

El Puerto de La Luz y el impulso a las comunicaciones en el primer tercio del siglo XX. Una estación aérea¹

MANUEL RAMÍREZ MUÑOZ
Seminario de Humanidades Agustín Millares Carlo

INTRODUCCIÓN

La historia del Puerto de La Luz, tanto en su génesis como en su desarrollo posterior, ya como puerto de escala o de servicios, ha sido tratada con rigor no exento de amenidad por historiadores canarios, hasta el punto de ofrecer hoy un completo panorama que rara vez se alcanza en el estudio de una Institución. La historiografía sobre el Puerto de La Luz nos ofrece, en conjunto, una riqueza de conocimientos de incalculable valor para adentrarnos en la comprensión del organismo que mayor influencia ha ejercido en la vida pública grancanaria. Sin embargo, hay un aspecto —que ya ha sido tratado, aunque de manera circunstancial— que precisa de unos estudios más profundos para complementar los ya realizados, y que aportarán una visión mucho más enriquecedora del verdadero motor de la economía y la sociedad grancanaria. El estar el Puerto de La Luz en el punto de mira de las grandes potencias como posible estación desde el comienzo de la navegación aérea, y la necesidad de ir creando una red de comunicaciones de todo tipo en su zona de influencia, y para la que se convirtió en el verdadero impulsor, constituye un capítulo imprescindible

¹ Texto de la conferencia pronunciada en la Casa Museo León y Castillo, en Telde (Gran Canaria), 21-28 de noviembre de 1987, con ocasión del curso «León y Castillo y la política de su tiempo».

para completar la historia de la magna obra conseguida por Fernando de León y Castillo y realizada por su hermano Juan.

NECESIDAD DE UN SISTEMA DE COMUNICACIONES

Una constante en la evolución de las sociedades humanas es la necesidad de transmitir información a larga distancia. El desarrollo social no sería posible si no se estableciera un sistema de intercambio de información para organizar actividades y compartir descubrimientos, ya sea en el campo del pensamiento o en el de la tecnología, ya que el hombre necesita comunicar algo más que sus propios sentimientos. Su vida, y la de los que lo rodean, está condicionada por una serie de factores materiales de todo orden: producción, arte, comercio, etc., de cuyo grado de organización depende el desarrollo económico y cultural de la sociedad.

Por otra parte, y con referencia a nuestro Archipiélago, hay un hecho físico geográfico que condiciona inexorablemente nuestra vida, y nos hace ver la importancia que para un territorio fragmentado en islas, tiene la organización de un sistema de comunicaciones de cualquier tipo: marítimas, telegráficas, telefónicas, viarias o aéreas.

La infraestructura de Gran Canaria, así como la de las demás Islas del Archipiélago, siempre adoleció de gravísimos problemas derivados de la carencia de recursos naturales, del aislamiento y de la lejanía respecto al continente. La casi absoluta dependencia del exterior, que condiciona el desarrollo económico de Canarias, hizo que desde el principio de su historia los mayores esfuerzos se volcaran en el establecimiento de puertos². Ésta es una de las razones que abonan la idea de que en Gran Canaria, el verdadero impulsor de las comunicaciones ha sido, indudablemente, el Puerto de La Luz. Para Las Palmas, la transformación de la ciudad y la ampliación de sus límites se inició, sobre todo, a partir de 1893 cuando comenzaron las obras del Puerto de La Luz, «factor capital que explica el despegue en todos los órdenes de la ciudad moderna»³, y su carácter de verdadero motor, que puso en marcha los mecanismos adecuados para favorecer el crecimiento económico de Canarias, no hubiera sido posible sin el paulatino desarrollo de una red de comunicaciones de todo tipo que,

² Cfr. BERGASA, Óscar, y GONZÁLEZ VIEITEZ, Antonio: *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*. Madrid, Guadiana, 1969, p. 58.

³ PÉREZ GARCÍA, José Miguel, y NOREÑA SALTO, Teresa: «Imperialismo, despegue portuario y crecimiento económico en Las Palmas de Gran Canaria, 1882-1931», en *Las ciudades en la modernización de España: los decenios interseculares*. Madrid, Siglo XXI, 1992, p. 464.

como sistema arterial extendido por la geografía canaria, llevó su savia vivificadora a todos los rincones de las Islas y, particularmente, a Gran Canaria.

