

*Gando y el enlace aéreo Península-Canarias.
Proyectos y primeras realidades:
L.A.P.E. (1934-1935)*

MANUEL RAMÍREZ MUÑOZ

INTRODUCCIÓN

A lo largo del año 1935 se realizaron en Canarias 132 vuelos a cargo de la compañía L.A.P.E. Sesenta años después el tráfico aéreo registrado en los aeropuertos canarios, sin contar los vuelos militares, los privados, y los relativos a trabajos aéreos, arrojó una cifra que asusta por su magnitud: 221.841 aviones¹. Una media de 607 aviones diarios da una idea de lo que representa este medio de transporte para el Archipiélago, que constituye, sin duda, el «cordón umbilical»² que lo une con la Península y con el extranjero, al tiempo que soluciona la discontinuidad geográfica de Canarias. Pero no sólo es el transporte aéreo el único vehículo de relación interinsular e intercontinental. La fragmentación del territorio condiciona el grado de complementariedad entre este tipo de transporte y el marítimo, aunque es el avión el claro vencedor por sus peculiares condiciones de rapidez y versatilidad.

Sin embargo, a pesar del espectacular desarrollo tecnológico del avión, de la importancia de una red de comunicaciones en la que Canarias es punto de apoyo de excepcional valor geoestratégico, y de la compleja infraestructura aeroportuaria y sistemas de navegación que hoy poseemos, el tratamiento historiográfico del tema aeronáutico en Canarias está muy por debajo de su

¹ Ver Cuadro I.

² Seminario Cívico-Militar de Canarias (Primer Ciclo); *Segunda Ponencia. Vías de Comunicación*, Las Palmas, Marzo 1980, p. 3 (Texto mecanografiado, Biblioteca del Mando Aéreo de Canarias).

complementario, el medio marítimo. Los estudios que el profesor José Angel Hernández Luis³ ha realizado sobre el transporte aéreo como factor para la integración territorial y desarrollo socioeconómico de Canarias, constituyen una valiosa aportación para poder apreciar el significado de este medio de comunicación en nuestro presente y en nuestro futuro.

El tema de la aviación en Canarias requiere serios estudios técnico-estadísticos que permitan preveer comportamientos futuros, de los que depende gran parte de nuestro proyecto económico; pero también es necesario hacer una investigación en paralelo sobre los primeros pasos que dieron lugar a esta espléndida realidad, aunque quizá lleve aparejada una componente histórico-sentimental que no empañan en absoluto los valiosísimos estudios actuales. Antes al contrario, relatar aquellos pasos iniciales resulta para el historiador un sano ejercicio de nostalgia, dentro naturalmente de las coordenadas de un insoslayable rigor científico⁴.

Por este motivo las siguientes páginas pretenden hacer un recorrido por los primeros vuelos de línea regular a Canarias, iniciados en 1934, y que en los dos años que precedieron a la guerra civil, a pesar de las modestas cifras que arrojan, es difícil valorar la esperanza que los canarios de hace sesenta años pusieron en un medio de transporte novedoso, y que hacía realidad un sueño acariciado por las instituciones insulares y la sociedad canaria: paliar en lo posible los efectos negativos de la lejanía del continente.

CANARIAS: ENCRUJADA GEOGRÁFICA

Debido a su posición privilegiada, las Islas Canarias ocuparon un lugar preeminente en la historia de los grandes descubrimientos de los siglos xv y

³ Hernández Luis, José Angel; *Transporte aéreo, integración territorial y desarrollo socioeconómico en Canarias*, Las Palmas de G.C., Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1994, p. 146.

⁴ Sobre el comienzo y desarrollo de la aviación en Canarias, desde los primeros vuelos de Leoncio Garmier en 1913, la prensa constituye una valiosísima fuente de información, pues las noticias referentes a la llegada de un avión, ocupan un lugar preferente en la misma. Pueden consultarse, como trabajos específicos:

—AENA; *Aeropuerto de Gran Canaria (1913-1995)*. Madrid, 1995.

—Alemán, Gilberto; *Vuelos históricos en Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular, 1993.

—AA.VV.; *Diego Cambreleng Mesa. Una vida dedicada a Gran Canaria*. Las Palmas de G.C., R.S.E.A.P., 1993

—Belzus de los Ríos; Luis; «Las Islas Canarias en las comunicaciones aéreas euroafricanas (1910-1958)», en *II Aula Canarias y el Noroeste de África (1986)*. Las Palmas de G.C., Cabildo Insular, 1988. p. 29-46.

—Gutiérrez Padilla, Antonio; *La Aviación en Canarias*. Las Palmas de G.C., Cabildo Insular-Mando Aéreo de Canarias, 1990.

—Ramírez Muñoz, Manuel; *Para las Aves de Paso [Nacimiento de la Aviación en Canarias]*. Las Palmas de G.C., Edircia, 1995.

xvi y, cuando un nuevo medio de navegación, el aeroplano, se perfeccionó llegando a un grado capaz de servir para la realización de viajes continentales, la geografía de las Islas puso de manifiesto su extraordinario valor, a la vez que se «revalidaba el sino histórico de portugueses y españoles en cuanto a la primacía descubridora de las grandes rutas transatlánticas»⁵. El camino de la navegación aérea por el Atlántico con objeto de unir Europa con el Brasil, fue abierto por los portugueses Gago Coutinho y Saccadura Cabral, con el cual Portugal se unió al conjunto de países pioneros de los viajes por el aire⁶. El enlace por parte española con el cono sur americano, lo lograría poco tiempo después el «Plus Ultra» después de una gloriosa y arriesgada travesía.

Como Gran Canaria estaba situada en la ruta marítima de los grandes continentes, el Puerto de La Luz se convirtió en escala obligada en el tráfico mundial; «pero hoy no basta con esto», escribía en 1926 el ingeniero don Manuel González Cabrera que, en su artículo «Gran Canaria, estación aérea», publicado en *El Tribuno*, exponía la necesidad de establecer unas líneas aéreas para dar respuesta al deseo creciente del comercio por acortar distancias para intensificar su desarrollo, y a la propia vida del hombre «que se amplía y multiplica en un impulso continuo de llegar pronto a todas partes»⁷. Razones más que poderosas para que las Corporaciones oficiales se implicaran en la gestión del nuevo sistema de transporte, por la gran importancia que el establecimiento de una línea aérea tendría para Gran Canaria. El articulista veía en ella un medio de recibir correspondencia diariamente, y era lógico suponer, «que todo el pasaje rico de América, que busca comodidad y rapidez, vendría a esta Isla a tomar el rápido aéreo que le condujera a Europa»⁸. De esta manera la bahía de Gando, dotada por la naturaleza de condiciones especiales para ello, se convertiría en un gran complejo aeroportuario con talleres de reparaciones, depósitos de combustibles y escuela de aviación civil, que «abriría nuevo campo de actividad a la juventud canaria»⁹.

AVIACIÓN CIVIL EN CANARIAS: LOS PRIMEROS PROYECTOS

La posibilidad de crear un servicio aéreo entre la Península y el Archipiélago, fue una idea que tuvo fija el Cabildo Insular desde los primeros años de la década de los veinte. En enero de 1922, y a propuesta de Carlos Navarro, se acordó gestionar del Ministerio de Fomento la creación de dicho servicio,

⁵ Hardisson y Pizarroso, Emilio; «Canarias y el primer vuelo trasatlántico», en *El Museo Canario*, VII, 20 (octubre-noviembre, 1946), p. 39.

⁶ Warletta Carrillo, J.; «Marruecos, forja de la aviación militar española», en *Grandes Vuelos de la Aviación Española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1983, p. 67.

⁷ González Cabrera, Manuel; «Gran Canaria, estación aérea», en *El Tribuno*, 2-2-1926.

⁸ *Ibíd.*

⁹ *Ibíd.*

estableciendo su centro en Las Palmas, dada la importancia del Puerto de La Luz¹⁰.

A principios del año 1924, la Cámara Oficial de Comercio de Las Palmas inició una campaña para gestionar el establecimiento de una línea aérea de carácter civil, de Cádiz a Las Palmas, que prestaría beneficios indudables para el comercio de estas islas¹¹. Por esta línea se interesó también la Sociedad Económica, la Cámara Agrícola, el Ayuntamiento de Las Palmas y la Patronal Gaditana de Cádiz, y fue propuesto su establecimiento por don Fernando Pons y R. de Verger, con tres salidas semanales de Cádiz, en viaje de ida y vuelta, con escalas en Larache, Casablanca, Agadir y Cabo Juby. Los aviones tendrían una capacidad suficiente para el transporte de dos viajeros y 300 kilos de carga, siendo la duración del viaje de 13 horas y 45 minutos. Esta línea no llegó a establecerse porque tendría un costo anual de 3.022.896 pesetas y el Ministerio de la Gobernación sólo disponía de 1.500.000 para cubrir los servicios aeropostales¹².

