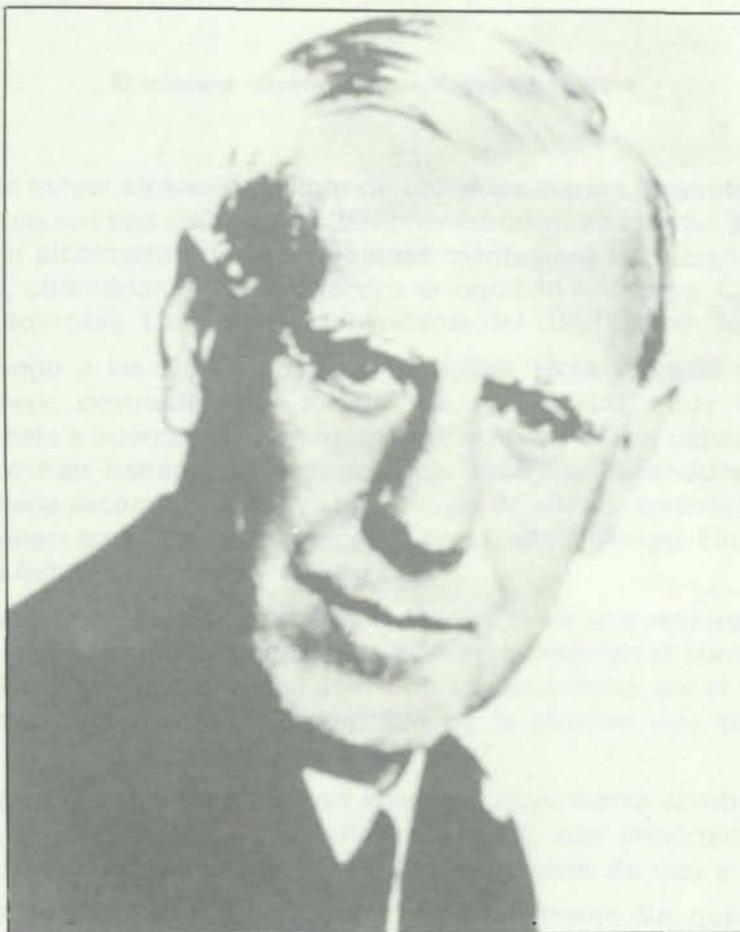
Gracias a las fotografías del agregado naval británico en Montevideo, el Servicio de Inteligencia en Londres descubrió atónito que el «Graf Speer» tenía en el puente una enorme antena de radar.

EL AMIRANTE CANARIS, JEFE DEL ESPIONAJE ALEMAN ESTUVO EN GRAN CANARIA

Dada la importancia de la posición estratégica de nuestro Archipiélago, como encrucijada de las rutas marítimas comerciales en los años 1940-1941, pudo llevarse a cabo un intento de ocupación de Canarias, por ambas partes.

En 1934 fue nombrado jefe del «Abwehr» o Servicio Secreto de las Fuerzas Armadas. Parece que en 1944 mantuvo ciertos contactos con los aliados y participó en el complot de 1944 para atentar contra la vida de Hitler en el cuartel general de Rastenburg en Prusia Oriental. Nueve meses después fue ejecutado bajo la acusación de traidor en la madrugada del 9 de abril de 1945 en el campo de concentración de Flossenberg. Canaris siempre había deseado vivir en España cuando se retirara.

Canaris, en su visita a Canarias, mostró gran interés por un proyecto de instalar una gran base de submarinos en Fuerteventura, en la zona del Cofete. Se realizaron estudios para la construcción de un búnker para refugio de submarinos, pero finalmente ante el fracaso de la entrevista de Hitler con Franco, dicho proyecto también fue suspendido.



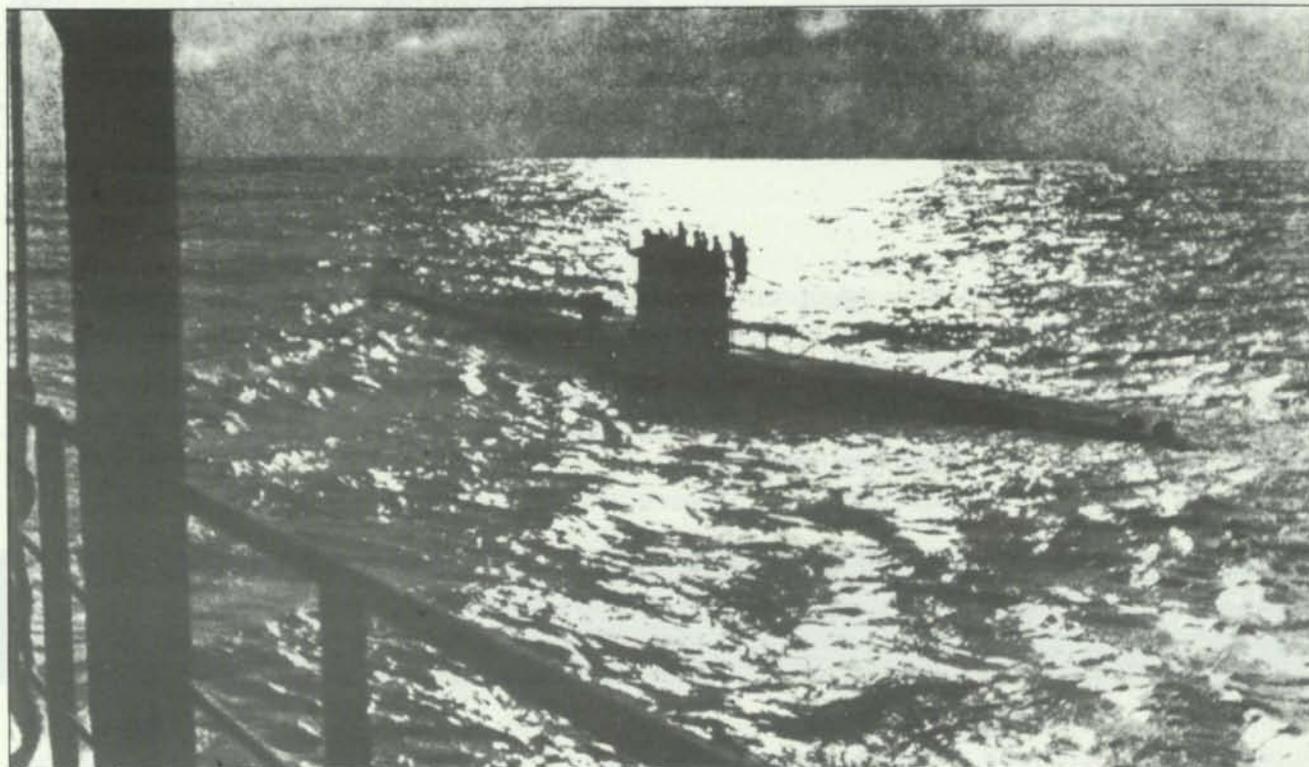
El almirante Wilhelm Canaris, jefe del Servicio de Espionaje alemán

En la destacada obra «La Segunda Guerra Mundial», del historiador Raymond Cartier, en las páginas 178 y 179, nos describe cómo se desarrolló la histórica reunión que se realizó a bordo de un vagón de tren en la localidad fronteriza de Hendaya entre Hitler y Franco. Durante el desarrollo de esta entrevista, el Fuhrer pidió a Franco que interviniese en la guerra el día 10 de enero de 1941, prometiéndole que en unos pocos días, las fuerzas alemanas ocuparían la base de Gibraltar.

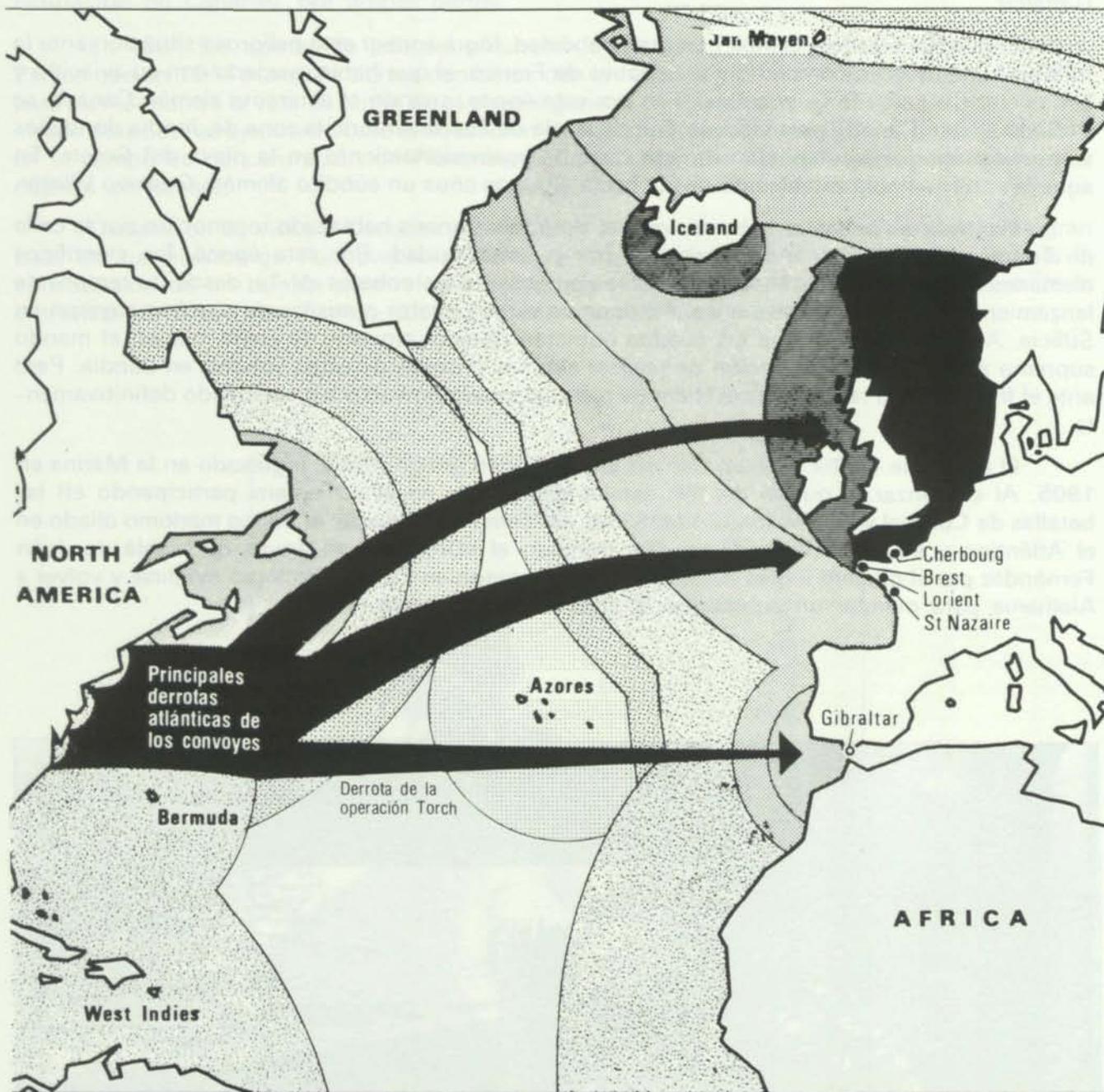
El jefe del Estado español, con gran habilidad, logra sortear esta peligrosa situación ante la furia de Hitler que no comprendía la negativa de Franco, al que había ayudado con su aviación y armamentos a ganar la Guerra Civil. Fue por esta época, cuando el almirante alemán Canaris, se trasladó a Gran Canaria para visitar el Sur de la isla de Fuerteventura, la zona de Jandía donde los submarinos alemanes disponían de una base de aprovisionamiento en la playa del Cofete. En aquella zona se había establecido desde hacía algunos años un súbdito alemán, Gustavo Winter.

Por terceras personas sabemos que el almirante Canaris había sido reconocido por la calle de Triana una noche cuando transitaba por nuestra ciudad. Por esta época, los científicos alemanes se hallaban realizando las primeras pruebas de los cohetes «V-1», desde las rampas de lanzamiento en las costas alemanas. Algunos de estos cohetes o misiles de pruebas cayeron en Suecia. Ante el temor de que los aliados pudieran obtener algunos de estos misiles, el mando supremo alemán tuvo la intención de realizar algunas pruebas de estos cohetes en Jandía. Pero ante el fracaso de la reunión entre Hitler y Franco el citado proyecto fue cancelado definitivamente.

El almirante Walter Wilhem Canaris era de origen griego. Había ingresado en la Marina en 1905. Al comenzar la guerra del 14, estaba embarcado en el «Dresden» participando en las batallas de Coronel y las Falklands o Malvinas, así como en el ataque al tráfico marítimo aliado en el Atlántico y en el Pacífico. Al resultar hundido el «Dresden» en aguas de la isla de Juan Fernández por el crucero inglés «Glasgow», fue internado en Chile, pero logró evadirse y volver a Alemania para mandar un submarino al final de la contienda.



Submarino alemán en aguas de Canarias en la Segunda Guerra Mundial



- | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Sept 1939-Mayo 1940 | Junio 1940-Marzo 1941 | Abril 1941-Dic 1941 | Enero 1942-Jul 1942 |
| Ago 1942-Mayo 1943 | Junio 1943-Ago 1943 | Sept 1943-May 1945 | |

El paso aéreo. La cobertura aérea aliada, vital para los convoyes, fue extendiéndose por etapas, desde ambos lados del Atlántico, hasta que la brecha fue finalmente cerrada.

Gran Bretaña hizo planes para invadir Canarias en la Segunda Guerra Mundial

La operación «Pilgrim» estuvo a punto de materializarse entre 1940-1941

La mayor parte de las hazañas navales de la Segunda Guerra Mundial han sido minuciosamente descritas por los medios de comunicación. Por el contrario, otras operaciones que, pese a estar preparadas, nunca llegaron a materializarse, recibieron por obvias razones, mucha menor atención, a pesar de que indudablemente la merecían a menudo. El prestigioso historiador británico John de S. Winser, que tuvo acceso a los archivos del Almirantazgo, publicó en la revista «Ship Montly» en septiembre de 1988, un amplio informe sobre los planes de invasión de las islas españolas y portuguesas del Atlántico por los británicos en agosto de 1943. Gran Canaria con su importante Puerto de La Luz y aeropuerto de Gando eran objetivos de vital importancia de estas operaciones en los años cruciales de la Segunda Guerra Mundial.

Uno de estos casos lo fue el plan de ocupación británica de los archipiélagos españoles y portugueses del Atlántico, para lo que en más de una ocasión, estuvo a punto de zarpar una flota de asalto.

Los archivos del Almirantazgo revelan detalles de las operaciones que se tomaron en consideración, así como los importantes medios navales que les habían sido asignados durante los primeros y cruciales años de la guerra.

Inmediatamente después de la retirada de Dunkerque y de la Francia Occidental, durante las horas más negras para Gran Bretaña en junio de 1940, dos brigadas del ejército fueron puestas en estado de alerta con un preaviso de seis horas para ser enviadas a Irlanda en un supuesto de que se produjera allí una invasión alemana, o para apoderarse de los archipiélagos atlánticos. El destino irlandés se canceló el 1 de julio de ese año, siendo devuelto a sus armadores la Southern Railway, el ferry «St. Briac», que había permanecido a la espera de embarcar en Milfordhaven un batallón de la Marina Real.

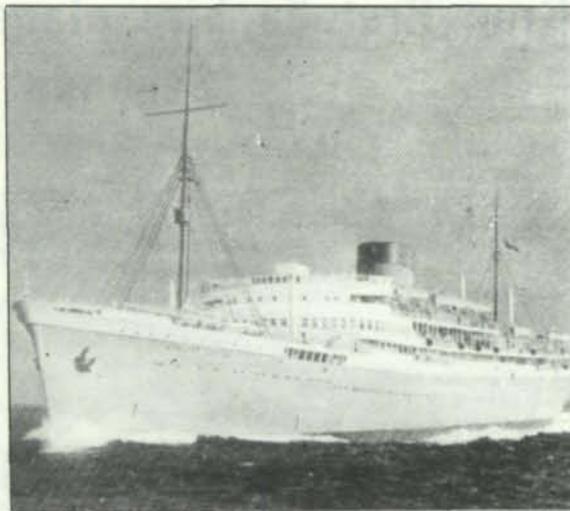
OPERACION «PILGRIM»

Winston Churchill en sus memorias ponderó a fondo las ventajas e inconvenientes de la llamada operación «Pilgrim». Mientras los alemanes incluyeron en su operación «Felix» (paso por la Península de las divisiones acorazadas alemanas, con la consiguiente ocupación de la base de Gibraltar y Marruecos español) y las islas Canarias para interceptar completamente las líneas marítimas de Gran Bretaña. Los jefes militares de esta, por el contrario, no titubearon en planificar la «ocupación preventiva» de algunas islas para impedir de este modo que las potencias del eje bloquearan la navegación en aguas del Mediterráneo, taponaran también la ruta de Ciudad del Cabo e interceptaran los convoyes angloamericanos.

El plan para los archipiélagos atlánticos existió durante bastante tiempo. Los trasatlánticos (transformados en transportes de tropas) «Strathaird» de la Peninsular & Oriental Line; «Otranto» de la Orient Line y los gemelos «Kenya» y «Karanja», de la British India, fueron retenidos en Liverpool, mientras los cargueros «City of Mobile» y «Shetland» fueron cargados con vehículos, pertrechos y provisiones para 70 días, los petroleros «Olwen» y «Abbeydale» fueron también acondicionados así como transformados para la lucha antisubmarina; «Surprise» y «Trobador» que fueron preparados para servir como avisos de comunicaciones interinsulares.



El «Hood»



El «Athlone Castle»

UTILIZACION DE BARCOS EN OPERACIONES

Precedidos por los «City of Mobile» y «Abbeydale» el «Strathaird» debía dirigirse a las Azores transportando una fuerza de asalto para ocupar las islas de San Miguel y Terceira, mientras el «Karanja» las llevaría a la cercana isla de Fayal. La asignación de las fuerzas navales dependía de las necesidades de la flota en aquellos momentos, pero se esperaba que incluyera dos acorazados o cruceros y por lo menos seis destructores. Estos probablemente serían retirados de la Home Fleet o de la Fuerza H, lo mismo que los cruceros, para efectuar desembarcos simultáneos programados en las islas de Cabo Verde situadas mucho más al sur. El destino del «Kenya» debía ser la isla de la Sal y el del «Otranto» la de San Vicente, donde serían apoyados por el «Shetland» y por el «Owen», los cuáles se encontrarían previamente en el puerto de Freetown (Sierra Leona). Para Gran Bretaña los archipiélagos portugueses de Azores y Cabo Verde servirían no sólo como bases útiles y centros de comunicación en sí mismo, sino que evitaría el que cayesen en poder de cualquier enemigo, lo que supondría una peligrosa amenaza para los buques británicos que hacían la ruta del Cabo de Buena Esperanza, los cuáles podrían verse obligados a desviarse muchos miles de millas mar adentro, hacia las Indias Occidentales, en su ruta hacia y desde Inglaterra.

Una operación tan delicada desde el punto de vista internacional, se podría justificar sólo si fallaran todas las vías de arreglo diplomático, por lo que siempre presente la fecha de su inicio se fue aplazando repetidas veces. Las fuerzas conjuntas permanecieron alertas, no obstante, ante el temor de que España o Portugal se convirtieran en aliados de Alemania o bien los propios alemanes invadieran los archipiélagos bien por medio de transportes de tropas y buques de asalto o embarcando tropas a bordo de los acorazados «Scharnhorst» o «Gneisenau».

Los retrasos en el comienzo de las operaciones originaron los cambios del «Strathaird» y «Otranto» por el trasatlántico placo «Sobieski», o por uno de los «liners» de la Peninsular & Oriental, «Strathmore» o de la Unión Castle Line, «Athlone Castle», y posteriormente, incluso por el viejo transporte «Ettrick» de antes de la guerra.

En la primavera de 1941 se pudo disponer de los barcos de desembarco de infantería especialmente preparados. Estos eran los transbordadores holandeses «Koningin Emma» y «Prinses Beatrix» y los también transbordadores de Belfast «Ulster Monarch» y «Royal Scotsman». Su llegada significó que la operación podía desviarse, dando prioridad a las islas Canarias, donde el valioso Puerto de La Luz y Las Palmas en Gran Canaria era el único adecuado para su uso como base de operaciones de grandes buques. Esto habría sido muy importante si como consecuencia de cualquier acción española, Gran Bretaña hubiese perdido Gibraltar, lo cual en aquellos momentos, fue una posibilidad real. Otros objetivos es el aeropuerto de Gando y el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

FUERZAS DE DESEMBARCOS PREPARADAS

A finales de junio había una fuerza lista para intervenir en un plazo de días en las Azores. Esta fuerza comprendía los transbordadores belga «Prinses Astrid» y «Prinses Josephne Charlotte», gemelos de la ruta Ostende-Dover, así como el ferry de la línea Glasgow-Belfast «Royal Ulterman», todos dados de alta recientemente como transportes de tropas de Infantería. El último de estos buques debía entrar en puerto a las primeras luces del alba acompañado por dos destructores y desembarcar un batallón de granaderos de la guardia, mientras los barcos belgas enviaban sus tropas a tierra en lanchas de desembarco. Como apoyo se encontraría el carguero «Nigeria», el petrolero «Oligard» y el aviso «Trobador», los cuáles deberían efectuar un desembarco previo en la costa norte.

Tanto Canarias como Azores fueron considerados objetivos de la mayor importancia, después de cuya toma, la flota sería enviada a conquistar el archipiélago de Cabo Verde y el puerto de Funchal en Madeira.

A principios de agosto se llevaron a cabo ejercicios de gran escala en Scapa Flow y para cuando la flota regresara al Clyde se habían añadido más barcos de transporte de tropas para contrarrestar el refuerzo de las defensas españolas en Canarias.

Estos transportes de tropas eran los trasatlánticos «Strathmore» y «Strathnaver» del servicio Reino Unido-Australia, el «Scythia» de la Cunard Line, el «Duchess de Atholl» de la Canadian Pacific y el «Lhanstephan Castle» de la Unión Castle con una capacidad de cerca de 14.000 soldados. Luego se añadieron el «Orbita», de la Pacific S.N. Co. y el trasatlántico noruego «Bergenfjord». En total unos treinta navíos fueron preparados para el desembarco.

Debido a las dificultades que los pequeños buques podían encontrar en realizar tan largo viaje durante el invierno, fue recomendado que los cinco buques holandeses fueran despachados para Sierra Leona con su material de desembarco sin las tropas, las cuáles se unirían después que fueran iniciadas las operaciones de desembarco.

Un mes antes de la invasión de Africa del Norte por la flota aliada, a finales de 1942, fue de nuevo puesto en progreso las operaciones para el plan de invasión de Canarias con el fin de su utilización como bases de apoyo a las fuerzas aliadas. La fuerza inicial para llevar a cabo la invasión de Gran Canaria debería contar con unos 25.000 hombres, 52 tanques y 1.200 vehículos con una flota de 93 buques, incluyendo 20 transportes y no menos de 42 destructores y buques escoltas. Esta fuerza de asalto estuvo en consideración hasta 1942 cuando el plan fue paralizado, para ser pocos meses después reactivado con las operaciones de Azores con el fin de proteger los convoyes del Atlántico Norte. Era necesario disponer de aeropuertos en las islas Terceira y San Miguel como bases patrulleras mientras los puertos de Ponta Delgada en San Miguel u Horta en Fayal serían para el avituallamiento de la flota.

Otros buques de pasaje que participarían en estas operaciones de desembarco eran los trasatlánticos «Duchess of Berdford», «Moarch of Bermuda» y el «Lhangibby Castle».

Pero en agosto de 1943 esta importante operación de invasión de las islas atlánticas, como otras diez que se habían estudiado, fueron paralizadas tras el cambio del régimen de Franco con el status neutral de España y Portugal hacia su no intervención en apoyo de las fuerzas alemanas, tras la negativa de Franco a dar el consentimiento a Hitler para el paso de sus tropas por territorio español para la ocupación de Gibraltar.



El «Victorious», uno de los cuatro portaaviones que habría de participar en la operación de ocupación de Gran Canaria

OPOSICION DE LAS FUERZAS ESPAÑOLAS

En caso de encontrar oposición por parte de las baterías de costa, los planes de asalto del Puerto de La Luz comprendían inicialmente un bombardeo desde el acorazado «Rodney» y el crucero «Exeter» para cubrir la entrada en el puerto de los «Ulster Monarch» y «Royal Scotsman», los dos barcos de desembarco holandeses y tres destructores, precedidos por dos dragaminas equipados con morteros de dos pulgadas para eliminar el fuego de armas ligeras. Posteriormente, a lo largo de la costa oriental de la isla, el «Hydra» (ex «Kenya») y el «Karanja», apoyados por otros barcos de la Royal Navy fondearían en Gando para desembarcar comandos cerca del aeropuerto. Un total de más de 12.000 soldados serían transportados por los trasatlánticos «Winchester Castle» de la Unión Castle, el polaco «Batory», el «Narkunda», de la Peninsular & Oriental Line, el «Ormonde» de la Orient Line en sustitución del «Orduna» asignado inicialmente a esta operación, y el «Ettrick».

