

# *El Real Club Náutico de Gran Canaria como vínculo social y deportivo. Un capítulo diferenciado de historia marítima<sup>1</sup>*

MANUEL RAMÍREZ MUÑOZ  
Seminario de Humanidades Agustín Millares Carlo

**Resumen:** A finales del siglo XIX surgió una nueva visión del mar uniendo a sus actividades tradicionales la del deporte, hecho que daría lugar al nacimiento de los Clubes Náuticos. El *Real Club Náutico de Gran Canaria*, fundado en 1908, además del desarrollo de los deportes náuticos, contribuyó eficazmente a sentar las bases del sector más importante de la economía canaria contemporánea: el turismo.

**Palabras clave:** Historia Marítima, Real Club Náutico, deportes náuticos, turismo.

**Abstract:** At the end of the 19th Century the new view of the seas, with the traditional sport activities, makes the birth of the Nautical Clubs. The *Real Club Náutico de Gran Canaria*, founded in 1908, as well as the nautical sports development, contributed effectively to sit the basis of the sector more important in the canary economy: the tourism.

**Key words:** Maritime history, Real Club Náutico, nautical sports, tourism.

Un poeta granadino de mediados del siglo pasado, Manuel Benítez Carrasco, incluye en su libro *Mi Barca* unos sencillos versos, que nos hablan de un imaginario astillero en el que se construye un no menos imaginado barco, utilizando como únicas herramientas la ternura y la poesía:

*Para hacer  
un barquito de papel  
sólo hace falta tener,  
como es natural, papel  
y un poquito de ilusión.*

---

<sup>1</sup> Texto íntegro de la conferencia pronunciada el 29 de noviembre de 2007, en la Real Sociedad Económica del País de Gran Canaria, dentro del ciclo *II Jornadas Marítimas*.

*Que toda ilusión es una  
fragata de viento y luna,  
de jabón y de papel  
en la que va el corazón  
más que como timonel,  
como polizón<sup>2</sup>.*

Como polizón me encuentro, en esta hermosa nave de la Historia y de la Cultura, tripulada sabiamente por su Junta Directiva, y polizón me siento ante tantos timoneles que me escuchan esta noche, y cuya experiencia nos podría conducir, con la mayor seguridad, al mejor de los puertos. Y me considero también polizón en la historia de nuestro pasado náutico.

Creo que son razones, más que suficientes, para agradecer la gentileza de quienes han creído en mí, para subir a esta tribuna, hecho que es un valioso distintivo que difícilmente se puede llevar en la solapa, porque su sitio está en el corazón.

Gracias, pues, a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, y a los organizadores de estas entrañables jornadas; gracias por esas cálidas palabras de presentación, que se apoyan más en el afecto que en mis propios méritos, y gracias a todos ustedes, excelentísimas e ilustrísimas autoridades, familiares, amigas y amigos, señoras y señores.

Mi Maestro Antonio de Bethencourt Massieu, suele decir que al vivir el canario rodeado del mar, por el mar le puede venir todo lo bueno y lo menos bueno. Por el mar llegaron Drake y Van der Does<sup>3</sup>, las plagas de langosta africana<sup>4</sup> y el cólera morbo<sup>5</sup>.

Pero también por el mar llegó y salió el azúcar, el vino y la cochinilla, que configuraron los ciclos de nuestra historia económica durante los siglos XVI a XIX y, en la bisagra de este último con el XX, el mar le dio sentido a la tríada plátano, tomate y papa, impulsada por la colonia inglesa asentada en el Puerto de La Luz.

Por el mar nos llegó el comercio, la cultura y el arte y el mar, generosamente, sin pedir nada a cambio, le ofreció al canario a través de su historia su más preciado tesoro: el pescado. Y también le proporcionó el medio ideal que le permitió relacionarse con todos los pueblos del mundo.

Es ahí donde cobra actualidad el pensamiento de un ilustrado tinerfeño del siglo XVIII —el Marqués de Villanueva del Prado—, cuando decía que el

<sup>2</sup> Benítez Carrasco, Manuel, *Mi Barca*. Granada, 1983, p.23

<sup>3</sup> Rumeu de Armas, Antonio, *La invasión de Las Palmas por el Almirante Van Der Does en 1599*. Las Palmas de G.C., Cabildo de Gran Canaria, 1999.

<sup>4</sup> Ramírez Muñoz, Manuel, *Con el aire que viene del desierto. Canarias y las plagas de langosta 'peregrina'*. Las Palmas de G.C., Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., 2007, p. 15.