COMUNICACIONES TERRESTRES

A principios del siglo XIX no existían carreteras en Gran Canaria y los pueblos estaban incomunicados entre sí. Solo unos pocos caminos de herradura permitían el paso de peatones y el transporte de frutos y mercancías se realizaba penosamente utilizando animales, en largas jornadas y a través de veredas primitivas impracticables en determinadas épocas del año. «Podríamos decir de nuestra tierra que era la isla de las veredas, ya que su dislocada geografía sólo aparecía arañada por sendas primitivas, abiertas con el consuetudinario paso del hombre»⁴. La comunicación entre los pueblos era extremadamente difícil al encontrarse éstos lejos de la costa por temor a las invasiones piráticas que asolaron las Islas a lo largo de su historia, por lo que la dificultad de comunicarse por vía terrestre obligó a descender a la costa y establecer la comunicación por vía marítima, cosa que resultó de mayor facilidad.

El problema de la infraestructura preocupó hondamente a las Corporaciones locales desde principios de siglo, formándose proyectos más o menos viables con objeto de salvar los obstáculos que impedían una comunicación eficaz entre la capital y los pueblos y la de éstos entre sí. Uno de ellos fue el de establecer unos ferrocarriles secundarios en la Isla con tres grandes líneas:

- Puerto de La Luz a Agaete (por Tamaraceite, Arucas, Guía y Gáldar).
- Puerto de La Luz a Telde (por Las Palmas), prolongándose hasta San Bartolomé por Ingenio, Aguimes y Santa Lucía.
- Las Palmas a San Mateo⁵.

Este proyecto, como también el de un tranvía eléctrico al norte de Gran Canaria, no pasaron del nivel de meros deseos debido al excesivo coste y a las innumerables dificultades técnicas que deberían vencerse, y que a causa de la atormentada orografía grancanaria, significaban una barrera de dudoso y difícil franqueo.

⁴ ALZOLA, José Miguel: *La rueda en Canarias*. Las Palmas, El Museo Canario, 1968, p. 21.

⁵ Sesión de 23-7-1904, Ayuntamiento de Las Palmas, *Libro de Actas* n.º 68, p. 83.

Sólo la adecuación del Puerto de Refugio en la Bahía de Las Isletas, como respuesta a la demanda del crecimiento de la navegación marítima a escala mundial, activó los mecanismos para la creación de una infraestructura viaria, que se inició con la carretera de Las Palmas al Puerto, y que permitió salvar los desolados arenales que se extendían entre los dos núcleos, al tiempo que se convirtió en el eje del crecimiento urbano proyectado hacia la Bahía.

Sin embargo, y a pesar de que la exportación de los frutos agrícolas, especialmente el plátano, demandaba con imperiosa necesidad una red viaria que permitiera trasladar el producto desde el punto de cultivo al de embarque en el menor tiempo posible, la orografía, la pobreza y otros factores como la lejanía de las Islas del centro del Poder, dificultaron la construcción de carreteras hasta bien entrado el primer tercio del siglo XX. Hay que tener en cuenta que en 1918 Canarias era la provincia española con menor número de kilómetros de carreteras en servicio, situación que se prolongaría lamentablemente por mucho tiempo.

RED TELEGRÁFICA

El desarrollo de la ingeniería mecánica, así como la invención de la electricidad y la aplicación del vapor, fueron factores que transformaron completamente las relaciones sociales en el siglo XIX. A nadie se le ocultaba la influencia que el empleo del telégrafo ha tenido en la difusión de noticias políticas y culturales y la importancia en la vida económica y financiera de un país. El telégrafo constituyó desde el momento de su invención «uno de los más poderosos auxiliares del desarrollo del comercio, con la transmisión instantánea de las órdenes de compra y venta»⁶.

La situación geográfica entre Europa y América del Sur y África, convirtió al Archipiélago canario en un extraordinario punto de escala para las comunicaciones interoceánicas. Éstas estaban aseguradas mediante los cables submarinos de Emdem y Vigo a Tenerife y partiendo desde esta Isla, otros dos cables a Monrovia y a San Luis del Senegal. Las comunicaciones con la Península se hacía a través de dos cables que amarraban en Cádiz y Tenerife y entre ésta y Gran Canaria, un cable viejo mantenía los enlaces. El pésimo estado en que se encontraba el cable, dando lugar a continuas interrupciones que dejaban incomunicadas a las Islas, fue objeto de una constante preocupación del Cabildo Insular de

⁶ MIRANDA GUERRA, José: *Comunicaciones y Transportes*. Las Palmas, Hospicio Ntra. Sra. de los Ángeles, 1922, p. 5.

