

I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria

EL PRIMER VUELO EN CANARIAS



Noventa Aniversario
Abril, 1913 - 2003
Las Palmas de Gran Canaria

I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria

EL PRIMER VUELO EN CANARIAS

Noventa Aniversario

Abril, 1913 - 2003

Las Palmas de Gran Canaria

Cs.N.P.

RIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA
N.º Documento <u>267481</u>
N.º Copia <u>103573</u>



**CAJA RURAL
DE CANARIAS**

2003



© Por los textos: los autores.

© Por esta edición: Caja Rural de Canarias.

Edición en colaboración con:

Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria.

Coordinador: Juan José Laforet.

I.S.B.N.: 84-921673-9-4

Depósito Legal: G. C. 287 - 2003.

Imprime: Tegrarte, s.l. Telde (Gran Canaria).

ÍNDICE

<i>Propósito.</i>	
Lucas de Saa Padilla	7
<i>I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria.</i>	
Francisco Marín Lloris, Marqués de la Frontera	11
<i>La aventura de volar en Gran Canaria: 1013-1924.</i>	
<i>Una década sorprendente.</i>	
Manuel Ramírez Muñoz	13
<i>Resumen histórico de la Aviación Militar en Canarias.</i>	
Fernando Carrasco Argüeso	47
<i>Glosa de la efeméride 30 de Abril 2003. En recuerdo del primer vuelo sobre Canarias.</i>	
Manuel Ramos Almenara	71
Anexo: Programa de Actos I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria	80

PROPÓSITO

La historia de las ciudades, de cualquier comunidad humana, independientemente de su tamaño, viene señalada por una serie de eventos, de actuaciones, de efemérides que, poco a poco y a través del tiempo, conforman la idiosincrasia, el carácter, el modo de ver, de sentir y de recordar de sus gentes. Unos hechos fueron notables en el mismo momento en que tuvieron lugar, otros se olvidaron con el paso del tiempo y algunos pasaron desapercibidos aunque, al correr de los años, se rememoraron y se les dio la importancia y la trascendencia que habían tenido. Todos y cada uno de ellos, independientemente del grado de significación histórica y social que tuvieron y que mantuvieron, son importantes e ineludibles en el proceso de conformación de la historia de una comunidad.

En Canarias la historia de la aviación es, en gran medida, la que con el paso de los siglos caracterizará la historia del siglo XX en este Archipiélago que, con el rápido progreso de la tecnología aeronáutica y su implantación paulatina en todas y cada una de las islas, a partir de aquel 30 de abril de 1913, apenas había comenzado la centuria, logró abrir una vía importantísima y eficazísima para el desarrollo y el progreso de sus habitantes.

Al recordar ahora la génesis, los primeros momentos, los eventos que impulsaron la posterior evolu-

ción e implantación de un sector como el de la aviación, tanto la comercial, que ha proporcionado enormes frutos a Canarias, como la militar, que junto a su misión de defensa de las islas ha prestado siempre innumerables y notables servicios humanitarios, de salvamento y de rescate, sin olvidar la deportiva, pues aquí los aficionados a la aeronáutica encuentran un espacio abierto con incomparables condiciones para su práctica y para disfrutar de un paisaje único y singular, se rememora también la trascendencia y la importancia de primer orden que todo ello tuvo y la que, sin lugar a duda alguna, mantendrá en el futuro para Canarias.

Es por ello que, desde **Caja Rural de Canarias**, se ha visto muy oportuna la celebración de unas Jornadas de Historia Aeronáutica, y la edición de las conferencias impartidas en su marco, para conmemorar el primer vuelo de un avión en la historia de Canarias, que, el 30 de abril de 1913, pilotado por el famoso aviador francés Garnier, despegó y aterrizó en una pista de tierra acondicionada en los entonces desérticos arenales de Guanarteme, en Las Palmas de Gran Canaria, y que, en adelante, será recordado con la placa que se ha colocado en la plaza de su nombre junto al Paseo de las Canteras. Si en aquel momento el apoyo, la inquietud y la visión de futuro de los señores Company y Rodríguez, hicieron posible este evento con el que nació la aviación en Canarias, al ofrecer un generoso patrocinio, y sin olvidar el respaldo absoluto que les prestó el prestigioso general Juan Sierra, ahora, llegado el momento de recordar una efeméride tan señalada para la historia de Canarias, es también imprescindible que al esfuerzo institucional se sume el de la sociedad insular, por lo que **Caja Rural de Canarias** no dudó un solo instante en hacerlo tan pronto como conoció la existencia de este proyecto, considerando que sería bueno difundir, en una

edición como la presente, los textos que dan a conocer y estudian los pormenores de los inicios de la aviación en Canarias.

Desde **Caja Rural de Canarias** felicitamos a las instituciones y personas que han promovido este evento, así como a la población de las islas en el noventa aniversario de un evento que, en su desarrollo, tanto ha influido en la historia reciente de Canarias.

Lucas de Saa Padilla.

Presidente.

Caja Rural de Canarias.

I JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA

El objetivo de la creación de las *Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria* es el reconocimiento de la importancia que la Aviación ha tenido y tiene en el desarrollo y progreso de nuestra Isla. Tanto la Aviación militar como la civil, han participado, en gran medida, en la consecución de este bienestar que ha significado para los grancanarios un importante soporte en el aspecto social y económico y, sobre todo, comunicativo. No podemos olvidar que con el nacimiento del Aeropuerto de Gando, en 1930, se abrió la gran puerta para esa comunicación hacia todos los ciudadanos del mundo; dando lugar, desde entonces, con altibajos forzados, a una progresiva industria turística.

El mar, antes, y el cielo, desde las décadas primeras del XX, se unieron para confirmar que, al ser los únicos caminos de los isleños, deberían ser espacios preferentes y siempre tenidos en cuenta. Una de las sociedades más antiguas de nuestro archipiélago, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria; una recién formada Aula Cívico-Militar "Capitán Gobernador Alonso de Alvarado" y el prestigioso Instituto de Historia y Cultura del Ejército del Aire, en reunión celebrada el 19 de noviembre del pasado año en la sede de la Económica, acordaron auspiciar y promover estas *Jornadas* con carácter bienal

para tener presente la memoria histórica de nuestra Aviación, su presente y el futuro.

La Caja Rural de Canarias, siempre participativa en la cultura isleña, ha querido colaborar en estas **Jornadas**, dedicadas a rememorar tan importante acontecimiento, con la edición de la presente publicación, en la que se incluyen los contenidos de las conferencias impartidas por el doctor D. Manuel Ramírez Muñoz y el Excmo. Sr. c. a. general de Aviación D. Fernando Carrasco Argüeso, así como la alocución pronunciada por D. Manuel Ramos Almenara en la plaza del Aviador Garnier.