<sup>5</sup> Galván González, Encarna, *Las Palmas ante el cólera: una lectura a la política higiénico-sanitaria del municipio a mediados del siglo XIX*. Las Palmas de G.C., Centro Asociado de la UNED de Las Palmas de G.C., 2003.

mar es para Canarias como los canales son para Flandes. Por esta razón el medio atlántico ha escrito las páginas más brillantes de nuestra historia, una historia marítima compartida con la de los pueblos bañados por sus aguas.

\* \* \*

Durante mucho tiempo, la investigación sobre la historia marítima se redujo a dos campos que, aunque muy amplios, estaban considerablemente limitados: la historia militar, o historia de las batallas navales, y la de los descubrimientos geográficos, con sus íntimas conexiones en el desarrollo de la cartografía y en el de la ciencia náutica<sup>6</sup>.

Pero la historia marítima es mucho más que eso. Si en principio se consideró como un capítulo más de la historia general económica, tanto en lo que se refería a la industria naval, como al comercio marítimo, pronto se vio que había cuestiones que por su propia naturaleza, no podían estudiarse dentro del marco general.

El mar genera aspectos muy específicos que, en conjunto, dotan a la historia marítima de una recia personalidad, universalmente reconocida, sobre todo, a partir de 1956, año en que se celebró en París el primer Coloquio Internacional de Historia Marítima, dirigido por Lucien Febvre<sup>7</sup>.

Pormenorizar el dilatado panorama que abarcan las distintas vertientes de la historia marítima no es fácil, ya que tiene «vocación totalizadora, puesto que integra y se integra en la historia económica, social, institucional, cultural y de las mentalidades en el sentido de la historia total de los *Annales*»<sup>8</sup>.

Para Carlos Martínez Shaw, la historia marítima es «una historia total en el inmenso espacio del mar y sus orillas»<sup>9</sup>. Concretándonos a nuestro Archipiélago, Antonio Macías Hernández dice que «si el objeto de estudio de la historia marítima es todo aquello que discurre por los caminos del mar, entonces toda la historia de Canarias es una historia marítima»<sup>10</sup>.

Modernamente, la historia marítima también se incardina en la historia urbana, al presentar la ciudad portuaria una morfología y unas infraestructuras materiales de muy acusada personalidad. Y no sólo la organización urbana y artística, sino también la estructura social cuyos grupos dominantes están ligados estrechamente a los mercados exteriores y al tráfico internacional<sup>11</sup>. El desarrollo temático de los puntos anteriores lo podemos

---

<sup>6</sup> Martínez Shaw, Carlos, «La historia marítima como historia total», en *III, Congreso Internacional Historia a Debate*. Santiago de Compostela, 14-18 junio 2004.

<sup>7</sup> Martínez Shaw, Carlos, «Historia Moderna», en *Tendencias Historiográficas Actuales*. Madrid, UNED, 2004, p. 247-249.

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> Macías Hernández, Antonio, «Una historiografía marítima insular y atlántica. C.1290-1930.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 2.

encontrar en la magna obra de uno de los creadores de la Escuela de *Annales*: Fernand Braudel, autor de *El Mediterráneo y el Mundo mediterráneo en el época de Felipe II*. Un espléndido libro al que puede parangonarse el del historiador Antonio Rumeu de Armas *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*<sup>12</sup>.

Dentro de este amplísimo espectro de actividades relacionadas con el mar, que llena importantes capítulos de la historiografía contemporánea, sería interesante detenerse en el lugar que ocupan los clubes náuticos como espacios para el ocio en las ciudades portuarias.

Unos espacios que podemos considerar como tranquilos oasis en medio del laberíntico tráfico comercial, industrial e institucional que genera el puerto, y ver de qué manera estas instalaciones se convierten en el epicentro de un sistema de relaciones sociales y deportivas, capaces de aglutinar, en cada momento, a diversos sectores de la sociedad.

Y para ello, nada mejor que tomar como paradigma al Real Club Náutico de Gran Canaria.

El Real Club Náutico de Gran Canaria nació en la primera década del siglo XX, cuando Las Palmas era una ciudad bipolar unida por un cordón umbilical: la carretera del Puerto. No era una ciudad centrifuga que se desarrollaba a manera de «mancha de aceite», sino una ciudad centrípeta, limitada por el mar, los Riscos y las laderas del Paseo de Chil, cuyos dos núcleos, «Vegueta, la tradición, y el Puerto, el futuro» —en frase feliz del Profesor Bethèncourt Massieu<sup>13</sup>—, se buscaron mutuamente hasta soldarse en el Barrio de Arenales.