Gran Canaria, aunque poco se pudo hacer debido a los problemas derivados de la paralización del Puerto de La Luz como consecuencia de la Guerra Europea y de la crisis económica que tan duramente afectó a Canarias.

Hasta bien entrada la década de los veinte, y como el enlace telegráfico entre la Península y Canarias constituía una verdadera necesidad por el decisivo influjo en la vida económica del Archipiélago, y como las interrupciones en el servicio eran desastrosas para el movimiento agrícola, marítimo y comercial, el Cabildo apoyó decididamente el tendido de un nuevo cable entre la Península y Canarias con amarre en Las Palmas, a pesar de la enorme complejidad que esto representaba. Un rayo de esperanza supuso en 1925 el anuncio de que Primo de Rivera había aprobado el proyecto de un nuevo tendido submarino entre Cádiz y Las Palmas, así como el amarre de un cable italiano en San Vicente de Cabo Verde, con lo cual quedó establecida, a partir del 12 de octubre de dicho año, la comunicación directa entre Roma y Buenos Aires con escala en Las Palmas⁷.

COMUNICACIONES RADIOTELEGRÁFICAS

La radiotelegrafía, desarrollada a finales del siglo XIX, vino a revolucionar en cierto modo el mundo de las comunicaciones, estableciéndose la primera estación en 1897 que se multiplicó rápidamente hasta el punto que, veinte años después, unas siete mil estaciones de a bordo, costeras e interiores, se encontraban instaladas en todo el mundo. La importancia de la radiotelegrafía se basaba en que en su momento vino a completar el sistema de comunicaciones rápidas, a larga distancia, sin necesidad de hilos transmisores, ya que aseguraban el enlace ante las frecuentes interrupciones que ocurrían en los cables telegráficos. Por otra parte, la telegrafía sin hilos suplió al telégrafo normal en aquellas regiones en que, debido a dificultades naturales, políticas o financieras, el tendido de cables era una empresa imposible⁸. Y, sobre todo, la radiotelegrafía permitió disponer de eficaces instalaciones en los barcos, poniendo a éstos en contacto ininterrumpido con las estaciones de tierra y con las de los demás buques⁹.

La radiotelegrafía en Canarias se inició en 1909 con la instalación de una emisora en Tenerife y otra en Gran Canaria, a cargo de los ingenieros

⁷ Cfr. *La Provincia*, 28 enero y 4 febrero de 1925.

⁸ MIRANDA GUERRA, J.: *Comunicaciones...*, op. cit., p. 10.

⁹ *Ibid.*

Sres. Popp y Crust. Aunque en principio se estipuló que la tinerfeña fuera de 1.^a clase y la grancanaria de 2.^a, el abono de 100.000 francos en diez anualidades, por parte del Ayuntamiento de Las Palmas, determinó que la estación de Melenara fuera elevada a 1.^a categoría¹⁰. Además los Sres. Popp y Crust prometieron regalar a la Escuela Industrial una estación para la formación de alumnos, de los cuales pasarían a prestar servicio en la estación los más destacados.

Si en principio la estación grancanaria se pensó ubicarla en las cercanías del Puerto de La Luz, su instalación en Melenara se debió a las gestiones de Fernando de León y Castillo que quiso que estuviera en las proximidades de su Telde natal¹¹. El tiempo se encargaría de demostrar los inconvenientes derivados de no haberla situado en el Puerto de La Luz. Tanto ésta como la de Tenerife tenían un gran alcance y consideradas en 1922 como entre las más importantes del mundo. Pero como a pesar de ello, la grancanaria instalada en Melenara era insuficiente para la creciente demanda del servicio, el Cabildo Insular hizo, a partir de 1920, ímprobos esfuerzos para conseguir una estación radiotelegráfica de situación de buques, por exigirle así la importancia verdaderamente mundial del Puerto de La Luz¹².