En marzo de este mismo año¹³ el Cabildo Insular de Gran Canaria dio a conocer la constitución en Madrid de una sociedad con capital de 5 millones de pesetas, relacionada con la Latécoère, referente al servicio aéreo con Canarias y que haría una función similar a la que pensaba hacer dicha compañía; pero sería Cádiz¹⁴, en lugar de Málaga, el punto de entrada y salida; desde allí arrancarían otras líneas aéreas para Madrid y Bilbao. El Ayuntamiento de Sevilla le cedió a esta sociedad 300.000 metros cuadrados en la Dehesa de Tablada para su establecimiento¹⁵, y el Cabildo grancanario consideró que el ejemplo de la capital andaluza se debía de tener muy en cuenta para en el momento oportuno, dar cuantas facilidades fueran posibles para la instalación de un aeródromo por las ventajas que supondría para la isla de Gran Canaria «al ponernos en contacto constante con la madre Patria y hasta con América del Sur donde se trata de prolongarla»¹⁶. Para ello, el Cabildo estaba dis-

¹⁰ Cabildo Insular (C.I.), sesión de 20-1-1922, *Libro de Actas núm. 11*.

¹¹ Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación (ACOCIN), Leg. 199, Asunto 2.4, Exp. 2.4.1.11.

¹² R.O. de 23-2-1924 del Ministerio de la Gobernación, no autorizando la línea. (ACOCIN), 199/2.4, doc. cit.

¹³ C.I., sesión de 27-3-1924.

¹⁴ A juzgar por las fechas de los documentos existentes en los archivos del Cabildo Insular de Gran Canaria y de la Cámara de Comercio, no parece que esta compañía sea la misma que solicitó el Sr. Verger. La sesión del Cabildo fue de 27 de marzo, y la R.O. con la negativa a dicho Sr. está fechada el 23 de febrero.

¹⁵ Aunque no consta en acta ni en expedientes el nombre de esta sociedad, creo que se trata de la Compañía Española de Tráfico Aéreo (C.E.T.A.) a la que el Ayuntamiento de Sevilla le cedió terrenos en la Dehesa de Tablada en 1921. (Cfr. Clemente Esquerdo, José; «Aerodrómo de Tablada, el fin de una leyenda», en *Aeroplano*, 12 (1994), p. 4-32.

¹⁶ Archivo del Cabildo Insular (A.C.I.), 7.8.0., núm. 1, f.54.

puesto a consignar en sus próximos presupuestos cantidades para contribuir al establecimiento de una línea aérea¹⁷.

Fueron muchos los intentos que se hicieron a lo largo del bienio 1924-25 para el establecimiento de una comunicación aérea entre Canarias y la Península. El 2 de julio de 1924 el representante de la Sociedad Española de Empresas Aronáuticas, decía que encontrándose en la Isla uno de los aparatos anfibios de aviación, con el objeto de hacer estudios indispensables para establecer la línea Península-Canarias, solicitaba que el Cabildo contribuyera con alguna cantidad, por lo cuantioso de los gastos que el estudio originaba. La Comisión Permanente del Cabildo, aunque con el voto en contra de algunos Consejeros, consideró conveniente aportar 1.000 pesetas¹⁸; el Cabildo no podía ser indiferente a la realización de la empresa, ni tibio ante los propósitos de la misma ya casi convertida en realidad. Para la Comisión Permanente fue un olvido el no llevar a presupuestos una cifra algo más importante para los gastos y subsidios que requieren el establecimiento de líneas aéreas, no considerando, por otra parte que las 1.000 pesetas representarían otra cosa que una manifestación de las facilidades que el Cabildo quería prestar a la Empresa, todo ello para «evitar el error padecido en ocasiones análogas por el País de abandonarse a las excelencias de sus condiciones geográficas», creyendo que con ello basta para que las empresas vengan a fomentar nuestros intereses. La misma Comisión Permanente recordó el caso del Turismo, casi desparecido de esta Isla por la falta de iniciativas que ayudaran las condiciones climatológicas naturales¹⁹.

El vuelo preliminar al servicio aéreo entre Gran Canaria y Tenerife que intentó establecer la Compañía Latécoère, lo realizó Louis Delrien el 6 de julio de 1924. El piloto francés hizo vuelos muy arriesgados sobre la capital grancanaria, recorriendo varias localidades al tiempo que llevaba a cabo estudios y observaciones meteorológicas. El día 11 salió para Tenerife y al amarar en Santa Cruz cayó con sus tripulantes al agua, siendo recogidos por las autoridades y público que en botes esperaban la llegada del hidroavión²⁰. El Cabildo tinerfeño expresó al Presidente del de Gran Canaria el vivo deseo y propósito de una mutua colaboración de iniciativas²¹, aunque el servicio no llegaría a establecerse.

Finalmente y entre los proyectos frustrados, hay una petición del militar don Antonio Alonso Estrada, que tenía solicitada de la Superioridad la concesión para establecer un servicio interinsular de comunicaciones

¹⁷ A.C.I., 7.8.0/1, doc. cit., f. 54-56.

¹⁸ C.I., *Libro de Actas núm. 15*, p. 51.

¹⁹ Sesión de 16-7-1924. (C.I., *Libro de Actas núm. 15*, p. 51).

²⁰ Sobre las vicisitudes del vuelo véase: Navarro y Ruíz, Carlos; *Páginas históricas de Gran Canaria*, Las Palmas, Tip. del Diario, 1933, p. 522.

²¹ Sesión de 17-7-1924. (C.I., *Libro de Actas núm. 15*, p. 56).

aéreas²². El Sr. Estrada pretendía crear una sociedad con capitales canarios, y esperaba que las Corporaciones representativas de las islas y especialmente los Cabildos Insulares, solicitaran del Directorio la concesión de la licencia, teniendo en cuenta la independiente constitución económica de la que la compañía se consideraba acreedora. No existen referencias de que por el Cabildo se hicieran gestiones en este sentido.

ESTABLECIMIENTO OFICIAL DE UNA LÍNEA AÉREA

En los primeros meses de 1925 se tuvieron noticias del establecimiento del servicio aéreo entre la Península, Africa y Canarias²³ creándose la línea nacional Sevilla-Las Palmas-Tenerife²⁴, mediante R.D. de 5 de febrero de 1925²⁵, para el transporte de correspondencia entre Sevilla, y las dos capitales canarias con una frecuencia semanal de un viaje de ida y vuelta. La implantación de esta línea aérea, según la exposición del R.D., era solo «el punto inicial de un plan armónico de ulterior desenvolvimiento que permita a España contar con una red de líneas aeropostales»²⁶, que de momento y debido a la limitación de los recursos económicos, se implantaría en el Archipiélago Canario, por ser «la región más distante del centro, pero no por ello olvidada del Directorio»²⁷.

El servicio se haría en 5 etapas: Sevilla-Larache; Larache-Mogador o Agadir; Mogador o Agadir-Cabo Juby; desde Cabo Juby a Las Palmas de Gran Canaria y desde esta ciudad a Santa Cruz de Tenerife. Las tres primeras etapas se realizarían en aviones terrestres y para las dos últimas, por tener que cruzar el mar, se utilizarían hidroaviones. Este servicio, como tantos proyectos que se intentaron llevar a término en los primeros años de la historia aeronáutica del Archipiélago, no logró traspasar las páginas de la *Gaceta*.

A partir de este momento se intensificaron los esfuerzos del Cabildo por dotar a la Isla de un aeropuerto, que en la mente de la Corporación se configuraba como un nuevo factor económico y cultural para el futuro de Gran Canaria. Las esperanzas de recibir en breve aviones de línea regular aumen-

²² En su instancia al Cabildo, de 24-11-1924, el Sr. Alonso, decía que el servicio lo prestaría con hidroaviones capaces para seis pasajeros. La Compañía aspiraba a organizarse y funcionar «por sus propios medios, es decir, sin apoyarse en obligadas subvenciones y en monopolios económicos, sino con los ingresos normales de la industria misma», pensamiento que creemos un tanto utópico y muy alejado de la realidad, puesto que la rentabilidad de un servicio de esta naturaleza, difícilmente puede asegurarse a corto y a medio plazo.

²³ Se trata de la Compañía Aéreo Española, que tenía previsto establecer en Tenerife la base principal del servicio aéreo entre la Península, Africa y Canarias. («Servicio Aéreo» en, *La Provincia*, 4 enero de 1925, p. 1).

²⁴ A.C.I., 7.8.0/1, doc. cit., f. 65.

²⁵ *Gaceta*, núm. 39, 8-2-1925, p. 606-608.

²⁶ *Gaceta*, *op. cit.*

²⁷ *Ibíd.*

taron ante las noticias de que en Tablada, denominado desde 1926 Aeropuerto Municipal de Sevilla, la sociedad Unión Aérea Española (U.A.E.) consiguió una zona para aterrizaje de 300x500 metros, con objeto de construir aviones, crear una escuela de pilotos y establecer líneas regulares con Lisboa, Madrid y Canarias. Otra compañía, «La Aéro Española», obtuvo en 1926 autorización para explotar una línea aérea entre San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife, que no llegó a establecerse²⁸.