También incluidos en esta operación se encontraban el calarredes «Guardian» y el buque-hospital «Newfoundland», más tarde reemplazado por el «Oxfordshire» y los cargueros «Clan Macdonald», «Dunedin Star» y «Macharda» que debían transportar vehículos, material y lanchas de desembarco.

Se esperaba que al menos cuatro portaaviones tomarían parte en los desembarcos, incluyendo a los «Victorious», «Eagle» y «Ark Royal», y «Asrgus» o «Furious». Uno de éstos dos últimos fue destinado también al transporte de aviones Hurricane a las islas.

La fecha de salida desde Reino Unido se fijó para el 22 de mayo de 1941, al objeto de proceder al ataque la noche del 1 al 2 de julio de ese año. Sin embargo, ocho días antes de zarpar se informó que desde España había habido cambios favorables en el aspecto diplomático por lo que las operaciones quedaron aplazadas de nuevo. No obstante, los preparativos siguieron adelante y en junio se sugirió incluir en la flota invasora al «Iris» antiguo «Trian Ferry», dado de alta en la Marina en abril y rebautizado posteriormente «Princess Iris», ya que era capaz de transportar 13 tanques. El poder disponer además de cuatro barcasas de desembarco recientemente transformadas, dio mayor potencia a los desembarcos previstos en Gando. Estos cuatro barcos eran las barcasas «Dewale» y «Ennerdale» con una capacidad de 30 lanchas de desembarco, más las barcasas de la clase Maracaibo «Misoa» y «Bachaquero», cada una con capacidad de 24 tanques pesados podrían ser desembarcadas directamente en la playa gracias a un gran portalón a proa.

EL ACORAZADO «HOOD» DE LA ARMADA BRITANICA VISITO LAS PALMAS EN MAYO DE 1936

El día 5 de mayo de 1936, recaló en el Puerto de La Luz en visita oficial el acorazado «Hood» de la Armada británica, considerado en aquel entonces el navío más poderoso del mundo.

Este potente acorazado fue hundido por el acorazado alemán «Bismarck» el día 24 de mayo de 1941, al ser alcanzado por los primeros disparos de sus potentes cañones. Un proyectil de 15 pulgadas del «Bismarck» penetró en el pañol de municiones del «Hood» y una potente explosión partió el barco en dos.

Observadores del acorazado alemán contemplaron cómo segundos después, el «Hood» se hundió, dejando sobre el mar sólo una nube densa y revuelta de humo.



El «Hood», única víctima del «Bismarck»

LOS GRANDES ACORAZADOS ALEMANES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Desde el comienzo de la guerra, la estrategia naval alemana centró sus objetivos en la derrota de Gran Bretaña por medio del bloqueo. En opinión del almirante Erich Raeder, el corte de las líneas de comunicaciones marítimas británicas rendiría por hambre a esta nación.

En cuanto a las fuerzas de superficie, después de los «raids» de los acorazados de bolsillo «Deutschland» y «Graf Spee», el tercero, el «Admiral Scheer», forzó el bloqueo en noviembre del 1940 para operar en el Atlántico hasta abril de 1941, sin que la «Home Fleet» lograse localizarle. El «Admiral Scheer» consiguió hundir un total de 99.059 toneladas de buques mercantes y un crucero auxiliar, el «Jarvis Bay».

Por su parte, los acorazados «Scharnhorst» y «Gneisenau», a las órdenes del almirante Lütjens, lograron entrar en Brest después de hundir 115.622 toneladas de buques mercantes.

A continuación ofrecemos una relación de los grandes acorazados alemanes de la Segunda Guerra Mundial:

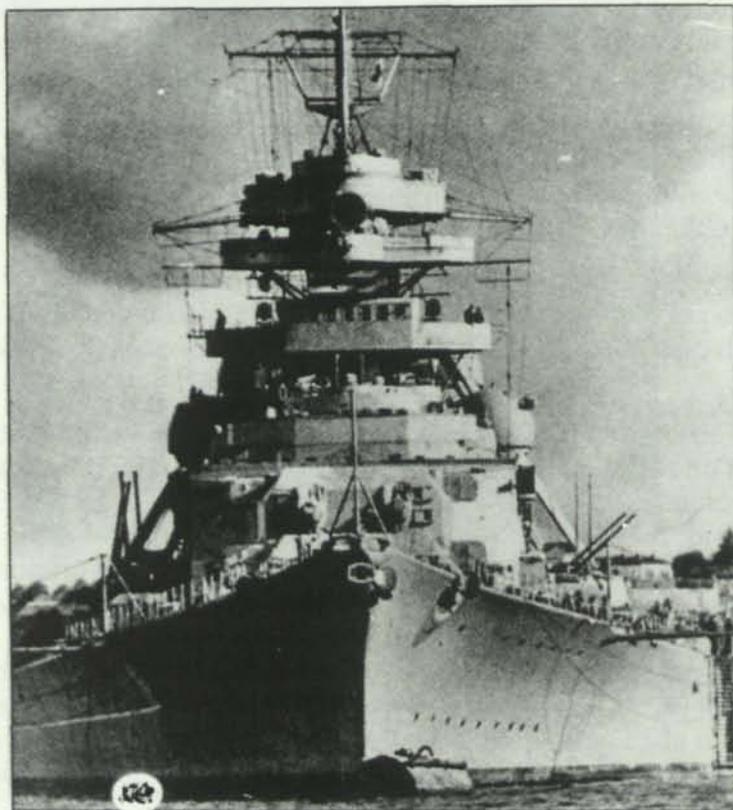
Serie «Lutzov», tres, de 10.000 a 12.000 toneladas de desplazamiento. (1929-1936). Velocidad: 26 nudos; «Graf Speer», de similares características.

Serie «Scharnhorst», tres, de 26.000 toneladas de desplazamiento. El primero hundido en Cabo Norte el 26 de diciembre de 1943. Velocidad: 27 nudos (1934-1938); «Gneisenau», averiado en Kiel, el 4 de enero de 1942. Fue desarmado al asumir Hitler el mando de la Armada alemana.

Serie «Bismarck» (1936-1940), de 35.000 toneladas de registro bruto y 42.000 de desplazamiento en peso muerto. Hundido el 27 de mayo de 1941 por los navíos de la Escuadra británica en aguas del Atlántico Norte; «Von Tirpitz», de similares características, hundido en el fiordo noruego de Tromsoé, el 12 de diciembre de 1944.

La Armada alemana declaró como desplazamiento oficial de estos buques 35.000 toneladas, cuando en realidad desplazaban 45.000 toneladas, sin que se llegara a publicar esta cifra por obvias razones de seguridad.

En verano de 1939, el acorazado «Gneisenau» recaló en el Puerto de La Luz en visita oficial. En cuanto a la escala del «Admiral Graf Speer», prevista también en aquellos días, al parecer fue cancelada.



Acorazado alemán «Bismarck»

Segunda visita de Francisco Franco a Canarias

(Octubre 1950)



Franco, durante su estancia en nuestra capital, acompañado de varias autoridades

En un capítulo anterior relacionado con el Alzamiento Nacional, nos ocupamos ampliamente de la primera visita de Francisco Franco Bahamonde a Gran Canaria. Fue el 14 de marzo de 1936, para hacerse cargo de la Capitanía General del Archipiélago, siendo recibido por el entonces Gobernador Militar de Las Palmas, general Amadeo Balmes, quien murió en trágicas circunstancias en vísperas del Alzamiento, el 17 de julio de 1936. Precisamente este triste acontecimiento hizo posible el traslado a Las Palmas de Gran Canaria del general Franco, para presidir el entierro del Gobernador Militar de Las Palmas.

El segundo viaje de Franco a Canarias, ya como Caudillo de España, tuvo lugar en octubre de 1950. El día 22 del citado mes llegaba a Santa Cruz de Tenerife y el 26 a Gran Canaria, a bordo del crucero «Canarias», que volvería a nuestro recinto portuario 24 años después con motivo de su desguazamiento, en visita de despedida.

El 26 de octubre, el Caudillo llegaba a la Base Naval de Canarias, en Las Palmas de Gran Canaria, a bordo del crucero «Canarias», escoltado por los destructores «Almirante Valdés» «Sánchez Barcáiztegui» y los cruceros «Almirante Cervera» y «Miguel de Cervantes».

En el muelle del Arsenal le esperaban para darle la bienvenida oficial, el Capitán General de Canarias, García Escámez y todas las autoridades civiles y militares de Las Palmas, así como representaciones de todos los organismos, entidades y Coros de la Sección Femenina de Falange.

Franco subió a un coche descubierto, y acompañado del alcalde de la ciudad Francisco Hernández González, efectuó el recorrido desde la Base Naval hasta el Ayuntamiento. Después de la recepción oficial en el Salón Dorado de la Casa Consistorial, el Caudillo se asomó al balcón, entre las constantes aclamaciones de los canarios. En el trayecto desde el Ayuntamiento hasta el Gobierno Militar, se produjo la tragedia del derrumbamiento de la base en un balcón de una vivienda de Triana, muriendo varias personas.

Siguiendo el programa de visitas previsto, Franco marcharía luego al Cabildo Insular de Gran Canaria y Gobierno Civil, donde fue recibido por el gobernador civil, don José García Hernández, que años después sería Vicepresidente Primero del Gobierno. La nota negativa de su segunda visita a Gran Canaria fue el cierre de las puertas de la Catedral por orden del Obispo Pildain, que ya comentamos en el capítulo dedicado a Monseñor Pildain.

Las jornadas siguientes, Franco marchó a las islas de Lanzarote y Fuerteventura.

Celebración del IV Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria

(29 marzo – 3 abril de 1990)

En los meses de marzo y abril de 1990, Canarias fue la sede del IV Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria. Las jornadas se celebraron en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife durante los días 29 de marzo al 3 de abril de 1990. Asistieron a este importante Congreso Internacional delegaciones de más de treinta países. La ceremonia inaugural, que tuvo lugar en el Teatro Pérez Galdós, en la mañana del día 29, estuvo presidida por el director general de Puertos y Costas, Luis Fernando Palao.

En la primera ponencia: Avituallamiento de combustibles a buques, intervinieron los siguientes señores: K.J. Bolt, «Las consecuencias del vertido de hidrocarburos en el mar»; Vincente Lencon, «Bunkering: Mercados y cotizaciones en el área atlántica»; F. Vicente Soriano: «El mapa del Bunkering» y A.J.O. Sullivan: «Consecuencias del vertido de hidrocarburos».

Entre las ponencias más interesantes figuran las siguientes: Utilización del Puerto de La Luz como base de estacionamiento y avituallamiento de la flota pesquera soviética, así como de otras flotas como la china, mauritana, senegalesa, libia, búlgara, rumana, etc.

Entre las personalidades asistentes destacan los siguientes señores ponentes: Jesús Vilares Leis, economista por la Universidad de Madrid. Se incorporó a la empresa Inmarsat desde hace 9 años, de la que es jefe de la ingeniería de la red y director regional de marketing dentro de la División del Servicio Marítimo en la que se ha especializado en la aplicación de los pequeños terminales de satélites a las comunicaciones pesqueras y la aplicación de los mismos al control remoto de faros y demás señales marítimas.

El economista canario Juan Arencibia Rocha, que trató sobre «Canarias y la actividad pesquera en la década de los 90».

El profesor Walter A. Avbernathy, director del puerto de Oakland de Estados Unidos, cuya ponencia versó sobre «Desarrollo Intermodal en América. Nuevas tendencias en rutas y centros de carga».

Ignacio de Cardenas y Díaz de Espada, ha estado envuelto en proyectos en numerosos puertos del mundo. «Terminales automatizadas de contenedores»

Gideon Baram: «Transportes y manipulación de pescado congelado en contenedores refrigerados».

Julio Alvarez Rodríguez: «Integración de los puertos españoles en la red europea de tráfico Intermodal».

Leonard J. Goss.: «Crecimiento del tráfico atlántico de contenedores».

Rafael Lobeto Lobo, director general de la Marina Mercante española: «Las recomendaciones comunitarias».

Willy Winkelmanns: Organizador de varios congresos internacionales: «Reformas portuarias».

Jos M. Dekkers: «Reformas portuarias en Rotterdam». El papel de las relaciones laborales: pasado, presente y futuro.

Dr. Jurgen Erdmenger, director Marítimo, director de la Economía del Transporte y director de la Ley de Transporte de la Dirección General de Transporte de la Comisión de la C.E.E. «Los puertos en el Mercado Unico Europeo».

Gran Canaria, escala de las grandes regatas trasatlánticas



Hermosa panorámica de los grandes veleros de la regata Colón 92, atracados en los muelles Transbordadores y Santa Catalina

La historia del Puerto de La Luz en Gran Canaria está vinculada a las grandes regatas trasatlánticas desde hace cerca de 40 años. Recordamos que en el mes de julio de 1956 vivimos el primer gran acontecimiento náutico con la escala oficial de los grandes veleros de la regata Brest-Las Palmas de Gran Canaria, organizado por la Sailing Trail. Posteriormente, en 1976, con motivo del II Centenario de la Fundación de los Estados Unidos, pasaron por nuestra bahía algunos de los grandes veleros de la «Operación Vela 1976» que participaron en la gran revista naval celebrada en el puerto de Nueva York, en la que estuvieron presentes más de 200 grandes veleros, fragatas, bergantines, bricbarcas, goletas, balandras y pequeños balandros.

A partir de 1980, nuestro recinto portuario ha sido recalada habitual de los centenares de yates y otras embarcaciones de recreo a vela que todos los años arriban a nuestra isla en su aventura de cruzar el Atlántico rumbo a América. Entre las últimas regatas celebradas recordamos la «Cutty Sack», en la que recalaron en nuestra bahía un total de 27 veleros, de ellos 10 polacos, 6 ingleses, 5 alemanes, 2 holandeses, 2 rusos, 1 francés y 1 canadiense.

Posteriormente, en los años 1986 hasta 1990, el Puerto Deportivo, llamado Marina de Las Palmas, ha dado abrigo a los centenares de yates participantes en las regatas anuales desde Gran Canaria, Barbados y Bermudas. En la regata de 1987, se alcanzó una cifra «récord» de 300 yates, un acontecimiento deportivo que merece figurar en el «Libro de los Récords», de Guinness.



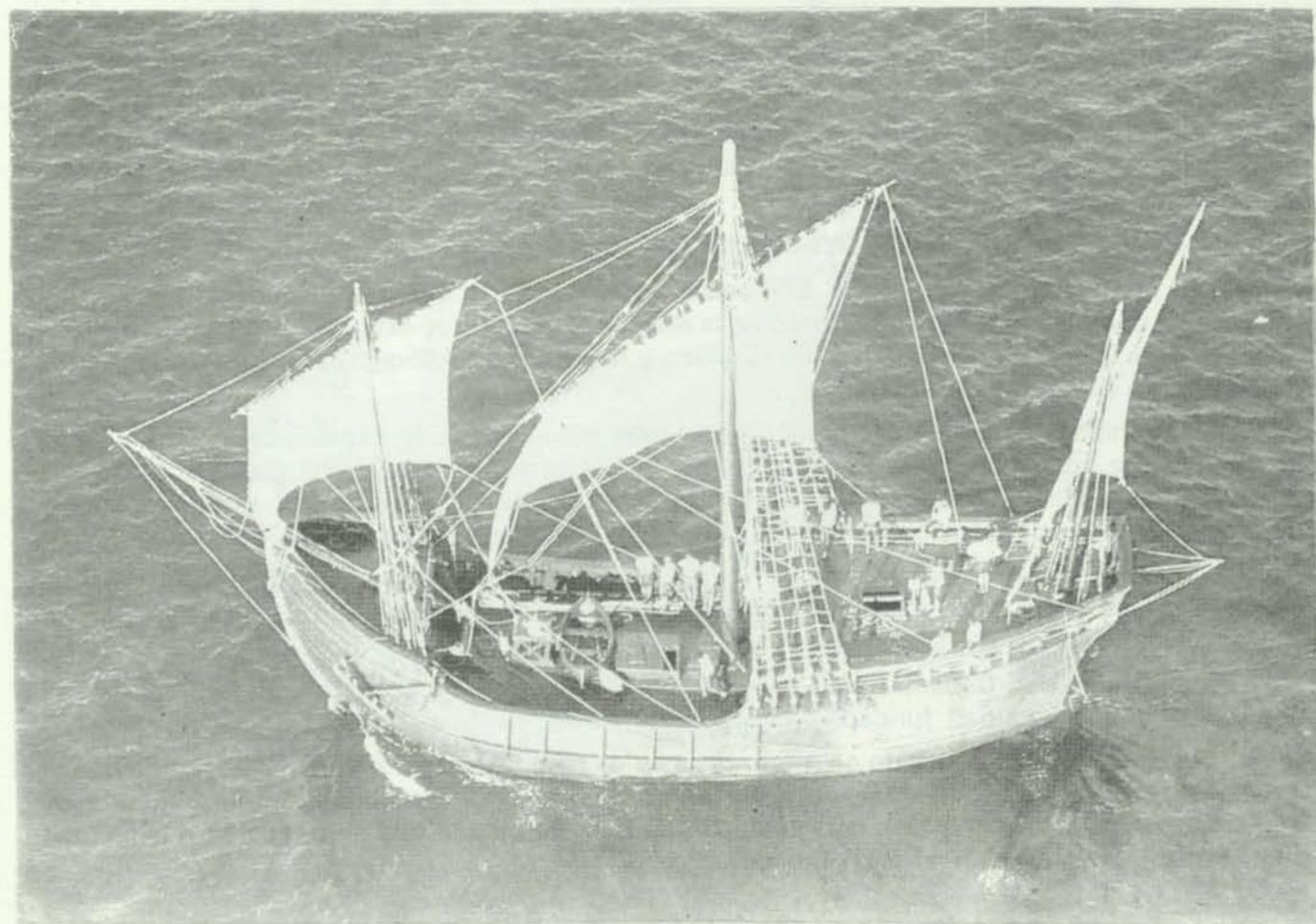
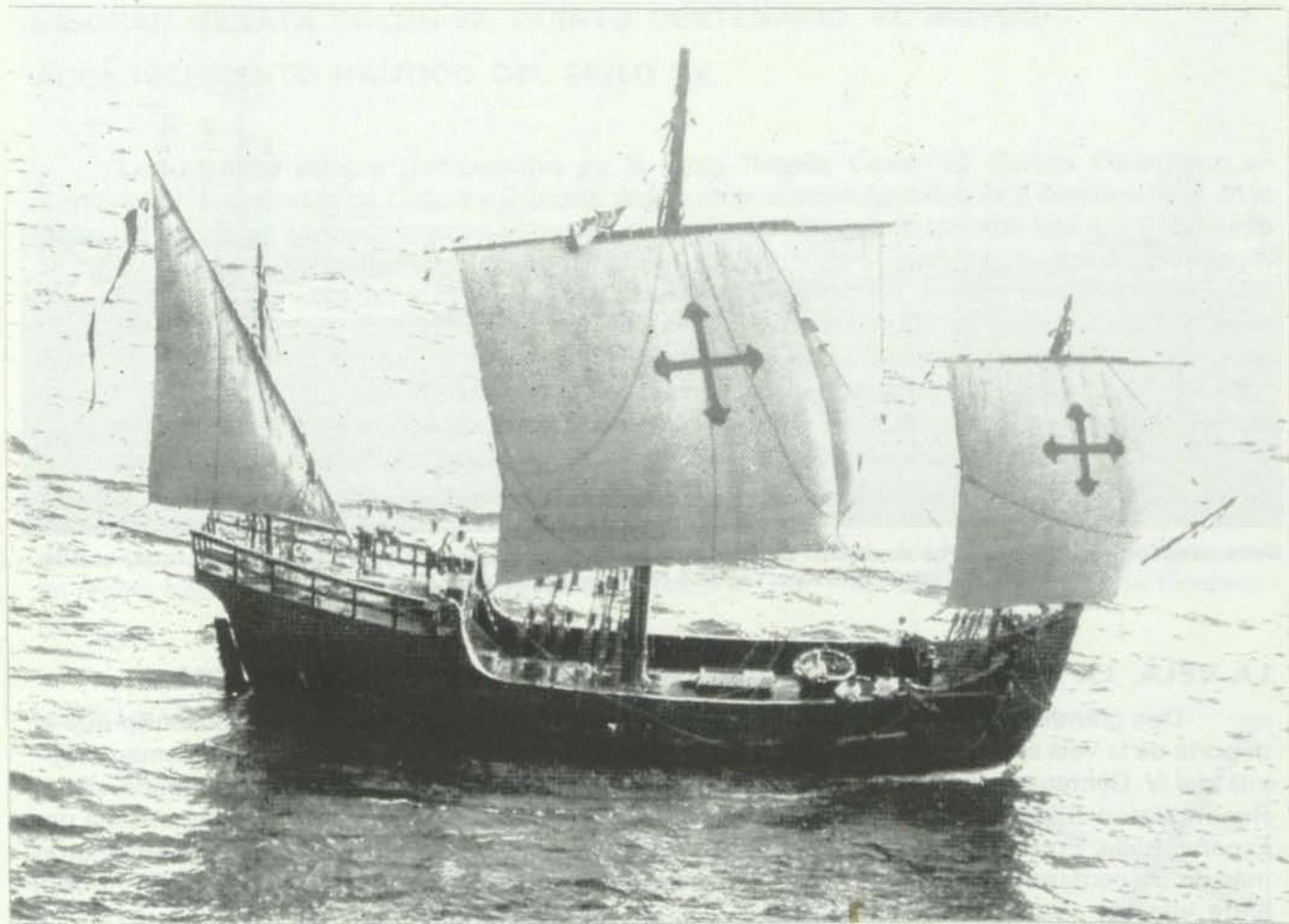
EL VIAJE DE LAS REPLICAS DE LOS BARCOS DE COLON

Las naves del Quinto Aniversario iniciaron su travesía por Europa el 3 de agosto de 1990, partiendo del mismo puerto –Palos de la Frontera– que Cristóbal Colón y los hermanos Pinzones. De este puerto se fue a Almería, continuando por Torrevieja, Alicante, Palma de Mallorca, Huelva, San Sebastián de la Gomera, Rota, Benalmádena, Málaga, Alicante, Barcelona y, por último, el 17 de diciembre, Tarragona. Ya en el año 1991 se reanuda la travesía haciendo escalas en los puertos de Valencia, Cartagena, Barcelona, Palamós, Marsella, Cannes, Génova, Cartagena, Rota, Sesimbra, Bayona la Real, Vigo, Santander, Gijón, La Coruña y Lisboa, finalizando esta travesía, después de haber recorrido 9.500 millas, en la isla Cristina (Huelva).

En estos dos viajes por Europa, las naos «Niña», «Pinta» y la «Santa María», fueron visitadas por dos millones de personas en los 103 días de exposición.

TRAVESIA HUELVA - GRAN CANARIA - GOMERA Y SANTO DOMINGO

En agosto de 1991, estas tres naos comienzan su viaje, siguiendo la ruta del Descubrimiento, saliendo desde Palos de la Frontera y La Rábida, rumbo a Canarias. El primer puerto en que recala la «Niña», la «Pinta» y la «Santa María» es en Las Palmas de Gran Canaria, donde arriba en la primera semana de septiembre. Tras la estancia oficial de tres días, donde las tripulaciones de los barcos son agasajadas por las autoridades locales, los tres barcos marchan en visita protocolaria a Santa Cruz de Tenerife, salen rumbo a San Sebastián de la Gomera, desde donde comenzarán su travesía del Atlántico hasta Santo Domingo. Posteriormente visitaron diversos puertos de Centroamérica, marchando luego a Miami y otros puertos del Sur de Estados Unidos para rendir viaje final en Nueva York.





Bella panorámica de los veleros atracados en el muelle de Transbordadores y Santa Catalina. Al fondo puede verse el jetfoil Princesa Teguişe realizando una maniobra de salida

LA VELA, LA GRAN PROTAGONISTA DEL PUERTO DE LA LUZ EN 1992

Dos grandes regatas pasaron por el Puerto de La Luz en el presente año, haciendo que el deporte de la vela sea el gran protagonista de 1992, en lo que concierne a los actos conmemorativos del V Centenario del Descubrimiento de América. La primera de ellas denominada «Gran Regata Colón-92», que fue presentada en Londres el 31 de octubre de 1991, está organizada por España, Italia, Portugal, Puerto Rico, Estados Unidos y el Reino Unido. En la misma participaron más de un centenar de embarcaciones, encabezadas por los 25 veleros más grandes del mundo, entre ellos el «Juan Sebastián Elcano».