Pero en éste, como en tantos otros sectores de la vida pública, habría que esperar —a veces años— para que los deseos se convirtieran en realidad. Precisamente el servicio que prestaba la estación de Melenara tenía tales deficiencias, que la Asociación Patronal de Consignatarios de Buques expuso, en 1925, los grandes perjuicios que su precario funcionamiento les ocasionaba. A los Asociados a la Patronal venían consignados anualmente una media de 4.000 buques, que hacían escala en el Puerto de La Luz, dándose el caso de que los telegramas procedentes de los buques en ruta hacia dicho Puerto, los recibían los Consignatarios a veces cuando el buque se encontraba ya atracado¹³.

Esto era debido al excesivo trabajo que pesaba sobre el personal de la Compañía Nacional de Telegrafía Sin Hilos (T.S.H.), a cuyo cargo estaba la estación de Melenara, que tenía que atender al servicio oficial de Cabo Juby con preferencia al de los buques, y a la recepción de los despachos destinados a ser transmitidos por la T.S.H. que le eran enviados desde Las

¹⁰ NAVARRO Y RUIZ, Carlos: *Sucesos históricos de Gran Canaria*. Las Palmas, Tip. «Diario», 1936, pp. 299-300.

¹¹ Cfr. JIMÉNEZ MARTEL, Germán: «Símbolo de la modernidad y el progreso de Telde en el siglo XX. La Estación radiotelegráfica de Melenara», en *Guía Histórico-Cultural de Telde*, 10 (1998), p. 83.

¹² Instancia del Presidente del Cabildo Insular al Ministro de Fomento (Archivo Cabildo Insular, 9.6.0., Exp. 2005, f. 1).

¹³ *Ibid.*, f. 4 y ss.

Palmas mediante cable telegráfico entre esta ciudad, Telde y Melenara. La Asociación de Consignatarios de Buques consideró inaplazable, en primer lugar, la intervención del Estado en la Estación de Melenara, con objeto de que el personal encargado de ella atendiera también a la recepción y transmisión por la línea de tierra, dejando al radiotelegrafista la atención exclusiva de su propio cometido. En segundo lugar, el tendido de un hilo directo entre Melenara y el Puerto de La Luz, evitando los inconvenientes y retrasos que implicaba la intervención de las estaciones intermedias de Telde y Las Palmas. Y, por último, descongestionar el servicio de Melenara, relevando a dicha estación de la comunicación oficial con Cabo Juby, instalándose una pequeña estación para dedicarla exclusivamente a este servicio.

De todas formas, fue muy poco lo que pudieron hacer las Corporaciones locales en el tema de las comunicaciones telegráficas y radiotelegráficas, debido a su carácter estatal o a concesiones por el Estado. Lo que sí hizo el Cabildo Insular fue apoyar en todo momento las peticiones tanto de particulares, como de las instituciones locales —sobre todo el Puerto de La Luz—, y gestionar cuanto significara mejoras en un sistema de comunicaciones, imprescindible para el desarrollo del Archipiélago canario, al que su solución de continuidad exigió, a lo largo de la historia, perentorias y eficaces formas de resolver sus problemas.

RED TELEFÓNICA INSULAR

Aunque en menor medida que en los sistemas de comunicaciones telegráficas o inalámbricas, no cabe la menor duda que la necesidad de unir mediante una red telefónica todos los pueblos de Gran Canaria, se hizo más patente a medida que creció la actividad mercantil en el Puerto de La Luz. Hasta bien entrado el siglo XX, salvo unos pocos pueblos, la gran mayoría de los municipios grancanarios carecía de teléfono, por lo que la precariedad de las comunicaciones entre Las Palmas y los pueblos de la Isla era claramente manifiesta.

Aunque desde 1915 se autorizó una línea telefónica con los pueblos del Sur, en 1923 aún no se había establecido una red interurbana, puesto que varios Ayuntamientos, como Telde, Aguimes, Santa Lucía y San Bartolomé, solicitaron ayuda para la instalación de dicha red. En este sentido se hizo una activa gestión para que el Estado completara la red interurbana de Gran Canaria¹⁴. El Cabildo Insular subvencionó a los citados

¹⁴ Archivo Cabildo Insular, *Libros de Actas núms. 14 y 15*, pp. 166 y ss. y 111 y ss., respectivamente.

Ayuntamientos y tuvo durante varios años en estudio la organización de una red telefónica insular completa en toda la Isla. Dicho estudio no se plasmó en realidades concretas hasta que se contrató el tendido de las líneas a la Compañía Telefónica Nacional de España.