La década de los veinte fue una época de grandes proyectos que no llegaron a cristalizar en nuestro Archipiélago, entre otras razones, por la barrera que representaba el mar. «Cruzar el charco» con el frágil material de la época era adentrarse en lo desconocido, cuando se disponía de un medio, el marítimo, que aunque lento y poco frecuente, daba una seguridad que influía sobremanera en la psicología del canario. Este hecho hizo contemplar el hidroavión como el vehículo más apropiado para adaptarse a las condiciones geográficas de las Islas.

EL DILEMA AEROPLANO-HIDROAVIÓN

Gran Canaria fue siempre punto de escala para los hidroaviones que inauguraron las rutas trasatlánticas durante la década de los veinte. Desde Gago Couthino a la Patrulla «Atlántida», pasando por los trascendentales vuelos del comandante Ramón Franco, el Puerto de La Luz y la bahía de Gando fueron testigos de los éxitos conseguidos por este medio de transporte, que significó un punto de esperanza para la sociedad canaria que vivía y se afanaba en esta parte aislada del océano. Couthino, Franco y en 1926 Fernández da Cunha, fueron los pioneros en preparar el enlace intercontinental entre Europa y América. Arthur Fernández da Cunha, a bordo del JAHU llegó el 25 de octubre a Las Palmas, procedente de Gibraltar, y después de cargar combustible en la bahía de Gando, el 8 de noviembre despegó para cubrir la etapa Gando-Cabo Verde²⁹ con destino a Brasil.

Aunque los aviones terrestres desplazaron posteriormente a los hidroaviones, por su mayor capacidad de carga, en la década de los 30 este último aparato tenía grandes perspectivas de futuro. Razón ésta por la cual, la llegada a Gando del hidroavión alemán «Dornier» en abril de 1930 pilotado por Otto Bertram, abrió grandes esperanzas. Con él, la Luft-Hansa traía el proyecto de establecer un servicio combinado hidroavión-trasatlántico para el servicio con América.

²⁸ Autorizada por R.O. de 28-1-1926 (*Gaceta* de 9-2-1926, p. 716-717) tenía establecido como itinerario: Irún, San Sebastián, Bilbao, Vitoria, Burgos, Valladolid, Segovia, Madrid, Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, Tánger, Casablanca, Mogador, Agadir, Cabo Juby, Las Palmas, Tenerife y Río de Oro.

²⁹ Herrera Alonso, Emilio; «El Atlántico y los aviadores hispánicos», en *Aeroplano*, 10 (2992), p. 27-36.

Al mismo tiempo, y como la «Latécoère» estableció una línea por la costa africana, existía el temor que al desarrollarse las líneas por el continente, las islas quedaran excluidas de ese «movimiento transatlántico de correspondencia, que después será de viajeros, y quizás —¿quién se resiste a una anticipación?— de mercancías»³⁰. Los esfuerzos que se hicieron por parte de las instituciones —sobre todo el Cabildo Insular de Gran Canaria— para atraer a este movimiento, no fueron vanos.

La estadía de los grandes hidroaviones en Gando la motivaba el que el Puerto de La Luz era sólo apto para aparatos pequeños. Para los del tipo «Dornier», aunque el Sr. Bertram aseguraba que podría servir la playa de Las Canteras, era mejor la bahía de Gando, pues las condiciones óptimas de éste aeródromo hacían de él un polo de atracción en aquellos primeros pasos de la aviación intercontinental. Aparte de que para los aviones terrestres, el páramo de Gando era insustituible.

Pocos días después de la estancia del aparato alemán, el 19-4-1930, llegó el hidroavión italiano «Savoya 55» en viaje de estudios para el establecimiento de una nueva línea aérea. El «Savoya», que procedía de Villa Cisneros, «verificó el amaraje de forma magnífica, no encontrando dificultad alguna»³¹. Antes de amarar en Gando evolucionó sobre Las Palmas, a semejanza de la exhibición aérea que dio el aparato alemán y, como era lógico en este tipo de acontecimientos, su paso fue presenciado por gran cantidad de público que contemplaba embelesado sus evoluciones «apostado en calles, plazas, azoteas y balcones»³².

La industria aeronáutica del hidroavión se desarrolló rápidamente, cuando se resolvieron los graves problemas que en principio presentaban los flotadores, por su elevado peso y la «resistencia aerodinámica que oponían a su avance»³³, y culminó con la construcción del gigantesco «Dornier DO.X», de doce motores, que en 1929 despegó del Lago Constanza, con 170 personas a bordo³⁴. A finales de Enero de 1931 el Dornier llegó al Puerto de La Luz, tripulado por el comandante Christiansen trayendo como pasajero al almirante Gago Couthino. El hidro, calificado como verdadero buque volador, amerizó en el Puerto de La Luz, haciendo la maniobra de despegue en la bahía de Gando³⁵. Si el amaraje en la dársena del Puerto fue admirable, la majestuosidad del despegue de las tranquilas aguas de Gando, emocionó a cuantos presenciaron la salida. Y es

³⁰ «Los proyectos de la Luft-Hansa en Canarias», en *La Provincia*, 3-4-1930.

³¹ *La Provincia*, 20-4-1930.

³² *La Provincia*, 3-4-1930.

³³ Herrera Alonso, Emilio; *Entre el azul y el cobalto*, Madrid, IHCA, 1987, p. 14.

³⁴ *Ibid.*, y «El Hidro gigantesco D.O.10», en *La Provincia*, 2-10-1928 (El artículo de *La Provincia* habla del secreto con el que la casa Dornier, establecida en Altenrhei —Suiza—, estaba construyendo el hidroavión. Tenía un radio de acción de 2.000 a 3.000 kilómetros y la potencia total de sus doce motores era de 6.000 C.V., pudiendo volar solamente con seis motores, con lo que la seguridad del pasajero era muy grande).

³⁵ Moreno, Martín; «Siesta de memorias», en *La Provincia*, 27-11-1994.

que el hidroavión —escribía Saint-Exupéry—, es una máquina aparatosa y pesada en el agua, pero «cambia de sustancia y se convierte en un pura sangre nervioso, al ser tocado por la gracia del viento marino»³⁶.

Para España, el interés por el hidroavión estaba motivado por los más de 3.000 kilómetros de costas que bañadas por tres mares³⁷, hacían de este aparato un medio de enlace con amplias posibilidades de desarrollo; era el vehículo idóneo para los vuelos sobre el mar, como en el caso de la travesía Cabo Juby-Gran Canaria.

Aunque no pasó del estadio de proyecto el establecimiento de una base completa para hidroaviones en Gran Canaria, la competencia entre el Puerto de La Luz y la bahía de Gando se resolvió a favor de esta última, a la que se le dotaría de una rampa-varadero que aun existe en la actualidad. La razón creo que estriba en que, debido a la necesidad de cualquier aeroplano de efectuar ambas maniobras, la de amaraje o aterrizaje y la de despegue en contra del viento, la orientación al norte del Puerto de La Luz, y los vientos dominantes del primer cuadrante, favorecían el amaraje, aun a pesar de la densa estada de buques de todas clases que dificultaba frecuentemente las maniobras. Para el despegue, que siempre se hacía con los tanques de combustible completamente llenos, la bahía de Gando ofrecía unas condiciones inmejorables, que fueron aprovechadas por casi todos los hidros que durante esta década fueron huéspedes de las instalaciones grancanarias.

EL AEROPUERTO NACIONAL DE GANDO

El éxito del viaje del Sr. Navarro —que en mayo de 1930 vendría en el primer vuelo comercial a Canarias—, y la ocupación de la Cartera de Fomento por el político grancanario Leopoldo Matos y Massieu, fueron decisivos para que el Consejo Superior de Aeronáutica autorizara la apertura de Gando a la navegación aérea en concepto de aeropuerto auxiliar del Puerto de La Luz. El deseo de contar con un aeropuerto en Gran Canaria no estaba solamente en sus autoridades, sino que era un clamor general. Precisamente Ernesto Navarro, en unas declaraciones hechas en Madrid al regreso de su viaje, decía que «el entusiasmo en Canarias es increíble, hay fiebre por la aviación: necesitan mucho la línea aérea»³⁸. La R.O. núm. 143 de 7 de abril de 1930³⁹ estableció que:

³⁶ Saint-Exupéry, A. de.; «Un sentido a la vida», en *Obras completas*, Barcelona, Plaza y Janés, 1974.

³⁷ Herrera Alonso, E.; *Entre el azul y el Cobalto*, Madrid, IHCA, 1987, p. 16.

³⁸ González Betes, A.; «De Madrid a Canarias y regreso, en avioneta», en *Grandes vuelos de la aviación española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1983, p. 215.

³⁹ *Gaceta*, núm. 98, de 8-4-1930.

consecuente a la solicitud presentada por el Cabildo Insular de Gran Canaria pidiendo se cree en la Bahía de Gando un Aeropuerto Nacional, de conformidad con lo informado por el Consejo Superior de Aeronáutica, S.M. el Rey (q.d.g.) se ha dignado disponer:

1.º Que se declare aeropuerto Nacional la instalación que se haga en Gando, terrestre y marítima, debiendo hacerse la reserva que esta declaración no ha de surtir ningún efecto, esencialmente para subvención del Estado, mientras el Cabildo Insular no haya cumplido su oferta de entregar el campo para el Aeropuerto de Gando.