En nombre y representación de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, copartícipe de la iniciativa de esta celebración, quiero dejar constancia del meritorio trabajo serio y minucioso desarrollado por el coronel de Aviación (R), Iltmo. Sr. D. Manuel Ramos Almenara, para organizar y coordinar el desarrollo de estas **I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria**, al tiempo que agradecer la participación y colaboración prestada por los señores conferenciantes Ramírez Muñoz y Carrasco Argüeso, que junto al Real Aero Club de Gran Canaria, Consulado de Francia en Las Palmas de Gran Canaria, Bingo Real y el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, han hecho posible la realización de todos los actos programados dando el realce y la calidad que este acontecimiento merece.

Francisco Marín Lloris.
Marqués de la Frontera.
Director de la RSEAPGC.

**LA AVENTURA DE VOLAR EN
GRAN CANARIA: 1913-1924.
UNA DÉCADA SORPRENDENTE**

Manuel Ramírez Muñoz

INTRODUCCIÓN

Hace noventa años que bajo el cielo plumizo de Las Palmas de Gran Canaria, en un día en el que la fresca humedad del alisio acariciaba los asombrados ojos de sus habitantes, un artilugio más pesado que el aire volaba por su propios medios, encogiendo el corazón de cuantos contemplaban lo que se consideraba un milagro o una mágica aventura. En una ciudad que pasaba sus días en un «sopor que sabía a salitre, donde el aire llegaba con olor a salpreso y a madera recién cortada por los carpinteros de ribera»¹; en una ciudad tranquila, que despertaba después de haber pasado la noche en una duermevela atlántica, el ruido desconocido, ronco y monótono «que rompía aquella cadencia y alteraba el lento discurrir de las horas ciudadanas»², debió sonar en los oídos de la muchedumbre como un oscuro presagio que llenaba de temor los espíritus más serenos.

Tratando de aclarar lo que para aquellos espectadores no tenía explicación, y a la atemorizada pregunta de ¿qué era aquello?, Alonso Quesada, en una de sus deliciosas crónicas, dice que una sencilla mujer del pueblo «pronunció la frase decisiva: un cristiano con los brazos abiertos, volando»³. Y es que el espectáculo de un avión sobrevolando una ciudad serena, rompiendo con su sonido estridente el silencio plácido de sus recoletas calles, era, sin duda, un acontecimiento extraordinario que relegaba a un segundo plano cualquier suceso de la vida cotidiana.

¿Milagro? ¿intervención del demonio? Hace noventa años que ocho Hermanas de la Caridad, llenas de

curiosidad, se acercaron al *Bleriót* de Leoncio Garnier y, después de tocar el aparato, se convencieron de que aquello no era invención diabólica, sino producto del ingenio de los hombres⁴. Incluso cuando Garnier se preparó para hacer la prueba, las monjas se quedaron allí para ver elevarse el aparato, pues en ellas -dice *El Tribuno*-, no hacían mella, indudablemente, las «predicaciones de las lumbreras de la Iglesia que por acá nos caen de vez en cuando»⁵.

1. LA AEROSTACIÓN EN CANARIAS: DE CAVILACIONES TEÓRICAS A EXHIBICIÓN CIRCENSE

El anhelo por elevarse sobre la tierra es consustancial con la naturaleza humana. Tanto en el arte, como en la literatura y en la mitología, se puede rastrear la existencia de personajes que trataron de imitar a los pájaros y descubrir los secretos del vuelo. El Hermes que Homero describe con casco y sandalias aladas⁶, la aventura de Dédalo y su hijo Ícaro de la que habla dicho autor en su *Metamorfosis*. El carnero volador que transportó a Frixo y Hele a la lejana Cólquida⁷, el buitre domesticado de la fábula de Esopo que transportaba a varios jóvenes⁸, o Faetonte, hijo del Sol, conductor del carro alado a quien Zeus fulminó con el rayo, son sólo una pequeña muestra de ese gran monumento literario en el que confluyen multitud de tradiciones en las que se mezclan la filosofía, la leyenda y la historia.

La novela cervantina por antonomasia contiene una famosa aventura, la de Clavileño el Alígero, en el que don Quijote llegó a la «segunda región del aire, adonde se engendra el granizo y las nieves»⁹. Quizá fue Leonardo de Vinci el primero que estableció científicamente las posibilidades de volar, y aquí, en España, un capuchino zamorano, Fray Antonio de Fuente la Peña,

publicó a finales del siglo XVIII el primer libro de aviación, *El ente dilucidado*, que convierte a nuestro país en pionero de este tipo de publicaciones¹⁰. Pero fue Leonardo de Vinci, en su libro *Código del vuelo de las aves*, quien estableció los principios de la navegación aérea después de observar detenidamente el revoloteo de éstas.

Con el globo de los hermanos Montgolfier, que se elevó el 12 de septiembre de 1783, se inició una época decisiva para la aviación, el perfeccionamiento de los aparatos menos pesados que el aire que permitieron al hombre surcar la atmósfera. Nueve días después, y ante el Rey Luis XVI, junto a una multitud congregada en los jardines de La Muette, Pilatre de Rozier y el Marqués de Arlandes, realizaron con éxito durante 25 minutos el primer vuelo de la historia, que tuvo una resonancia extraordinaria en todos los países europeos.

Estos acontecimientos se conocieron en España a través de la tertulia de la Fonda de San Sebastián, donde se comentaban las novedades científicas procedentes sobre todo de Francia. A esta tertulia pertenecía el canario José Viera y Clavijo, gran lector de obras francesas¹¹, promotor de la primera prueba aerostática realizada en España en los jardines del Palacio del Marqués de Santa Cruz¹², el 15 de diciembre de 1783, aunque algunas fuentes opinan que la primacía le corresponde al tinerfeño Agustín de Bethencourt¹³, que elevó su globo quince días antes del de Viera en la Casa de Campo del Infante Don Gabriel, hijo menor de Carlos III¹⁴. Para Rumeu de Armas este globo, que inmortalizó el pintor Antonio Carnicero (1748-1814) y que se conserva en el Museo del Prado, se fabricó bajo la dirección de Agustín de Bethencourt y era de tafetán azul barnizado y con siete pies de diámetro¹⁵. La primera ascensión tripulada en España tuvo lugar el 12 de agos-

to de 1792, protagonizada por el diplomático italiano Vicente Lunardi, en el Real sitio del Buen Retiro¹⁶.

A la curiosidad científica de Viera y Clavijo y de Agustín de Bethencourt hay que unir, a finales del siglo XIX, las elucubraciones del inventor tinerfeño Celestino Lozano y el proyecto del catedrático de matemáticas de la Academia de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, Pedro Maffiotte y La Roche¹⁷. Celestino Lozano, que nunca había visto un globo y mucho menos un dirigible¹⁸, quiso fundar en 1871 una sociedad para construir y explotar un globo, considerando que 25.000 pesetas serían suficientes para ensayos y pruebas, con objeto de hacer patente este descubrimiento de la navegación aérea. Para Celestino Lozano eran inmensas las ventajas que podía reportar este medio de comunicación, cómodo y rápido, a una provincia desprovista de ferrocarril, de telégrafos en tierra y de buques de vapor¹⁹. Con la navegación aérea -decía don Celestino-, se podrían instalar servicios baratísimos y rápidos en los pueblecillos más insignificantes del litoral y en los más inaccesibles de las montañas, con todas las consecuencias beneficiosas que podría resultar esta medida para la agricultura, el comercio y la industria²⁰. Por su parte, Pedro Maffiotte, uno de los cinco españoles que perteneció al Congreso Internacional de Arqueología y Antropología Prehistórica, ideó un globo discoidal que utilizaba hidrógeno mediante el cual el hombre pudiera trasladarse por el aire en reducidas alturas y distancias²¹. El artilugio ideado por Pedro Maffiotte, un disco plano con timón y aleta impelido por un cohete como motor, constituye una aportación valiosa como solución a algunos de los problemas que en la segunda mitad del siglo XIX afectaban a la aerostación española.