En 1927 se habían establecido algunas líneas interurbanas pero tres años después varios pueblos de la Isla aún carecían de ellas. A partir de 1931 la C.T.N.E. puso en marcha un programa de reformas del sistema telefónico de Las Palmas dotándolo de aparatos automáticos, iniciándose al mismo tiempo el estudio del proyecto de un edificio para su Central en la calle de Domingo J. Navarro. También en esta fecha el Cabildo, a instancias de la Asociación Patronal de Comerciantes y de numerosas casas Consignatarias, influyó para que tanto Las Palmas como el Puerto de La Luz fueran provistos de sistemas de telefonía automática.

EL PUERTO DE LA LUZ: ESTACIÓN AÉREA

Las Islas Canarias, por su situación geográfica privilegiada, ocuparon un lugar preeminente no sólo en la historia de los grandes descubrimientos de los siglos XV y XVI, sino en el desarrollo del tráfico marítimo durante los siglos posteriores, adquiriendo un extraordinario valor estratégico a medida que se fueron estableciendo las grandes rutas, sobre todo en el Atlántico Sur, que absorbió un gran porcentaje del tráfico mundial. Además, y aunque la importancia de los puertos comerciales y de depósito decayó conforme las comunicaciones directas se fueron haciendo más regulares y rápidas, los puertos de escala como Gibraltar o el de La Luz surgieron con una actividad desconocida como lugares de aprovisionamiento de víveres y de carbón para las naves en ruta. Y cuando un nuevo medio de navegación —esta vez utilizando el aire— llegó a un grado de perfeccionamiento capaz de realizar viajes entre continentes, el Puerto de La Luz reafirmó su valor innegable como estación aérea, al tiempo que españoles y portugueses volvieron a marcar su impronta en el establecimiento de las grandes rutas transatlánticas¹⁵.

Los primeros años del siglo XX fueron testigos del completo dominio de la vía aérea mediante la utilización de unos aparatos más pesados que el aire y propulsados por un motor de explosión. Hay fechas que son fundamentales en el nacimiento de la aviación: 1903, en que los hermanos Wright lograron elevar un aeroplano de su construcción en las inmedia-

¹⁵ Cfr. HARDISSON Y PIZARROSO, Emilio: «Canarias y el primer vuelo transatlántico», en *El Museo Canario*, VII (1946).

ciones de Dayton, y 1910, que vio cómo el ingeniero francés Henri Fabre proyectó lo que habría de ser el primer hidroavión, un ingenio mecánico que logró despegar del agua por sus propios medios, en un lago cercano a Marsella.

La guerra europea supuso para la aviación recorrer en un corto espacio de tiempo un camino de perfeccionamiento y progreso, tanto en la construcción como en el manejo de los aparatos, haciéndose entrever la posibilidad de utilizarlos con fines comerciales tan pronto como se firmara el armisticio. Si los primeros pasos de la aviación comercial fueron difíciles debido a que los aparatos utilizados obedecían a las exigencias de la guerra, estando carentes de condiciones para dedicarlos a otros usos, fueron las propias necesidades comerciales las que impusieron el desarrollo de la industria aeronáutica con un grado de seguridad y eficacia cada día mayor, y con una meta primordial, la de acortar distancias mediante el aumento progresivo de la velocidad. En 1920 el aeroplano alcanzaba una velocidad media de 160 km/h, cosa impensable en cualquier otro medio de locomoción.

En la década de los veinte se efectuaron los grandes viajes como preliminares del establecimiento de rutas regulares: Inglaterra-Australia, Inglaterra-El Cairo-El Cabo, y por parte de los franceses, la travesía del Sahara con objeto de unir a Francia con el Senegal. Pero la utilización del medio aéreo requería disponer de lugares acondicionados para las maniobras de entrada y salida de aparatos, así como elementos técnicos adecuados para proceder a su mantenimiento y reparación. En este sentido el Puerto de La Luz, como estación aérea o puerto del aire, ofrecía unas condiciones inmejorables para las grandes rutas que empezaban a establecerse.

El 24 de diciembre de 1919, y dentro del programa de establecimiento de aerolíneas entre Europa y los demás continentes, el aviador francés Henri Lefranc llegó a Las Palmas con un hidroavión procedente de Tolón y con destino a Dakar, a fin de estudiar las mejores rutas para llegar a las colonias francesas del África Oriental¹⁶. Debido a una avería tuvo que permanecer varios días en varadero, y mientras se reparaba el aparato Mr. Lefranc pronunció una conferencia en la Escuela Industrial con el título «Las características del hidroavión. Descripción sistemática del mecanismo del vuelo, del arranque, del aterrizaje y del amerizaje. Finalidad de sus misión y rutas de su viaje». De Las Palmas salió a principios de 1920 rumbo a Río de Oro, Port Etienne y Dakar.