La segunda de ellas, anunciada como «América 500», seguirá fielmente la ruta del primer viaje de Colón, con una participación de más de un centenar de embarcaciones, estando abierta a todos los yates con una eslora mínima de 24 pies, equivalente a 7,31 metros.

Esta regata está organizada por la World Cruising Ltda., que cuenta con una gran experiencia en este tipo de eventos náuticos, ya que son los organizadores de las regatas «ARC» y «TRANSARC».

GRAN CANARIA EN LA REGATA «COLON-92»

En las postrimerías del siglo XIV y principios del XV, los Reyes de Castilla inician una política de unificación territorial, restando a la nobleza el poder que ésta detestaba; junto a ello la expulsión de los judíos, la conquista de Granada y la expansión Atlántica, abren las puertas a los inicios de la Edad Moderna.

El Archipiélago canario era pieza fundamental por su situación estratégica en la ruta hacia el Sur, a la vez, zona de recalada casi obligatoria para la penetración en África; desde entonces las Coronas de Castilla y Portugal rivalizan por la posesión de estos territorios, acordándose por último el Tratado de Alcacovas-Toledo, la españolidad de Canarias.

La conquista del Archipiélago se inicia en régimen de señorío, restando Gran Canaria, Tenerife y La Palma, cuya anexión se define como una empresa estatal a cargo de la Corona Castellana, quedando de este modo establecidas las islas del Realengo.

La isla de Gran Canaria fue la primera conquistada por los Reyes, siendo el Real de Las Palmas, la primera ciudad fundada 1478 por la Corona de Castilla en el Atlántico.

Se convierte de este modo en punto estratégico para la ruta colombina. El hecho de que la flotilla descubridora recalara en el Archipiélago, no es fruto de la casualidad. Colón sabía que las Canarias constituían la posición más al sur de Castilla, es natural que se dirigieran a ellas para repostar antes de recorrer el Mar Tenebroso.

LA GRAN REGATA COLON-92, QUINTO CENTENARIO, EL MAYOR ACONTECIMIENTO NAUTICO DEL SIGLO XX

Los grandes veleros participantes en la Gran Regata Colón-92 Quinto Centenario se reunieron en los puertos de Lisboa y Génova, según su procedencia atlántica o mediterránea. Más tarde, los barcos se concentraron en el puerto de Cádiz, donde permanecieron hasta el 3 de mayo de 1992, fecha en que partieron rumbo a las islas Canarias. Ya en aguas de nuestro Archipiélago, los grandes veleros visitaron los puertos de Gran Canaria y Tenerife, donde permanecieron entre los días 8 y 12 de mayo. Tras realizar las reparaciones necesarias y pertrecharse de víveres y otros artículos, la gran flota Colón 92 salió el día 12 en horas de la mañana y tarde, poniendo proa rumbo a la isla de la Gomera, de donde el día 13 por la tarde, de nuevo en regata, rumbo a Puerto Rico, donde arribaron el 10 de junio. Tras una estancia de 4 días en dicho puerto, los grandes veleros se dirigieron a Nueva York. En el gran puerto neoyorquino, permanecieron entre el 3 y 7 de julio. El 4 de julio tuvo lugar en el río Hudson el gran desfile naval en conmemoración de la Independencia de los Estados Unidos. A continuación, la flota Colón-92 partió hacia Boston, donde permaneció entre el 12 y el 16 de julio. Los grandes veleros, desde ese puerto, continuaron en regata hasta el puerto de Liverpool, donde finalizó la Gran Regata Colón-92 Quinto Centenario.



Réplica de la nao Santa María, construida en Barcelona expresamente para Japón, en el momento de su arribada al Puerto de La Luz

ESPECTACULAR Y MULTITUDINARIA PARTICIPACION

Las estrellas de la Gran Regata Colón-92 Quinto Centenario, son los grandes veleros de época y buques-escuela de hasta cien metros y varios mástiles, entre los que se cuentan los barcos emblemáticos como el «Américo Vespucci», italiano; «Esmeralda», chileno; «Libertad», argentino; «Sagres II», portugués y el español «Juan Sebastián Escano», en la máxima categoría. Mencionemos los noruegos «Christian Radich» y «Anna Kristina», los polacos «Dar Młodzieży», «Friedrick Chopin» y «Zawisza Czarny» y el búlgaro «Kaliatria».

La participación más numerosa fue la de los rusos, con los grandes veleros «Kruzenstein», «Sedov» y «Pallada» y la pareja «Mir» y «Khersones» y el ucraniano «Tovarish». Le siguen en importancia los buques-escuela de los países suramericanos «Simón Bolívar», de Venezuela; «Gloria», de Colombia; «Guayas», de Ecuador; «Cuauhtémoc», de Méjico y el uruguayo «Capitán Miranda».

Completó esta gran flota los suecos «Falken» y «Nordkap», el «Shabab Oman», de Oman; el «Young Endeavour», de Australia y el «Concordia», de Bermudas.



Los veleros de la Regata Colón 92, atracados en el Muelle de Transbordadores

RELACION DE LOS BARCOS QUE PASARON POR LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Lista de los grandes y pequeños buques-escuela:

«Amerigo Vespucci», italiana.

«Juan Sebastián Elcano», española.

«Esmeralda», chilena.

«Dar Młodzieży», polaca.

«Sagres II», portuguesa.

«Tovarish», ucraniana.

«Cuauhtemoc», mejicana.

«Capitán Miranda», uruguaya.

«Federic Chopin», polaca.

«Zawiza Czarny», polaca.

«Concordia», bahameña.

«Kalakria», búlgara.



El buque-escuela italiano Américo Vespuccio, atracado en el Muelle de Santa Catalina



Otra estampa de los buques de la Regata Colón 92, atracados en el Muelle de Santa Catalina

GRAN FIESTA DE LA VELA EN GRAN CANARIA

Continuando con nuestro capítulo dedicado a la Gran Regata Colón 92, desde los días 9 al 12 de mayo pasado, el gran Puerto de La Luz vivió la efervescencia de la vela, ofreciendo a los miles de visitantes un espectáculo maravilloso con la presencia en los muelles Santa Catalina y Deportivo en donde atracaron diez grandes buques-escuela y veleros participantes en la Gran Regata Colón 92, Quinto Centenario. Ofrecemos una relación de estos hermosos veleros de la clase «A», «Juan Sebastián Elcano», «Dar Młodzieży», «Esmeralda», «Sagres II», «Cuauhtemoc», «Américo Vespucci», «Tovarish», «Capitán Miranda», «Frederik Chopin», «Kalakria» y «Zawisza Czarny», a los que se sumaron días después el «Concordia» y la fragata buque escuela danesa «Georg Stage», que arribó directamente desde Copenhague el día 15 de mayo para sumarse a la flota Colón 92. En estas mismas fechas, más de cincuenta pequeños yates y otros dos buques-escuela, entre ellos el sueco «Falken», se encontraban atracados en el Muelle Deportivo.

Durante la estancia de la flota Colón 92 en nuestro Puerto, la ciudad vivió unos días de ambiente festivo náutico, que fue en aumento el domingo 10, lunes 11 y en la mañana del martes 12, entre las once de la mañana y tres de la tarde, con la multitudinaria despedida del pueblo grancanario, asomada a las balconadas de la ciudad, desde la playa de las Alcavaneras hasta San Cristóbal y playas del Sur de la isla.

MAS DE SEISCIENTAS MIL PERSONAS VISITARON LOS BARCOS

Según cálculos de la organización, durante los días de estancia de los barcos de la Gran Regata Colón 92 en los puertos de Gran Canaria y Tenerife, fueron visitados por más de seiscientas mil personas.

Los actos celebrados en honor de la Flota Colón 92, después de la bienvenida oficial en el Ayuntamiento de Las Palmas, la inauguración de una placa en la Plaza de San Antonio Abad, visita a la Casa Museo de Colón y el homenaje de los comandantes y capitanes de los buques-escuela y yates de la Gran Regata Colón 92 en la Plaza de San Francisco al Monumento al Gran Almirante erigido en 1892, con motivo de la visita de la réplica de las tres naves en el viaje desde España a América.



GRAN CANARIA, ISLA COLOMBINA

Durante el primer viaje – 1492 – Colón arriba a Gran Canaria para reparar el timón de la «Pinta» y el velamen de la «Niña». En estos momentos, la ciudad de Las Palmas tenía catorce años de existencia, encontrándose en ella el gobernador, única autoridad real en el Archipiélago; es por ello, que el Almirante se dirige a dicha autoridad a fin de presentar sus credenciales, a la vez que recabar su ayuda para la reparación de la «Pinta».

A partir de esta histórica efeméride, Gran Canaria pasa a ser la primera isla colombina por excelencia.

En otros tres de sus cuatro viajes al Nuevo Mundo, Colón visita la isla de Gran Canaria, la cual adquiere su privilegio de ser el punto de recalada de los futuros viajes de exploraciones de las naves españolas.

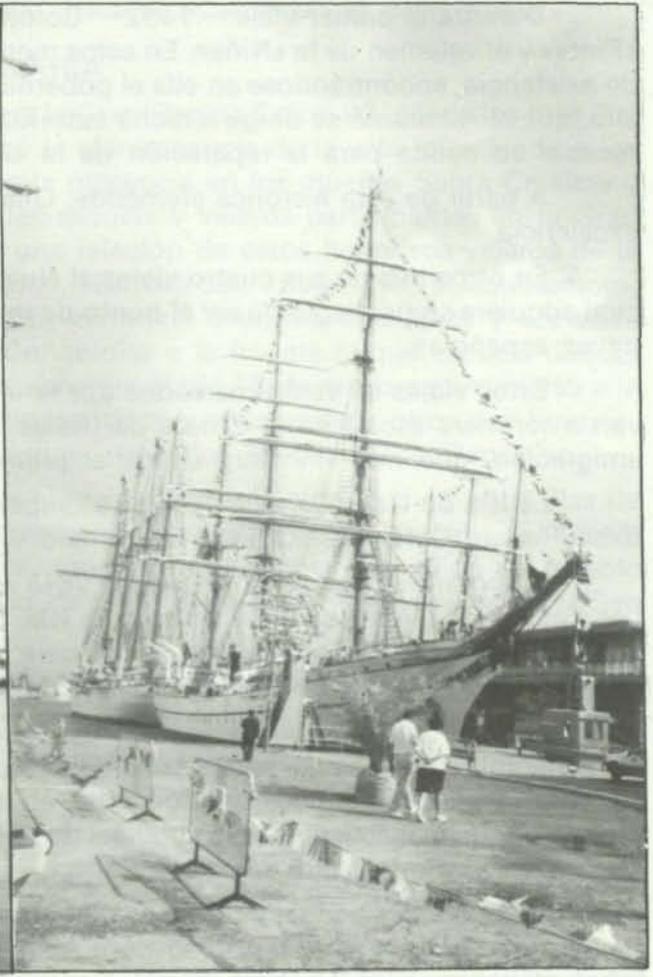
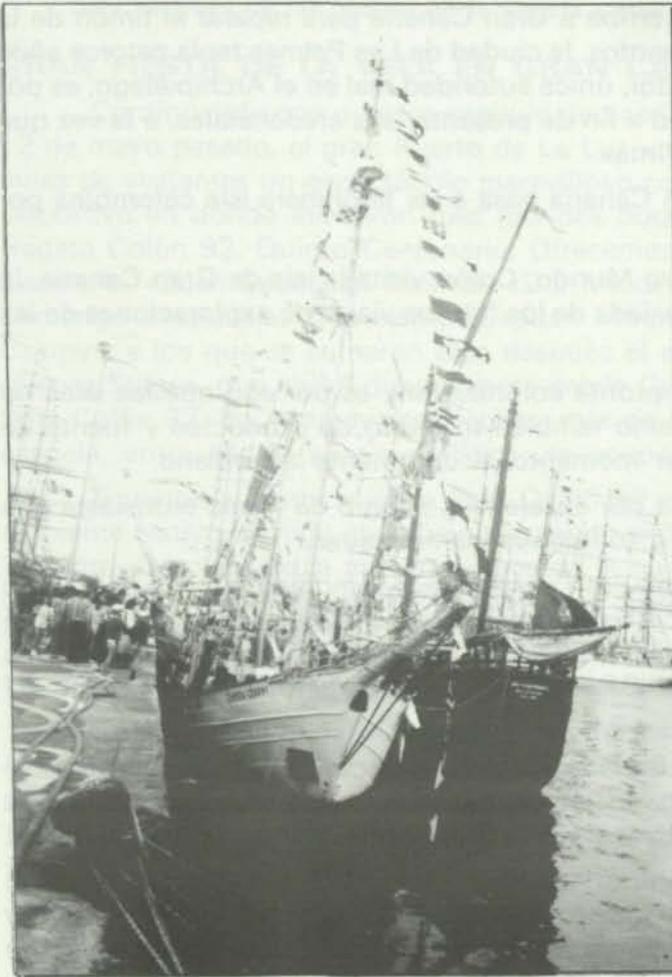
Estos viajes se verán marcados por la impronta colonizadora, es por ello que las islas no van a ser mera escala en la carrera de Indias, sino también mercado de productos y fuente de emigración, que nos vinculará desde el primer momento al continente americano.

La isla de Gran Canaria, la isla colombina por excelencia, acogió de forma entusiasta a la Gran Regata Colón-92, Quinto Centenario y a todos sus participantes.

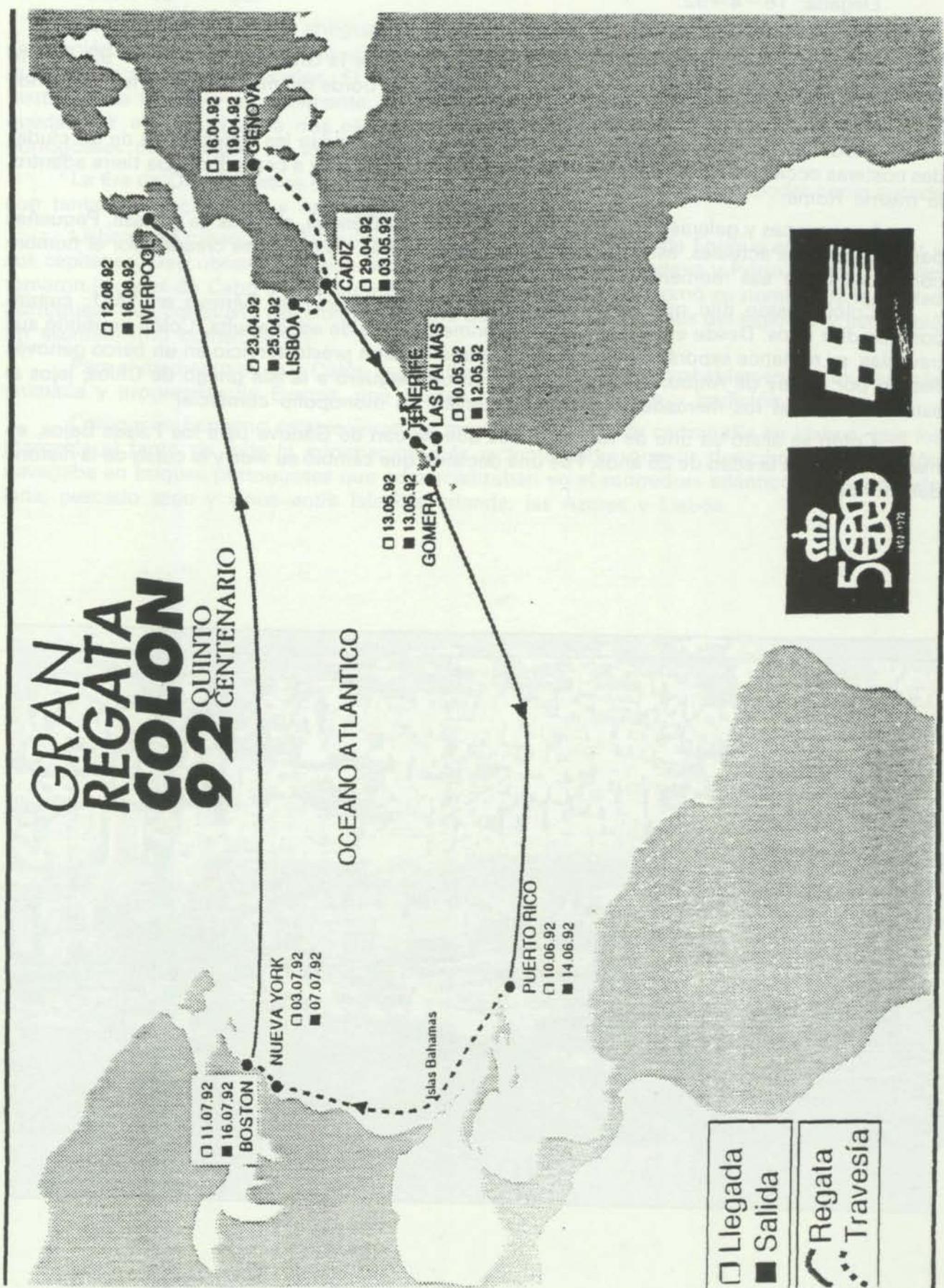
Este grandioso evento náutico se vivió con gran cordialidad y emotividad en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y en toda la isla, como se patentizó con la numerosa asistencia de miles de personas al Puerto de La Luz para vivir y disfrutar de uno de los más maravillosos espectáculos del mundo. Contemplar atracados a los grandes veleros participantes de la Gran Regata Colón-92.

Quinientos años después, la isla de Gran Canaria, sin perder su condición de isla colombina, se alza en el Atlántico, siendo punto obligado en las travesías oceánicas y teniendo una variada oferta de instalaciones portuarias, deportivas y recreativas donde recibir a la gran cantidad de ilustres visitantes año tras año.

La bondad de nuestro clima, con una temperatura media que ronda los 23 grados centígrados, y el carácter amistoso de nuestra gente, impregnadas por sus cuatro costados de sabor marinero, son el mayor complemento de nuestra isla.



Itinerario de la Gran Regata Colón-92



GENOVA, EL GRAN PUERTO DEL MEDITERRANEO

Llegada: 16-4-92.

Salida: 19-4-92.

Dos puntos de partida tuvieron los grandes veleros de la Gran Regata Colón-92, Quinto Centenario. Génova, la noble y poderosa ciudad italiana, al borde del mar Mediterráneo, de donde salieron el 16 de abril la flota de Mare Nostrum.

Desde las primerísimas épocas, las naves genovesas servían las necesidades de las ciudades costeras occidentales de Italia continental, Nápoles, Salerno y a corta distancia tierra adentro, la misma Roma.

Las carracas y galeras se construían en el puerto de Génova, no lejos de su casa. Pequeñas para los tamaños actuales, estas naves eran las invenciones más grandes creadas por el hombre conocidas hasta ese momento.

Colón mismo dijo que zarpó por vez primera del puerto de Génova en 1461, cuanto contaba diez años. Desde entonces hasta sus primeros años de edad adulta, Colón continuó sus travesías, su romance esporádico con el mar. En una ocasión prestó servicio en un barco genovés fletado por el Rey de Anjou. También navegó en un carguero a la isla griega de Chios, lejos al este, con la cual los mercaderes genoveses tenían un monopolio comercial.

Colón se alistó en uno de los convoyes que partían de Génova para los Países Bajos, en mayo de 1476, a la edad de 25 años. Fue una decisión que cambió su vida y el curso de la historia del mundo.



LISBOA, LA CAPITAL DE ENRIQUE EL NAVEGANTE

Llegada: 23-4-92.

Salida: 25-4-92.

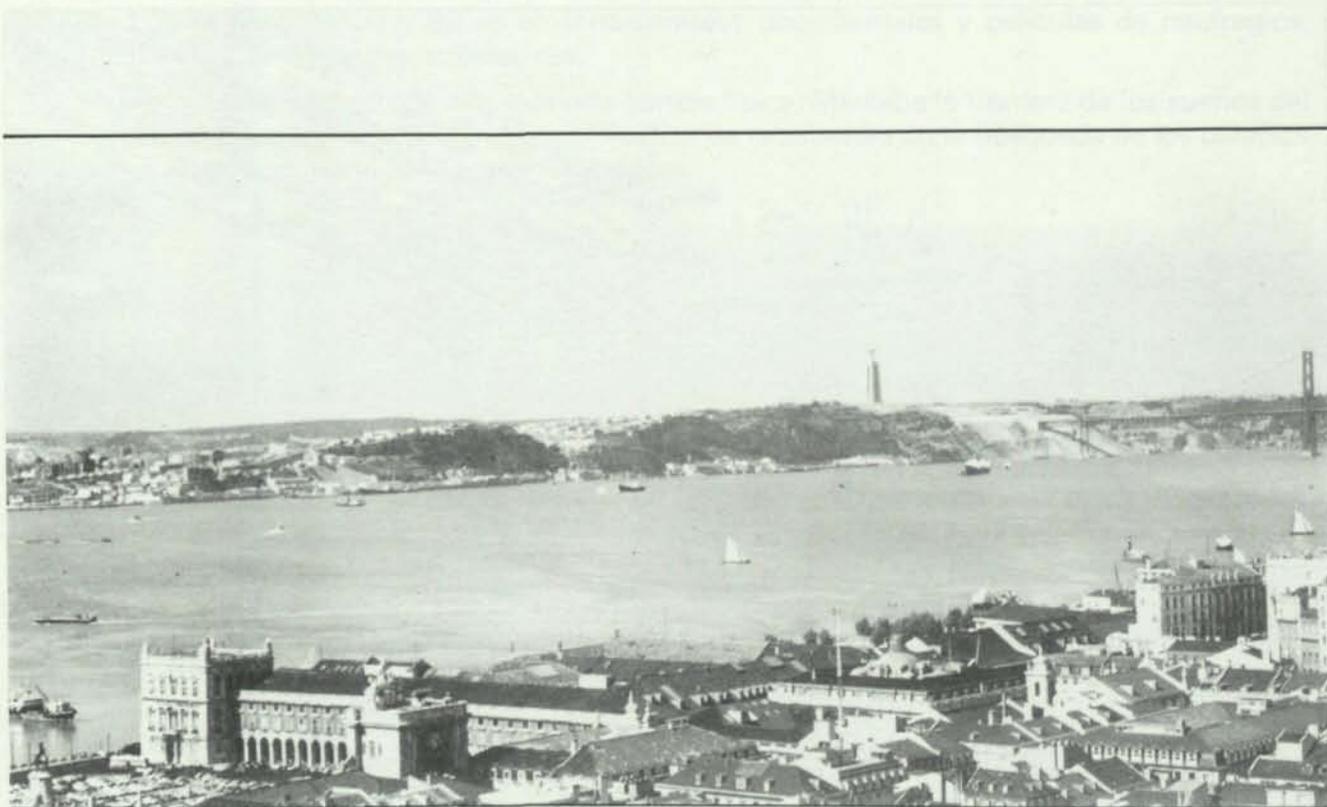
Lisboa, una de las más antiguas ciudades marítimas del mundo, ha mantenido un aire de civilización cosmopolita, un cierto «savoir faire», indicación de la enorme influencia internacional que tuviera en épocas pasadas. El catastrófico terremoto de 1755 derribó muchos edificios históricos de Lisboa y recientemente, en 1988, un gran incendio destruyó gran parte de lo que quedaba. Y aún así, Lisboa nos ofrece su gran pasado histórico. Fue desde aquí donde los portugueses dirigían uno de los mayores imperios del mundo.

La Era de Oro de Lisboa se inició con el siglo XIV, y la ciudad llegó al poder como sucede con tantas otras ciudades y naciones.

Lisboa está mirando al Atlántico y fue hacia ese Océano donde Enrique envió sus naves y sus capitanes. Descubrieron las siete islas de Azores y también Madeira y Porto Santo. También tomaron las islas de Cabo Verde. La metrópoli moderna de Lagos tomó su nombre de la ciudad portuguesa que conquistó ese sitio en nombre de Portugal a principios del siglo XV y estableció un asentamiento comercial allí.

Para el momento en que Colón llegó allí en 1476, Lisboa era probablemente la ciudad más animada y progresista de Europa, una ciudad plena de sabiduría y tradición.

Colón y su hermano establecieron un modesto negocio de cartografía en Lisboa, que les mantenía al tanto de toda la información más reciente sobre nuevos descubrimientos. Colón navegaba en buques portugueses que comercializaban en el «corredor» atlántico, transportando lana, pescado seco y vinos entre Islandia, Irlanda, las Azores y Lisboa.