En las dos capitales canarias la elevación de globos sin tripulantes al principio, fue desde finales del

siglo XIX un espectáculo que formaba parte de los programas de festejos populares. En la Plaza de Weyler santacruzera, en el Terrero junto a la Alameda y en el Circo Gallera Cuyás de la capital grancanaria, tuvieron lugar las primeras ascensiones que contemplaba el público con una mezcla de admiración e incredulidad. Una atracción esperada entre la chiquillería capitalina era el globo de Don Eustiquio, grande y con los colores de la bandera nacional, que se hinchaba en el patio del Palacio Episcopal la tarde del día de San Pedro Mártir, y que «casi siempre se desgraciaba», pues, «o se rasgaba un caño, o se inclinaba al salir y lo incendiaba la caldera»²².

Durante los años bisagra entre los siglos XIX y XX, alcanzó justa fama por su temeridad Jaime Campany, conocido por el sobrenombre de *Capitán Guillaume*, que se elevó por primera vez desde la Plaza de Toros de Santa Cruz de Tenerife el 4 de noviembre de 1894, formando parte de la Compañía Acrobática del Circo Totti²³. Dos años después, el 23 de agosto de 1896, realizó la primera ascensión tripulada en Gran Canaria, elevándose en Arucas, y en 1910 su actividad sufrió un revés, pues salió desde El Rincón, en Guanarteme, para caer cerca del Túnel de La Laja al romperse parte del globo, resultando levemente herido²⁴.

2. ALAS SOBRE LA CIUDAD: UN ESPECTÁCULO FESTIVO

La aviación, propiamente dicha, nace con el siglo XX cuando el hombre, con una máquina provista de alas e impulsada por la acción de un motor, se elevó sobre la tierra desafiando la ley de la gravedad. Decía Sáint-Exupèry que la tierra nos enseña más sobre nuestra propia naturaleza que todos los libros, porque se nos

resiste, y precisamente, el hombre se descubre a sí mismo cuando se enfrenta a un obstáculo. Para superarlo necesita una herramienta, un cepillo de carpintero o un arado; el campesino, al arar, arranca lentamente algunos secretos a la Naturaleza y la verdad que libera es universal. «Del mismo modo el avión, la herramienta de las líneas aéreas, sumerge al hombre con todos los viejos problemas»²⁵.

La solución a estos problemas, sostenerse y avanzar a través del aire en una máquina más pesada que él, se inició el 17 de septiembre de 1903 cuando dos fabricantes de bicicletas, los hermanos Willbur y Orville Wrigh consiguieron recorrer durante doce segundos una distancia de 40 metros, elevándose dos o tres metros del suelo, con un planeador tripulado por uno de ellos y equipado con un motor similar al de los automóviles de aquella época.

A pesar de la trascendencia de este hecho, los hermanos Wrigh, después de permanecer cinco años perfeccionando el aparato, se trasladaron a Francia donde encontraron un clima más propicio para desarrollarlo, ya que en su país pasó desapercibido o suscitando cierta desconfianza, como la de su padre, Milton Wrigh, Obispo de la Iglesia de la Unión Fraternal de Cristo, que pensaba que el vuelo les estaba reservado únicamente a los ángeles²⁶. Después de la venta de su patente a Francia, por la que percibieron la enorme suma de medio millón de francos, se creó la primera fábrica de aviones del mundo por los hermanos Voisin, y los vuelos de Santos Dumont, Henry Farman o Bleriot entre 1906 y 1909, consagraron definitivamente a la aviación, sucediéndose sin interrupción numerosas pruebas, y estableciéndose récords de velocidad, duración y altura. A partir de aquí el avión se desarrolló de una manera asombrosa, como no lo ha hecho ningún medio de transporte.

El primer vuelo que se realizó en España tuvo lugar el 5 de septiembre de 1909 en Paterna (Valencia), con un avión diseñado y construido en Barcelona por el ingeniero Gaspar Brunet y Viandera y el Capitán de Ingenieros Juan Oliver. Este último se elevó recorriendo 60 metros sin tocar el suelo, despertando un indescriptible entusiasmo. A partir de 1909, «año dorado de la aviación española»²⁷, y hasta el comienzo de la primera guerra mundial, la mayoría de las capitales españolas se esforzaron en organizar vuelos durante las ferias tradicionales, ofreciendo a los asombrados ojos de sus habitantes las evoluciones, casi milagrosas, de un aparato más pesado que el aire, tripulado por un hombre calificado en todos los casos como héroe revestido de un aura sobrenatural. Ciudades y pueblos incluían en sus programas de festejos, como principal atracción, los vuelos del nuevo medio de transporte que empezaba a revolucionar las comunicaciones.

Una película norteamericana, *Aquellos chalados en sus locos cacharros*, cuyo argumento es la travesía Londres-París en 25 horas y 11 minutos llevada a cabo por varios pilotos de principios del siglo XX, nos retrotrae a aquellos días en los que los aeroplanos *Farman*, *Bleriot*, *Nieuport*, *Sommer* o *Deperdeusín*, y los pilotos Mamet, Vedrines, Garnier, Gaudert, Granell o Lacombe, se hicieron familiares a muchos españoles. En el verano de 1910 se organizó en Gijón una Semana de la Aviación para atraer forasteros, acudiendo al campo de vuelos unas 4.000 personas que pagaron una peseta por entrada, pero cuando Garnier, después de varios intentos logró elevarse 20 o 25 metros, se le paró el motor estrellándose contra unos árboles. Al año siguiente volvió a Gijón «para sacarse la espina» con unos vuelos espectaculares²⁸. En Valladolid, Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, Santander, Logroño, Palma de Mallorca, etc., una ingente multitud había gozado de un festi-

val aeronáutico²⁹, y las fiestas del Pilar en Zaragoza de 1912 contaron con la presencia de Garnier y de Tixier que entusiasmaron al público con sus vuelos en formación sobre la ciudad³⁰. Como todo lo nuevo tiene un gran poder de atracción y la aeronáutica daba sus primeros pasos, para las fiestas del Corpus de Toledo de 1912, entre corridas de toros, conciertos, tiro de pichón, etc., el plato fuerte fue la Fiesta de la Aviación, contratándose al aviador Lacombe que con su aparato *Deperdeusín*, entusiasmó tanto al público, que al tomar tierra después de elevarse «sereno, majestuoso, atrayente, fascinador», fue sacado del aeroplano por la entusiasmada multitud y llevado a hombros hasta el hangar. De este festival un poeta decía en la prensa local:

El Ayuntamiento es parco
 en lo de gastar dinero,
 no hay que salirse del marco.
 Me place que sea rumboso
 el Concejo que tenemos.
 Habrá aviación y coso...
 Y a la postre veremos
 Que hasta el fin nadie es dichoso»³¹.