Dos núcleos perfectamente diferenciados, con una morfología propia en su trazado, en sus ritmos de vida, en su actividad diaria e, incluso, en la fisonomía de sus habitantes. Eran dos sociedades que caminaban paralelas y, aunque con el mismo rumbo, el trazado de la ciudad le imponía un sello especial a cada una de ellas, al amparo de las comunicaciones, que no fueron ni cómodas ni numerosas hasta bien entrado el siglo XX. «¡Aquél antiguo tranvía! ¡aquéllas tartanas! —decía Luís Benítez Inglott—, la ciudad se echaba atrás cuando se trataba de llegar al Puerto»<sup>14</sup>.

O la visión del enviado especial de la Asociación de Prensa Australiana que acompañó en su viaje de 1927 a los Duques de York. Hablando de la carretera del Puerto dice que en la misma vía se disputaban la preferencia «vie-

<sup>12</sup> Rumeu de Armas, Antonio, *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid, C.S.I.C., 1947-1950; 3 tomos, 5 vols. (De esta obra se hizo en 1991 una edición facsimilar con el título *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*).

<sup>13</sup> Bethèncourt Massieu, Antonio, *Vegueta y el Puerto, dos frentes de la Ciudad* [Pregón de las Fiestas Fundacionales de Las Palmas de Gran Canaria, junio 1993]. Las Palmas de G.C., Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., p. 20.

<sup>14</sup> Conferencia pronunciada con motivo de las Bodas de Oro del Real Club Náutico de Gran Canaria.

jos tranvías, con un buey testarudo o con una yunta de mulas»<sup>15</sup>. Una carretera «execrable y tuvimos suerte de que la visita tuviera lugar gozando de un clima bueno, de otra manera, nos aseguraron, hubiéramos tenido que recorrer todo el camino a través de un mar de barro líquido»<sup>16</sup>.

\* \* \*

A la diferencia social entre los dos núcleos capitalinos se refiere con un ligero toque de humor, el actual Presidente del Real Club Náutico de Gran Canaria, Juan Marrero Portugués, al contar en sus memorias que cuando por la calle de Triana aparecían algunas caras extrañas «enseguida las identificábamos. Eran niños o niñas del Puerto. Y cuando se nos ocurría a nosotros, todo un atrevimiento, ir a la Playa de Las Canteras, ya sabíamos que estábamos calificados como los señoritos de Las Palmas»<sup>17</sup>.

Una dicotomía que se reflejó, como es lógico, en el ambiente futbolístico, pues mientras los porteños eran partidarios del Real Victoria, los de Las Palmas seguían con apasionada fidelidad al Marino C.F, eterno rival de aquél.

Este «ser de Las Palmas», o «ser del Puerto», causaba una gran extrañeza en cuantos arribaban por primera vez a la Isla. Personalmente tengo la experiencia de que al llegar al Puerto de La Luz en la vieja motonave *Ciudad de Palma* en noviembre de 1957 —exactamente el día 2 hizo medio siglo—, al preguntar desde el Parque de Santa Catalina dónde estaba el Pérez Galdós, y responderme lacónicamente: «el Teatro está en Las Palmas», me llevó a la inevitable y consabida interrogación: «y yo, ¿dónde estoy?».

\* \* \*

Independientemente de la causa inmediata que determinó la creación del Real Club Náutico de Gran Canaria, la regata conmemorativa del Descubrimiento de América siguiendo la ruta de Colón, el Club surgió en una época en la que tuvo lugar un cambio en la visión del mar, que posibilitó el poder compartir sus actividades pesqueras y mercantiles, con otras derivadas del ocio y del sistema de las relaciones sociales<sup>18</sup>.

Desde principios de siglo XX hubo una tendencia, cada vez más acusada, de considerar el ejercicio físico al aire libre como un complemento de la bue-

<sup>15</sup> Taylor Darbyshire, *The Royal Tour of the Duke and Duchess of Cornwall*. London [s.f]

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Marrero Portugués, Juan, «Para avivar viejos recuerdos», Epílogo a *El Real Club Náutico de Gran Canaria. Cuando se cumplen los cien años*. Las Palmas de G.C., RCNGC, 2008, p. 350.