CADIZ, CIUDAD DE EXPLORADORES

Llegada: 29-4-92.

Salida: 3-5-92.

De todas las ciudades españolas, el puerto atlántico de Cádiz fue el que más se benefició – y más rápidamente – con la apertura de las Américas. Se tornó en el cuartel general de las flotas españolas que transportaban el tesoro y fue por cierto tiempo, la ciudad más rica de Europa. La partida constante de intrépidos marinos hacia nuevos descubrimientos desde el puerto oceánico en esta época le ganó a Cádiz el título de «Ciudad de Exploradores».

Con la decadencia de Tiro, la metrópoli fenicia de la que dependía la ciudad, los colonizadores de Gadir se ubicaron bajo la protección de Cartago en el norte de Africa, la nueva potencia extranjera.

Alrededor del siglo V de nuestra era, Gades cayó en manos de los godos y se inició un período de decadencia.

Con la conquista de España por los moros a partir del año 711, después de la derrota de Rodrigo, rey de los godos en la batalla Guadalete, se inició el período de dominación islámica. Estos fueron años de oscuridad para la ciudad que se encontró en una cultura primordialmente no marítima.

Durante la reconquista cristiana del sur de España, el rey de Castilla Alfonso X el Sabio conquistó y repobló Cádiz en 1262 y convirtió la Mezquita en la primera catedral.

En 1262 Cádiz obtuvo el apelativo de ciudad. En 1493, fue aquí donde se reunían los hombres jóvenes para unirse a Colón.

En Cádiz se concentraron las dos flotas de grandes veleros para iniciar la Gran Regata Colón-92.



Gran Canaria y el Atlántico

Para el hombre occidental, el Océano Atlántico siempre ha representado una fuente de abundancia; pero igualmente ha sido un sitio misterioso, desde el mito de la Atlántida hasta nuestros días.

Segundo en tamaño entre los grandes océanos del mundo, el Atlántico es una inmensa extensión de agua, tan enorme que sus dos extremos están cubiertos de hielo, mientras sus costas centrales están rodeadas de palmeras y se encuentran en los trópicos.

El Atlántico mide unas 9.000 millas de norte a sur y oscila entre las 1.600 y 4.500 millas de ancho. Cubre una superficie de casi 32 millones de millas cuadradas y tiene una profundidad promedio de 4.000 a 6.000 metros. En las profundidades del Atlántico existen cordilleras, montañas, volcanes, etc.

El Océano Atlántico sigue siendo un sitio de peligrosos misterios. Grandes naves y pequeñas embarcaciones desaparecen sin dejar rastro, a pesar de las avanzadas tecnologías y sistemas de radares de localización y posicionamiento por satélites.

Después del Descubrimiento, y a medida que se acrecentaba la riqueza del Nuevo Mundo, se ampliaban las áreas de desarrollo del comercio y del transporte marítimo. La fascinación que ha ejercido siempre el mar, el respeto entremezclado con cierto grado de temor a lo desconocido, era siempre una amenaza para el hombre en su lucha constante por sacar los frutos del mar.

Ese temor oculto de los marinos y sus familias, se refleja desde tiempos inmemoriales en sus poemas y plegarias. Se escucha en los himnos religiosos rogando por la seguridad de aquellos que están en alta mar, en las canciones folclóricas de los pescadores en todas partes, desde Portugal hasta Nueva Inglaterra. Se percibe en la austera prosa de Herman Melville y en la singular poesía de Coleridge. Se ve en innumerables documentales y películas de naufragios, tiburones y míticas ciudades submarinas.

El Atlántico representaba más que una barrera física. Marcaba la frontera de los sueños del hombre al lanzarse a cruzarlo. Colón fue el impulsor de la aventura en la búsqueda de los paraísos dorados. Extendió el reino de la imaginación.



PUERTO RICO, LA PUERTA DE ENTRADA AL CARIBE

Llegada: 10-6-92.

Salida: 14-6-92.

En el Segundo Viaje de Colón, en 1495, sus 17 barcos hicieron la travesía hacia el oeste y las Américas en sólo seis semanas.

Tal vez fue más afortunado de lo que pensaba. Recaló en la gran isla de Dominica, llamada así por el día en que Colón la avistó por primera vez (era domingo), y se llama así en la actualidad. Entre las joyas que encontró en su exploración de estos mares se encontraba una isla de gran tamaño conocida por los feroces caribeños locales como Boriquen. Colón quedó encantado con el lugar y pasó todo el día allí visitando una aldea nativa abandonada, tomando provisiones de agua y pescando. La llamó San Juan Bautista, San Juan.

Ponce de León yace en la catedral de la ciudad que fundara. La cultura española había llegado para quedarse, defendida firmemente por la gran fortaleza de El Morro.

Puerto Rico siempre ha sido un punto de encuentro y lo fue nuevamente entre el 10 y el 14 de junio pasado cuando los grandes veleros de la Gran Regata Colón-92 se concentraron en su puerto de San Juan en su viaje hacia los Estados Unidos.

El primer buque en llegar entre los grandes veleros fue el ruso «Mir», el día 3 de junio. Entre los pequeños yates arribados en los primeros días de junio figuran los españoles «Isla de Fuerteventura» y «Las Palmas de Gran Canaria».



NUEVA YORK, NUEVA YORK

Llegada: 3-7-92.

Salida: 7-7-92.

Los compositores de canciones no se equivocaron. El nombre del mayor puerto marítimo del Atlántico debe simplemente decirse dos veces. La frase nace de la dirección de la Ciudad de Nueva York, Estado de Nueva York.

Saben que se debe a que la gran urbe «Big Apple» es el doble de cualquier otra, en todo sentido, por lo menos eso es lo que piensan los neoyorquinos. La llegada de la Gran Regata Colón-92 al puerto de Nueva York constituyó un maravilloso y singular espectáculo marítimo. Los cerca de 200 barcos, entre los que destacan unos 50 grandes veleros, pasaron por debajo del puente Verrazano, luego, frente a la gigantesca Estatua de la Libertad y remontaron el río Hudson hasta el puente de George Washington. Fue la mayor flota de veleros vista en Nueva York en el siglo XX. Las aguas de los ríos East y Hudson estuvieron cubiertas por 40.000 pequeñas embarcaciones de recreo y unos ocho millones de personas contemplaron en la mañana del 4 de julio la primera regata trasatlántica Columbus.

Más de 100 barcos de 40 países dieron mayor espectacularidad a este gran desfile naval. Fue la mayor celebración en la historia de los Estados Unidos de América, superando en mucho a los festejos de Bicentenario en 1976 y del Centenario de la Estatua de la Libertad en 1986.



BOSTON, LA ATENAS DE AMERICA

Llegada: 11-7-92.

Salida: 16-7-92.

Boston, situado en la bahía de Massachusetts, sobre el amplio Océano Atlántico, fue fundada más de un siglo después de la muerte de Colón. Esta ciudad tuvo un papel clave en la historia norteamericana. La Cabalgata de Paul Revere y el «disparo que se oyó en todo el mundo», tuvieron lugar aquí en este centro comercial protestante de Nueva Inglaterra, y el «Boston Tea Party» forma parte de la mitología estadounidense. A pesar de esto, Boston no cobró verdadera importancia como puerto internacional hasta una época muy posterior a la de Colón.

Hacia 1700, Boston contaba con la tercera flota del mundo anglo-parlante y la población más numerosa de América del Norte.

Boston siguió edificando sobre esta base y para principios del siglo XIX, sus príncipes mercaderes enviaban veloces clippers no sólo a través del Atlántico a Europa, sino también circun-navegaban el Cabo hacia la costa de California sobre el Pacífico y luego Java, China y Japón. Colón se habría identificado con esos viajes, aunque las naves fueran más veloces y elegantes que las que él había conocido.

También habría reconocido la «aristocracia del bacalao», dinastías tan poderosas como cualquiera de las de la antigua Génova o Venecia. En sólo 20 años, desde 1790 a 1810, la flota pesquera de la ciudad se había multiplicado por diez veces.

Al contruir sobre esta base de tan enorme riqueza, Boston se tornó en un gran centro del saber, y lo sigue siendo en la actualidad. La ciudad y sus alrededores cuenta con unas 30 universidades, encabezadas por sus famosas universidades de Harvard y el Instituto de Tecnología de Massachusetts en Cambridge.

A su hermosa amplia bahía llegaron los barcos de la flota de la Gran Regata Colón-92, en su viaje de regreso a Europa. Tras una estancia de tres días en los últimos días de julio, los grandes veleros abandonaron el puerto de Boston para cruzar el Atlántico hasta el puerto de Liverpool.



LIVERPOOL, FIN DE LA REGATA

Llegada: 12-8-92.

Salida: 16-8-92.

Liverpool era un puerto insignificante en la costa noroeste de Inglaterra cuando Cádiz y Lisboa eran ya deslumbrantes puertos de entrada internacionales. Pero con la creación del Imperio Británico, las cosas cambiaron con la prominencia de la industria del algodón en Lancashire, después del desarrollo de las nuevas tecnologías de la Revolución Industrial. Liverpool era el puerto para esta industria, y ésta encontraba el algodón para sus hilados a 2.000 millas del otro lado del Océano, en las colonias americanas. Liverpool, orientada hacia el oeste y con un buen puerto, se desarrolló rápidamente, convirtiéndose en una de las grandes ciudades-puerto de la Europa del siglo XIX.

Liverpool se sería el puerto principal de Europa para los barcos de emigrantes que zarpaban hacia el oeste, rumbo a una nueva tierra con su carga de esperanzas.

La gran flota Colón-92, tras su salida desde Boston, se dividirá en dos, unos barcos navegarán hasta las costas inglesas y los otros hacia Lisboa y puertos del Mediterráneo.



EL «JUAN SEBASTIAN DE ELCANO»

En 1927 la Marina española encargó a la firma Camper y Nicholson del puerto inglés de Southampton, el diseño de un bergantín de cuatro palos y de unas tres mil toneladas, destinado a servir como buque-escuela. Al finalizar la construcción del buque en los astilleros Echevarría, en Cádiz, en 1928, se puso de manifiesto que una gran goleta puede resultar una fiesta para la vista. El «Juan Sebastián Elcano», fue llamado así en honor del marino que completó la primera circunavegación del globo terráqueo, comenzada por el portugués Fernando de Magallanes para la Corona española. Es el segundo velero en tamaño de todos los que hay en servicio en Europa occidental, después del italiano «Amérigo Vespucci», pero a pesar de ello, llama la atención por sus espléndidas líneas, tanto en lo referente al casco como al aparejo. Comoquiera que el escape de su motor diesel Polar Atlas de 900 caballos se hace por conducto de uno de los palos, no tiene la chimenea que da a los buques-escuela el aspecto de motonave. El «Juan Sebastián Elcano» ha demostrado suficientemente su naturaleza marinera, hasta el punto que cuando llegó el momento de reemplazar al segundo velero de la Marina española, el «Galatea», que databa de 1896, se puso la quilla en Cádiz, en 1952, de un buque gemelo de «Elcano». El incendio que se declaró en el buque cuando éste se hallaba en construcción fue el motivo de que la Armada española no posea ahora dos goletas iguales para la instrucción de los cadetes.

La tripulación de «Elcano» la componen 332 hombres, entre oficiales, suboficiales, guardiamarinas y personal de maestranza y marinería. Estos últimos son unos 140 y los «caballeros guardia marinas» tienen edades comprendidas entre los 20 y los 24 años.

Este bergantín-goleta de cuatro palos, cruzado el trinquete, apareja veinte velas, con una superficie total de 2.647 metros cuadrados, que le permiten alcanzar los 16 nudos. En 1974 obtuvo la Boston Tea Cup, que se concede cada año al buque que navegue la mayor distancia a vela en 120 horas. Pertenece a la Sail Training Association y participa en sus regatas. En su ya larga vida ha recorrido más de un millón y medio de millas y ha permanecido hasta 42 días sin tocar puerto.





EL «AMÉRICO VESPUICIO», EL BUQUE EMBLEMÁTICO DE LA GRAN REGATA COLÓN - 92

El Puerto de La Luz tuvo el honor de recibir en sus aguas entre los grandes buques-escuela participantes de la Gran Regata Colón-92 al barco emblemático de esta gran concentración internacional del deporte de la vela. Se trata del «Américo Vespucio», buque-escuela de la Armada italiana. Construido en febrero de 1930 en el astillero de Castellammare di Stabia. Inició su actividad como buque-escuela en verano de 1931, efectuando un crucero oceánico al lado de su gemelo «Cristóforo Colombo», botado tres años antes. Este último, en 1948 fue cedido a la URSS a cuenta de los daños de guerra.

A lo largo de sus 57 años de servicio, el «Américo Vespucio» ha realizado 56 cruceros por todos los mares del mundo, participando en las grandes regatas.

El teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros Navales, Francesco Rotundi, al proyectarlo hace unos sesenta años, se inspiró felizmente en la forma y en el aparejo de un navío de los primeros años del siglo pasado.

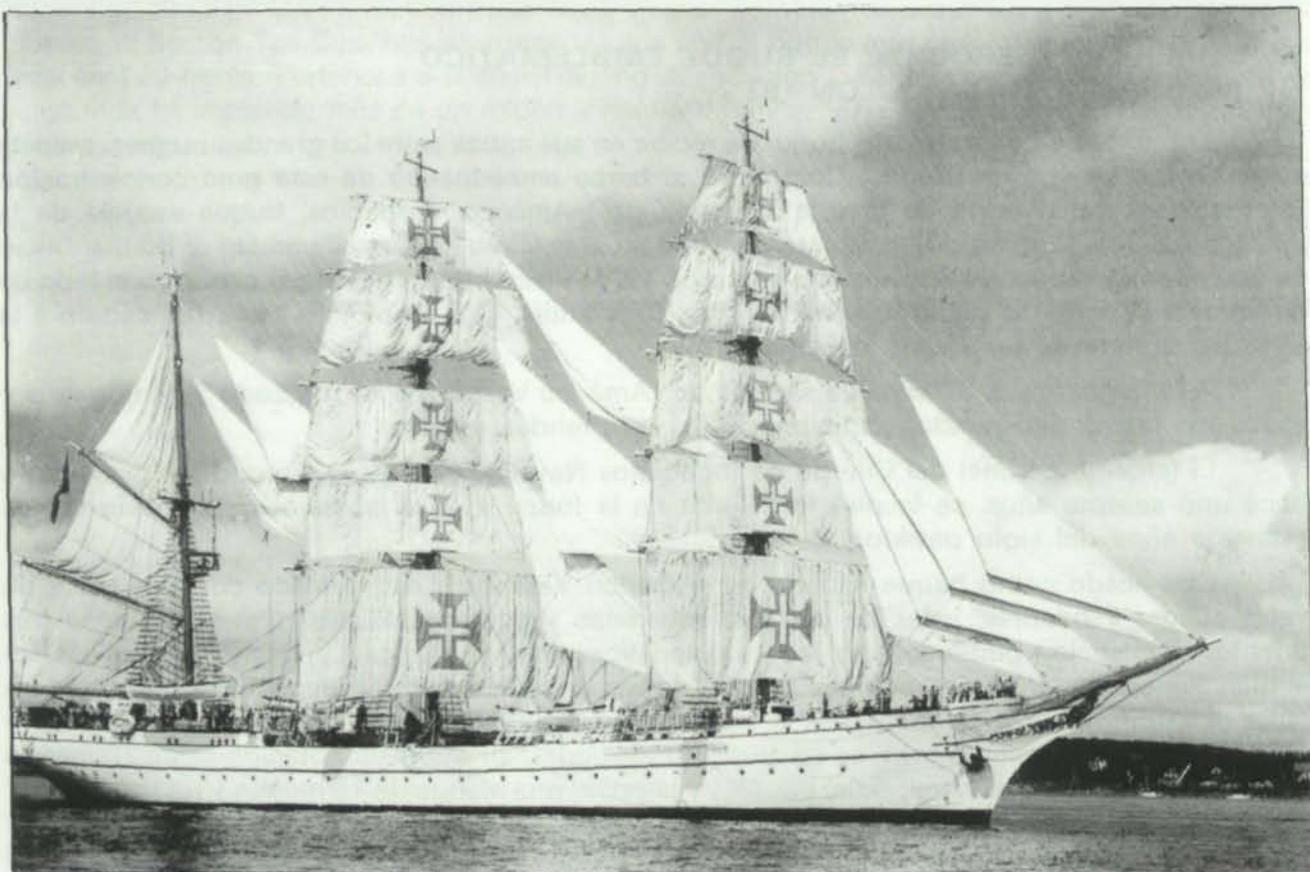
Clasificado como buque-escuela, el «Américo Vespucio» está armado con tres palos de velas cuadra y bauprés; velas de estayes, cebaderas y cañgreja. El casco metálico tiene tres puentes principales pintados con las características franjas blancas y negras típicas de las embarcaciones fuera borda, mientras que las demás unidades de la Marina Militar presentan un color gris uniforme; por tal motivo se le conoce como la «Señora de la flota vestida de blanco y negro». Su desplazamiento máximo es de 4.000 toneladas; su eslora en flotación es de 70 metros y de 101 metros entre el extremo del bauprés y la popa; una manga de 15 metros y un calado de 7 metros. El palo mayor tiene una altura en flotación de 52 metros. La superficie del velamen es de unos 3.000 metros cuadrados y 30.000 metros de cabos garantizan las maniobras movibles. Es el único buque-escuela en que todas las maniobras de vergas y velas se realizan totalmente a fuerza de brazos.

El motor (dos diesel eléctricos con una potencia total de 3.000 caballos) es utilizado para las maniobras de entrada y salida de los puertos.

Recordamos que el «Américo Vespucio» hizo su primera visita a Gran Canaria entre los días 8 y 12 de julio de 1963, en un crucero de prácticas por aguas del Atlántico e islas del Caribe y Estados Unidos.

EL «SAGRES II»

La Marina portuguesa tiene fé en los buques-escuela de vela, puesto que ya en 1895 se hablaba de un buque-escuela especial. Este primer buque-escuela el famoso clipper «Thermopylae» navegó como buque-escuela con el nombre de «Pedro Nunes». El «Sagres II» fue anteriormente la goleta «Guanabara» de la Armada brasileña. Este veterano buque-escuela entró en servicio en 1938 como el «Albert Leo Schlageter», el tercer buque-escuela de la Marina alemana, y figuraba en 1945 en la lista para ser adjudicado a uno de los países aliados. En 1959 ya no se utilizaba el «Guanabara» para la formación de marinos, sino para la investigación oceanográfica. Aunque la goleta sobraba, no prosperaban, que digamos las conversaciones con Portugal, las que fueron coronadas con éxito dos años más tarde. El 12 de febrero de 1962, la Marina portuguesa pudo al fin tomar en servicio al «Guanabara» en Río de Janeiro, y una vez remolcado hasta Lisboa, se le cambió el nombre por el de «Sagres II». Es gemelo del buque-escuela norteamericano «Eagle», que era el antiguo buque-escuela alemán «Horst Wessel». En 1946 una tripulación norteamericana voló a Bremerhaven para hacerse cargo de este hermoso buque-escuela.





EL «ESMERALDA»

El «Esmeralda» estaba originalmente destinado, como el «Juan Sebastián de Elcano», a incorporarse a la Marina española, pero después de un incendio declarado a bordo del buque cuando estaba en astilleros, pendiente de terminar su construcción, se hizo el traspaso del buque a Chile y el 12 de mayo de 1953 entró en servicio con su nombre actual. Con su velamen de unos 2.500 metros cuadrados alcanza una velocidad de 15 nudos. Este buque-escuela de la Armada chilena realiza cada año un crucero de seis meses durante el cual atraviesa el Pacífico para visitar puertos en el Japón y Australia. El «Esmeralda» es el único velero en el mundo que todavía navega, en la región de las «tremendas cuarenta» (Roaring Forties). Estos son los vientos huracanados del oeste que soplan casi constantemente en las altas latitudes sur y que antes constituían la indicada ruta de Cabo de Buena Esperanza a Australia y a Nueva Zelanda y de estos dos últimos países al Cabo de Hornos. Desde que terminó la navegación carguera de vela estos mares quedaron prácticamente abandonados y sólo el «Esmeralda» evoca de cierta forma la vieja gloria en su ruta de Australia a Chile.

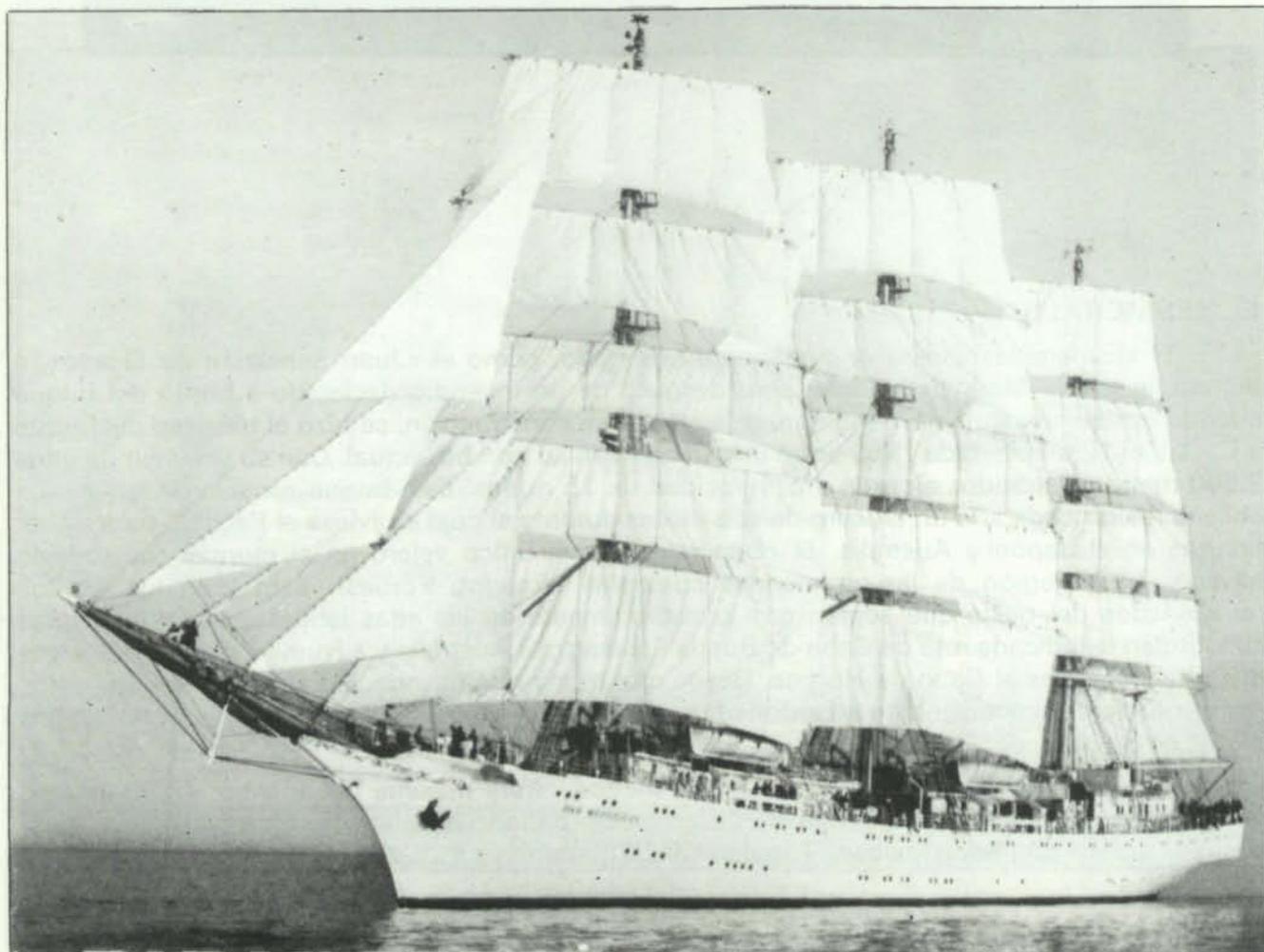
Características técnicas: Eslora, 109,80 metros; altura máxima del aparejo, 48,50 metros; manga, 23,90 metros, calado, 7 metros; casco, acero pintado de blanco; número de mástiles, 4; aparejo, goleta con escandalosa. Tripulación: 328 hombres (21 oficiales).

EL «DAR MŁODZIEZY»

En junio de 1978, el pueblo polaco de Gdanz tomó la decisión de construir un nuevo barco-escuela para el adiestramiento de los jóvenes, que viniera a sustituir al famoso buque-escuela «Dar Pomorza», que había sido retirado unos años antes, tras 70 años de vida marinera. La iniciativa fue aceptada por las autoridades polacas y gracias a la colaboración de muchas empresas privadas y organismos públicos se consiguió la construcción de un nuevo buque-escuela. Este fue el «Dar Młodzieży», un hermoso barco de tres mástiles que fue bautizado en una ceremonial oficial el día 4 de julio de 1982. Este buque-escuela es mayor que el «Dar Pomorza» tiene capacidad para acomodar a 150 cadetes y una tripulación de 44 personas.