3. CANARIAS Y EL AVIAVOR LEONCIO GARNIER

Maestro de aviadores

En Canarias, a pesar de la lejanía del continente, los progresos de la aviación no eran desconocidos. El telégrafo traía a la prensa local los ecos del triunfo de unos aviadores que con entusiasmo y fe ciega en su destino, desafiaban el peligro a bordo de unos frágiles y poco experimentados aparatos. Los nombres de los míticos aviadores y las marcas de los aeroplanos que pilotaban, corrían de redacción en redacción llevando

hasta los pueblos más pequeños el eco del espectáculo casi milagroso que se desarrollaba en otras ciudades españolas, y las dos capitales canarias, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, rivalizaron por incluirlos en sus fiestas patronales. Y el nombre que más sonaba en el Archipiélago era el de Garnier.



Leonce Garnier y su Bleriot XI (foto cedida por IHCA).

Leonce Garnier nació en París en 1888. Apasionado de la aviación construyó él mismo un aeroplano, con elementos propios, en el garaje que su padre poseía en San Sebastián, terminándolo en 1910. Efectuó sus primeros vuelos en Pamplona, sufriendo en uno de ellos un grave accidente que casi le cuesta la vida³². Al romperse su aparato se entrevistó con Bleriot, que estaba volando en Barcelona, comprándole su aeroplano un *Bleriot XI*. En el Aeroclub de Francia obtuvo el título de piloto en diciembre de 1910, lo que le permitió fundar en Vitoria, con dos aparatos más del mismo tipo, la primera Escuela de Pilotos de España que al no dar los resultados que esperaba, tuvo que dedicarse a exhibiciones aéreas por diversas ciudades españolas. En el timón de dirección del *Bleriot XI* que trajo a Canarias podía leerse: «Garnier. Escuela de Pilotos de Vitoria».

El piloto francoespañol, con una experiencia de 95 vuelos por 28 ciudades españolas³³, suscitó en Las

Palmas de Gran Canaria una expectación inusitada en la primavera de 1913, al anunciarse que habría festival aéreo como punto principal de las fiestas de San Pedro Mártir, gracias a las gestiones de una comisión encabezada por dos apasionados admiradores de este nuevo ingenio mecánico: el profesor de gimnasia Jaime Company y el redactor de *La Provincia* Domingo Navarro Navarro.

Triunfo en Guanarteme

Decía Alonso Quesada que «un avión volando sobre una ciudad sencilla donde no han volado aviones, es el más grande motivo pasional»³⁴ y desde que llegó Garnier al Puerto de La Luz en el *Reina Victoria Eugenia*, acompañado de su esposa, del mecánico Agustín Mañero, y con el avión desmontado pieza a pieza en las bodegas del buque, la curiosidad se extendió por toda la población, creciendo por momentos a medida que se acercaba el inicio del espectáculo, sobre todo, con el anuncio de que Garnier, una vez finalizada su actuación en Las Palmas de Gran Canaria, verificaría «el *raid* desde esta población a Santa Cruz de Tenerife»³⁵.

En principio se eligió como campo de vuelo un terreno situado en la proyectada Barriada Carló, en Las Rehoyas, que al no reunir las condiciones necesarias para llevar a cabo despegues y aterrizajes, hubo de trasladarse a una explanada existente entre la carretera de Tamaraceite y la playa de Guanarteme³⁶, junto a una finca del Sr. Antúnez, lugar flanqueado posteriormente por el torreón de la CICER, las fábricas de salazones de El Rincón y el Colegio Nacional Fernando Guanarteme³⁷. Los vuelos no pudieron comenzar el 29 de abril, como estaba previsto, debido a problemas en el arreglo del campo, realizándose al día siguiente cua-

tro salidas: la primera, de pruebas, alrededor del campo, y las tres siguientes llevando a bordo en cada uno como pasajeros a Jaime Company -primer canario que logró surcar el cielo a 100 metros de altura-, a Julio Rodríguez, y al Gobernador Militar de la Plaza, Juan Sierra. Garnier sobrevoló Las Canteras, El Confital, La Isleta y Tamaraceite, mientras las gentes que se agolpaban hasta en las montañas de los alrededores, gritaban y aplaudían en cada despegue y cada aterrizaje, bautizando al piloto como «rey de los aviadores» y «emperador de los aviadores»³⁸.

Respecto a este primer día de espectáculo, dice con cierta socarronería *El Tribuno*, que las autoridades debían imaginarse que allí iba a pasar algo gordo por el despliegue extraordinario de fuerzas que se llevó a cabo. Treinta guardias municipales, numerosos guardias civiles al mando de tres oficiales, fuerzas de seguridad y, por si esto fuera poco, aun había varios agentes de vigilancia, pero «afortunadamente no hubo gritos subversivos, ni se provocó ningún motín, ni se hizo la tan temida revolución social»³⁹. Entre seis y ocho mil personas admiraron al día siguiente, 1º de mayo, los dos vuelos que realizó Garnier superando a los anteriores, pues «fueron emocionantes y llenos de la sublimidad grandiosa inherente al espectáculo. El segundo vuelo, sobre todo, en el cual el aviador demostró su pericia insuperable, fue ovacionadísimo»⁴⁰.

El éxito de los dos primeros días llevó al piloto a realizar vuelos de mayor envergadura, despegando el 4 de mayo rumbo a Guía, Gáldar, Agaete y Arucas, acompañado de su mecánico. Después de sobrevolar la Montaña de Arucas tomó tierra en la finca de la familia Gourie, donde fue espléndidamente agasajado mientras en Guanarteme se temía lo peor ante la tardanza en el regreso. La muchedumbre, impaciente, oteaba el hori-

zonte hasta que al fin, un punto diminuto se fue agrandando conforme se acercaba, y cuando el ronroneo del motor se hizo perceptible «aquello fue el delirio. Tras bajar del *Bleriot*, el francés fue aclamado como un auténtico héroe, con amplia sonrisa respondía agradecido a las muestras de admiración del gentío que le rodeaba»⁴¹, y, a modo de despedida, acompañado de su esposa, sobrevoló en dos ocasiones la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, dejando una estela heroica en el corazón de sus habitantes que boquiabiertos miraban sus evoluciones desde el Puerto, Lomo de San Francisco, Vegueta, Barranco del Guinguada, etc., pues las cimas de las montañas, las calles y las azoteas, «eran atalayas de muchos ojos»⁴².