Si todos los gobiernos se preocuparon del tema de la aviación, tanto en su utilización militar como comercial, Francia sería pionera en el es-

¹⁶ NAVARRO Y RUIZ, Carlos: *Páginas históricas de Gran Canaria*. Las Palmas, Tip. «Diario», 1933, p. 519.

tablecimiento de aerolíneas, demostrando con ello una extraordinaria visión de futuro; su interés por utilizar el Puerto de La Luz como escala era grande, pues constituía un punto de apoyo imprescindible para sus aparatos, y en este sentido Canarias, «mesón colocado en una encrucijada de caminos de los grandes pueblos» —como decía Unamuno—, se incorporó a través de su Puerto de La Luz, al gran sueño general de acercar territorios mediante la navegación aérea.

Como a partir del viaje de Lefranc contaba con más posibilidades de desarrollo el hidroavión que los aviones terrestres, despertó una enorme expectación en la Isla el proyecto de utilizar el Puerto de La Luz como base para las aerolíneas, ya que las tranquilas y abrigadas aguas de su bahía y las excelentes condiciones de seguridad que ofrecían, «fueron punto de escala y base de avituallamiento de los primeros vuelos transatlánticos y lugar de parada de los primeros aviadores que escribieron con sus gestas las primeras páginas de la historia de la aviación»¹⁷. Precisamente por ello el Cabildo Insular, a propuesta del Sr. Navarro y Ruiz, acordó por unanimidad gestionar del Ministerio de Fomento la creación de un servicio aéreo entre la Península y el Archipiélago, y la necesidad de establecer el centro de comunicaciones en Las Palmas, dada la importancia del Puerto de La Luz¹⁸.

La llegada de los portugueses Gago Couthino y Saccadura Cabral, en su intento de cruzar el Atlántico hasta Brasil, confirmó la importancia del Puerto de La Luz como futuro centro de comunicaciones aéreas. El 30 de marzo de 1922 salieron de Lisboa a bordo de un hidroavión «Fairey», bautizado con el nombre de «Lusitania», amarrando en el Puerto de La Luz 8 horas y 40 minutos después. El 2 de abril se trasladaron a la Bahía de Gando, para despegar rumbo a Cabo Verde, y después de un accidentado viaje en el que se perdieron dos aparatos, el 17 de junio alcanzaron Río de Janeiro, habiendo recorrido 8.105 kilómetros en 60 horas de vuelo, viviéndose momentos verdaderamente dramáticos en los que más de una vez sus tripulantes estuvieron a punto de perder la vida.

El viaje del «Lusitania» fue una auténtica hazaña para los medios que se utilizaron, pues la fragilidad del aparato y la falta de instrumentos de navegación, fue superada por el hombre a base de fuerza de voluntad. Gracias a Gago Couthino y a Saccadura Cabral, la posibilidad de la navegación aérea supo «hacer del sueño una realidad y de la realidad un sueño dorado»¹⁹, y al unir por primera vez Europa con América a través del

¹⁷ FERRERA JIMÉNEZ, José: *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas, 1988, p. 158.

¹⁸ Cabildo Insular, sesión de 20-1-1922, *Libro de Actas n.º 11*.

¹⁹ HARDISSON Y PIZARROSO, «Canarias...», *op. cit.*, p. 45.

aire, situaron a Gran Canaria en el punto de mira de los grandes vuelos posteriores.

Por otra parte, el vuelo del «Lusitania» puso de manifiesto alguna de las limitaciones que el Puerto de La Luz tenía para los hidroaviones. En cuanto al amaraje, las condiciones eran óptimas a pesar de la intensa estadía de buques, pero al tener que despegar con los depósitos llenos de combustible y realizar la maniobra en contra del viento, como el dominante era del primer cuadrante, las montañas de la Isleta constituían un obstáculo que dificultaba enormemente el despegue. En el caso del «Lusitania», como en el de la mayoría de los hidroaviones que le siguieron, el despegue se realizó invariablemente en la Bahía de Gando.