Las características técnicas son las siguientes: eslora máxima 108,60 metros; manga 14 metros; calado, 7 metros; altura superior de los mástiles, 49,50 metros; superficie vélica, 3.000 metros cuatros; desplazamiento, 2946 toneladas.

El «Dar Młodzieży» fue segundo en la regata de Falmouth a Lisboa. En 1983 fue fletado para realizar dos viajes a las Islas Canarias. También participó en el desfile naval conmemorativo del Festival de Osaka con motivo del 400 aniversario de la creación del Puerto de Osaka. Su propietario es la Academia de la Marina Mercante de Gdynia.



TOVARISH

Este buque-escuela ucraniano era el antiguo alemán «Gorch Fork» de la Armada para adiestramiento de los jóvenes guardiamarinas. Pertenece a una serie de tres barcos gemelos «Horst Wessel» y «Albert Leo Schlageter». Estas tres espléndidas fragatas-goletas habían caído en manos de los aliados al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Mientras el «Gorch Fork» pasó transferido al Gobierno de la Unión Soviética en 1946, el «Horst Wessel» fue a parar a manos norteamericanas. El tercero y último de la serie, navegó como buque-escuela de la Armada portuguesa con el nombre de «Sagres II». Los tres, de similares características, tenían un desplazamiento de 1.816 toneladas.

Las características técnicas del «Tovarish» son las siguientes: Eslora, 88,23 metros; manga, 24 metros; calado, 5.35 metros; altura máxima del aparejo, 45 metros; casco, acero pintado de blanco; aparejo, barca; tripulación, 216 hombres.

Sus casi dos mil metros cuadrados de velamen le permiten alcanzar una velocidad punta de 15,5 nudos.



EL «CUAUHTEMOC»

El buque-escuela «Cuauhtemoc» fue construido en los astilleros Celaya de Bilbao para la Armada mejicana destinada a la formación de los guardias marinas de su flota. Toma el nombre del emperador azteca que fue hecho prisionero y ejecutado en el año 1525 por orden de Hernán Cortés. Durante su relativa corta historia el «Cuauhtemoc» ha navegado más de cien mil millas.

Características técnicas: Eslora, 90,5 metros; manga, 12 metros; calado, 4,48 metros; material, acero; aparejo, Brick-barca con 3 palos y 23 velas repartidas (10 velas cuadradas en mayor y trinquete y 13 velas de cuchillos).

Superficie bélica: 2.368 metros cuadrados; altura total, 48 metros; año de botadura, 1981; propietario, Armada de Méjico; puerto base, Veracruz; tripulación, 275 hombres (75 cadetes guardiamarinas).





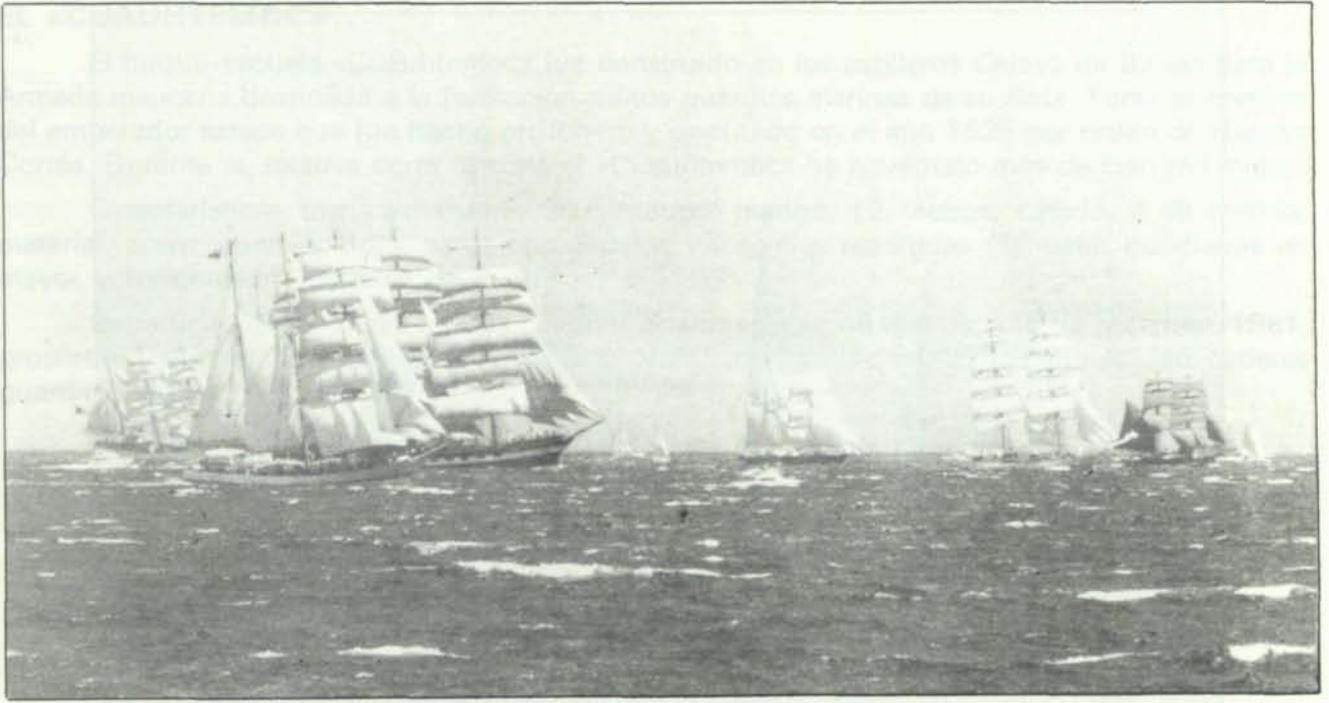
LA «GEORG STAGE»

La fragata «Georg Stage» es después de la «Danmark», el segundo de los buque-escuela de la Marina danesa. Al igual que su predecesora, que sirvió en la Marina danesa de 1882 a 1934, la «Georg Stage» fue llamada así en memoria del hijo malogrado de un rico armador danés que construyó la primera de ambas fragatas de ese nombre para donarla al Gobierno de su país.

La segunda «Georg Stage» entró en servicio en 1935, es algo mayor que su antecesora, pero aún así tiene unas proporciones increíblemente reducidas para un buque aparejado como fragata. Posee casi la misma eslora que la goleta de dos palos «Falken» de la Marina sueca, pese a arbolar tres palos y un total de veinte velas. Su registro bruto es de 298 toneladas y un moderno motor auxiliar de 188 caballos le proporciona una velocidad de cinco nudos cuando no es posible propulsarla a vela.

Cada primavera, los algo menos de ochenta alumnos que realizan su instrucción náutica a bordo del «Georg Stage» se ocupan de montar las partes practicables que han sido desmontadas el verano anterior, al terminar, en el mes de septiembre, el cursillo anual que suele tener lugar en aguas del Mar del Norte. En «Georg Stage» participó en las regatas internacionales de 1956 y 1960.

Características técnicas: Eslora, 54 metros; altura máxima del aparejo, 31 metros; manga, 14 metros; calado, 3,75 metros; casco, acero pintado en negro. Tripulación 73 hombre y mujeres (7 oficiales, 3 profesionales, 48 alumnos varones y 15 alumnas).



RELACION DE LOS BARCOS QUE PASARON POR EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Lista de los grandes y pequeños buques-escuela:

«Gorck Fock», alemana.

«Libertad», argentina.

«Guayas», ecuatoriana.

«Gloria», colombiana.

«Sedov», rusa.

«Kruzenstern», rusa.

«Pallada», rusa.

«Mir», rusa.

«Khersones», rusa.

«Christian Radich», noruega.

«Anna Christina», noruega.

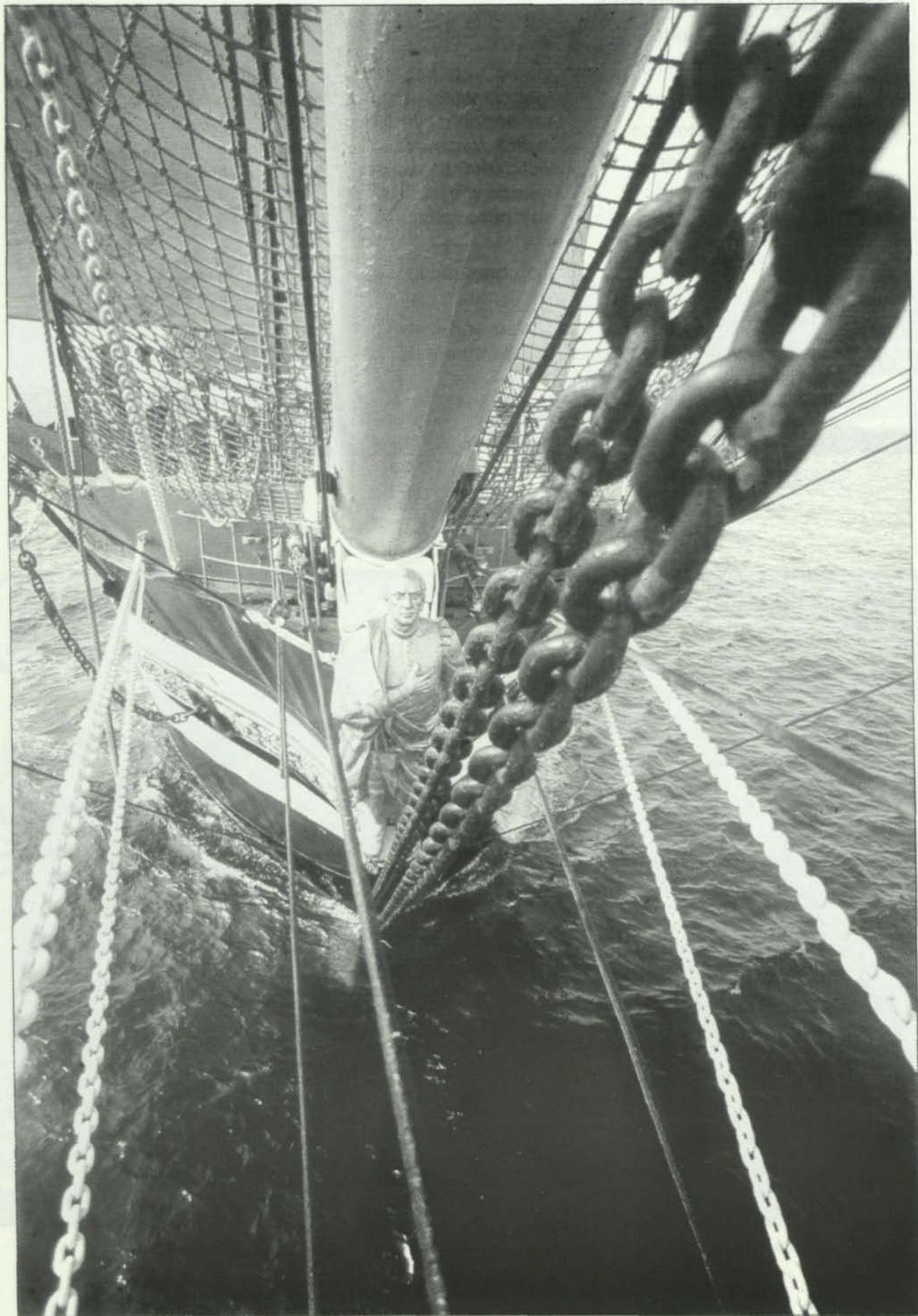
«Alexander von Humboldt», alemana.

«Young Endeavor», australiano.

«Iskra», yugoslavo.



Los buques-escuela Libertad, Gloria y Simón Bolívar, atracados en el puerto de Tenerife



Historia de los «mascarones»

Para los amantes de las cosas marineras, consideramos interesante incluir en «GRAN CANARIA, PUERTO DE ESCALA», una breve historia de los «mascarones». Según define la arquitectura naval, «Mascarón», es una figura o adorno como remate del tajamar o la proa de un buque. En sus orígenes tuvo un carácter totémico y religioso. También se define como escultura, talla, aplique o motivo ornamental situado en la parte alta de la roda o tajamar de los buques y embarcaciones características de épocas pasadas. En las antiguas naves egipcias surge la flor de loto, emblema nacional acompañado de los dioses protectores de los humanos, sin olvidar tampoco a los que cuando dejaren este mundo continuarán dispensándoles favor en el más allá, terror constante de un pueblo que vivía atormentado meditando la muerte.

En los gaulos fenicios fueron cabezas de caballos pintados de rojo, con ojos de esmalte tachonado de oro, en imagen de vitalidad y ligereza como demostración de pacífico comercio y deseos de exploración; las naves griegas y fenicias demostraron una fauna exhuberante, a tono con la soberanía político o militar que imponían.

Con la derrota de los «cisnes» aparecen los normandos y los vikingos con sus serpientes y dragones, para dejar tras sí la triste estela de una ferocidad enlazada con el merecido prestigio de expertos marinos y por el Oriente, los juncos chinos utilizan también dragones llevando junto el ojo misterioso que advierte los peligros del camino y que todavía perdura en nuestras jabegas andaluzas.

El león fue otra figura muy utilizada en los mascarones. En Inglaterra, a partir de Enrique VII, este animal tendido o rampante vino siendo el mascarón típico de la Armada, aunque con algunas excepciones como el «Royal Princess», en donde se reemplazó con un relieve alusivo al nombre del barco.

En el «Sovereign of the Seas», había una figura del rey Eduardo pisoteando a otros siete reyes, a los cuáles había vencido. También famosos personajes históricos se reproducen en mascarones. Tal es el caso del político inglés Cromwell que se puso asimismo en el «Naseby», teniendo aplastado bajo las botas a seis países mientras una representación de la diosa Fama lo coronaba de laureles y él afirmaba jactanciosamente «Dios con nosotros», mascarón que terminó como otros emblemas cromwelianos en las horas de la noche de la Restauración.

Sin embargo, a fines del siglo XVIII, el Almirantazgo acordó suprimir los mascarones en las proas de los navíos británicos desde 1801 a 1815 ornadas con el escudo de las armas reales flanqueadas por dos angelotes y que puede admirarse hoy en el histórico navío «Victory» en el puerto de Londres.

También en Francia, desde el comienzo del siglo XVII, se usa el león coronado, aunque con menos uniformidad que en otras marinas y en el año 1785 se declaró reglamentario el escudo de la flor de lis.

En España, la Marina Real mantuvo el león engallado en el tajamar de los navíos del siglo XVIII hasta que el almirante Valdés dispuso que los mascarones fueran parlantes volviendo para los barcos de guerra y mercantes al anterior sinfín de representaciones mitológicas a las que se unió lo religioso en exhibición afectiva, romántica y hasta en ocasiones ingenuas y grotescas.

En los viejos veleros mercantes y los famosos «clipers» que hacían la carrera a Australia y Nueva Zelanda y a América del Sur continuó utilizándose esta costumbre de llevar bellos mascarones en los que muchas veces abundaron las figuras policromadas de la esposa e hija del armador y capitán y con frecuencia eran ambas a la vez.

Con la llegada de la propulsión mecánica, desapareció el mascarón, como ya había ocurrido en las naves medievales carentes de toda manifestación artística, pero ahora algunas proas lanzadas vuelve la moda de un motivo heráldico y hasta figuras que dan una pincelada de arte a las frías planchas de acero.

En los museos marítimos y colecciones particulares son muy apreciados aquellos mascarones que hicieron historia en la navegación, entre los que figuran muchos de gran mérito escultórico.

El famoso poeta chileno Pablo Neruda tenía una importante colección de mascarones en su casa de Isla Negra en la costa del Pacífico, donde solía pasar algunas temporadas con su esposa.

En el Museo Marítimo de las Reales Atarazanas en Barcelona pudimos admirar hace unos años una colección de mascarones del siglo XVIII, destacando entre ellos, el de la Blanca Aurora.

En nuestro viaje de vacaciones a Inglaterra acudimos a visitar el famoso velero «Cutty Sark», en Greenwich, pequeña ciudad de ambiente marinero cercana a Londres. En el interior de este famoso «cliper» pudimos admirar una completa colección de mascarones de proa de los más famosos veleros del pasado siglo.

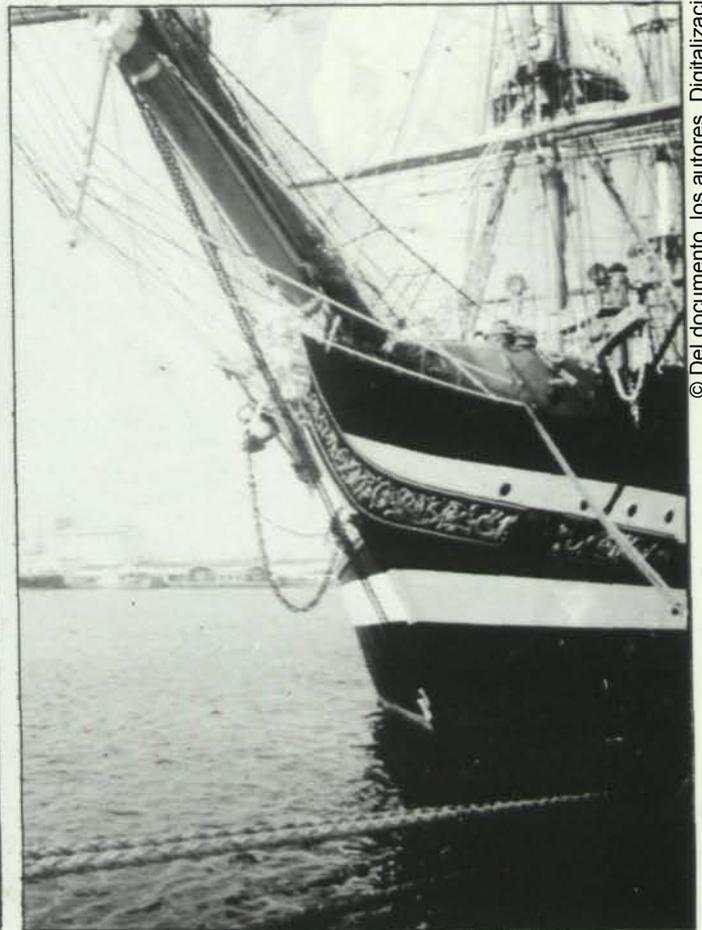
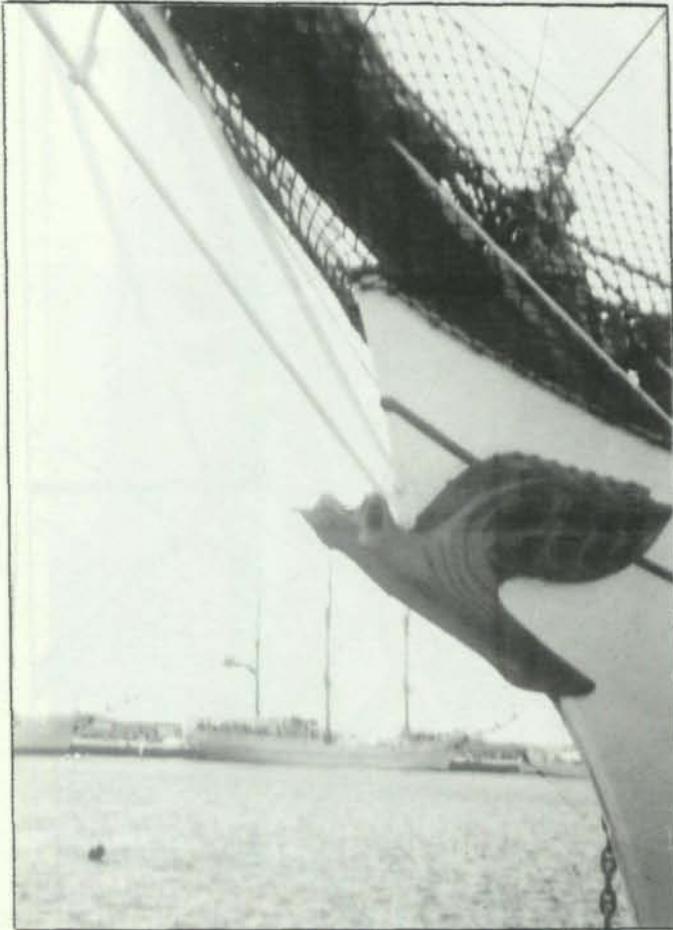
Allí se encuentran representadas entre otras figuras, la de Hawatha, una antigua princesa india del poema de Longfellow, de «Lalia Rooke», Beda, perteneciente a la colección privada de Long & John Silver.

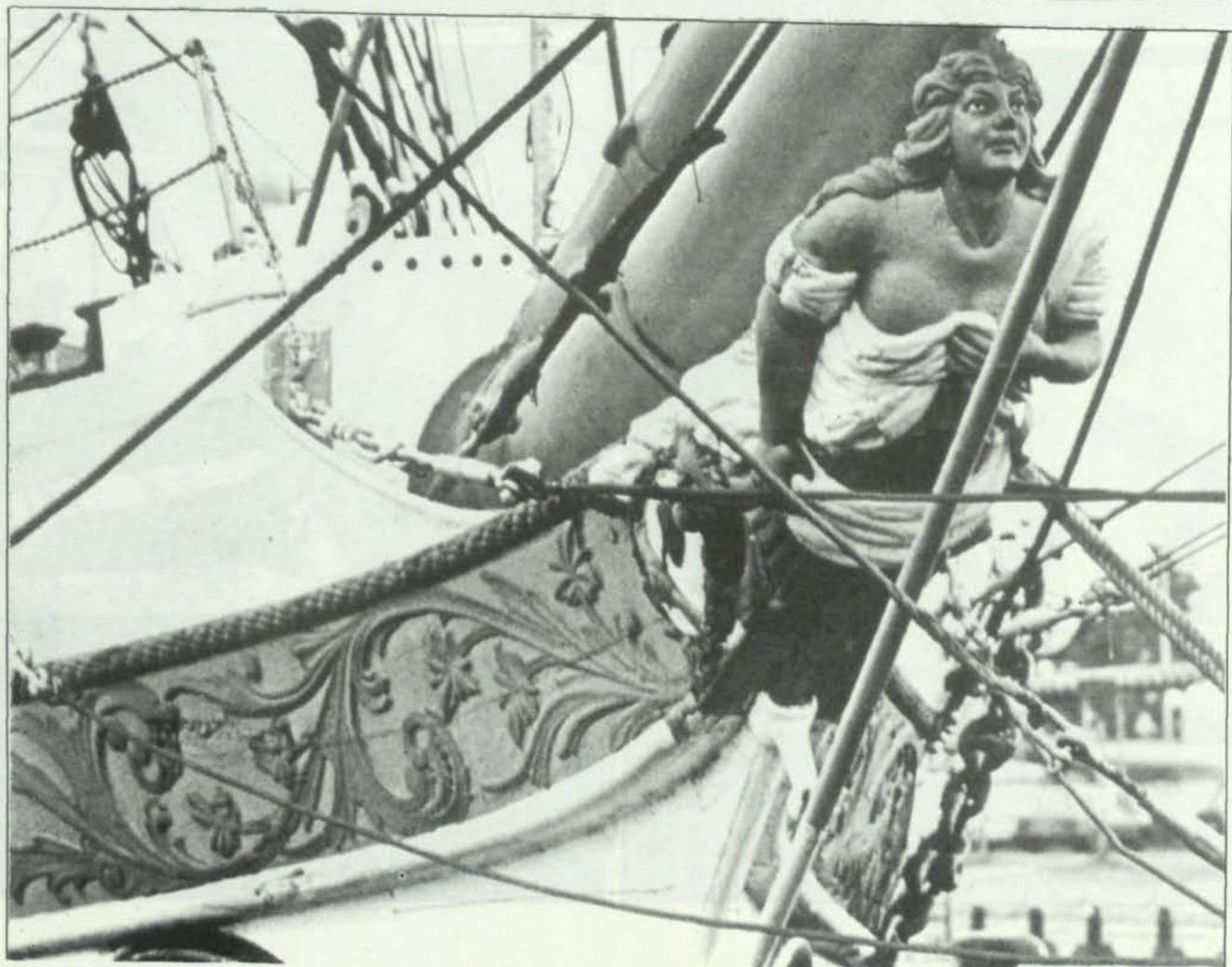
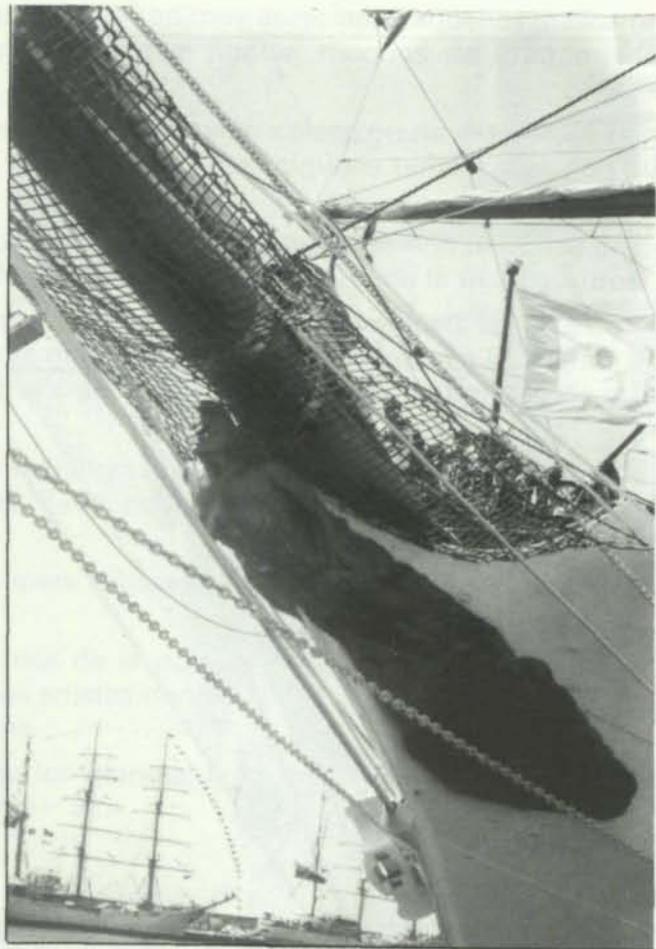
Figuran también los mascarones de los clipers «Flyng Cloud», «Red Jacket», «Sobraon», «Peiping» y «Ariel».