<sup>18</sup> Ramírez Muñoz, Manuel; Galván González, Encarna, *El Real Club Náutico de Gran Canaria. 1908-2000. Deporte, Cultura y Relaciones Humanas en una Sociedad Atlántica*. Las Palmas de G.C., RCNGC, 2000, p. 45.

na educación y forma de mantener la salud, o recuperarla en ciertos casos. No sólo el sol y la playa se convirtieron en eficaces panaceas para robustecer los pulmones, sino también el remo y la vela sin otra función que la meramente deportiva, llenó el tiempo libre de una burguesía urbana que «vio en el mar incluso un lugar para el ocio»<sup>19</sup>, y un animoso aglutinador de relaciones sociales.

Esto naturalmente desembocaría en el desarrollo de los deportes marítimos y la creación de centros náuticos<sup>20</sup>, capaces de canalizar las actividades deportivas, al tiempo de servir como nexo de unión entre la ciudad y su puerto, y factor de cohesión de una sociedad con intereses comunes, y predispuesta a gozar de las posibilidades que le ofrecía el mar para su recreo y esparcimiento.

Por otra parte, con la creación del Real Club Náutico de Gran Canaria en el Puerto de La Luz, «se abrió para la ciudad un nuevo panorama»<sup>21</sup>, al convertirse en su principal vestíbulo en el que se dio la bienvenida a las múltiples embajadas de buena voluntad que llegaron procedentes de todos los países, y en su más animado laboratorio en el que el juego del mar y la vela encontró el campo más entusiasta para desarrollarse, y llevar el nombre de Gran Canaria a los más variados confines de la tierra.

No hay que olvidar tampoco que su estrecha imbricación con la ciudad, hizo que sus problemas los viviera el Club como propios, y pusiera todo su empeño en resolverlos.

Estos tres pilares: misión de antesala de la ciudad y de anfitrión social, participar en el quehacer de Las Palmas de Gran Canaria, y deporte náutico, sobre los que se sustenta la parte más fácil de comprender, pero más difícil de explicar de la historia de Real Club Náutico de Gran Canaria, han sido —y lo son—, su razón de ser, acomodada naturalmente a cada momento histórico, y los que han escrito los renglones más atractivos de un capítulo perfectamente diferenciado de una joven disciplina dentro del campo de la Historia Universal Contemporánea, la Historia Marítima.

\* \* \*

La ciudad de Las Palmas, como cruce de caminos que enlazan a tres continentes, fue desde finales del siglo XIX un punto de escala obligado, cuando

<sup>19</sup> Bethèncourt Massieu, Antonio, «Bipolaridad en la estructura de una ciudad atlántica. Las Palmas de Gran Canaria», Prólogo a: Martín Galán, Fernando, *Las Palmas Ciudad y Puerto, Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de G.C., Fundación Puertos de Las Palmas. Fundación de Puertos de Las Palmas, 2001, p. 22.

<sup>20</sup> Guimerá Ravina, Agustín; Darias Príncipe, Alberto, *Mar y Ocio en la España Contemporánea. El Real Club Náutico de Tenerife 1902-1994*. Santa Cruz de Tenerife, RCNT, 1995, p. 69.

<sup>21</sup> Bethèncourt Massieu, *Ibid.*

la navegación a vapor impuso la necesidad de disponer de instalaciones de aprovisionamiento y de apoyo a las flotas mercantes de las grandes potencias, comprometidas en una política de expansión imperialista<sup>22</sup>.

Y el Puerto de La Luz, como si se tratara de una gasolinera en medio del Atlántico, despertó en la ciudad su tradicional vocación marinera que, aunque adormecida, nunca dejó de estar abierta al mar y de servir de abrigo a navegantes en dicho puerto, «pero también arrimados a las calas entre San Telmo y la boca del Guinguada»<sup>23</sup>.

Esta encrucijada atlántica permitió que barcos de todas las banderas, en sus estadías para abastecerse en el Puerto de La Luz, enviaran embajadores a la ciudad utilizando como antesala de honor al Real Club Náutico de Gran Canaria. Y, por el contrario, éste actuó como «embajador honorífico de Gran Canaria»<sup>24</sup>.

Apenas recién estrenado el edificio post-romántico, por su emplazamiento en el corazón del Puerto de La Luz, y a la entrada de la ciudad, ofreció el marco adecuado donde príncipes, generales, políticos y aviadores famosos disfrutaron de la tradicional hospitalidad canaria.

La primera personalidad en hacerlo fue la Infanta Isabel de Borbón, que al regreso de Argentina, donde representó a España en los actos conmemorativos de su independencia, se detuvo en Santa Cruz de Tenerife y en la capital grancanaria, desde donde salió en junio de 1910 después de haber sido agasajada en los salones del Club.