Pese a todo, para el Puerto de La Luz la década de los veinte fue una época dorada, pues entre el vuelo de Henri Lefranc y el de Charles Limberg que en noviembre de 1933 amerizó con el «Albatros» en sus tranquilas aguas, fue testigo excepcional de los grandes «raids» de la aviación —algunos de ellos protagonizados por españoles—, que tuvieron una especial trascendencia para el posterior establecimiento de aerolíneas intercontinentales. Y aquí puede enmarcarse la llegada de hidroaviones franceses con el fin de establecer una futura línea Marsella-Canarias-Madagascar, la española «Patrulla Atlántida» en misión científica en el Golfo de Guinea, pero sobre todo las dos estadías de Ramón Franco en el Puerto de La Luz, en 1924 y 1926, que constituyen dos hitos en la historia de la aviación española, al abrir la puerta a todas las posibilidades que el medio aéreo podía aportar en las comunicaciones entre continentes.

* * *

La compañía francesa Latecoère tenía establecida desde 1920 una línea aérea entre Toulouse y Casablanca, con escala en Barcelona, Alicante y Málaga, transportando un promedio anual de 1.500 pasajeros y 2.500.000 cartas en un viaje diario en uno y otro sentido. Al pretender prolongar la línea hasta Dakar, con la posibilidad de unir Cabo Juby con Las Palmas y con Tenerife, y posteriormente enlazar con América del Sur, el Puerto de La Luz fue meta de varios viajes exploratorios con hidroaviones de dicha compañía, llegando una patrulla de éstos a la bahía de Puerto de Cabras el 30 de marzo de 1924. Era la primera vez que un grupo de aeroplanos se acercaba a la Isla de Fuerteventura.

A partir de 1924, la estampa de un hidroavión amarado a una boya del Puerto de La Luz, e incluso izado por la Grúa Titán para proceder a reparaciones, se hizo familiar. En enero de dicho año, el «Dornier» del co-

mandante Ramón Franco Bahamonde amaró en el Puerto después de escoltar a una patrulla de «Breguet XIV», que cubrieron la etapa Cabo Juby-Gando, siendo la primera vez que aviones terrestres tomaban tierra en Gran Canaria después de salvar lo que en aquellos días y con aquel material parecía un obstáculo insalvable: el océano Atlántico. La importancia de esta fecha, cuyo 75.º aniversario que se celebró hace apenas un mes pasó totalmente desapercibida para la prensa y para las instituciones, a diferencia del despliegue informativo que se realizó en 1974 al cumplirse el cincuentenario, estriba en que no sólo fue el motor que puso en marcha el desarrollo de la aviación en Canarias, afirmando como lugar idóneo para ello el páramo de Gando, sino que constituyó un vuelo preparatorio para una empresa mucho más ambiciosa: realizar el enlace España-Buenos Aires, demostrando con ello que «se conservaba igual espíritu que cuando Colón llevó sus naves al descubrimiento de América»²⁰.

Después del vuelo de Ramón Franco, el Cabildo vio la oportunidad de establecer un servicio de comunicaciones aéreas con la Península, que acortara distancias y permitiera la unión rápida y periódica entre ésta y Gran Canaria. La sociedad animaba constantemente a través de la prensa que las Corporaciones locales comprendieran que «en la vida de los pueblos, como en la de los individuos, hay instantes decisivos que es preciso saber aprovechar, antes que otros más videntes y dinámicos se adelanten»²¹. Como Ramón Franco había demostrado que era posible la unión de las Islas con el continente, debía gestionarse del Gobierno que se llegara a un acuerdo con la Latecoère para que se extendiera hasta el Puerto de La Luz el recorrido de sus hidroaviones²². Pero la principal consecuencia fue el aumento de las posibilidades de unir a España con los países del Cono Sur americano por la ruta del aire.

Al ser el Puerto de La Luz escala obligada de cuantos vuelos se realizaron en esta parte del Atlántico, para Miranda Guerra parecía providencial este destino que le asignó una función tan importante en las comunicaciones transoceánicas, «desde Colón a Franco, es decir, en todos los tiempos en que los países de Europa se han relacionado con los de América y de África bañados por el Atlántico Meridional»²³. En 1926, Franco llevó a cabo con éxito la mayor hazaña de la historia de la aviación: cubrir la distancia que separaba el Puerto de La Luz del Mar del Plata con un frá-

²⁰ GARRIGA, Ramón: *Ramón Franco, el hermano maldito*. Barcelona, Planeta, 1978, p. 49.