Revés tinerfeño

Los rumores acerca del deseo de Garnier de marchar en vuelo a Santa Cruz de Tenerife no se cumplieron. A pesar de ser el *Bleriot* el avión más conocido y popular en aquellas fechas -en 1913 se construyeron 800 unidades de este tipo-, y a pesar de contar en su palmarés con el paso del Canal de La Mancha en 1909, hazaña llevada a cabo por Louis Bleriot, el paso de los Alpes en 1910, y el vuelo entre París y Londres realizado por Pierre Prier en 1911⁴³, cruzar el Atlántico entre las dos capitales canarias suponía un riesgo demasiado grande que debió pesar en el ánimo de los organizadores del espectáculo y en el del piloto, aunque éste no desistiría de hacer algo sonado, pues *La Provincia* pronosticaba que el 13 de mayo, después de volar los días 10, 11 y 12 en Tenerife, se desplazaría en vuelo desde esta isla a la de Gran Canaria, prometiendo ser dicho *raid* un acontecimiento⁴⁴.

El 8 de mayo, después de su resonado triunfo en la capital grancanaria, Leoncio Garnier embarcó con su avión rumbo a Tenerife y, una vez más, hay que citar a Alonso Quesada que en sus entrañables crónicas describe el vacío que deja en el ánimo colectivo la marcha del aeroplano: «anteayer se fue el avión y la ciudad se quedó sin este pequeño detalle. Ahora parece que le falta una cosa. Tiene la ciudad el mismo aire desairado que una bota a la que le falta el botón de arriba»⁴⁵. Dice el prosista grancanario que el avión ha sido para esta pequeña ciudad como la aparición de un cometa. «Se ha mirado al hombre del avión que cruza las calles como si tuviera una cola ruidosa, como si quisieran sacarle del bolsillo aquel aparato diabólico de prestidigitador, que resonaba tanto en el cielo»⁴⁶.

Tenerife no le fue propicio a Garnier. En La Cuesta, y ante miles de espectadores llegados de toda la Isla, se elevó el 10 de mayo, repitiéndose el entusiasmo que le rodeó en la capital grancanaria. El aparato, después de una pasada sobre Santa Cruz de Tenerife, al ir a tomar tierra cayó en unas zanjas, sufriendo el avión tan grandes desperfectos que le impidieron seguir el programa previsto. El telegrama que se recibió en la redacción de *La Provincia* rezuma pesimismo y una velada crítica ante el estado del campo: «Vuelo soberbio. Campo, defectuoso. Al aterrizar, rompió todo. Lo demás, muy bien. Recuerdos. Garnier»⁴⁷.

Fracaso económico

En cierto modo, Canarias le resultó gafe a Garnier, más que por la rotura del avión durante su primera exhibición tinerfeña, porque los resultados económicos no respondieron a la inversión realizada. En el viaje a Canarias Garnier invirtió 6.000 pesetas que es-

peraba recuperarlas con creces, pues las exhibiciones aéreas eran un negocio floreciente y el público pagaba por ver un espectáculo de feria. Las tarifas establecidas para cada día en Las Palmas de Gran Canaria fueron: sillas de preferencia, 7 pesetas; entrada con asiento, 4; general, 1'75; militares sin graduación, 1 peseta. Pero los organizadores no contaron con que las lomas cercanas a la carretera de Tamaraceite ofrecían un anfiteatro inmejorable para ver las evoluciones del aparato, quizá mejor que en primera fila, y encima, gratis. De las 6.000 personas que se calcula presenciaron cada vuelo en los alrededores del improvisado aeródromo, sólo unas 100 contribuyeron a resarcir a la empresa de los gastos ocasionados «para que en Las Palmas pudiéramos admirar el más portentoso de los adelantos modernos»⁴⁸.

El periódico *La Provincia* es bastante crítico, no sólo con los espectadores, que aportaron una exigua recaudación, sino también con la pasividad de los organismos públicos capitalinos. «Mientras que en Santa Cruz de Tenerife se disponen a porfía, Ayuntamiento, Junta de Turismo y Sociedades a recibir y obsequiar como se merece al Sr. Garnier, que es una eminencia de la aviación, aquí en Las Palmas, ¡tristeza es confesarlo!, no ha merecido la menor atención de las autoridades locales»⁴⁹. Más crítico es *El Tribuno* que arremete con el Ayuntamiento, con la empresa organizadora y con el Delegado del Gobierno, señalando entre otras deficiencias con las que se encontró Garnier, el mal estado en que estaba el aeródromo y lo poco que se hizo para ponerlo en condiciones. Por ejemplo, un gran pedrusco que había en medio del campo de vuelos y que sobresalía del plano general que Garnier pidió lo hicieran desaparecer. «Se hizo en aquél un barreno, se envió por un explosivo para hacerle saltar, y como el enviado volviera diciendo que no encontraba explosivo, se dieron unos cuantos golpes de mandarría sobre ella y allí quedó la

piedra»⁵⁰. Aunque la fiesta de aviación fue un completo éxito en Gran Canaria, los errores de organización impidieron que diera el resultado económico que se esperaba, por lo que tuvo que recurrirse a una colecta a fin de indemnizar a la empresa.

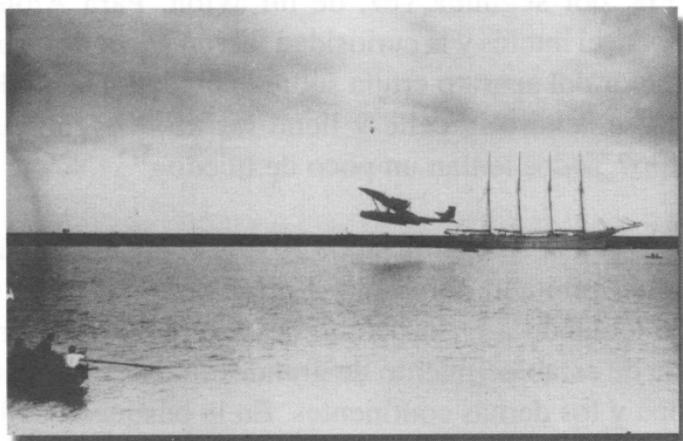
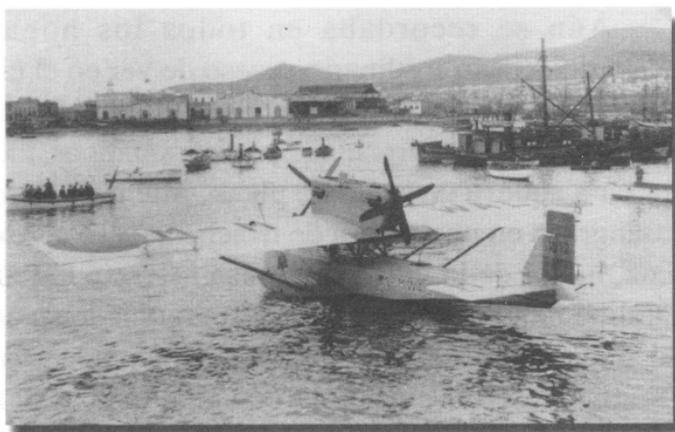
4. EL PUERTO DE LA LUZ: UNA ESTACIÓN AÉREA

El camino francés hacia África

Aún se recordaba en todos los hogares grancanarios el extraordinario suceso de ver en el cielo de la Isla el vuelo del *Bleriot* de Garnier, cuando otros acontecimientos, esta vez sumamente dramáticos, hicieron pasar a aquél a un segundo plano. Mientras Europa se desangraba en una guerra de trincheras, el Puerto de La Luz, motor de la vida económica de Gran Canaria, se paralizó durante cuatro años, estrangulando su actividad y sumiendo a la gran mayoría de la población en una trágica miseria. Cuando la pesadilla llegó a su fin, Las Palmas de Gran Canaria volvió a agitarse ante la llegada, por segunda vez, de un avión. Para Alonso Quesada, el interés y la curiosidad fueron generales, pues «el motor del aparato crujía sobre la ciudad y la ciudad entera se echó a la calle y llenó las azoteas ¿qué era aquello? Todos tenían un poco de miedo»⁵¹.