Dos visitantes ilustres, el General francés Gouraud, y el hijo de la Reina Victoria, el Duque de Connaught, dejaron su impronta en el Club en dicho año. Como también la dejarían posteriormente el Mariscal Petain, el Príncipe del Piamonte, más tarde Rey de Italia, y el Duque de York, que ocuparía el trono de Inglaterra con el nombre de Jorge VI, y personalidades de la política española como el Ministro de Justicia Galo Ponte, el de Marina, Mateo García de los Reyes, o el General Primo de Rivera. Estos son algunos de la larga nómina de visitantes a la Isla que, o bien entraron, o bien salieron por el desembarcadero del Club, donde recibieron los honores correspondientes a su personalidad.

Si las islas Canarias, por su privilegiada situación geográfica, ocuparon un lugar de vanguardia en la historia de los descubrimientos de los siglos XV y XVI, y en el desarrollo del tráfico marítimo de los siglos posteriores, no fue menor su importancia cuando una afortunada conjunción entre el mar y el aire, posibilitó el transporte mediante un aparato más pesado que éste —el

---

<sup>22</sup> Quintana Navarro, Francisco, «El Puerto de La Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional», en *Boletín Millares Carlo*, 15 (1996), p. 187.

<sup>23</sup> Bethèncourt Massieu, Antonio, *Vegueta y el Puerto, dos frentes de la Ciudad* [Pregón de las fiestas fundacionales de Las Palmas de Gran Canaria, junio 1993]. Las Palmas de G.C., Ayuntamiento de Las Palmas de G.C., 1995. p. 10.

<sup>24</sup> Vid. *Isla (Revista de Turismo)*, 17 (1959).

hidroavión—, reafirmando el valor innegable del Puerto de La Luz como estación aérea.

Una estación mezcla de posada y taller, pues la estampa de un hidroavión amarrado a una boya del Puerto de La Luz, e incluso izado por la grúa *Titán* para proceder a su reparación, se hizo familiar<sup>25</sup>, mientras sus tripulaciones eran atendidas en el Real Club Náutico de Gran Canaria, convertido en el más genuino anfitrión del gran puerto aéreo del Atlántico.

Como tal ocurriera en siglos anteriores, portugueses y españoles fueron los indiscutibles protagonistas de las grandes rutas trasatlánticas. Con el hidroavión, las Islas Canarias, «mesón colocado en una encrucijada de caminos de los grandes pueblos» —como decía Unamuno—, se incorporó a través del Puerto de La Luz, al gran sueño general de acercar territorios mediante la navegación aérea<sup>26</sup>.

En 1919 llegó el aviador francés Henri Lefranc, procedente de Tolón con destino a Dakar, dentro del programa de establecimiento de aerolíneas entre Europa y los demás continentes; los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral que a bordo del *Lusitania* llegaron en 1922 para dirigirse a Río de Janeiro, como cinco años después también lo haría el *JAHU* de los también portugueses Barros, Cinquini y Braya.

Pero el protagonista de la epopeya más grande de la historia de la aviación la llevó a cabo el *Plus Ultra* del Comandante Ramón Franco, que en 1926 llegó al Puerto de la Luz procedente de Palos, con destino a Buenos Aires, con el mismo recorrido que setenta y cinco años más tarde realizó el *Plus Ultra II*, reviviéndose en los salones del Club, emotivas escenas similares a las que tuvieron lugar tres cuartos de siglo antes.

El vuelo del *Plus Ultra* abrió para la aviación intercontinental caminos insospechados y, posteriormente, la Patrulla Atlántida en misión española al Golfo de Guinea, el hidroavión *Singapore* de Sir Alan Cobhan, procedente de Australia con destino a Inglaterra, Charles Lindbergh con el *Albatros*, o el gigantesco DO-X de doce motores, llamado con justicia el «buque volador», reafirmaron a través del Club la atlanticidad de Gran Canaria, como parte de un todo en el que las fronteras no tienen sentido.

Como no tuvieron sentido para navegantes que en épocas recientes, y después de ser tratados en el Club Náutico como miembros entrañables de la gran familia marinera, cruzaron el Atlántico sin más medios que una fe ciega en su destino. El navegante solitario Vito Dumas. El náufrago voluntario Alain Bombard, que en una lancha neumática a vela, sin ningún tipo de alimento ni bebida, solamente con los recursos que le proporcionaba el mar, logró so-

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 143.

<sup>26</sup> Ramírez Muñoz, Manuel: «El Puerto de La Luz y el impulso a las comunicaciones en el primer tercio del siglo XX. Una estación aérea», en *Boletín Millares Carlo*, 17 (1998), p. 142.

brevivir 65 días en el inhóspito medio marino, demostrando con su aventura entre Las Palmas y Barbados, que el ser humano podía superar las más duras condiciones.