Hasta hace unos años algunos de los ferries de la popular naviera noruega Fred Olsen llevaban bellos mascarones realizados por famosos artistas noruegos. Recordamos entre ellos, los del «Blemhein», «Black Prince» y «Black Watch».

Nota.- Ilustrar con algunos mascarones de los grandes buques-escuela que pasaron por Gran Canaria en la reciente «Gran Regata Colón - 92».









Casa Museo de Colón

INTRODUCCION

El texto que aquí ofrecemos tratará de guiarnos, de una manera breve, a través de las salas relacionadas con la gesta colombina. En ningún momento hemos querido imponer una síntesis teórica del contenido de las salas, sino que nos limitaremos a apuntar, en ocasiones, el marco histórico general para comprender mejor el proceso que llevó al hombre a una nueva aventura que marcará un hito importante en el posterior desarrollo de las distintas culturas que integran el mosaico multicolor del continente americano.

El Departamento Pedagógico ha querido redactar esta guía para que el visitante, mediante los objetos que componen las diferentes estancias del Museo, pueda conocer, aunque someramente, el contenido inmerso en cada pieza museable.

La presente guía te permitirá situarte ante el conjunto de salas que componen la primera planta. Los objetos o piezas contenidos en la planta superior de este Museo, están siendo objeto de estudio y oportunamente sus conclusiones se recogerán en otra guía Didáctica.

Con ella abrimos un período a través del cual trataremos de cercar el Museo a diversos sectores de la población, deteniéndonos en especial en la comunidad escolar. Para esta función surge el Departamento Pedagógico. Con su creación se va a profundizar en el seno de las Instituciones Museísticas del Excelentísimo Cabildo Insular de Gran Canaria en una nueva línea metodológica, lejos de aquella concepción decimonónica que consideraba al Museo como un santuario apto para la custodia y veneración de las huellas del pasado.



En el barrio de Vegueta, el más antiguo de la Ciudad de Las Palmas frente a la Ermita de San Antonio Abad, se alza una casa que la tradición señalaba con el nombre de Nauta Genovés, por considerar que Cristóbal Colón hizo escala en lo que era entonces el reducido embrión de nuestra ciudad. Debió, naturalmente, habitar o visitar la Casa de los Antiguos Gobernadores de Armas de la isla y orar en la ya citada Ermita de San Antón.

La Casa de Colón se levanta en el mismo solar donde siglos anteriores debió erigirse la Casa de los Gobernadores.

En los primeros años de la década de los 50, el Excelentísimo Cabildo Insular de Gran Canaria adquirió en propiedad el inmueble para que sirviese de núcleo a importantes empresas de cultura. Con tal fin, se encargó la restauración y consolidación interior del edificio al arquitecto don Secundino de Zuazo Ugalde.

Las obras estaban muy avanzadas en la primavera de 1951, hasta el punto de poderse inaugurar parte del edificio de manera simbólica el 18 de julio de ese año, celebrando en sus salas una exposición de retratos de hijos ilustres del país.

Este Museo lo constituiría un fondo pictórico procedente del Museo del Prado y de las colecciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

El Archivo Histórico y el Museo Provincial de Bellas Artes eran inaugurados el 18 de julio de 1952. Pronto la Corporación Insular decidió abrir una «Sección Colombina» dentro del recinto de la Casa.

En 1954 se inauguraron nuevas dependencias, a la par que quedó establecido su primer Patronato.



La Casa de Colón, actual sede del Museo-Casa de Colón

LA CASA DE COLON

El llamado Museo Casa de Colón está constituido por varios edificios. Al primero de ellos (inaugurados en 1951) se sumaron las dos casas contiguas que han sido restauradas y preparadas para complementar los trabajos realizados. Hoy, es un solo edificio comunicado interiormente en todas sus dependencias.

Se accede al primero de ellos a través de un patio amplio en cuyas paredes se rememoran los itinerarios de los viajes de Colón, exhibiéndose también dos grandes cañones del siglo XVI, procedente de los castillos de Teguiise (Lanzarote) y San Cristóbal (Las Palmas) y dos pequeños cañones del reducto de San Carlos, de la primera mitad del XVI. Este antiguo edificio es el que en la actualidad alberga el Museo propiamente dicho.

A partir de la dependencia citada, se accede al resto del conjunto. Así, desembocamos en un patio interior formado por una arcada renacentista en piedra, la única existente de este orden en la isla que termina en los cruceros de unos arcos apuntados de incipiente goticismo. Esta manifestación arquitectónica pertenece al convento de Santo Domingo, incendiado por los piratas de Van der Does en el siglo XVI.

En este mismo patio se halla un brocal de pozo gótico del siglo XVI que perteneció a la Casa de los Gobernadores de la isla. Hay también dos puertas góticas del siglo XV y principios del XVI y una portada monumental labrada por canteros canarios empleando piedra de arenisca extraída de los terrenos situados en la trasera del actual Ayuntamiento. En el piso alto puede admirarse una balastrada en pinotea con columna de madera de una sola pieza, de capiteles tallados que proceden del convento de Santo Domingo (antiguamente San Pedro Mártir).

Entrado el año 1955, el Cabildo Insular de Gran Canaria adquirió el edificio contiguo a la Casa de Colón, una casa gótica del siglo XVI de la cual se conserva una valiosa puerta situada en la calle Colón. Además de esta puerta hay que destacar en la fachada de este conjunto de edificios dos entradas al mismo: una que da acceso por la calle Herrería, hecha en piedra procedente de la cantera de Teror y otra que da acceso por la Plaza del Pilar Nuevo, realizada en piedra verde de la cantera de Tirma. Ambas puertas no forman parte del conjunto originario del edificio, pues fueron construidas posteriormente.

La finalidad que se ha pretendido con la Casa de Colón, por un lado, recordar de forma vívida y tangible el paso del insigne navegante por nuestras islas y por otro, dejar constancia, para ser admirada, a modo de retazos, los restos de una cultura medieval, de la que carece el Archipiélago, dada su relativa juventud histórica.

Con el tiempo, esta serie de edificios que configuran el conjunto han sido empleados por el Excelentísimo Cabildo Insular de Gran Canaria para ubicar, en uno de ellos, los servicios de administración de la Comisión de Cultura.

CRISTOBAL COLON Y LOS CUATRO VIAJES HACIA AMERICA

Sobre la vida de Colón hay una extensa y muy abundante bibliografía, posiblemente es uno de los personajes históricos más tratados. Pese a esta abundancia de bibliografía no se saben muchas cosas y continúan las polémicas su misteriosa personalidad. La biografía más directa que tenemos procede de su hijo, Hernando Colón, titulada «Vida del Almirante». Hernando era culto y amaba mucho a su padre, por lo que tenía que saber bastante de él, lugar de nacimiento, fechas, etc., sin embargo, se calla, ¿por qué se calla? Para explicar el silencio del hijo, los historiadores han recurrido a varias explicaciones que la agruparemos en tres conjuntos:

1) Los que piensan que Colón fue un asesino, y por tanto, su hijo no da datos sobre él. Esta teoría es la que menos crédito merece.

2) Los que dicen que el silencio del hijo se debe a que Colón era judío. Esta teoría la defiende Madariaga y coinciden en ella numerosos autores.

a) Colón firmaba con tres puntos en forma de triángulo y según especialistas, esto es una costumbre judaica.

b) En España, en esta época, conocer bien el Antiguo Testamento era un signo de judaísmo y Colón hace constantes alusiones a la Biblia, sobre todo al Antiguo Testamento y al Libro de los Profetas.

3) Otros dicen que Colón era un hombre de origen modesto, extranjero y megalómano. Al llegar a España no quería que se supiese su origen, pues pretendía ser almirante, que en la época era un cargo de nobles, por lo que manifestaba su procedencia no llegaría a ocupar tal cargo. Esta es la teoría más creíble.

Se desconoce su lugar de nacimiento. Muchas ciudades italianas y españolas se disputan su cuna; sin embargo, hoy los historiadores piensan que Colón debió haber nacido en Génova o en sus cercanías, ya que el ayuntamiento de Génova hizo una publicación sobre Colón: «La Recoilta Colombina», en la que se recoge todos los datos sobre su familia que estaba establecida en Génova entre los siglos XIV y XV. Ahora bien, no podemos tener seguridad sobre ello, ya que no existen partidas de nacimiento ni de bautismo. Las de nacimiento comienzan en época napoleónica (Napoleón creó el Registro Civil) y se extiende a todas partes. Las de bautismo empiezan en España por iniciativa del Cardenal Cisneros (siglo XVI) y se extienden a la cristiandad por el Concilio de Trento.

En cuanto a la fecha de nacimiento, en la que más coinciden los historiadores es la de 1451. Empieza de grumete, navegando durante algún tiempo por el mar Mediterráneo, escalando poco a poco las distintas categorías en el arte de navegar. A los 20 años está en Cabo de San Vicente y aquí comienza la etapa portuguesa de Colón. Sabemos que se casó con una portuguesa de origen genovés: Felipa Moniz Perestrello. Su padre era el capitán Donatario de las islas Madera. (Estas islas habían tenido una colonización feudal, se le habían concedido a don Enrique el Navegante y éste las enfeudó al suegro de Colón). En estas islas se pasó Colón unos 15 años de 1471 a 1485, aproximadamente.

¿A qué se dedicó durante este tiempo? Hay autores que dicen que realizó varios viajes. Hay dos demostrados:

- A Guinea.
- A Inglaterra.



Vista de la ermita de San Antonio Abad

De los demás hay muchas dudas. El viaje a Guinea lo hizo a una factoría que tenían allí los portugueses, San Jorge de la Mina.

Este viaje le permitió conocer la estructura organizativa de dicha factoría. Por esto, cuando llega a Las Antillas, Colón no tenía la idea de una colonización o una repoblación, sino crear una factoría al estilo de las portuguesas o genovesas para tener una transacción mercantil provechosa, pero chocó con los Reyes de España. Esta tesis, realmente sugestiva, fue expuesta por el profesor Pérez de Tudela en un trabajo que se publicó en 1960 y que se titula: «Las armadas de Indias y los orígenes de la colonización española». El viaje de Colón a Guinea fue provechoso para el conocimiento de la navegación de altura.

Es a mediados del siglo XV, cuando los portugueses, por ese problema de la disposición de corrientes en el Atlántico, se ven obligados a practicar la navegación de altura. Hasta ahora había sido una navegación de cabotaje, es decir, divisando siempre las costas.

La estancia en Portugal, Islas Madera, le supuso al Almirante el contacto con medios náuticos que le fueron de gran provecho.

Antes de venir a España, ofreció su proyecto a Juan II de Portugal. Este reunió a unos expertos para discutirlo, dictaminándose que la idea era impracticable. Portugal no aceptó, ya que estaban a punto de alcanzar el extremo meridional de dicho continente, llegando así a la India, por lo que no les interesaba el proyecto de Colón.

Colón llega a España con su hijo Diego en 1495 y logra ver a los Reyes Católicos en enero de 1486 en Alcalá de Henares. Expone su plan a los Reyes y éstos reúnen a una serie de expertos en la llamada Junta de Salamanca, siendo rechazado el plan por encontrarlo impracticable y además carecer de base científica. Colón no abandona su idea y logra ver a los Reyes en varias ocasiones, insistiéndole sobre lo mismo. Estos le prometen que al acabarse la guerra de Granada pondría en marcha su propuesta. Desesperado, Colón va a Portugal a entrevistarse con Juan II, le expone de nuevo el proyecto y vuelve rechazado.

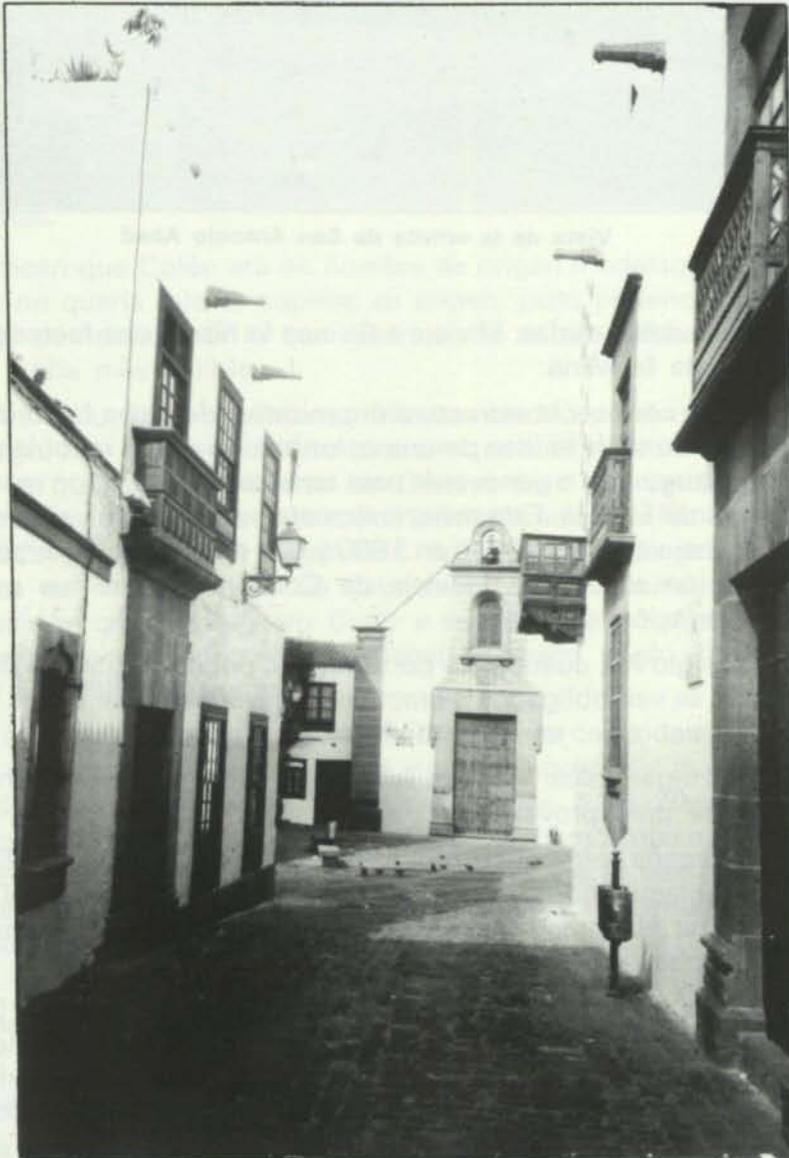
De regreso a España, Colón envía a su hermano Bartolomé a las Cortes de Francia e Inglaterra al objeto de presentarle su plan, que igualmente no es aceptado.

Estando en La Rábida para embarcar, se encuentra con Fray Juan Pérez, confesor temporal de la Reina, quien intercede ante la Soberana. Fruto de este contacto se le entrega por parte de aquella 20.000 maravedíes que le permite a Colón adquirir el estatus de Señor.

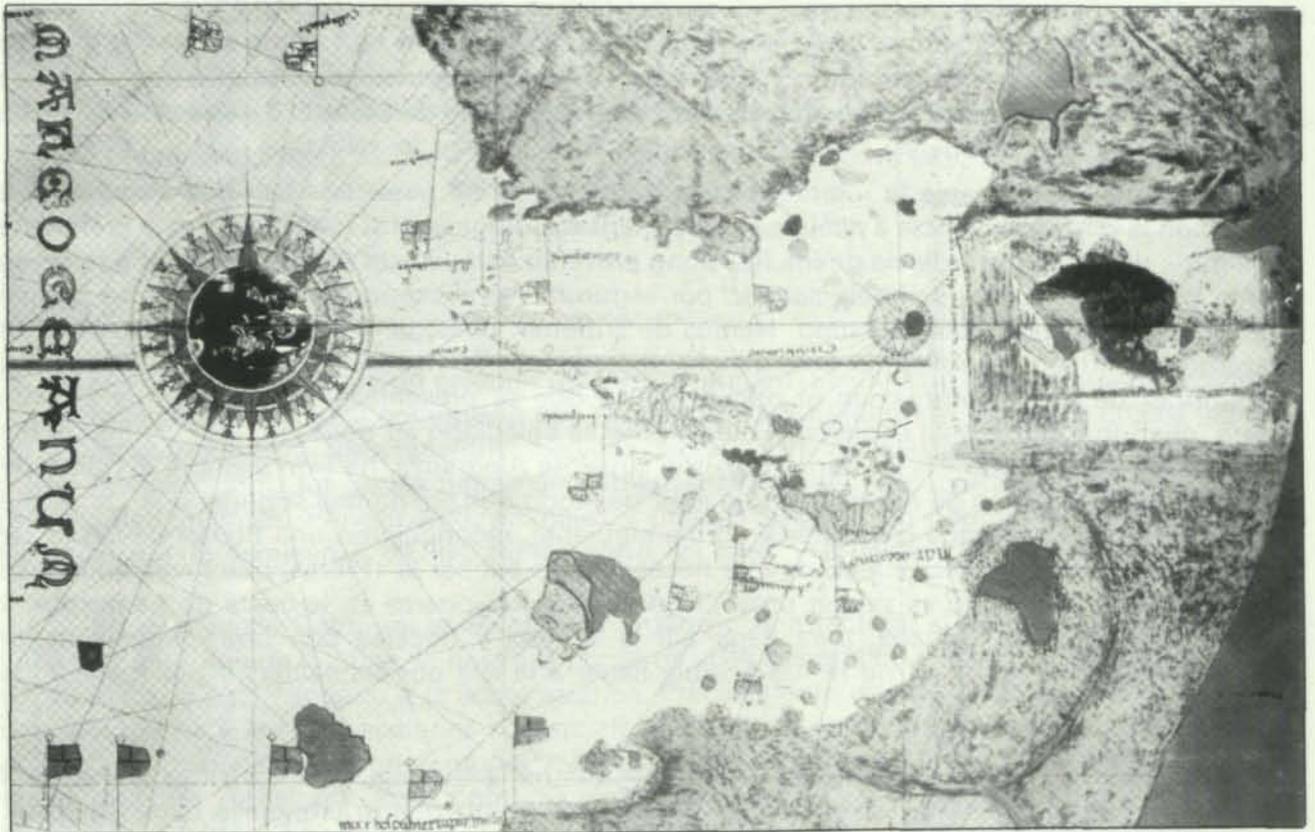
En el curso de las negociaciones, Colón propone una serie de prerrogativas para emprender la empresa descubridora.

- 1) El nombramiento de Almirante, Capitán General, Virrey y Gobernador.
- 2) Una décima parte de todo lo que produjeran las nuevas tierras para él y sus sucesores.
- 3) Una octava parte de todos los negocios que se hicieran, siempre que él intervenga con la misma cantidad.
- 4) El ser juez en los litigios comerciales que se produzcan respecto a las Indias.

La decisión de Colón era llegar a la India siguiendo la ruta del Sol, es decir, a través del Atlántico, escogiendo el camino opuesto al utilizado por los navegantes portugueses (por Africa).



Calle Colón, al fondo la ermita de San Antonio Abad



Fragmento de la carta de Juan de la Cosa (1496) que se conserva en el Museo Naval de Madrid



Alameda de Colón, junto a la parroquia de San Francisco

PRIMER VIAJE

Solventadas las primeras dificultades para conseguir tripulantes, resueltas gracias a los hermanos Pinzón, los primeros expedicionarios salían del puerto de Palos el 3 de agosto de 1492. Embarcaron en tres carabelas: La «Santa María», la «Pinta» y la «Niña».

Cristóbal Colón tenía la intención bien determinada de pasar por las islas Canarias. No resulta con la misma evidencia a cuál de las islas pensaba dirigirse ni si tenía una escala preferente por alguna de ellas. Las órdenes de los Reyes no preveían nada a este respecto. Se debe tener en cuenta que por esos días se había saltado por segunda vez el timón de la «Pinta» y no podían seguir navegando por mucho tiempo. Hemos de suponer, pues, la determinación de dirigirse a Lanzarote como una medida de emergencia, dictada por la necesidad en que se hallaba el Descubridor de buscar refugio en el primer puerto que se presentase. Es verdad que el 9 de agosto, cuando tomaba esta decisión, Colón no había calculado su posición, que verificó al día siguiente. Se sabe que la isla de Lanzarote, con su islote Alegranza, ha sido siempre el punto de referencia de navegación de Andalucía-Canarias, de modo que era normal suponer que Lanzarote iba a ser la primera isla que encontraría. Al día siguiente, reconocieron una tierra que debía ser Gran Canaria. Debido a ello, y a la urgente necesidad de adobar la «Pinta», que hacía agua y se gobernaba mal, abandonó su primer proyecto de buscar un puerto en la costa de Lanzarote, y quiso dirigirse a Gran Canaria, para dejar allí la «Pinta» y hacerse con otra carabela mejor acondicionada. Sin embargo, no le fue posible llegar a la isla por las calmas o por los vientos contrarios.

Finalmente, Colón se decide por arribar a la isla de la Gomera, con la «Niña» y la «Santa María». La «Pinta» se quedó esperando un cambio de viento que la empujase hacia la costa. Colón ordena a Pinzón (Martín Alonso) que buscara otro navío tan pronto llegase a Gran Canaria donde reparar el timón de la «Pinta» y cambiar el velamen de la «Niña». El Almirante decidió esperar, pero al pasar varios días se cansó y volvió a Gran Canaria, arribando en ella el sábado 25 de agosto. La «Pinta», había llegado un día antes, después de doce días de inmovilidad en medio de las calmas, cosa frecuente en las aguas canarias.

La «Pinta», al llegar a Gran Canaria, había sido varada y adobada, estando apta para navegar en poco tiempo. Esta última hipótesis puede ser la más probable, ya aquella «Pinta» demostró plenamente sus cualidades marineras durante la expedición, siendo la más rápida de las tres naves. El Almirante aprovechó el descanso forzoso para modificar la vela latina de la «Niña», haciéndola redonda. Terminados estos trabajos, volvieron todos a la Gomera, donde llegaron el domingo 3 de septiembre. Allí hicieron aguada, cargaron carne y otras provisiones y zarparon definitivamente el jueves 6 de septiembre, iniciando así la travesía Atlántica.

Colón empieza a navegar empujado por los alisios. El Almirante llevaba para ir contabilizando las leguas marinas recorridas dos cuentas:

– La real, pero no real, ya que su sistema era imperfecto, siendo posible que pusiera las leguas de mar recorridas.

– La falsa, esta era colocada en la puerta de su camarote para que la vieran los marineros. Reflejaba menos leguas de las reales, para evitar que la tripulación se subleva.