Era la Nochebuena de 1919 y el aparato, un hidroavión pilotado por Henry Lefranc que procedía de Tolón teniendo a Dakar como destino, dentro del programa de establecimiento de grandes rutas aéreas entre Europa y los demás continentes. En la búsqueda de los mejores caminos para llegar desde Francia a sus colonias del África Occidental, existía un punto de excepcional interés: Gran Canaria, cuya situación

geoestratégica le hacía punto de escala obligado, pues como bien escribió Unamuno, Canarias era como un «mesón colocado en una gran encrucijada de los caminos de los grandes pueblos»⁵², incorporándose por tanto al gran sueño general de acercar países mediante la navegación aérea. Un sueño que surgió al finalizar la Guerra Europea y crearse la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), con objeto de hacer del avión algo más que una poderosa arma de guerra, como había demostrado en el transcurso de aquella.



El Dornier Wall de Ramón Franco en el Puerto de la Luz.

Francia fue pionera en utilizar el avión como medio de transporte civil y, por lo tanto, en el establecimiento de aerolíneas, demostrando con ello una gran visión de futuro. En poco tiempo una apreciable red de enlaces unió la metrópoli con sus colonias, de tal modo, que Sàint-Exupèry, jefe de escala de las Líneas Aéreas Latécoère en Cabo Juby, decía que cuando un motor rugía en alguna parte, «desde Toulouse hasta el Senegal, se intentaba percibirlo»⁵³. Para la seguridad de las aerolíneas francesas Canarias era un punto imprescindible, especialmente Gran Canaria por su cercanía a Cabo Juby.

La aventura portuguesa

En una época en la que el hidroavión tenía más posibilidades de desarrollo que los aviones terrestres, el Puerto de La Luz y la Bahía de Gando ofrecieron sus inmejorables condiciones para servir de apoyo a la navegación aérea internacional, papel que cumplieron a la perfección, sobre todo en la década de los veinte del pasado siglo. Estas condiciones, que hicieron del Puerto de La Luz el lugar ideal para reparar averías y abastecerse de hombres y de víveres a las expediciones que tomaron parte en la conquista y colonización de América, reafirmaron su carácter de escala ante el nuevo sistema de transporte. Franceses, portugueses y alemanes fijaron en el Puerto de La Luz el punto principal de referencia en sus proyectos de expansión atlántica.

A los portugueses le cabe la gloria de ser los primeros que atravesaron el Atlántico, desde las playas de Europa a las americanas⁵⁴, preparando el camino que posteriormente habría de seguir Ramón Franco en el *Plus Ultra*. El 30 de marzo de 1922, Gago Coutinho y Saccadura Cabral salieron de Lisboa a bordo de un hi-

droavión *Fairey*, bautizado con el nombre de *Lusitania*, y tras un vuelo de más de 8 horas, amaron en el Puerto de La Luz después de trazar «sobre el cielo atlántico una línea de temblor infinito»⁵⁵.

El despegue rumbo a Cabo Verde lo hicieron desde la Bahía de Gando, invirtiendo 62 horas de vuelo en recorrer 8.000 kilómetros para llegar a Río de Janeiro tras una accidentada travesía en la que perdieron dos aparatos y en múltiples ocasiones estuvieron a punto de acabar trágicamente la aventura. Para Alonso Quesada, con el *Lusitania* recibió Las Palmas de Gran Canaria la emoción portuguesa: «¡gran portuguesada ésta de extender realmente el ánimo sobre el espacio y palpar en un instante, lejos, el extremo del mundo, como si fuera nuestra mano la mano de un Dios...»⁵⁶.

5. EL CABILDO INSULAR ANTE EL MEDIO AÉREO

El nacimiento de la aviación en el Archipiélago tiene un nombre propio: el Cabildo Insular de Gran Canaria. Cuando aún el gobierno de la nación no tenía una idea clara del futuro del avión aplicado a la aviación comercial, y sus esfuerzos estaban volcados en desarrollar la aviación exclusivamente con fines militares⁵⁷ estando candente el problema de Marruecos, el Cabildo Insular se anticipó a otros poderes públicos en la creación de una infraestructura adecuada para un nuevo medio de transporte que podría suavizar los dos grandes problemas canarios: la fragmentación del territorio y la lejanía del continente.

Una vez finalizada la Guerra Europea, y repuesta en parte la capital grancanaria de sus dramáticas secuelas, el Cabildo Insular no perdió de vista la posibilidad

de emplear el avión en actividades civiles, muy lejos de la idea imperante de su uso exclusivamente militar -como lo estaba siendo en la campaña marroquí-, o en exhibiciones festivas. Por ello, el anuncio de la llegada del Comandante francés Vilamín en 1920, con objeto de estudiar la prolongación desde Rabat hasta las más remotas colonias africanas del servicio postal aéreo, la Corporación se apresuró a facilitar terrenos para el aterrizaje con objeto de adelantarse a Tenerife, que trabajaba para atraerse al avión francés. El viaje de Vilamín se consideró de gran trascendencia, pues Gran Canaria se convertiría en escala obligada de este servicio, proponiéndose varios lugares para ubicar el primitivo aeródromo: campo de los herederos del Sr. Antúnez cercanos a la playa de Guanarteme en la desembocadura del Barranco de La Ballena, Lomo del Chinche frente a Las Rehoyas y campo de don Domingo Padrón en los altos de Las Alcaravaneras, insinuándose la posibilidad de utilizar Gando como base para aviones terrestres e hidroaviones⁵⁸.

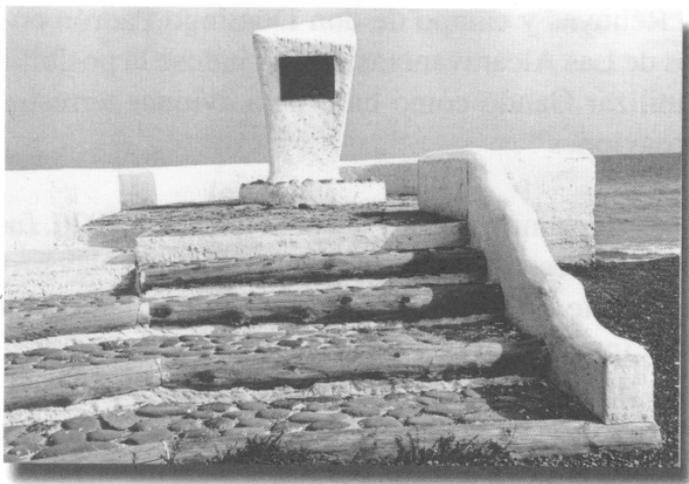
Idea muy adelantada para la época, 1920, fue el proyecto presentado por Domingo Navarro Navarro en el Gabinete Literario, de una línea de comunicaciones aéreas interinsulares y entre Canarias y la Península a través de la costa africana, así como la exposición de planos y proyectos del Aeroclub de Gran Canaria, alabado por la prensa local y nacional, hasta el punto de entusiasmar al Rey Alfonso XIII, quien le concedió el título de «Real»⁵⁹.