A ellos hay que unir el nombre de Rafael del Castillo Morales, socio del Real Club Náutico, primer canario que cruzó el Atántico en solitario y que contribuyó con su aventura a reforzar los lazos entre ambas orillas, en un emotivo abrazo de atlanticidad marinera.

O como Carlos Etayo, que procedente de Palos con una reproducción de la carabela colombina, la *Niña*, recaló en Club Náutico, antes de iniciar su singladura definitiva, siguiendo la ruta de Colón, y en las mismas condiciones materiales con las que el descubridor realizó su primer viaje.

\* \* \*

El segundo aspecto a considerar en la historia del Club, el de la incardinación con su entorno, cómo ha sentido en su propio devenir el latido de Gran Canaria y de su capital, tal vez sea el más difícil de exponer, al tratarse de un goteo de actuaciones, no por breves, menos significativas, y en las que ocupa un lugar de privilegio el fomento del turismo en la isla de Gran Canaria, uno de los objetivos prioritarios que el Real Club Náutico incluyó en sus Estatutos.

Las excelencias del clima isleño y las bellezas de su paisaje, habían convertido a la Isla desde el siglo XIX en el lugar idóneo para el ocio y el disfrute, amén de la práctica de un turismo de salud. La construcción del Puerto y los avances tecnológicos en los transportes marítimos, hizo que el número de visitantes, sobre todo ingleses, aumentara considerablemente.

Pero no sólo era el turismo extranjero el objeto del Real Club Náutico de Gran Canaria. Estrechar los lazos de fraternidad con el resto del país y encauzar el turismo español hacia Gran Canaria, era para el Club un verdadero acto de patriotismo.

Por otra parte, Gustavo Navarro Nieto, apenas dio el Club sus primeros pasos, fundó el órgano adecuado para conocer la historia, el tipismo y el paisaje de Gran Canaria. *Canarias Turista*, nacida en 1909 se anticipaba en casi medio siglo, a la expansión turística en el Archipiélago<sup>27</sup>.

La concesión de la *Placa al Mérito Turístico*, y la distinción como *Empresa Turística más popular de España*, ambas de la década de los sesenta del pasado siglo, cuando empezaba a despejar el turismo en nuestro país, son exponentes del reconocimiento a una labor que traspasó los límites isleños en la expansión y fomento de este sector.

En los momentos convulsos de 1910, cuando se discutía en las Cortes el proyecto de Ley de Reforma de la Administración Local, para gran parte de la sociedad grancanaria, la solución al conflicto planteado entre las dos islas

<sup>27</sup> Ramírez, M.; Galván, E., *El Real Club Náutico...*, Op. cit., pp. 76-77.

mayores sólo podría venir de la mano de la división provincial y, en dicha Ley, podría estar la clave para ello.

El casi centenario periódico *La Provincia* —decano de la prensa escrita actual en Gran Canaria, fundado por Gustavo Navarro Nieto en 1911—, recogió el ideario divisionista, y este motivo indujo a su fundador a bautizarlo, obviamente, con el nombre de *La Provincia*<sup>28</sup>.

Como también estuvo decididamente junto al recién creado Cabildo Insular de Gran Canaria cuando éste, haciéndose eco del clamor popular, reivindicaba la creación de un Instituto de Segunda Enseñanza, independiente del de La Laguna.

Otro botón de muestra más, entre los muchos que se pueden ofrecer, fue la instalación en su edificio de una estación telegráfica que vino a resolver el gravísimo problema de las comunicaciones entre Las Palmas y el Puerto.

Al carecer este de dichas instalaciones, los despachos depositados en la administración de Correos de Las Palmas no salían de ella hasta el día siguiente y a la hora señalada para la conducción de la correspondencia al Puerto. Frecuentemente los buques llegaban al Puerto de La Luz antes que los telegramas que los anunciaban.

En la creación de una estación telegráfica —la primera que se instaló en el Puerto de La Luz—, como en multitud de ocasiones, se puede observar —decía Gustavo Navarro Nieto en 1913—, que entre los fines que movieron a sus fundadores, no fue el deporte náutico el único objetivo, sino que la principal mirada estuvo en contribuir al progreso y prosperidad de la Isla y levantar el espíritu público<sup>29</sup>, y de ahí «la intervención directa de esta Sociedad en todo cuanto se ha dirigido a la consecución de estos ideales»<sup>30</sup>.