Sin embargo, la tripulación empezó a impacientarse, por ello se ha hablado de motín, aunque sólo fue un malestar del que le sacó Martín Alonso Pinzón. El Almirante entonces les promete que si no encuentran tierra en tres días, regresan. Por este motivo, Colón cambia su ruta, llegando así a una serie de islas: Las Bahamas. La primera era del grupo de Las Lucayas. Los indígenas le llamaban Guanahaní, denominando Colón, San Salvador. Llegó a esta isla el 12 de octubre de 1492. Navega por estas islas descubriendo dos o tres más, luego llega a la costa de Cuba, a la que llama Juana y más tarde a la Española (hoy Haití y Santo Domingo), donde la «Santa María» embarranca. Aprovechando el suceso, funda el Fuerte Navidad, dejando aquí la tripulación de la «Santa María» (30 hombres).

Regresa a España en las dos naves. El regreso lo hace por una latitud más al Norte, a la altura de Francia. Es la ruta más apropiada, lo que más tarde se llamará Corriente del Golfo. ¿Cómo es posible que atinara con la ruta más apropiada? Es una interrogante sin resolver. Colón, en la «Niña» llega a las Azores donde un temporal divide a los dos barcos.

El Almirante llega a Lisboa y luego a Palos el 15 de marzo de 1493. Este primer viaje fue de descubrimiento. Constaba de 3 barcos y 119 hombres.

SEGUNDO VIAJE

El segundo viaje tiene un carácter distinto al primero. Es un viaje eminentemente colonizador. Esta expedición estaba compuesta por 17 navíos y 1.500 hombres, entre los cuales, además de la propia tripulación, iban hidalgos, médicos, labradores y eclesiásticos, integrantes del primer grupo humano poblador de las tierras descubiertas. Asimismo, transportaron animales, plantas, útiles y herramientas. Previamente, animales y plantas pasaron un período de aclimatación en Canarias por la semejanza de los climas entre las islas y el Nuevo Mundo.

El objetivo de Colón en este viaje era organizar una factoría al estilo de las que él había visto en San Jorge de la Mina, y, desde el punto de vista geográfico, encontrar el Cathay (China), pensando que había llegado a la costa asiática. Precisamente este objetivo de Colón, de fundar una factoría para las transacciones comerciales, estaba en contradicción con los deseos de los colonos. Estos pensaban roturar, repoblar, fundar ciudades, es decir, lo mismo que se había hecho en la Mancha Andaluza. Esta contradicción entre Colón y los colonizadores va a motivar revueltas y también es la causa de la «caída en desgracia» del Almirante ante los Reyes Católicos.

El viaje salió de Cádiz el 5 de septiembre de 1493. Tomó tierra en Las Palmas, probablemente en el Puerto de La Isleta, ya que reunía capacidad suficiente para albergar todas las naves que componían la expedición. Estuvieron aquí muy poco tiempo, llegando a la Gomera, donde su estancia fue de muy pocas horas. Se cree que fue para cargar a los navíos de provisiones, animales e indígenas canarios para la reproducción y enriquecimiento de las tierras descubiertas.

Atraviesan el Atlántico y llegan a las Pequeñas Antillas. La primera se llamó la Deseada. Las recorren todas: Montserrat, Guadalupe... etc. Los nombres obedecen, la mayoría de las veces, al Santo del Día. Recorren la costa Oeste de Puerto Rico. En esta zona hay un puerto llamado Agudilla porque se dice que Colón aquí hizo «aguada». Inmediatamente después va en busca del fuerte de la Española, encontrándolo incendiado y a sus ocupantes, españoles, muertos. Indaga sobre lo sucedido con los indígenas, pero éstos se cierran en el más absoluto mutismo. Le aconsejan a Colón que no tome represalias al respecto. El 6 de enero de 1494, funda una ciudad muy próxima a la ubicación del Fuerte Navidad, llamándola Isabel, en honor de la Reina. Deja a Diego Colón al frente de la ciudad y explora toda la costa Sur de la isla de Cuba. Entre el primero y segundo viaje, Colón había recorrido las zonas Norte, Este y Sur de la isla, sólo le faltaba el Oeste. Los indígenas decían que era una isla, pero Colón cree que es una península. Pudiera ser que fuera por el desconocimiento de las tierras, pero lo más probable es que pensara que se estaba moviendo en la costa asiática cerca de la India y de China.

Para demostrar a los Reyes que se encontraba en la ruta de las especias y el oro, Colón hizo firmar a la tripulación un acta notarial, haciendo constar que habían alcanzado la costa asiática.

De regreso a España, el Almirante capta que se ha producido un cambio por parte de la Corte hacia su empresa. El 19 de abril de 1495, se dicta la Real Cédula por la cual los Reyes autorizan a otros navegantes a hacer expediciones a las Indias, violándose así cláusula de las Capitulaciones de Santa Fé que le atribuían a Colón el monopolio de estas expediciones. A partir de ahora, se van a realizar otra serie de expediciones que coincidirán con el tercer y cuarto viaje de Colón, con lo que en la práctica el monopolio de los viajes queda anulado.

TERCER VIAJE

El Almirante se pasa en España los años de 1496 a 1497 y en mayo de 1498 emprende su tercer viaje. Sale de San Lucar de Barrameda con 6 carabelas y con 330 hombres. Hace la misma ruta que el segundo viaje, pero un poco más al Sur. Llega a las Pequeñas Antillas y luego pasa a la isla de Trinidad (la llamaron así porque desde el mar se ven tres de sus montañas). Desde aquí marcha a la península de Paria que pensó era una isla porque no llegó a ver el istmo. De aquí pasa al delta del Orinoco, donde su exuberante vegetación y clima suave le hace pensar que llega al paraíso y así lo describió. Posteriormente se dirige a la isla Margarita. Es la primera vez que toca el continente y recorre buena parte de la costa venezolana. En este tercer viaje la relación con los Reyes llega a su mayor grado de descomposición. Francisco Roldán se subleva en contra de Colón y la isla (La Española) se encuentra al borde de la guerra civil. Colón emplea una política alternativa de dureza y blandura pero no dio resultado. Para dirimir el conflicto, los Reyes envían a Francisco de Bobadilla como juez. Este toma preso a Colón y a sus hermanos y los conduce esposados hasta España. El Rey, al considerar que Bobadilla se había excedido, pone en libertad a Colón y a sus hermanos.

CUARTO VIAJE

Colón tenía cuarenta y nueve años, estaba enfermo de artritis y en los ojos había sufrido una grave afección. Con todos sus males físicos, persistía en navegar y gestionaba la subvención necesaria. Su maltrecha salud no le impedía preparar cuatro barcos, con más pobreza de medios que los viajes anteriores, a pesar de haberle sido restablecido los privilegios anteriormente concedidos.

Personalmente, su gran proyecto consistía en la búsqueda de un estrecho que le llevara a la India.

Este istmo lo busca por el Caribe occidental, donde no había llegado todavía ninguna otra expedición.

El esquema del cuarto viaje es bien sencillo: Santo Domingo, Veragua, Cuba y Jamaica. Desde Cuba va hasta las islas Guanajas en busca del istmo. Al llegar a estas islas se encuentra con unas canoas con toldos, indios vestidos, signo de una civilización más avanzada. Esto se debe a la vinculación de esas etnias a la cultura maya y azteca. Los indígenas le informaron que la tierra se ensanchaba y que no había ningún estrecho. Obsesionado con su idea Colón va hacia el sur creyendo que iba a encontrar el istmo, bordeando toda la costa de las actuales Nicaragua, Honduras y Panamá. Comprobando que la tierra se ensanchaba en la costa de Colombia, vuelve. Llega a Honduras el 14 de agosto de 1502 y al Cabo de Gracias a Dios en septiembre de ese año. Retorna a San Lucar de Barrameda el 7 de noviembre de 1504.

Ya por entonces los llamados «viajes menores» habían permitido diseñar un amplio trazo del perfil oriental del continente. Sin embargo, Colón que murió dos años después de su regreso, nunca llega a sospechar que las tierras por él descubiertas no tenían nada que ver con Asia; en tal sentido, el descubrimiento intelectual del Nuevo Mundo, cabe atribuirlo a Américo Vespuccio; en cambio, no es cierto que éste visitara el continente antes que Colón.

Es falso que Colón muriera en la pobreza; conservaba el crédito que le otorgaban sus intactos privilegios, objeto luego de empeñadísimos pleitos.

Fue enterrado provisionalmente en la Cartuja de las Cuevas, en Sevilla, y más adelante su hijo Diego, Virrey de la Española, lo trasladó a la Catedral de Santo Domingo «La Española».

Como observarás, en los viajes mencionados anteriormente, Canarias siempre ha sido recalada preferente de las expediciones hacia América. Esta singular relación Canarias-América, fue una corriente de uno a otro lado, que se mantiene viva y dando frutos con una fenomenología particular hoy como antaño.

A partir de la conquista del Nuevo Mundo, el Archipiélago sería referencia ineludible de todas las expediciones.

CRONOLOGIA DE CRISTOBAL COLON

1451: Nace en Génova, Cristóbal, hijo de Doménico Colombo y Susanna Fontanarossa.

1474-75: Colón forma parte de una expedición comercial a la isla de Quío, posesión de Génova en el mar Egeo.

1475-76: Lleva a cabo en las aguas de Túnez, al servicio de Renato d'Anjou, una empresa corsaria.

1477: Colón realiza un viaje a Inglaterra. En Bristol se embarca en una nave dirigida a Islandia.

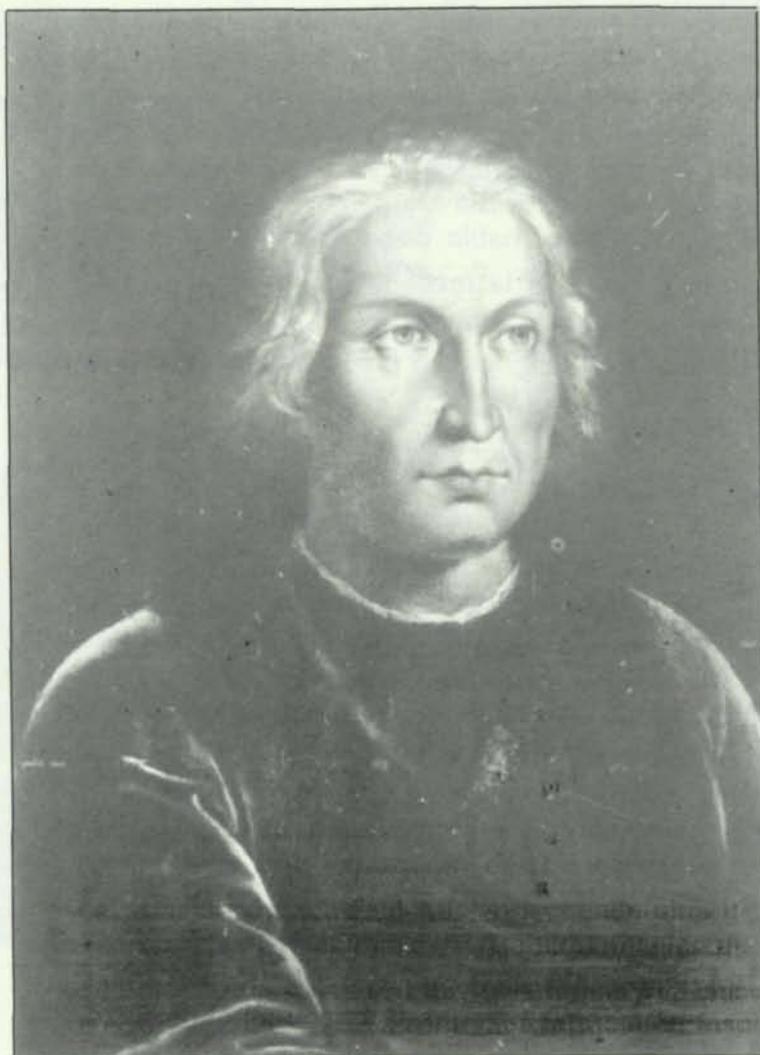
1478: Comisionado por Paolo Di Negro efectúa un viaje a Madera para adquirir un cargamento de azúcar.

1479: Fecha probable del matrimonio de Cristóbal Colón con Felipa Moniz de Perestrello, hija del primer gobernador de Porto Santo.

1483-84: Colón presenta al rey Juan II de Portugal su proyecto de buscar el Levante por el Poniente. Opinión negativa de la Junta de Matemáticos, y rechazo del rey.

1485: Colón se traslada con su pequeño hijo Diego, a Castilla. Su esposa Felipa ha muerto. Se dirige al monasterio de La Rábida.

1486: En Alcalá de Henares, Colón es recibido por los Reyes Católicos, a los cuáles expone su proyecto de descubrimiento.



El almirante Cristóbal Colón

1487: Los Reyes Católicos reciben a Colón en el campamento, frente a la ciudad de Málaga, y le comunican el fallo contrario.

1488: Nace Hernando Colón, hijo natural de Cristóbal Colón y Beatriz de Arana.

1489: Isabel la Católica recibe a Colón en Jaén y le promete que su proyecto será reexaminado después de la conquista de Granada.

1492: El 12 de abril, los Reyes Católicos aprueban en Santa Fé las capitulaciones para la realización de la empresa de Indias. el 22 de mayo Colón llega, por tercera vez a Palos y a La Rábida, en posesión de la «cédula real» en la que se ordena a los habitantes de Palos de armar dos carabelas. El 3 de agosto, al amanecer, se inicia el primer viaje. El 8 del mismo mes, arribada a Gran Canaria. Treinta días más tarde se inicia la travesía oceánica desde la Gomera. El 12 de octubre es avistada tierra. Al amanecer, Colón desembarca en la costa de la isla Guanahaní (Bahamas). Llama San Salvador a la isla. El 27 descubre la costa de Cuba. El 6 de diciembre llegan a la costa occidental de la isla Hispaniola. El 24-25 de diciembre naufraga la Santa María; con los restos Colón hace construir el fuerte Navidad.

1493: Las dos carabelas, la «Niña» y la «Pinta», al mando respectivamente, de Colón y de Pinzón, emprenden el viaje de regreso el 16 de enero. A finales de abril los Reyes Católicos acogen en Barcelona con grandes honores al Almirante. El 25 de septiembre se inicia en Cádiz el segundo viaje. Colón sale con una flota de 17 barcos y alrededor de 1.200 hombres. Se descubre Guadalupe, Deseada, Marigalante y otras islas de las Pequeñas Antillas. El 27 de noviembre llega a La Hispaniola, donde se encuentra destruido el fuerte Navidad y muertos los 33 españoles.

1494: En abril comienza el tercer viaje. El Almirante zarpa nuevamente en busca del Catay y del Gran Khan. Explora la parte meridional de Cuba, Jamaica, y regresa a La Isabela.

1498: Colón sale de Sanlúcar de Barrameda (30 de mayo) en la desembocadura del Guadalquivir, con 5 carabelas y un barco para el tercer viaje de descubrimiento. El 31 de julio llega a la isla de Trinidad. En agosto, después de haber atravesado el golfo de Paria y la Boca del Dragón, y haber pasado a lo largo de la isla Margarita, llega a la desembocadura del río Orinoco. Colón escribe a los Reyes Católico, habla de «otro mundo».

1499: Estalla en la Hispaniola la revuelta de Roldán.

1500: Cuando Colón está a punto de dominar una nueva sublevación de Adrián de Moxica, viejo lugarteniente de Roldán, llega a la Hispaniola Francisco de Bobadilla y lo arresta (23 de agosto).

En los primeros días de octubre, lo envía prisionero a Castilla.

1501: Los Reyes Católicos nombran a Nicolás de Ovando gobernador de las Indias el 3 de septiembre.

1502: Casi dos meses después de la partida de Ovando, Cristóbal Colón inicia desde Sevilla el cuarto viaje (8 de abril). El 30 de julio llega a Punta Caxinas, en Honduras, y costea la región. El 17 de octubre llega a la costa de Veragua (en la actual República de Panamá).

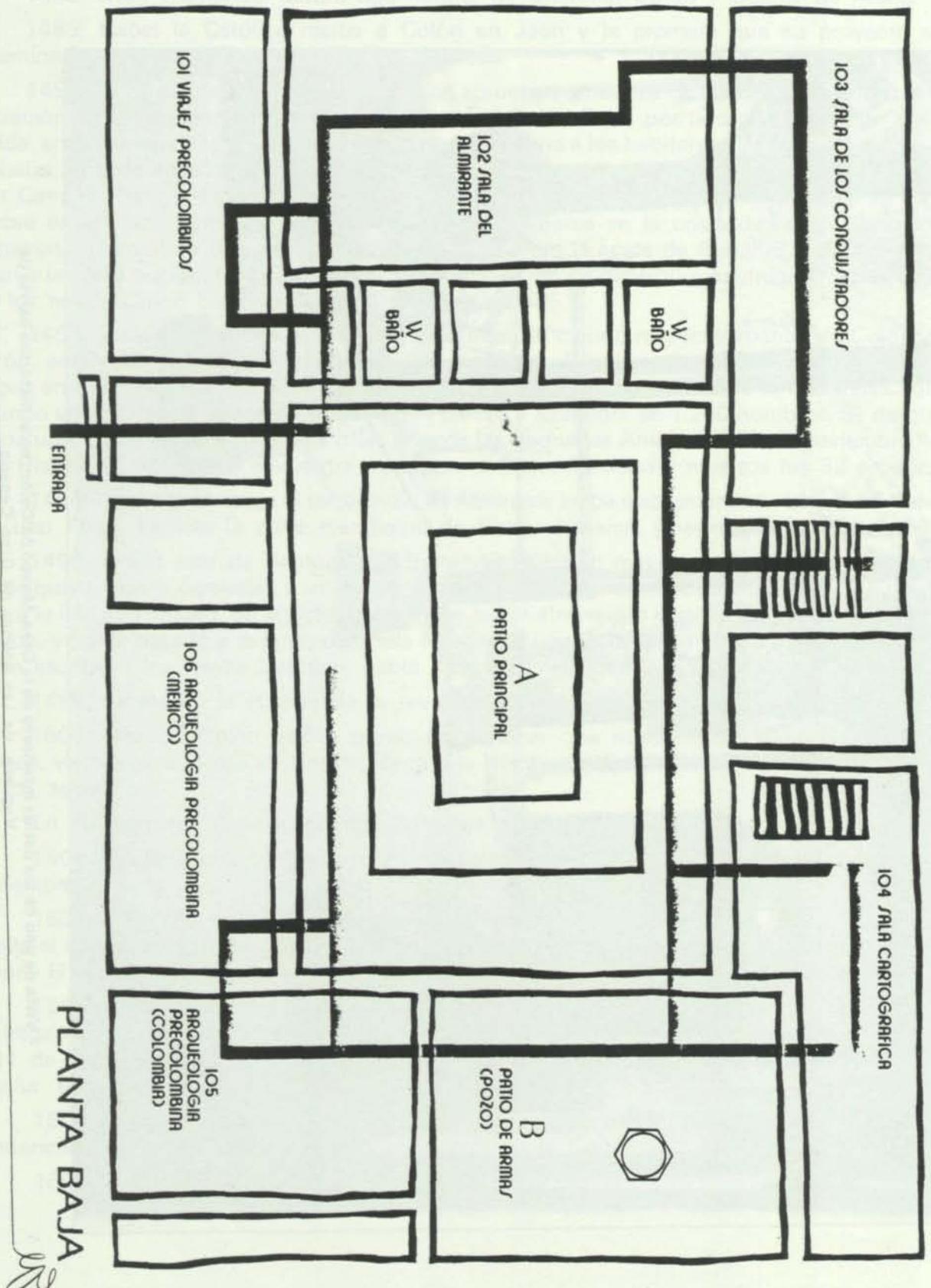
1503: Con gran dificultad, el Almirante llega a la isla de Jamaica con dos carabelas que naufragan cerca de la playa (25 de junio). El 29, Colón y los supervivientes abandonan Jamaica. El 11 de septiembre el Almirante, con un barco que logra armar, parte de la Hispaniola hacia España. El 7 de noviembre llega a Sanlúcar de Barrameda.

1504-1505: Colón pasa el invierno en Sevilla, en condiciones difíciles; mantiene correspondencia con su hijo Diego, que se encuentra en la Corte.

1506: Fallece en Valladolid el 20 de mayo.



Vista de uno de los patios interiores de la Casa-Museo de Colón, en el histórico barrio de Vegueta, de Las Palmas de Gran Canaria



ENTRADA

101 VÍAJES PRECOLOMBINOS

102 SALA DEL ALMIRANTE

W BAÑO

W BAÑO

103 SALA DE LOS CONQUISTADORES

PATIO PRINCIPAL A

106 ARQUEOLOGÍA PRECOLOMBINA (MÉTRICO)

104 SALA CARTOGRÁFICA

105 ARQUEOLOGÍA PRECOLOMBINA (COLOMBIANA)

PATIO DE HERMAS B (POZO)

PLANTA BAJA

BR



Una vista del Muelle de Transbordadores Santa Catalina con los buques-escuela de la regata Colón 92



El buque-escuela Américo Vespucio de la Armada italiana, en el momento de su salida del Puerto de La Luz





BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DOCUMENTALES

HEMEROTECA Y BIBLIOTECA DEL MUSEO CANARIO

- EPIDEMIA DEL COLERA-MORBO EN LAS PALMAS (Junio 1851).
Relato de don Antonio López Botas, alcalde de la ciudad.
- PRIMERAS FAMILIAS DE LAS ISLETAS Y PUERTO DE LA LUZ.
- DESCRIPCION DE LAS PRIMERAS CASAS.
- SARGENTO LLAGAS (Miguel Rodríguez Díaz de Quintana).
- GUIA DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS Y DE LA ISLA DE GRAN CANARIA (1911).
Autor: Rafael Henríquez Padrón.
- LA CIUDAD Y LA ISLA EN LOS PRINCIPIOS DEL SIGLO XX.
- GRAN CANARIA, VISTA POR GEORGE GLASS.
(Descripción de las Islas Canarias, 1764, publicada en Londres en 1964).
- RECUERDOS DE GRAN CANARIA, Elizabeth Murray (Recuerdos de Gran Canaria y Tenerife (1815–1882).
- LA GRAN CANARIA.— Miguel Unamuno, agosto de 1910. (Artículo sobre sus viajes a Canarias). Francisco Navarro Artilles.
- René Verneau, etnólogo francés (años 1880–1908). Revista «Aguairo».
- CAMILO SAINT SAËNS, compositor francés (1889–1908). Revista «Aguairo».
- HISTORIA DE LA PESTE EN CANARIAS.— Dr. Eugenio Croissier Salazar (año 1959).
- LA MASONERIA EN CANARIAS Y SU INFLUENCIA EN EL PUERTO DE LA LUZ.
(Libro de Manuel A. de Paz Sánchez «Historia de la Francmasonería en Canarias» (1739–1936). Premio de Erudición «Viera y Clavijo 1982». Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1984.
- PILDAIN, EL OBISPO DE CANARIAS
(Pildain, un obispo para una época, de Agustín Chil Estévez).