También la R.O. decía que por razones de carácter político debía simultanearse la declaración del aeropuerto de Gran Canaria con la invitación al Cabildo Insular y Entidades de Santa Cruz, para que a semejanza de lo hecho en Las Palmas ofrecieran terrenos a propósito para la ubicación del aeropuerto de Tenerife, pareciendo el lugar más acertado la ensenada de Los Cristianos y los terrenos próximos a su litoral.

Una vez hecha la declaración oficial del aeropuerto, el Cabildo acordó adquirir los terrenos necesarios para su instalación, facultando a la Presidencia para otorgar la escritura correspondiente y cederlos al Estado en nombre de la Corporación⁴⁰. A partir de este momento Gando se inicia como aeropuerto civil; con el asesoramiento técnico de don Simón Benítez Padilla se preparó una pista de tierra de 600 x 100 metros⁴¹, para recibir al primer vuelo comercial a Canarias. En mayo de 1930 se aprobó el plano parcelario de los terrenos que habían de adquirirse, incluyendo tres caminos de acceso para comunicar el campo de aviación con la carretera de Gando a Maspalomas, y su adquisición se hizo con rapidez, gracias a las gestiones del Alcalde de Telde don Manuel Álvarez Peña después de considerar que las ofertas eran aceptables⁴². Los terrenos que tenían una extensión de 700.000 metros cuadrados⁴³ costaron 75.000 pesetas y el Cabildo los compró con objeto de donarlos al Estado. En junio de 1930⁴⁴ el Cabildo ratificó el carácter gratuito de la cesión que

⁴⁰ Sesión de 3-5-1930. (A.C.I., 1.2.3., Exp. 950, núm. 3, f. 23).

⁴¹ Z.A.C. *La Torre de Gando*, Las Palmas, de G. C., 1982, pp. 64-65.

⁴² Los terrenos adquiridos fueron los siguientes, fijándose el otorgamiento de la correspondiente escritura pública, el día 10 de mayo de 1930, en el Ayuntamiento de Telde:

| | |
|---|---------------------|
| a D. ^a Esperanza Suárez | 4 Ha. 89 a. 44 ca. |
| a D. ^a Josefina Suárez Betancor | 4 Ha. 78 a. 80 ca. |
| a D. Manuel Suárez Betancor | 5 Ha. 10 a. 12 ca. |
| a D. ^a Dolores Suárez Collado | 16 Ha. — 46 ca. |
| a D. Antonio Suárez Collado | 19 Ha. 69 a. 54 ca. |
| a D. ^a M ^a del Pino Verona Suárez | 1 Ha. 67 a. 52 ca. |
| a D. Felipe Suárez Collado | 17 Ha. 36 a. 10 ca. |

(Sesión de 3-5-1930. C.I., *Libro de Actas núm. 21*).

⁴³ Telegrama del Vicepresidente del Cabildo, don Diego Cambreleng Mesa, a don Ernesto Navarro, de 9 de mayo 1930: «Dadas órdenes ampliación campo Gando. Mañana firmase escritura adquisición terrenos de 700.000 metros cuadrados...». (A.C.I., 7.1.0/4., doc. cit., leg. II, f. 52).

⁴⁴ Sesión de 9-6-1930.

hacia al Estado de los terrenos destinados a aeropuerto, así como la facultad concedida a don Diego Cambreng Mesa, para otorgar en nombre de la Corporación la correspondiente escritura⁴⁵. La R.O. núm. 273, de 22 de junio 1930, disponía que el Estado aceptaba la cesión por el Cabildo de los terrenos⁴⁶, dándose el caso —por vez primera—, en que «una Corporación Local regalaba al Estado unos terrenos para la construcción de un aeropuerto»⁴⁷.

EL PRIMER VUELO COMERCIAL A CANARIAS

El vuelo inaugural estableciendo una línea regular con las Islas Canarias tuvo lugar el 20 de mayo de 1930, cuando un avión de la Compañía CLAS-SA⁴⁸, procedente de Getafe y después de hacer escala en Casablanca, pasó por el aeródromo de Cabo Juby con destino a Gando⁴⁹. Desde aquí continuó viaje a Tenerife donde tomó tierra en una pradera cercana a La Laguna, realizándose con éxito el primer vuelo comercial a Canarias. Este vuelo, que tuvo un carácter experimental, se llevó a cabo en un avión trimotor «Ford» con capacidad para 10 pasajeros, y tardaba once horas en cubrir el trayecto Sevilla-Tenerife. Poco después la CLASSA haría otro vuelo de pruebas, hasta que en agosto se estableció la línea oficial que tenía previsto hacer un servicio semanal, saliendo los martes de Sevilla con el trayecto Larache-Cabo Juby-Las Palmas y Tenerife, iniciando el viaje los jueves, pernoctando en Cabo Juby⁵⁰.

La inauguración de la línea Canarias-Sevilla⁵¹, aunque fue considerado

⁴⁵ A.C.I., 7.1.0/4., doc. cit., Leg. II, f. 81-884.

⁴⁶ *Gaceta*, núm. 173, de 22-6-1930, p. 1.814.

⁴⁷ Belzús de los Ríos, L., «Las Islas Canarias...», *op. cit.*, p. 38.

⁴⁸ La aviación comercial se inició en España en 1919 con el establecimiento de la primera línea del Servicio Postal Aéreo del Gobierno, entre Barcelona y Madrid. Las dos primeras compañías civiles de aviación fueron la CETA, e IBERIA, creadas respectivamente en 1921 y 1927, y que en los últimos tiempos de la Dictadura se fusionaron dando lugar a la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A. (CLASSA). (Tamames, Ramón; *Introducción a la Economía Española*, Madrid, Alianza Editorial, 1993, p. 324-325).

Según el libro *60 años volando alto*, Madrid, Iberia, 1987, la CLASSA fue el resultado de la fusión el 31 de diciembre 1928, de «Iberia, Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA)» y «Unión Aérea Española (UAE)».

⁴⁹ La tripulación estaba compuesta por José María Ansaldo, como primer piloto y Eduardo Soriano de copiloto. También venía a bordo Ernesto Navarro, como representante del Consejo Superior de Aeronáutica. («Nuestra visita a Gando y Melenara», en *La Provincia*, 21-5-1930).

⁵⁰ En principio y para su transporte por avión, se admitía correspondencia epistolar y giros postales, sin que fuera preciso sobretasa alguna. (A.C.I., 7.1.0., Exp. 1884, Leg. II, f. 98).

⁵¹ Oficio del Administrador Principal de Correos de Las Palmas, al Presidente del Cabildo Insular, de 18-8-1930: «Me complazco en comunicar a V.S. que por R.O. de la Presidencia del Consejo de Ministros del día 5 del corriente, ha sido autorizada la Compañía de Líneas Aéreas CLASSA para implantar la línea de Sevilla a Canarias...». (A.C.I., 7.1.0/4., doc. cit., leg. II, f.98).

insuficiente el servicio semanal establecido, produjo la natural alegría⁵² pues significaba la solución a la insuficiencia de comunicaciones con la península. El servicio de vapores era escaso y esto significaba un retraso en el desarrollo comercial de la isla⁵³. No hay más que asomarse a la prensa de la época para observar la satisfacción que significaba la posibilidad de recibir correspondencia depositada veinticuatro horas antes en Madrid. Sobre este servicio decía *La Provincia* que «la nueva línea aérea viene a romper la monotonía insular, imprimiendo actividad a la vida comercial»⁵⁴, y lo que antes parecía un sueño se iba a convertir en «la más halagüeña de las realidades»⁵⁵. Pero este sueño duró muy poco. El enlace regular Sevilla-Las Palmas apenas iniciado, fue suprimido por falta de créditos⁵⁶, y agotamiento de las cantidades consignadas en presupuestos para estas atenciones. La escasa periodicidad, y el número de viajes que apenas llegó a la docena en varios meses, contando los de ida y vuelta⁵⁷, dio al traste con las ilusiones que la sociedad canaria había puesto en el enlace aéreo. Cuando la *Gaceta* publicó la suspensión de la línea, este hecho produjo una general contrariedad ya que su establecimiento representaba una de las más importantes ventajas obtenidas y lo que se esperaba era precisamente un aumento de expediciones.