El 22 de enero de 1922, el Cabildo acordó por unanimidad gestionar del Ministerio de Fomento un servicio aéreo entre la Península y Canarias y la necesidad de establecer el centro de comunicaciones en Las Palmas de Gran Canaria, dada la importancia de su Puerto. Esta petición fue rotundamente desestimada⁶⁰, a pesar



de que poco antes se creó una línea aeropostal, la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA), para llevar correspondencia entre Sevilla y Larache al Ejército desplegado en territorio marroquí⁶¹.

A raíz de la petición del Aeroclub de Barcelona, con motivo del viaje a Canarias que tenía previsto llevar a cabo el aviador José Canudas en 1922, la Sociedad Fomento y Turismo solicitó que gestionara un campo llano, sin piedras, zanjas ni obstáculos, y de tierra dura. Aunque este vuelo no llegó a realizarse, la idea sirvió para afirmar la opinión del Cabildo de que Gran Canaria era el mejor punto de escala para las aeronaves que hicieran sus travesías en esta parte del Atlántico medio⁶².



Monolito conmemorativo del primer aterrizaje en Gando efectuado por aviones terrestres (foto cedida por Base Aérea de Gando).

Pero el proyecto que levantó mayor expectación fue el de la compañía francesa Latécoère, que deseaba prolongar la línea que tenía establecida entre Toulouse y Casablanca, hasta Dakar, pasando por las posesiones españolas de Cabo Juby y Villa Cisneros. La posibilidad de unir Cabo Juby con Gran Canaria y Tenerife,

ocupó gran parte de la actividad gestora del Cabildo durante 1923, ya que conseguir tres viajes semanales para el trayecto Tenerife-Gran Canaria-Cabo Juby-Casablanca-Rabat y Málaga, cubriéndose la distancia de 1.785 kilómetros en 13 horas y 20 minutos⁶³, suponía una enorme ventaja para el comercio, la industria y en general, para la riqueza y desarrollo de la Isla. El ambicioso proyecto, que contemplaba hasta en sus menores detalles la compleja organización de un servicio de transporte aéreo y que se conserva en el archivo del Cabildo Insular, nos permite ver la preocupación de éste por dotar a Gran Canaria de dicho servicio, que quedó temporalmente en suspenso, tal vez ante la perspectiva de establecer líneas aéreas en la Península y unir Europa con América contando para ello con capital hispano-alemán.

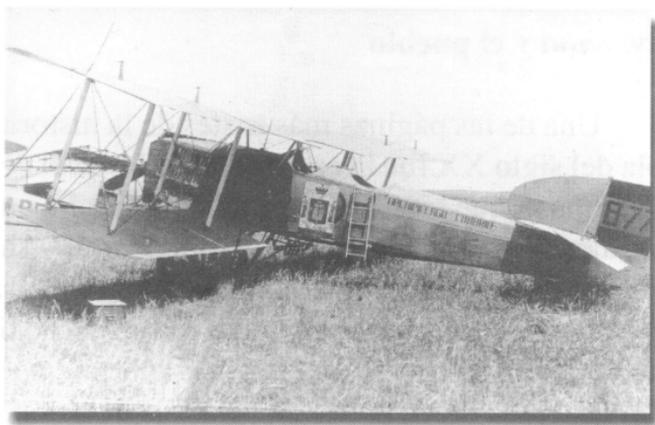
6. ELRAID LARACHE-CANARIAS

La aviación y el pueblo

Una de las páginas más tristes de la historia española del siglo XX fue la escrita en 1921 con el desastre de Annual, que hizo despertar a la realidad a un gobierno aletargado por sus propios problemas⁶⁴, y sumió al Ejército en un estado de desmoralización a causa de la pesadilla africana, cuyas heridas tardaron mucho tiempo en cicatrizar. El pueblo, conmovido ante tal tragedia, acudió en ayuda de un sector de aquél, la aviación, que había luchado en Marruecos «con más corazón que medios»⁶⁵. De un Capitán de la Guardia Civil, Martínez de Vivar, partió la idea de que cada provincia regalara un avión al Ejército mediante suscripción, siendo extraordinaria la acogida que tuvo, organizándose Juntas Patrióticas para canalizar las suscripciones, al tiempo

que las páginas de los periódicos se convirtieron en entusiasmados portavoces de ellas.

El periódico *La Provincia* inició el 13 de agosto de 1921 la suscripción pública que a los diez meses logró recaudar la cantidad de dinero necesaria para adquirir un avión. A este singular proyecto se sumó el Cabildo Insular de Gran Canaria aportando 2.500 pesetas⁶⁶, y el avión, un *Breguet XIV* bautizado con el nombre de *Gran Canaria*, fue bendecido en el Aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid), el 24 de junio de 1922 por el Obispo de Canarias Monseñor Marquina, y entregado al Ejército por Leopoldo Matos y el Marqués de Acialcázar, entre otras personalidades. Pocos días después, el 22 de julio, tuvo lugar en el Aeródromo de Tablada (Sevilla) la bendición y entrega de los dos aviones adquiridos con el dinero obtenido en Tenerife, bautizándose con los nombres de *Tenerife* y *Archipiélago Canario*⁶⁷.



El Breguet XIV, Archipiélago Canario.

(Foto cedida por el IHCA)

El hecho de sustituir en el lenguaje corriente el número de serie de un avión por un nombre, tiene un significado especial. Zamacois, en su novela *Memorias de un vagón de ferrocarril*, consagra a las locomotoras

con unos sobrenombres que le dan la personalidad que exige el argumento de su libro. Y es que el avión, lo mismo que las máquinas, tienen para quienes los manejan y dominan una vida distinta⁶⁸, y con la denominación de *Gran Canaria*, *Tenerife* y *Archipiélago Canario* de los *Breguet 103*, *63* y *100* respectivamente, estos adquirieron de pronto una personalidad que se fundió con la del hombre. Esta relación hombre-máquina la describe Alfonso Reyes en la figura del mecánico mexicano Arnulfo Cortés, quien «se secretaba con el avión, le daba consejos y le alisaba el lomo. En sus manos estaba la seguridad de cada tornillo y de cada tuerca. Él era el muelle maestro de aquella relojería»⁶⁹. Estos aeroplanos de nombres canarios, que salieron del pueblo y volvían al pueblo que los donó, formaron la patrulla de *Breguet XIV* que el 18 de enero de 1924 tomaron tierra por primera vez en el Archipiélago, y «al pisar sus ruedas tierra canaria en el alfange solitario y estepario de Gando, ponían las aguas bautismales de un maravilloso aeropuerto»⁷⁰.