²¹ «Gran Canaria, estación aérea», en *El Tribuno*, 2-2-1926.

²² *Ibid.*

²³ MIRANDA GUERRA, JOSÉ: *La travesía aérea del Atlántico por el «Plus Ultra» y la aviación comercial*. Las Palmas, Imp. y Lit. de J. Martínez, 1926, p. 4.

gil aeroplano, ligando para siempre el nombre del «Plus Ultra» al desarrollo del tráfico comercial entre Europa y América y permitiendo el establecimiento, en los primeros años de la década de los treinta, de un servicio regular Europa-América del Sur, con escala en el Puerto de La Luz, a cargo de la más poderosa compañía de aviación de aquellos años: la alemana Lufthansa, pionera del tráfico comercial en las grandes rutas aéreas, y a la que representaba en Las Palmas la Casa Woermann-Line²⁴.

Alrededor de 50 pesetas se tenía previsto que oscilara el precio de un pasaje entre el Puerto de La Luz y Santa Cruz de Tenerife, en hidroaviones de un proyectado servicio aéreo interinsular para el transporte de mercancías de poco peso, pasajeros y correspondencia. En 1929 un grupo de empresarios tinerfeños y grancanarios intentaron constituir una sociedad —idea que no llegó a cristalizar— para establecer un servicio diario entre las dos Islas²⁵, que daría satisfacción a uno de los anhelos más acariciados por las dos capitales canarias, y que podría considerarse como el primer antecedente del eficaz servicio que existe en la actualidad. La familiar y elegante estela que el «jet-foil» deja en las azules aguas del Puerto de La Luz, y que hoy contemplamos con la natural indiferencia de lo que es habitual, nos hace evocar la emoción con la que los atónitos ojos de nuestros abuelos verían el majestuoso amerizaje y el suave balanceo de los hidroaviones, cuyas líneas aerodinámicas ponían una nota de contraste en la Bahía repleta de banderas de todas las naciones.

Aunque con carácter militar, y hasta mediados los años cuarenta, el Puerto de La Luz no perdió su vocación aérea, pues aldaño a la Base Naval el Ministerio de Obras Públicas entregó al del Aire un terreno de casi 79.000 metros cuadrados para la instalación de una Base de Hidros que, a pesar de que en los planes se contemplaba una dotación de 20 aviones, solamente dos aparatos prestaron servicio entre 1941 y 1945. Sin embargo, y pese a su escasa operatividad, la Base de Hidros prestó apoyo logístico entre finales de la década de los cuarenta y principios de los cincuenta a la compañía inglesa «Aquila Airways», que estableció un servicio semanal, de carácter comercial, entre Londres-Lisboa-Madeira-Puerto de La Luz.

CONCLUSIONES

Cuando en enero de 1931 el gigantesco «Dornier DO.X» de doce motores —que dos años antes había despegado del Lago Constanza con 170

²⁴ «Llega un hidro de la Luft-hansa», en *Hoy*, 15-12-1933.

²⁵ *La Provincia*, 20-12-1929.

personas a bordo— se posó majestuosamente en las tranquilas aguas del Puerto de La Luz, ya no causaba el asombro al que se refería Alonso Quesada en su crónica «Un cristiano que vuela», diciendo que un avión volando sobre una ciudad sencilla donde nunca habían volado aviones, era el más grande motivo emocional. La estadía del «buque volador», como fue calificado el aeroplano alemán, se consideró como una escena habitual en un puerto que compartía su actividad marítima con la incipiente navegación aérea.

Pero si el papel jugado por el Puerto de La Luz en el desarrollo de la aviación es importante, no lo fue menos —y creo que merece la pena detenerse en ello— el que representó respecto a la potenciación de una red de comunicaciones sin la cual no hubiera podido desenvolverse el cada vez más complejo tráfico comercial. Las necesidades del comercio y del movimiento marítimo dieron un impulso excepcional a los sistemas de comunicación que permitieron que el Puerto de La Luz se fuera adaptando a las reglas que le marcaba su renta de situación, y que le llevaron a convertirse en una de las primeras estaciones marítimas del Atlántico. Esta importancia que aún tiene en la actualidad se refuerza con el paso del tiempo y con el carácter de economía planetaria que ha impuesto el sistema capitalista de nuestros días.