La suspensión del servicio aéreo —apenas neonato—, tan beneficioso para los intereses de las Islas y como factor de «acercamiento a la Madre Patria», fue motivo de una intensa campaña iniciada por la Cámara Oficial de Comercio de Las Palmas ante el Gobierno y los directivos de CLASSA, para evitar que la citada suspensión cortara de raíz las esperanzas de las clases mercantiles canarias⁵⁸. Tanto para el Cabildo como para la Cámara de Comercio, la suspensión representaba una desatención de las necesidades y anhelos insulares, que aun tardarían bastante tiempo en verse satisfechos, a pesar de que Leopoldo Matos opinara que la suspensión era «transitoria y

⁵² Telegramas a: Subsecretaría del Consejo de Ministros, Director General de Comunicaciones, Presidente del Consejo Superior de Aeronáutica, Ministro de Fomento y Presidente del Consejo de Ministros, de 21 de mayo de 1930: «Con ocasión feliz llegada a esta isla avión CLASSA que inaugura servicio semanal, compláceme expresar V.E. vivos sentimientos satisfacción y gratitud por establecimiento dicha línea de comunicación. Permitiéndome a la vez nombre Corporación presido suplicar V.E. que repetido servicio sea alterno, recogiendo este modo y satisfaciendo anhelo y necesidad más rápida y frecuente comunicación sentido país. Manuel González». (A.C.I.7.1.0/4., doc. cit., leg. II, f. 56-61).

⁵³ *La Provincia*, 21-6-1930.

⁵⁴ *Ibíd.*

⁵⁵ *Ibíd.*

⁵⁶ En la *Gaceta* de 7-10-1930, se publicó la suspensión de la Línea de Canarias de la CLASSA.

⁵⁷ [s.n]: *Historia de la Aviación Española*, Madrid, IHCA, 1988, p. 143.

⁵⁸ Telegramas al Presidente del Consejo de Ministros, Ministros de Gobernación y Fomento y Subsecretario de la Presidencia, de 30 de septiembre y 25 noviembre de 1930. (ACOCIN, 199/2.4, doc. cit.).

provisional»⁵⁹, y que tenía el decidido propósito de restablecer y aun intensificar el servicio para el 1º de enero de 1931, cuando se contara con fondos suficientes para subvencionarlo debidamente⁶⁰. La salida de Leopoldo Matos del Gobierno y el nuevo rumbo político que tomó el país con la proclamación de la República, retrasaron la reanudación del servicio hasta 1934⁶¹.

ESTABLECIMIENTO DE LA LAPE

La vida de CLASSA fue corta; incautada por la República, se denominó LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), siendo su capital propiedad del Estado en un 55%. La Compañía explotaba, algunas líneas interiores como Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona⁶². A partir de 1935, la LAPE ampliaría su red con las líneas de Madrid-París, Madrid-Lisboa, Madrid-Valencia, Valencia-Palma, Barcelona-Valencia, Barcelona-Marsella y Las Palmas-Tenerife. El personal de LAPE era el mismo de la antigua CLASSA, siendo su primer delegado en Las Palmas, don Mariano Semprún⁶³. Aunque se esperaba que el servicio aéreo península-Canarias se inaugurara en septiembre de 1933, para lo que se habían adquirido tres aparatos Fokker, con un costo cada uno de 400.000 pesetas⁶⁴ la autorización para efectuar un servicio semanal haciendo escala en Casablanca vendría de la mano de la O.M. de 20-10-1933. Para ello la LAPE⁶⁵ solicitó una colaboración económica del Cabildo para establecer desde octubre de 1933 el servicio aéreo entre Sevilla y Las Palmas que había sido concedido por el Gobierno.

Aquella ayuda se concretaba en la organización de un servicio marítimo preventivo para casos de amerizaje forzoso en el trayecto Cabo Juby-Jandía-

⁵⁹ Carta del Ministro de Fomento a Manuel González Martín, de 4-10-1930: «Mi querido amigo: Siento tener que manifestar a Vd. que el Gobierno se ha visto obligado a suprimir por el momento el servicio de aviones entre la Península y Canarias, por falta de crédito consignado en presupuestos para subvencionar la referida línea aérea. Esta suspensión, sin embargo, es cosa transitoria y provisional, pues tiene el decidido propósito de restablecer ese servicio y aun intensificarlo para el 1 de enero en que se contará con fondos suficientes para subvencionarlo debidamente [...]. Leopoldo Matos». (A.C.I., 7.1.0/4., doc. cit., leg. II, f. 105).

⁶⁰ Carta del Ministro de la Gobernación (Leopoldo Matos) al Presidente de la Cámara (Juan Bordes Claveríe) de 14-10-1930. (ACOCIN, 199/2.4, doc. cit.).

⁶¹ Tanto la línea Sevilla-Canarias, como la de Madrid-París, se suspendieron durante varios años y no se reanudaron hasta que en tiempos de la República la L.A.P.E. sustituyó a la CLAS-SA como compañía de bandera (Cfr. *Historia de la aviación...*), *op. cit.*, p. 143.

⁶² Tamames, Ramón; *Introducción a la...*, *op. cit.*, p. 325.

⁶³ Z.A.C; *La Torre de Gando*, *op. cit.*, p. 67.

⁶⁴ *Diario de Las Palmas*, 17-8-1933.

⁶⁵ El periódico *Hoy*, de 29-10-1933 decía que para el servicio entre la Península y Canarias, «ha sido concedida la administración del mismo a una entidad que ha sido bautizada con la denominación de LAPE (Líneas Aéreas Patrocinada Estado)».

Las Palmas. Tales servicios habrían de prestarse por un remolcador situado en Punta Jandía los días en que los aviones hicieran la travesía, debiendo estar dotado de estación de radio para estar en comunicación con el avión y los aeródromos. Este servicio auxiliar motivó una cierta polémica relativa al coste del mismo, que se estimaba en 160.000 pesetas anuales. Como al Cabildo le pareció excesiva la cantidad acordó gestionar que se destinaran a Gando algunos hidroaviones destinados en las bases peninsulares, para realizar el servicio auxiliar de socorro⁶⁶. De todas formas, y apenas establecida la línea, LAPE solicitó y obtuvo la supresión del citado remolcador, así como la obligación de mantener un aparato como reserva en Agadir o Cabo Juby⁶⁷. A semejanza de lo que ocurrió con las demás líneas interiores, en sus primeros viajes la LAPE no transportó viajeros; lo fundamental era el transporte de correspondencia.

La Junta del Aeropuerto de Gando, organismo creado por el Cabildo con objeto de dotar de una estructura organizativa para los futuros servicios aéreos, celebró en agosto de 1933 una sesión que tuvo gran interés para el futuro de la línea aérea. A ella asistieron don Carlos Bordón, Jefe de la Sección de Aeropuertos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y don José Galán, comisionado especial de la LAPE concesionaria del servicio de la línea Sevilla-Las Palmas. El Sr. Bordón explicó minuciosamente los propósitos y gestiones de la Dirección General para el establecimiento de la línea aludida, que se estimaba «como de primordial interés en la organización de los servicios aéreos nacionales». La concesión del servicio bisemanal de la L.A.P.E.⁶⁸, lo fue gracias a las reiteradas peticiones del Cabildo⁶⁹ y de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación⁷⁰.

⁶⁶ Sesión de 3-8-1933 (C.I., *Libro de Actas núm. 26*, y sesión de la Junta del Aeropuerto de 9-8-1933.- J.A.G., *Libro de Actas núm. 1*).

⁶⁷ *Gaceta* de 16-1-1934 (Cfr. *Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil*, 1934, p. 12).

⁶⁸ Telegrama de Camilo Martín Navarro, Diputado a Cortes por Las Palmas, a Juan Miranda Márquez, Presidente de la Cámara de Comercio, de 6-3-1934: «Accediendo justísimo anhelo esta isla y en la consecución del cual he puesto todo mi entusiasmo, se ha establecido servicio bisemanal de pasajeros y mercancías autorizando a la LAPE para comienzo su explotación habiendo aparecido la orden en la *Gaceta* de anteayer». (ACOCIN, 199/2.4, doc. cit.).

⁶⁹ En la sesión de la Junta de 31-1-1934, el Presidente dio cuenta de haber dirigido diferentes despachos telegráficos a los diputados por esta Isla en el Parlamento, al Presidente del Consejo de Ministros y al Ministro de Obras Públicas, interesando la implantación del servicio bisemanal en las comunicaciones aéreas con la Península.

En la sesión del Cabildo de 3-2-1934, se leyeron 6 telegramas de Ministros de Comunicaciones, Obras Públicas y Hacienda, Subsecretario de la Gobernación y Directores Generales de Aeronáutica y Obras Hidráulicas, relativos al servicio bisemanal, que estaba acordado y pendiente únicamente de la aprobación en Cortes de los Presupuestos del Estado.

(C.I., *Libro de Actas núm. 27* y J.A.G., *Libro de Actas núm. 1*).

⁷⁰ Telegramas a los Ministros de Comunicaciones y Hacienda, a Rafael Guerra del Río, Lorenzo Pardo, etc. (ACOCIN, 199/2.4, doc. cit.).

LOS VUELOS DE LA LAPE (1934-1935)

La misión más importante que se le había encomendado a la compañía LAPE —según el Director General de Aeronáutica, Sr. Álvarez Buylla, en declaraciones a *El Tribuno*⁷¹—, era la unión entre la Península y las Islas Canarias. Con este objeto, la línea se subvencionó con 7 pesetas kilómetro, a diferencia de las peninsulares, que recibían 4,547 pesetas. Esta diferencia tenía como fin compensar «los mayores gastos ocasionados en dicha línea respecto a la península»⁷².