Podríamos continuar así durante largo tiempo, sin que se agotara el capítulo de la posición del Club frente a los problemas de la Ciudad y de la sociedad de su tiempo, cuyas crisis económicas, sociales y políticas, no sólo no se quedaron a sus puertas, sino que una vez traspasados sus umbrales, se vivieron con la misma intensidad que requerían y se fueron poniendo granitos de arena para, si no solucionarlas, sí contribuir a reducir sus efectos, codo a codo, con las autoridades municipales e insulares.

Nos puede servir de ejemplo la crisis coyuntural que aparejó la Primera Guerra Mundial y los penosos días que se vivieron con la paralización del Puerto de La Luz. La organización de cocinas económicas, y la institucionalización de un sistema de subvenciones para socorrer a los pobres, supuso un pequeño respiro a la hambruna que se cebó en las clases obreras, castigadas por el paro generalizado.

*La Medalla de Oro de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, el Ro-*

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 274, y *La Provincia*, 18-3-1983.

<sup>29</sup> Ramírez, M; Galván, E., *El Real Club Náutico...*, *Op. cit.*, pp. 80-81.

<sup>30</sup> Sesión 2-9-1913, Junta Directiva, *Libro de Actas n.º 1*, p. 186.

que *Nublo de Plata* del Cabildo de Gran Canaria, y la *Medalla de la UNICEF*, que el Real Club Náutico luce con orgullo y humildad al mismo tiempo, en un entrañable maridaje, expresan más que con palabras, el reconocimiento expreso de las instituciones isleñas a su cotidiano quehacer.

\* \* \*

Sin descartar, por supuesto, su constante labor de mecenazgo y protección a las artes y a la cultura, nos queda reseñar, por último, el tercer pilar, que es precisamente el que sustenta las más bellas páginas del libro de oro del Club: la historia de sus méritos deportivos.

Y en la introducción a esta historia debe figurar, en lugar preeminente, el haber sido impulsor de la práctica de la vela latina, y quien supo captar las posibilidades que presentaban los esporádicos concursos de botes y barquillos, que como tímidas manifestaciones deportivas se celebraban en el litoral capitalino y en el interior del Puerto de La Luz.

La vela latina, que se mantiene desde hace más de un siglo como deporte vernáculo, nació del pueblo llano y su historia es un bello ejemplo de arraigo popular poco común<sup>31</sup>. El apoyo que el Real Club Náutico de Gran Canaria prestó a la vela latina, al organizar y proteger el desarrollo de las regatas, entre 1909 y 1933, fue definitivo para que una costumbre nacida de la vida y del trabajo portuarios, se convirtiera en deporte vernáculo y signo de identidad en Gran Canaria<sup>32</sup>.

En el Real Club Náutico figura, en un lugar de honor, la historia del balandro *Tirma*, unida indisolublemente a la de aquél, de tal manera, que no es posible estudiarlas separadamente, ya que ambas forman un tronco común, cuyas raíces, hechas de savia marinera, nos enseñan a concebir la vida en dimensiones muy distintas a las que hoy prevalecen<sup>33</sup>.

El balandro *Tirma*, joya de la artesanía naval, única e irrepetible, donde se conjugan tradición, deporte y cultura, es el eje sobre el que giraron, y giran, los recuerdos de la vida socio-deportiva de la vela en el Club, ya que como monumento y como espíritu que sigue presente, guarda en sus cuaderñas la más íntima y entrañable historia de éste.

Cuando aún no existían escuelas de vela en Gran Canaria, el *Tirma* fue la cátedra flotante donde aprendió a navegar ese plantel de profesores náuticos, que sin más medios que una vocación sin límites por el mar, y un inmenso entusiasmo, derrocharon su magisterio en quienes desde hace más de cuatro décadas han escrito las páginas más bellas de la historia de la vela.

Mediante la declaración como Bien Mueble de Interés Cultural por par-

---

<sup>31</sup> Cabrera Santana, Pedro, «Los orígenes de la vela latina canaria», en *Sansofé* 70 (1971), p. 71.

<sup>32</sup> Ramírez, M.; Galván, E., *El Real Club Náutico...*, *Op. cit.*, pp. 101-102.

<sup>33</sup> Ramírez, M.; Galván, E., *El Tirma. Historia de un balandro*. Las Palmas de G.C., RCNGC, 2002, p. 32.

te del Gobierno de Canarias, el balandro *Tirma* pasó a formar parte del patrimonio común canario, porque según dice el Preámbulo de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias, se trata de un «tesoro que, como obra de todos, a todos pertenece y que, como tal, por todos ha de ser conocido, disfrutado y tutelado en beneficio de futuras generaciones»<sup>34</sup>.