INDICE

PAGINAS

● Prólogo.....	9
● Introducción.....	11
● Decadencia turística.....	16
● El cólera morbo (Relato de Antonio López Botas).....	19
● Primeras familias de Las Isletas.....	30
● Primeras casas del Puerto de La Luz.....	33
● El Sargento Llagas.....	37
● Familias de Agaete en el Puerto de La Luz.....	47
● Los 500 años de Las Palmas.....	49
● Guía de la ciudad y de la isla.....	50
● La ciudad y la isla a principios del siglo XX.....	53
● Gran Canaria, vista por George Glas.....	66
● Tomás Quevedo, Hijo Predilecto de Grn Canaria.....	69
● Las Palmas, descripciones de viajeros.....	70
● Recuerdos de Gran Canaria, por Elizabeth Murray.....	74
● La Gran Canaria, por Miguel de Unamuno.....	77
● El doctor Rene Verneau.....	84
● Saint Saçns en Gran Canaria.....	88
● Historia de la peste en Las Palmas.....	91
● Las Canteras y el Club PALA.....	96
● El maestro de La Puntilla.....	102
● Canto a la playa de Las Canteras.....	104
● El mercado del Puerto.....	109
● Los gallegos en Gran Canaria.....	112
● Ayer y hoy del Parque de Santa Catalina.....	114
● Real Club Victoria.....	116
● Segunda visita de Unamuno a Canarias.....	118
● La Atlántida, de Miguel de Unamuno.....	119
● División de la provincia.....	120
● El general Primo de Rivera en Las Palmas.....	122
● La Masonería en Canarias.....	125
● La Logia Andamana.....	131
● El exilio de «Martus».....	137
● Cecil Harry W. Bebb, piloto del «Dragón Rapide».....	150
● Pildain, el obispo «rojo» de Canarias.....	159
● Los submarinos alemanes en aguas de Canarias.....	165
● El «U-167» fuera de combate.....	169
● Jandía en la Segunda Guerra Mundial.....	176
● Canarias en la historia naval de la Segunda Guerra Mundial.....	178
● El almirante Canaris.....	182
● La Operación Pilgrim (planes para invadir Canarias.....	185
● Segunda visita de Franco a Canarias.....	191
● Congreso Internacional Marítimo.....	192
● Gran Canaria, escala de las grandes regatas trasatlánticas.....	193
● La Gran Regata «Colón'92 - Quinto Centenario.....	197
● Itinerario de la Gran Regata «Colón'92».....	203
● Descripción de los grandes veleros.....	212
● Historia de los mascarones de proa.....	223
● Casa Museo de Colón.....	228
● Colón y los cuatro viajes a América.....	230
● Cronología de Cristóbal Colón.....	237

INDICE

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

EX LIBRIS

Este libro se terminó en los Talleres de Gráficas Marcelo, S.L.
el día 8 de septiembre de 1992 (festividad de la
Virgen del Pino, Patrona de Gran Canaria)
Las Palmas de Gran Canaria
Islas Canarias

El Puerto de La Luz y de Las Palmas

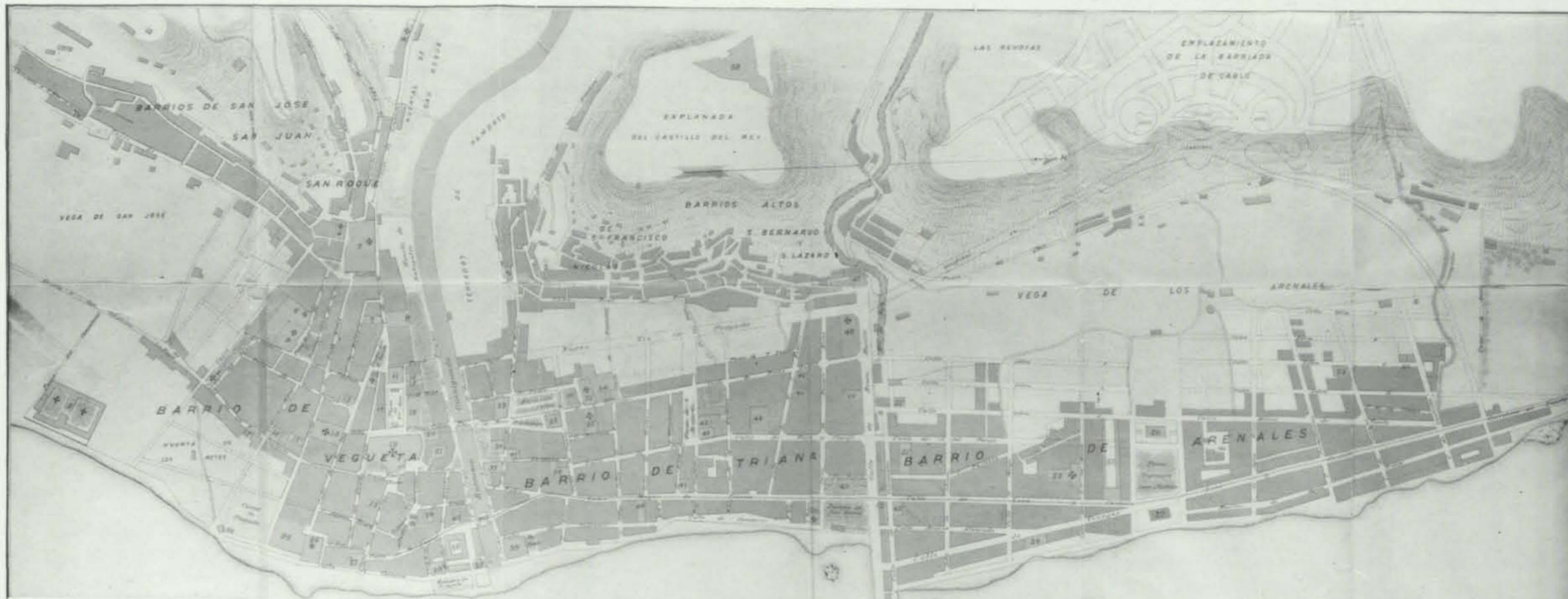
El Puerto de La Luz y de Las Palmas, en Las Palmas de Gran Canaria es el principal puerto de la isla de Gran Canaria. Su situación, a unos doscientos kilómetros de la costa africana (en los 15° 25' de longitud Oeste y en los 28° 09' latitud Norte), le convierte en un enclave privilegiado de las rutas marítimas comerciales que unen los tres continentes: Europa, África y América. Considerado como el puerto más importante de la fachada occidental africana, es también el primero de España por el número de buques que entran en él. El año pasado fue visitado por más de trece mil unidades, y en 1970 alcanzó su cifra récord con 16.000 buques. Es también uno de los principales puertos españoles en cuanto a suministro de combustible, tráfico pesquero, manipulación de contenedores y carga, tráfico de pasajeros y cruceros turísticos, además de ser el puerto mejor dotado para reparaciones navales y limpieza de casco en sus modernas instalaciones en la zona norte de La Isleta.

Para atender a todas esas necesidades, cuenta con una línea de más de diez kilómetros de atraque, preparados para recibir buques de todas clases, desde los mayores supertanques del mundo con calado superior a los 22 metros, hasta embarcaciones de recreo. Para acoger a estas últimas cuenta con una gran dársena, considerada la más grande y mejor dotada de todas las de su clase en las islas Canarias. Tiene capacidad para albergar a más de medio millar de embarcaciones deportivas y yates de recreo en sus muelles y pantalanes.

El hecho de que la bahía del Puerto de La Luz y de Las Palmas se halle protegida de los vientos de tres cuadrantes es sinónimo de seguridad total durante todo el año para las embarcaciones deportivas, que son siempre las más expuestas a las sorpresas del mal tiempo.

La isla de Gran Canaria es paso obligado en la ruta entre Europa y América desde hace cinco siglos. Sus ensenadas y playas fueron lugares frecuentados por los navegantes y descubridores, entre ellos Cristóbal Colón, que pisó tierra en su primer, segundo y cuarto viaje al Nuevo Mundo, por la que fue la primera isla colombina compartiendo este honor con la de La Gomera. A través de Gran Canaria se canalizó la mayor parte del tráfico entre España y las Indias, incluido el de los miles y miles de canarios que emigraron a América a lo largo de los dos últimos siglos.

El Puerto de La Luz y de Las Palmas comenzó a construirse en la segunda mitad del siglo pasado. La primera piedra fue colocada el 26 de febrero de 1983. Desde entonces, su importancia no ha hecho más que crecer, pese a las repetidas crisis del sector pesquero y la industria naval. El hecho de ser el puerto de una capital de medio millón de habitantes, buena parte de los cuáles son de origen extranjero, es también garantía de continuidad y proyección cara al futuro.

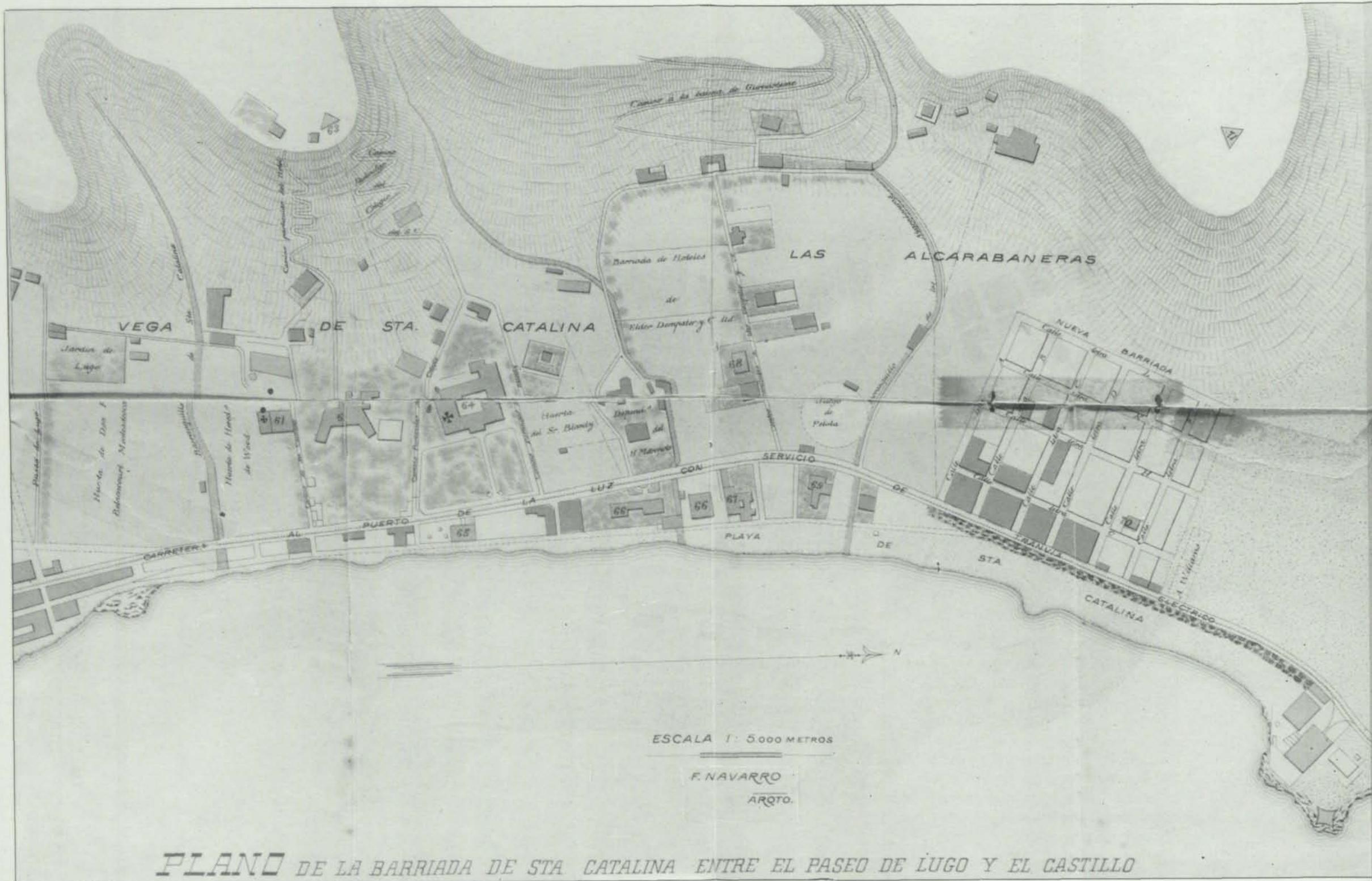


Guía de Las Palmas

DESCRIPCION DE LOS PLANOS DE LA CIUDAD DE LAS PALMAS

INDICADOR

- | | | |
|---|--|---|
| 1.- Ermita de San José | 21.- Delegación del Gobierno y Oficinas de Hacienda | 42.- Hotel Central |
| 2.- Cementerio general | 22.- Colegio de San Agustín | 43.- Hotel Continental |
| 3.- Ermita de Ntra. Sra. de los Reyes | 23.- Banco de España | 44.- Hotel Quiney |
| 4.- Ermita de San Juan | 24.- Ermita de San Antonio Abad | 45.- Teatro-Circo Cuyás |
| 5.- Ermita de San Roque | 25.- Junta de Obras de Puertos | 46.- Oficinas de Telégrafos y Teléfonos |
| 6.- Hospital de San Martín | 26.- Audiencia Territorial y Juzgado Municipal | 47.- Colegio de Ntra. Sra. de la Soledad |
| 7.- Hospital de San Lázaro | 27.- Parroquia Matriz de San Agustín | 48.- Cuartel de Artillería |
| 8.- Escuela Superior de Maestros | 28.- Laboratorio Municipal, Potrero y Aparatos de Desinfección | 49.- Asilo de las Hermanitas de los Pobres |
| 9.- Hospital Militar | 29.- Mercado y Matadero | 50.- Gobierno Militar y Pabellones de Artillería e Ingenieros |
| 10.- Parroquia de Santo Domingo | 30.- Pescadería | 51.- Parroquia de San Bernardo |
| 11.- Ermita del Espíritu Santo | 31.- Castillo de Santa Isabel | 52.- Hotel Inglaterra, Hijos de E. Sánchez y Fábrica de Cerveza |
| 12.- Casas Consistoriales (Ayuntamiento) | 32.- Ermita de San Nicolás | 53.- Oficinas de Obras Públicas |
| 13.- Palacio del presidente de la Audiencia | 33.- Hotel Cuatro Naciones | 54.- Casa e Iglesia Sagrado Corazón de María |
| 14.- Casa del Dr. Chill para Museo Canario y Biblioteca Municipal | 34.- Parroquia de San Francisco y Convento de Dominicas | 55.- Parque de Artillería |
| 15.- Oficinas de Correos | 35.- Cuartel de Infantería | 56.- Factoría de Administración Militar |
| 16.- Palacio Episcopal | 36.- Gabinete Literario | 57.- Fábrica de luz eléctrica |
| 17.- Cuarteles de Caballería de los Reyes y Bravo Murillo | 37.- Circulo Mercantil | 58.- Comandancia de Marina (en construcción) |
| 18.- Cuartel de la Guardia Civil y Cárcel Correccional | 38.- Hotel Monopol | 59.- Castillo de San Francisco del Risco |
| 19.- Seminario Conciliar | 39.- Escuela Superior de Industrias | 60.- Escuela Rueda (en construcción) |
| 20.- Catedral Basílica | 40.- Teatro Pérez Galdós | 61.- Fábrica de ladrillos de arcilla. |
| | 41.- Hotel Victoria, Hotel Internacional y Hotel Europa | |



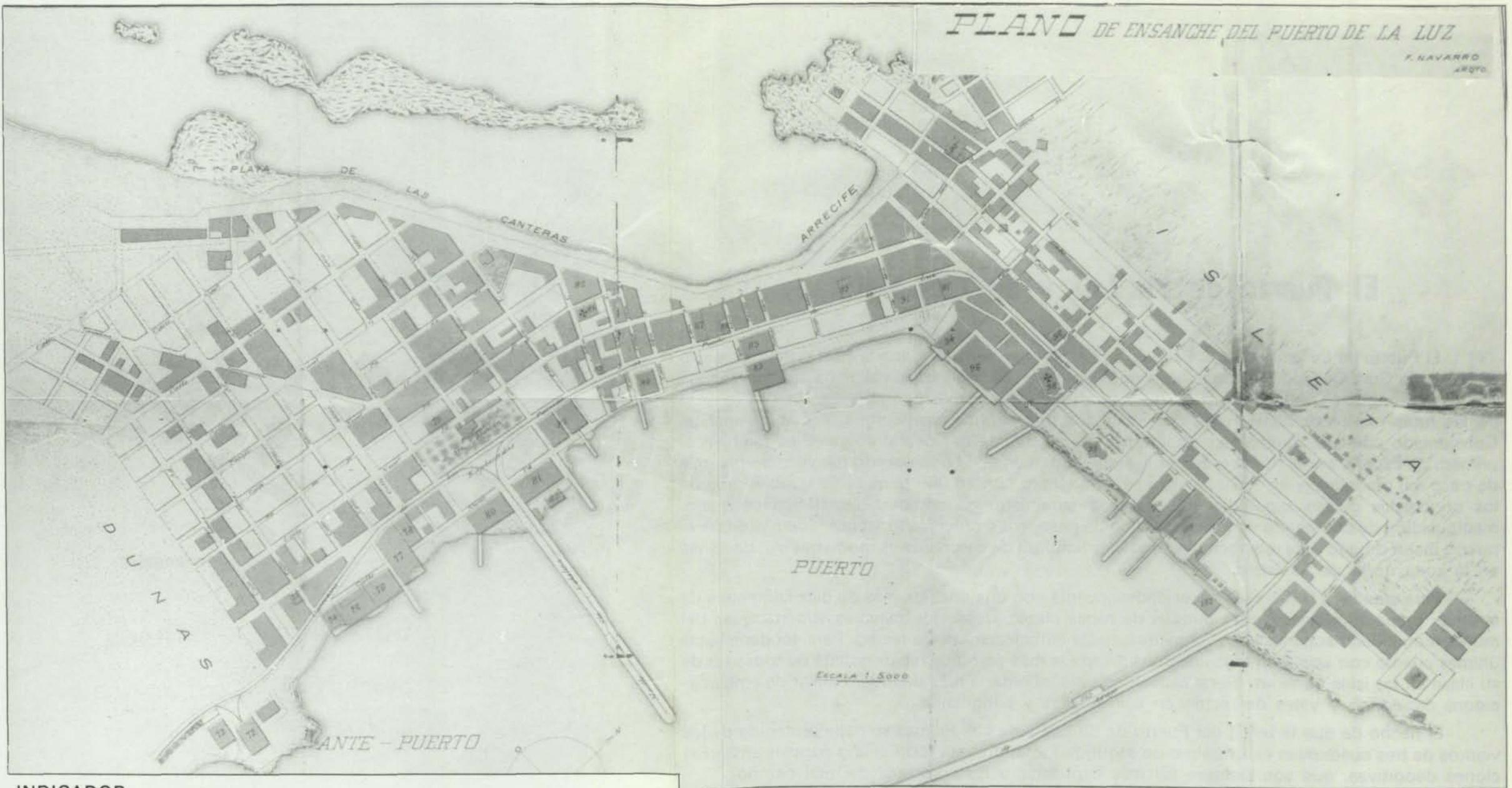
INDICADOR

- 62.- Ermita de Santa Catalina
- 63.- Hotel Santa Catalina
- 64.- Batería de Arenales
- 65.- Convento de monjas del Sagrado Corazón de Jesús
- 66.- Beach Club
- 67.- Hotel Metropole

- 68.- Oficinas de la barriada de Carló
- 69.- Iglesia Protestante inglesa
- 70.- Baños minerales de Santa Catalina
- 71.- Fábrica de ladrillos de cal y arena
- 72.- Batería de Guanarteme
- 73.- Estación del tranvía eléctrico
- 74.- Castillo de Santa Catalina

PLANO DE ENSANGHE DEL PUERTO DE LA LUZ

F. NAVARRO
ARQTO.



INDICADOR

- 75.- Cuartel de la Guardia Civil
- 76.- Dique para embarcaciones menores de Wilson Sons & Co. Ltd.
- 77.- Almacenes de D. Juan Ramos
- 78.- » de carbón de Wilson Sons & Co. Ltd.
- 79.- » de Elder Dempster & Co.
- 80.- » de D. Manuel González Monagas
- 81.- Hotel «El Rayo»
- 82.- Almacenes, oficinas y depósito de carbón de Miller & Cía
- 83.- Depósitos Comerciales.- Oficinas de Elder Dempster & Cía
- 84.- Real Club Náutico
- 85.- Almacenes y muelle de Elder Dempster & Cía. - British Club
- 86.- Almacenes y muelle de Elder & Fyffe Ltd.
- 87.- Hospital de San José y Casa de Socorro
- 88.- Convento e Iglesia de P.P. Franciscanos
- 89.- Queen Victoria Hospital
- 90.- Juzgado Municipal y Oficinas de Correos
- 91.- Oficinas, Almacenes y muelle de Woermann Linie y Sailors Institute

- 92.- Lazareto Municipal
- 93.- Mercado.- Teatro circo
- 94.- Factoría de salazón de Pescado.- Escuela Diocesana del Arrecife
- 95.- Cuartel Municipal y escuela graduada de niños
- 96.- Varadero de Miller & Cía
- 97.- Talleres de Blandy Brothers & Co.
- 98.- Fábrica de hielo y conservación de carnes de González Bros, Co.
- 99.- Almacenes de carbón, muelle y varadero de Blandy Brothers & Co.
- 100.- Parroquia de Ntra. Sra. de La Luz
- 101.- Castillo de La Luz
- 102.- Talleres, Almacenes de carbón, muelle y varadero de Grand Canary Coaling Co.
- 103.- Almacenes de carbón y muelle de Cory Brothers & Co.
- 104.- Estación Sanitaria
- 105.- Depósito y Almacenes de carbón de Las Palmas Coaling Co.
- 106.- Cuartel de Artillería
- 107.- Pabellones de Ingenieros
- 108.- Batería de salvas
- 109.- Escuela Diocesana de La Isleta (en construcción).

- 1. Escuela Municipal
- 2. Escuela Municipal
- 3. Escuela Municipal
- 4. Escuela Municipal
- 5. Escuela Municipal
- 6. Escuela Municipal
- 7. Escuela Municipal
- 8. Escuela Municipal
- 9. Escuela Municipal
- 10. Escuela Municipal
- 11. Escuela Municipal
- 12. Escuela Municipal
- 13. Escuela Municipal
- 14. Escuela Municipal
- 15. Escuela Municipal
- 16. Escuela Municipal
- 17. Escuela Municipal
- 18. Escuela Municipal
- 19. Escuela Municipal
- 20. Escuela Municipal
- 21. Escuela Municipal
- 22. Escuela Municipal
- 23. Escuela Municipal
- 24. Escuela Municipal
- 25. Escuela Municipal
- 26. Escuela Municipal
- 27. Escuela Municipal
- 28. Escuela Municipal
- 29. Escuela Municipal
- 30. Escuela Municipal
- 31. Escuela Municipal
- 32. Escuela Municipal
- 33. Escuela Municipal
- 34. Escuela Municipal
- 35. Escuela Municipal
- 36. Escuela Municipal
- 37. Escuela Municipal
- 38. Escuela Municipal
- 39. Escuela Municipal
- 40. Escuela Municipal
- 41. Escuela Municipal
- 42. Escuela Municipal
- 43. Escuela Municipal
- 44. Escuela Municipal
- 45. Escuela Municipal
- 46. Escuela Municipal
- 47. Escuela Municipal
- 48. Escuela Municipal
- 49. Escuela Municipal
- 50. Escuela Municipal
- 51. Escuela Municipal
- 52. Escuela Municipal
- 53. Escuela Municipal
- 54. Escuela Municipal
- 55. Escuela Municipal
- 56. Escuela Municipal
- 57. Escuela Municipal
- 58. Escuela Municipal
- 59. Escuela Municipal
- 60. Escuela Municipal
- 61. Escuela Municipal
- 62. Escuela Municipal
- 63. Escuela Municipal
- 64. Escuela Municipal
- 65. Escuela Municipal
- 66. Escuela Municipal
- 67. Escuela Municipal
- 68. Escuela Municipal
- 69. Escuela Municipal
- 70. Escuela Municipal
- 71. Escuela Municipal
- 72. Escuela Municipal
- 73. Escuela Municipal
- 74. Escuela Municipal
- 75. Escuela Municipal
- 76. Escuela Municipal
- 77. Escuela Municipal
- 78. Escuela Municipal
- 79. Escuela Municipal
- 80. Escuela Municipal
- 81. Escuela Municipal
- 82. Escuela Municipal
- 83. Escuela Municipal
- 84. Escuela Municipal
- 85. Escuela Municipal
- 86. Escuela Municipal
- 87. Escuela Municipal
- 88. Escuela Municipal
- 89. Escuela Municipal
- 90. Escuela Municipal
- 91. Escuela Municipal
- 92. Escuela Municipal
- 93. Escuela Municipal
- 94. Escuela Municipal
- 95. Escuela Municipal
- 96. Escuela Municipal
- 97. Escuela Municipal
- 98. Escuela Municipal
- 99. Escuela Municipal
- 100. Escuela Municipal

«GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES»

Con la publicación de su nueva obra «GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES», el autor nos ofrece una publicación de excepcional valor histórico sobre la importancia de la isla de Gran Canaria en la historia de la navegación mundial, como puente de civilizaciones, encrucijada de rutas marítimas y centro de proyección de culturas mundiales.

«GRAN CANARIA, PUENTE ENTRE CIVILIZACIONES» presenta una documentada aportación de la historia de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y del Puerto de La Luz desde mediados del pasado siglo hasta final de la década de los años 80 y principios de los 90.

Con su nueva obra, José Ferrera Jiménez hace una importante aportación a la efeméride conmemorativa del V Centenario del Descubrimiento del Nuevo Mundo.

Mención especial merecen los capítulos dedicados al desarrollo y engrandecimiento de la isla de Gran Canaria como primera ciudad del Archipiélago Canario, y los dedicados a la historia de la masonería y su influencia en el Puerto de La Luz en los años 1931-1936, así como los acontecimientos relacionados con las actividades de los Servicios de Espionaje alemán y de los submarinos en la Segunda Guerra Mundial en aguas de Canarias en los años 1940-44 y a los hechos conmemorativos del V Centenario del Descubrimiento de América y la Gran Regata Colón-92.

Por su extraordinaria labor investigadora, acervo histórico y riqueza documental gráfica, esta nueva obra de José Ferrera Jiménez completa su valiosa aportación a la Historia Marítima de las Islas Canarias.

BIBL.UNIV.-LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



92370

BIG 964.92 FER gra