La LAPE, que tenía previsto salir de Sevilla los martes y los viernes, saliendo de Cabo Juby los jueves y los domingos, empezó a funcionar en enero de 1934. Estaba dotada de trimotores «Fokker», con radiotelegrafía y radiogoniómetro, con capacidad para ocho pasajeros, estableciéndose la tarifa de 350 pesetas para el trayecto Sevilla-Cabo Juby y desde este lugar a Las Palmas, 185. El trayecto Sevilla-Las Palmas costaba 485⁷³, que teniendo en cuenta su valor en pesetas constantes y la relación con el actual coste de un billete para el mismo trayecto, el desembolso que había que hacer para utilizar el avión, no estaba al alcance de cualquier bolsillo. Los precios anteriores tenían un 20% de descuento si se sacaba billete de ida y vuelta, valedero por dos meses, y un 40% para los funcionarios pertenecientes a la administración de Marruecos y Colonias. Los precios para las mercancías oscilaban entre 1 peseta por kilo para el trayecto Cabo Juby-Gando y 6 pesetas para el de Sevilla-Gando⁷⁴.

A pesar de haberse autorizado oficialmente la frecuencia bisemanal, después de las intensas gestiones que para conseguirla llevaron a cabo las instituciones más representativas de la Isla, sólo hubo un vuelo semanal que llegaba los sábados por la tarde a Gando. La salida era los martes, a las 5 de la mañana, si se salía de la calle Muro, núm. 4, donde estaba la Delegación, o a las 6 desde el Aeródromo de Gando⁷⁵. Los primeros vuelos se dedicaron solamente al transporte de correspondencia y a partir de marzo de 1934 se autorizó a LAPE para llevar pasajeros, rebajándose la prima kilométrica a 5,5 pesetas, mientras el servicio se hiciera semanal.

Hasta el momento en que Carlos Navarro publicó su libro *Sucesos históricos de Gran Canaria*⁷⁶, dice su autor que la L.A.P.E. funcionaba sin contra-

⁷¹ «El servicio aéreo entre la Península y Canarias ¿comenzará en Septiembre?», en *El Tribuno*, 26-4-1932, p. 9.

⁷² *Gaceta* de 3-3-1934 (Cfr. *Boletín de la ...*, *op. cit.*, 1934, p. 97).

⁷³ *Boletín de la Aeronáutica Civil*, 1934, p. 104.

⁷⁴ *Gaceta* de 3-3-1934.

⁷⁵ En el periódico *Hoy*, de 3-1-1936 se anuncia el servicio semanal de Las Palmas a Sevilla, con escalas en Cabo Juby, Agadir, Casablanca y Larache.

⁷⁶ Navarro y Ruiz, Carlos; *Sucesos históricos de Gran Canaria*, Las Palmas de G.C., Tip. «Diario», 1936.

tiempo alguno y con gran regularidad, por su buena organización y por disponer de los recursos necesarios para el más completo éxito de la empresa⁷⁷.

Uno de los factores que más contribuyó a esa regularidad fue el excelente material aéreo de que disponía. Aunque en el bienio estudiado la mayor parte de los vuelos con Canarias se hizo en el Fokker, en marzo de 1935 llegó a Barajas el primero de los dos bimotores Douglas DC.2 que se adquirieron y que representó la incorporación a su flota del mejor avión de pasajeros de su época. El DC.2 supuso una auténtica revolución en el transporte aéreo y contribuyó de forma decisiva al desarrollo de las líneas aéreas⁷⁸. Precisamente la compra de dos de estos aparatos se decidió en un Consejo de Administración que se celebró a bordo de un avión que volaba con destino a Canarias. Este hecho curioso, tuvo bastante repercusión y fue objeto de una gran publicidad por parte de la compañía constructora americana⁷⁹.

A partir del 15 de mayo de 1935 se publicó una orden disponiendo que la línea Sevilla-Las Palmas, iniciara su recorrido en Madrid con escalas obligatorias en Larache, Agadir y Cabo Juby, y facultativas en Sevilla y Casablanca⁸⁰. La línea Gando-Tenerife se implantaría poco después, a partir de agosto, con carácter bisemanal, aunque solamente realizaría un vuelo a la semana⁸¹. El precio del pasaje era de 70 pesetas y el de mercancías 0,70 pesetas por kilo.

La regularidad en el servicio es una de las notas más sobresalientes que se observa al estudiar la actividad de LAPE en el bienio 1934-1935. Y no sólo en Canarias, sino en las demás líneas cubiertas por LAPE, tanto nacionales como las internacionales con Lisboa, Marsella y París, el cumplimiento del programa de vuelos se llevó a cabo sin un solo fallo. Salvo el mes de octubre de 1934 en el que a consecuencia de los sucesos de Asturias, el gobierno requisó seis de los ocho trimotores que poseía la LAPE, la frecuencia de los

⁷⁷ Carlos Navarro, en *Sucesos históricos...*, *op. cit.*, p. 490, dice que durante el año 1934 hizo 50 viajes completos de ida y vuelta, transportando 360 pasajeros y 8.133.504 kilos de correspondencia. Los datos que da el *Boletín Oficial de la Aeronáutica Civil*, sobre el movimiento de tráfico en la líneas Sevilla-Canarias-Sevilla, arroja un total de 105 viajes, transportando 311 pasajeros y 3.388 kilos y 845 gramos de correspondencia, cifra esta última que difiere notablemente de las dadas por el Sr. Navarro.

⁷⁸ [s.n.]; *Historia de la aviación...*, *op. cit.*, p. 178.

⁷⁹ Pécker, Beatriz; Pérez Grande, Carlos; *Crónica de la aviación española*, Madrid, Sílex, 1983, p. 79.

⁸⁰ Salida de Barajas a las 5 de la mañana.

Llegada a Las Palmas a las 16 h. 30 m.

Salida de Las Palmas a las 5 de la mañana.

Llegada a Madrid a las 18 h. 30 m.

(*Boletín de la Aeronáutica Civil*, 1935, p. 226)

⁸¹ Orden de 25-10-1935 (*Boletín...*, *op. cit.*, p. 525). Sobre la actividad de esta línea, ver Cuadro II.

vuelos con Canarias fue semanal, con 4 ó 5, según coincidieran los días de llegada o salida⁸². Durante el bienio se efectuaron 237 vuelos con un total de 2.296 horas y 24 minutos de tiempo de vuelo, y una distancia total recorrida de 366.790 kilómetros. Para una capacidad total de 1.896 plazas, sólo volaron 877 pasajeros⁸³. Esta ocupación del 46,25% de las plazas disponibles pudo ser alguna de las causas de no implantarse el servicio bisemanal, al no existir demanda suficiente para darle ese carácter.

Un dato curioso es observar la participación de la mujer en estos vuelos. En 1934 de un total de 355 pasajeros, 17 fueron mujeres, lo que representa un 4,78% y al año siguiente el porcentaje aumentó, de 524 en total, volaron 51 mujeres, que supone un 9,73%. Entre correo y mercancías se transportaron 10.809,954 kg. con una cantidad media de 45,61 kg. por vuelo⁸⁴, que es a todas luces pequeña, pues al organizarse el servicio se estipuló la reserva en cada viaje de 100 kilos para correspondencia. En la línea de Barcelona el transporte medio por vuelo de mercancías y correo supuso 97,5 kilos. Las otras líneas con las que puede establecerse una comparación, la de Sevilla y la de Valencia, arrojan cifras sensiblemente menores, aunque el porcentaje de pasajeros quintuplica en ocasiones al de Canarias⁸⁵.

Al abordar el estudio de los datos que ofrece la distribución porcentual de la actividad de LAPE, hay que referirse forzosamente a nuestra realidad, que con carácter de permanencia, es la base del devenir económico y social de Canarias: el coste de la insularidad. Y eso se ve claro al comparar las cuatro líneas que funcionaban en 1934-1935: además de la de Canarias, las de Madrid a Barcelona, Sevilla y a Valencia⁸⁶. El resto fueron extendiéndose posteriormente, a partir de 1935, siendo por tanto escaso su valor comparativo. Para unos porcentajes correspondientes a las distancias recorridas y tiempo volado, muy similares en todas las líneas, los relativos a número de vuelos y pasajeros transportados, en el caso de Canarias el descenso es tan vertiginoso, que nos da una idea del esfuerzo económico que hay que añadir para conseguir similares resultados a los de las demás líneas.

Las cifras son muy modestas como corresponde a un servicio que estaba empezando a consolidarse, pero que en aquéllos momentos respondían a las esperanzas puestas en este medio de transporte, a pesar de las especiales características derivadas de su propia naturaleza: la carestía del servicio y el matiz de aventura y riesgo del que estaba revestido. Volar en aquellos años tenía un significado que, en cierto modo, trascendía al simple hecho de que la

⁸² Ver Cuadros III y IV.

⁸³ Ver Cuadros V y VI.

⁸⁴ Ver Cuadros VII y VIII.

⁸⁵ Ver Cuadro IX.