En el mundo de la vela, en sus distintas modalidades, la impronta del Real Club Náutico de Gran Canaria ha sido clara, y de tal magnitud, que tal vez ninguna institución de su clase le aventaje, no sólo en nuestro país, sino entre los extranjeros de mayor tradición deportiva, hecho que debe llenarnos de orgullo a todos los canarios. Solamente por su capacidad organizativa, puesta de manifiesto en tres campeonatos del Mundo, dos de Europa, dieciocho de España, y los nacionales y regionales que puntualmente, y con periodicidad anual se desarrollan en nuestra bahía, convierten al Real Club Náutico en el *sancta sanctorum* de la vela internacional.

Pormenorizar los galardones alcanzados por los deportistas del Club, aunque ejercicio útil, rebasaría ampliamente los límites de esta exposición, pero 391 máximos galardones distribuidos en 7 medallas de oro olímpicas y 8 diplomas olímpicos ; 39 en campeonatos del Mundo; 22 en europeos; 240 en campeonatos de España; 73 en la Copa de España y 2 Medallas de oro en los Juegos Mediterráneos, más 303 subcampeones, constituyen un orgulloso, y al mismo tiempo mareante palmarés, al que hay que añadir los 14 campeonos de España en piragüismo y uno, también nacional, de natación. Y tal vez, la clave de tanto éxito esté en que «en este Club no es preciso otro pasaporte que el cariño acendrado a todo cuanto se deriva del mar, ni otro lenguaje que el de las velas, la espuma y el oleaje»<sup>35</sup>

Naturalmente, el reconocimiento a la labor que ha hecho posible la primacía de España en el deporte de la vela, es toda una serie de distinciones —las más altas que se otorgan en esta especialidad—, que el Real Club Náutico de Gran Canaria exhibe con orgullo, pero al mismo tiempo con la modestia de las almas generosas.

De esta manera, la *Copa Presidente del Comité Olímpico Internacional*, *Placa de Plata* y *Placa de Oro de la Real Orden del Mérito Deportivo*, *Ancla de Oro de la Real Federación Española de Vela*, *Premio Canarias al Deporte*, *Medalla de Oro de Canarias* y *Primer Premio Especial de la Asociación de Periodistas Deportivos de Las Palmas*, son los principales eslabones de esa cadena que, a manera de guirnalda de honor adorna, no sólo el Club, sino el corazón de cuantos aman el deporte marinerero.

Esta es quizá la mejor lección de historia marítima, que puede darnos su capítulo relativo a los clubes náuticos en su vertiente socio-deportiva, y que en el caso del de Gran Canaria, su creación vino a corroborar el pensamien-

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>35</sup> *Islas (Revista de Turismo)*, 17 (1959)

to del uruguayo José Enrique Rodó, para el que «no siempre el fondo de disposiciones y aptitudes de un pueblo debe considerarse limitado por la realidad aparente de su historia»<sup>36</sup>.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, que aparentemente había crecido de espaldas al mar, de pronto despertó con la promesa que significaba la construcción del Puerto de La Luz, y el Real Club Náutico la tomó de la mano para acercarla al mar, y orientó hacia el mar su deseo de gozar de él como «fuente de placer, ocio, moda y turismo»<sup>37</sup>.

El Real Club de Gran Canaria fue —dice Luis Benítez Inglott—, «la mano decidida que descubrió el fuego oculto, y el pecho vigoroso que con su personal aliento, encendió otra vez la llama viva y la convirtió en luz, calor y energía»<sup>38</sup>.

Hoy, como ayer, anclado en el corazón del Puerto, el Real Club Náutico irradia el latido de Gran Canaria por esa mágica rosa de los vientos que a todas partes se dirige y, en lugar de detenerse, sigue el acompasado flujo y reflujo de una marea misteriosa, un latido que el poeta grancanario Saulo Torón definió como,

*Marinero de cien mares  
Argonauta romántico y doliente,  
Que ahora, ante el infinito  
Cansado te detienes:  
¡a la mar otra vez, que un nuevo día  
Más luminoso en el azul florece...!*<sup>39</sup>

Muchas gracias por su atención.

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> Guimerá, A.: *Mar y ocio...*, *Op. cit.*, p. 69

<sup>38</sup> Benítez Inglott, Luis: «Conferencia...», *Doc., cit.*

<sup>39</sup> Torón, Saulo, *Las Monedas de Cobre*. Madrid, 1919.