⁸⁶ Ver Cuadro X.

vida del hombre podía ampliarse en su deseo constante de acortar distancias. Pero los avances tecnológicos en el campo de la aeronáutica, y el desarrollo espectacular de la aviación comercial, terminarían por difuminar aquellas características de carestía y riesgo, transformándolas sobre todo esta última, en fantasmas del pasado.

EPÍLOGO

Nos cueste o no confesarlo, Las Palmas de Gran Canaria es hoy una ciudad vencida por el ruido. Como ocurre en todas las grandes ciudades. El ruido, como subproducto inevitable de una tecnología aplicada a nuestro multisectorial sistema de relaciones, lo señorea todo. Marca su impronta hasta en los recodos más íntimos de nuestra vida cotidiana, y es objeto de una omnipresencia irrenunciable hasta tal punto, que si nos fuera dado el poder de prescindir de él, prescindiríamos de todo cuanto nos rodea en un acto, tal vez, de sacrificio inútil.

Sirenas estridentes, tubos de escape, martillos neumáticos, motores de explosión, tráfico pesado, gritos discordantes, televisores, miles de watsios lanzando al éter notas musicales unas veces desgarradas y otras veces sin sentido, componen la tragicomedia acústica que todo lo envuelve, todo lo condiciona y de la que difícilmente podemos escapar.

Razones que en cierto modo nos impiden imaginar cómo era aquella ciudad de hace seis, siete décadas, que pasaba sus días en un sopor que sabía a salitre, donde el aire llegaba con olor a salpreso y a la madera trabajada por los carpinteros de ribera. Una ciudad tranquila que vivía sus noches en una duermevela atlántica.

En esta ciudad el ruido significaba vida y daba a conocer cuanto acontecía en la placidez de sus recoletas calles. La campana, que unas veces tocaba a oración y otras a rebato, avisando alguna desgracia. El repiqueteo de las herraduras de las caballerías en el empedrado de sus calles, el cencerro de una cabra que anunciaba leche, la voz destemplada de un vendedor, de un artesano, o el ladrido de un perro asustado por las ruedas de la tartana. Era el anuncio de la actividad ciudadana que, en un continuo pregón, se colaba por las ventanas entreabiertas de las casas de los ricos y por las puertas sin cerradura de las casas de los pobres. Era una sinfonía vital que unas veces acariciaba el oído y otras, alegraba el corazón. Un sonido seguía a otro, en una cadencia constante, conocida, repetida mil veces y mil veces oída de forma distinta.

¿Qué pensaría el habitante de esa ciudad cuando de pronto un ruido desconocido, ronco y monótono, rompía aquella cadencia y alteraba el lento discurrir de las horas ciudadanas? Decía Alonso Quesada que «un avión volando sobre una ciudad sencilla donde no han volado aviones, es el más grande

motivo pasional»⁸⁷ y cuando se va, la ciudad se queda «sin este pequeño detalle», parece que le falta algo. Para nuestro escritor, la ciudad sin ese pequeño detalle, «tiene un aire desairado», como una bota a la que le falta el botón de arriba⁸⁸.

Pero poco a poco, el avión dejó de ser en nuestra isla un espectáculo para convertirse en una posibilidad real de acercamiento entre los hombres; en un medio de relación y de esperanza en solucionar uno de nuestros grandes problemas.

El avión para Canarias ha sido y lo seguirá siendo, una herramienta insustituible para su desarrollo económico, social, cultural... En una palabra, para su desarrollo humano. Por eso resulta tan gratificante para el historiador poder contar los primeros pasos de un medio de transporte que, como ningún otro, ha revolucionado nuestro concepto del hombre, de su medio, y hasta de su propio pensamiento. Por eso, y porque la historia empieza en el hombre y termina en el hombre, merece la pena reflexionar sobre el papel que jugaron muchos canarios antepasados nuestros, y muchas Corporaciones, algunas de tan entrañable raigambre isleña como el Cabildo Insular de Gran Canaria, en el fomento y desarrollo de la aviación comercial en nuestro Archipiélago.

⁸⁷ Quesada, Alonso: «Un cristiano que vuela», en *Obras Completas*, Las Palmas, Cabildo Insular, 1986, t.IV, p. 119.

⁸⁸ Quesada, Alonso: «Crónicas de la ciudad y de la noche», en *Obras.*, *op. cit.*, t.IV, p. 223

CUADRO I
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO REGISTRADO EN CANARIAS
Años: 1934-1994, 1935-1995

| | 1934 | 1994 | 1935 | 1995 |
|-----------------|-------|------------|-------|------------|
| Aviones | 105 | 221.841 | 132 | 224.959 |
| Pasajeros | 355 | 23.574.053 | 499 | 23.033.604 |
| Mercancías Kgs. | 5.653 | 68.026.058 | 5.156 | 71.660.689 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil.
Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente
(Elaboración propia)

CUADRO II
AÑO 1935
ITINERARIO: GANDO-TENERIFE-GANDO

| Mes | Viajes | | Tiempo | | Kilómetros recorridos |
|------------|---------|----------|--------|---------|-----------------------|
| | Salidas | Llegadas | Horas | Minutos | |
| Agosto | 3 | 3 | 4 | 20 | 720 |
| Septiembre | 3 | 3 | 4 | — | 720 |
| Octubre | 3 | 3 | 4 | 31 | 720 |
| Noviembre | 1 | 1 | 1 | 20 | 240 |
| Diciembre | 3 | 3 | 3 | 57 | 720 |
| Total | 13 | 13 | 18 | 8 | 3.120 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO III
AÑO 1934
ITINERARIO: SEVILLA-GANDO-SEVILLA

| Mes | Viajes | | Tiempo | | Kilómetros recorridos |
|------------|---------|----------|--------|---------|-----------------------|
| | Salidas | Llegadas | Horas | Minutos | |
| Enero | 5 | 7 | 111 | 15 | 20.000 |
| Febrero | 5 | 5 | 89 | 25 | 16.500 |
| Marzo | 4 | 5 | 79 | 50 | 14.850 |
| Abril | 4 | 4 | 72 | 5 | 13.200 |
| Mayo | 6 | 6 | 100 | 25 | 18.150 |
| Junio | 4 | 4 | 80 | 13 | 13.200 |
| Julio | 5 | 4 | 99 | 57 | 14.850 |
| Agosto | 4 | 5 | 101 | 33 | 14.850 |
| Septiembre | 4 | 4 | 90 | 57 | 12.600 |
| Octubre | 2 | 1 | 35 | | 4.950 |
| Noviembre | 4 | 5 | 94 | 43 | 14.850 |
| Diciembre | 4 | 4 | 88 | 35 | 13.200 |
| Total | 51 | 54 | 1.043 | 358 | 171.200 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO IV
AÑO 1935
ITINERARIO: SEVILLA-GANDO-SEVILLA

| Mes | Viajes | | Tiempo | | Kilómetros recorridos |
|------------|---------|----------|--------|---------|-----------------------|
| | Salidas | Llegadas | Horas | Minutos | |
| Enero | 5 | 4 | 92 | 32 | 14.850 |
| Febrero | 4 | 4 | 84 | 38 | 13.200 |
| Marzo | 5 | 5 | 104 | 53 | 16.500 |
| Abril | 4 | 5 | 94 | 29 | 14.850 |
| Mayo | 4 | 4 | 97 | 55 | 15.350 |
| Junio | 5 | 4 | 118 | 5 | 18.630 |
| Julio | 4 | 5 | 112 | 47 | 18.600 |
| Agosto | 5 | 4 | 119 | 8 | 18.600 |
| Septiembre | 4 | 4 | 111 | 35 | 16.500 |
| Octubre | 4 | 5 | 102 | 15 | 15.690 |
| Noviembre | 5 | 4 | 94 | 10 | 14.850 |
| Diciembre | 4 | 5 | 96 | 51 | 14.850 |
| Total | 53 | 53 | 1.229 | 18 | 192.470 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO V
AÑO 1934
PASAJEROS TRANSPORTADOS: SEVILLA-GANDO-SEVILLA

| Mes | Tarifa | | | | Total | Sexo | |
|------------|--------|----------|----------|---------|-------|-------|--------|
| | Entera | Reducida | Gratuita | Oficial | | Varón | Hembra |
| Enero | | | 20 | 20 | 20 | | |
| Febrero | | | 2 | 15 | 17 | 16 | 1 |
| Marzo | | 2 | 2 | 17 | 21 | 19 | 2 |
| Abril | 10 | 6 | 3 | 3 | 22 | 21 | 1 |
| Mayo | 28 | 19 | 10 | | 57 | 54 | 3 |
| Junio | 8 | 19 | 12 | | 39 | 38 | 1 |
| Julio | 9 | 8 | 10 | 5 | 32 | 30 | 2 |
| Agosto | 8 | 9 | 12 | 3 | 32 | 31 | 1 |
| Septiembre | 10 | 6 | 7 | 4 | 27 | 25 | 2 |
| Octubre | 7 | 6 | 3 | 1 | 17 | 15 | 2 |
| Noviembre | 15 | 18 | 5 | 1 | 39 | 39 | |
| Diciembre | 21 | 9 | 1 | 1 | 32 | 30 | 2 |
| Total | 116 | 102 | 65 | 70 | 355 | 338 | 17 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO VI
AÑO 1935
PASAJEROS TRANSPORTADOS: SEVILLA-GANDO-SEVILLA

| Mes | Tarifa | | | | Total | Sexo | |
|------------|--------|----------|----------|---------|-------|-------|--------|
| | Entera | Reducida | Gratuita | Oficial | | Varón | Hembra |
| Enero | 17 | 15 | 2 | 2 | 36 | 32 | 4 |
| Febrero | 15 | 12 | | 2 | 29 | 26 | 3 |
| Marzo | 15 | 16 | 3 | 4 | 38 | 35 | 3 |
| Abril | 27 | 9 | 2 | 5 | 43 | 41 | 2 |
| Mayor | 19 | 12 | 1 | 8 | 40 | 37 | 3 |
| Junio | 20 | 18 | 3 | 4 | 45 | 38 | 7 |
| Julio | 19 | 19 | 3 | 9 | 50 | 49 | 4 |
| Agosto | 19 | 17 | 4 | 7 | 47 | 43 | 4 |
| Septiembre | 22 | 17 | 6 | 6 | 51 | 49 | 2 |
| Octubre | 21 | 19 | 5 | 2 | 47 | 43 | 4 |
| Noviembre | 18 | 10 | 1 | 5 | 34 | 27 | 7 |
| Diciembre | 21 | 13 | 1 | 4 | 39 | 31 | 8 |
| Total | 233 | 177 | 31 | 58 | 499 | 448 | 51 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO VII
AÑO 1934
CORREO Y MERCANCÍAS TRANSPORTADAS: SEVILLA-GANDO-SEVILLA

| Mes | Correo | | Mercancías | | Total | |
|------------|--------|--------|------------|--------|-------|--------|
| | Kilos | Gramos | Kilos | Gramos | Kilos | Gramos |
| Enero | 370 | 330 | 104 | | 474 | 330 |
| Febrero | 310 | | | | 310 | |
| Marzo | 434 | 250 | 65 | | 499 | 250 |
| Abril | 213 | 765 | 327 | | 540 | 765 |
| Mayo | 358 | | 224 | | 582 | |
| Junio | 334 | | 311 | | 645 | |
| Julio | 349 | | 321 | | 670 | |
| Agosto | 242 | 970 | 174 | 735 | 417 | 705 |
| Septiembre | 247 | 970 | 229 | | 476 | 970 |
| Octubre | 71 | 410 | 38 | | 109 | 410 |
| Noviembre | 222 | 170 | 212 | | 434 | 170 |
| Diciembre | 234 | 580 | 259 | | 493 | 580 |
| Total | 3.388 | 445 | 2.264 | 735 | 5.653 | 180 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO VIII
AÑO 1935
CORREO Y MERCANCÍAS TRANSPORTADAS: SEVILLA-GANDO-SEVILLA

| Mes | Correo | | Mercancías | | Total | |
|------------|--------|--------|------------|--------|-------|--------|
| | Kilos | Gramos | Kilos | Gramos | Kilos | Gramos |
| Enero | 298 | 402 | 186 | | 484 | 402 |
| Febrero | 242 | 585 | 149 | | 391 | 585 |
| Marzo | 355 | 957 | 88 | | 443 | 957 |
| Abril | 203 | 500 | 106 | | 309 | 500 |
| Mayo | 209 | 58 | 134 | | 343 | 58 |
| Junio | 169 | 312 | 168 | | 337 | 312 |
| Julio | 242 | 690 | 215 | | 457 | 690 |
| Agosto | 215 | 170 | 307 | | 522 | 170 |
| Septiembre | 233 | 350 | 234 | | 467 | 350 |
| Octubre | 239 | 665 | 242 | | 481 | 665 |
| Noviembre | 290 | 770 | 170 | | 460 | 770 |
| Diciembre | 335 | 315 | 122 | | 457 | 315 |
| Total | 3.035 | 774 | 2.121 | | 5.156 | 774 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de la Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)

CUADRO IX
PRINCIPALES LÍNEAS NACIONALES SERVIDAS POR LAPE (1934-1935)

| Trayecto | Vuelos | | Horas voladas | | | Recorrido | | Pasajeros | | Correo y mercancías | | |
|----------------------------|--------|-------|---------------|------|-------|-----------|-------|-----------|-------|---------------------|------|-------|
| | N.º | % | Hor. | Min. | % | KM. | % | N.º | % | Kgs. | Grs. | % |
| Madrid-Barcelona-Madrid | 1158 | 36,21 | 3502 | 52 | 34,95 | 579000 | 35,88 | 8168 | 45,49 | 112490 | 510 | 63,45 |
| Madrid-Sevilla-Madrid | 1114 | 34,83 | 2926 | 54 | 29,20 | 456460 | 28,28 | 5418 | 30,17 | 49745 | 680 | 28,05 |
| Madrid-Valencia-Madrid | 715 | 22,35 | 1318 | 34 | 13,15 | 214500 | 13,29 | 3511 | 19,55 | 5769 | 600 | 3,25 |
| Sevilla-Las Palmas-Sevilla | 211 | 6,59 | 2273 | 16 | 22,68 | 363670 | 22,53 | 858 | 4,77 | 9280 | 399 | 5,23 |
| Totales | 3198 | 100 | 10021 | 36 | 100 | 1613630 | 100 | 17955 | 100 | 177286 | 189 | 100 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de Aeronáutica Civil
(La línea Madrid-Valencia-Madrid se estableció a partir del mes de Agosto de 1934)

CUADRO X
VUELOS EFECTUADOS POR LAPE EN EL BIENIO 1934-1935 (LÍNEAS NACIONALES Y EXTRANJERAS)

| Trayecto | Vuelos | | Horas voladas | | | Recorrido | | Pasajeros | | Correo | | | Mercancías | | |
|------------------------------|--------|-------|---------------|------|-------|-----------|-------|-----------|-------|--------|------|-------|------------|------|-------|
| | N.º | % | Hor. | Min. | % | Km. | % | N.º | % | Kgs. | Grs. | % | Kgs. | Grs. | % |
| Madrid-Barcelona-Madrid | 1158 | 29,76 | 3502 | 52 | 29,83 | 579000 | 29,83 | 8168 | 40,07 | 57779 | 780 | 62,26 | 54710 | 730 | 58,08 |
| Madrid-Sevilla-Madrid | 1114 | 28,63 | 2926 | 54 | 24,85 | 456460 | 23,51 | 5418 | 26,58 | 25403 | 10 | 27,37 | 24342 | 670 | 25,84 |
| Sevilla-Gando-Sevilla | 211 | 5,42 | 2273 | 16 | 19,30 | 363670 | 18,73 | 858 | 4,21 | 6424 | 219 | 6,92 | 2856 | 180 | 3,03 |
| Madrid-Valencia-Madrid | 715 | 18,38 | 1318 | 34 | 11,19 | 214500 | 11,05 | 3511 | 17,22 | 2244 | 600 | 2,41 | 3525 | | 3,74 |
| Barcelona-Palma-Barcelona | 49 | 1,25 | 83 | 57 | 0,71 | 10575 | 0,54 | 143 | 0,70 | | | | 29 | | 0,03 |
| Barcelona-Valencia-Barcelona | 110 | 2,82 | 208 | 34 | 1,77 | 35385 | 1,82 | 267 | 1,31 | 8 | 341 | | 120 | | 0,12 |
| Valencia-Palma-Valencia | 207 | 5,32 | 352 | 58 | 2,99 | 58995 | 3,03 | 602 | 2,95 | 99 | 8 | 0,1 | 2581 | | 2,74 |
| Gando-Tenerife-Gando | 26 | 0,66 | 23 | 8 | 0,19 | 3120 | 0,16 | 25 | 0,12 | | | | | | |
| Madrid-París-Madrid | 132 | 3,39 | 627 | 55 | 5,33 | 140880 | 7,25 | 706 | 3,46 | 791 | 976 | 0,85 | 3990 | | 4,23 |
| Madrid-Lisboa-Madrid | 48 | 1,23 | 143 | 45 | 1,22 | 24720 | 1,27 | 246 | 1,20 | | | | 105 | | 0,11 |
| Barcelona-Marsella-Barcelona | 38 | 0,97 | 90 | 40 | 0,77 | 15200 | 0,78 | 29 | 0,14 | 43 | 58 | 0,04 | 50 | | 0,05 |
| Viajes Especiales | 82 | 2,10 | 221 | | 1,87 | 38463 | 1,98 | 407 | 1,99 | | 520 | | 1884 | | 1,95 |
| Totales | 3890 | 100 | 11773 | 33 | 100 | 1940968 | 100 | 20380 | 100 | 92793 | 992 | 100 | 94193 | 580 | 100 |

Fuente: Boletín de la Dirección General de Aeronáutica Civil
(Elaboración propia)