El Breguet XIV, bautizado Gran Canaria.

Cabo Juby-Gando: una proeza atlántica

Los tres *Breguet XIV*, que procedentes de Larache y escoltados por el *Dornier Wall* del Capitán Ramón Franco hicieron el histórico viaje el 18 de enero de 1924, despegaron de Cabo Juby, un enclave sahariano que jugó un papel esencial en los comienzos de la navegación aérea y en los primeros vuelos que enlazaron a las Islas Canarias con la España continental. Ese papel lo vio con claridad Francia al utilizarlo como aeródromo de escala, así como su homólogo Villa Cisneros, en su proyecto de establecer «enlaces postales a larga distancia con horarios rigurosos», y unir la metrópoli con el Senegal y posteriormente con América del Sur⁷¹. El primer avión que tomó tierra en Cabo Juby fue un *Breguet XIV*, que con otros dos aparatos de las Líneas Aéreas Lâtecoére realizaron el vuelo Casablanca-Agadir-Cabo Juby. A medida que la línea se fue extendiendo, los aeródromos saharianos, no sólo crecieron en importancia, sino que «se atenuó el aislamiento en que éstos se encontraban respecto a la Península»⁷².

El *raid* Larache-Canarias tuvo varias razones entre las que pueden citarse el demostrar que la aviación podía facilitar la comunicación entre la Península y su provincia más alejada, y una especie de prurito, al ver que el Archipiélago había recibido la visita de aviones de otras nacionalidades y ninguna española. Por otra parte, la relativa tranquilidad existente en Marruecos, permitió al Gobierno de Primo de Rivera dirigir la mirada hacia los grandes viajes aéreos que reafirmaran la presencia española en los territorios del Sahara y en los países de América del Sur. En este sentido, decía Ramón Franco que a este primer *raid* «seguirán otros más importantes con los que la aviación española demostrará ocupar el lugar que le corresponde en la aeronáutica mundial»⁷³. Cuando el aeroplano se perfeccionó hasta

un grado capaz de llevar a cabo viajes intercontinentales, la posición privilegiada de las Islas Canarias revalidó el destino histórico de portugueses y españoles en cuanto a la primacía de las grandes rutas atlánticas⁷⁴, como lo había hecho en la historia de los grandes descubrimientos de los siglos XVI y XVII.

Al estar Gran Canaria situada en la ruta marítima de los grandes continentes, el Puerto de La Luz, que fue a lo largo de su historia escala obligada del tráfico mundial, podría significar lo mismo en el transporte aéreo, junto a Gando, dotado por la naturaleza de condiciones excepcionales. Ambos se convertirían en admirables trampolines para aventuras más dilatadas, sobre todo, cuando en el intento de emular a los grandes navegantes, en el pensamiento de los aviadores estaba el de demostrar «al mundo que se conservaba igual espíritu que cuando Colón llevó sus naves al descubrimiento de América»⁷⁵, y el vuelo de Gago Coutinho y Saccadura Cabral les impulsó a estudiar una meta más ambiciosa: realizar el vuelo España-Argentina.

Como vuelo preparatorio de lo que en 1923 se consideraba una hipotética empresa, el Director General de la Aeronáutica Española, Francisco Echagüe, decidió que una patrulla compuesta por tres *Breguet XIV* y un hidroavión realizaran el vuelo a Canarias -primer gran vuelo de la aviación española-, después de un detenido estudio que llevó a cabo el Capitán Díaz Sandino sobre los posibles campos de aterrizaje y fondeaderos para el hidroavión. El 6 de enero de 1924 despegaron de Larache los aviones *Gran Canaria*⁷⁶, *Tenerife*⁷⁷ y *Archipiélago Canario*⁷⁸, pertenecientes a las escuadrillas de guerra de Tetuán, escoltados por el hidroavión *María Antonieta*⁷⁹, de plantilla en la base de Mar Chica (Melilla), llegando el 18 a Gran Canaria, después de cubrir 1.563 kilómetros en 12 horas 30 minutos.

El viaje constaba de cinco etapas, estableciéndose un récord de velocidad entre Agadir y Cabo Juby. También se realizó el primer aterrizaje en Gando y el primer vuelo de 230 kilómetros sobre el mar efectuado por aviones terrestres españoles, sin más protección que el hidroavión y la Providencia, pues faltó el apoyo marítimo por parte del barco de guerra de estación en las Islas. Ramón Franco se quejaba de éste al abandonar a su suerte a los *Breguet*, ignorando los motivos porque no fueron convoyados por el buque militar que se encontraba en Las Palmas, «pero muy poderosos debieron ser para viajar vendidos a los caprichos del motor»⁸⁰. Las críticas de Franco también iban dirigidas a la única sociedad española que debía de ocuparse de los éxitos de la aviación: el Real Aeroclub⁸¹, faltando su telegrama entre los muchos recibidos de la Península, el primero de ellos del Rey Alfonso XIII.

La llegada de la patrulla fue apoteósica, llenando de esperanza a la muchedumbre y a las autoridades isleñas que acudieron a recibirla, pues más de 200 automóviles esperaban en Gando a los expedicionarios. En Las Palmas de Gran Canaria, doce días de agasajos continuos: imposición de condecoraciones, brindis, bailes, banquetes, misas, excursiones y vuelos sobre la Isla, se sucedieron continuamente como cangilones de una noria festiva, en la que el champán corrió en abundancia. Agasajos que los aviadores comentaron jocosamente diciendo que la oración que entonaban antes de cada vuelo era: «Dios todopoderoso, dueño de los elementos, aleja de nosotros los peligros, las nieblas traicioneras, los vientos borrascosos y... al llegar a tierra, los banquetes»⁸².

Gando-Tenerife: los contratiempos de un final glorioso

El 30 de enero, al hidroavión sólo le acompañaron dos aparatos, el *Archipiélago Canario* y el *Tenerife*, para realizar la última etapa de la misión: Gando-Tenerife. El *Gran Canaria*, con el fuselaje roto y prácticamente sin cola, quedó inservible a consecuencia de un encontronazo con el *Tenerife*, al tomar tierra pocos días antes, después de sobrevolar diversos puntos de la Isla y de su Capital. Aunque totalmente fortuito, y tal



Bautismo del aire del alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Juan Ortíz, a bordo del *Gran Canaria* (1924).

vez ocasionado por la nube de polvo levantada durante el rodaje por el primero, cegando al piloto del segundo⁸³, el percance pudo suscitar en su momento alguna referencia a la secular pugna entre las dos islas mayores, que esta vez se reflejaba en un hecho situado a años-luz del pleito insular.

En el trayecto Gando-Tenerife también Franco se mostró disgustado con las autoridades de marina, pues en el vuelo sobre el mar llevaron como protección marítima un falucho de 40 toneladas, mientras el cañonero *Infanta Isabel* permanecía en el Puerto de La Luz⁸⁴. El terreno elegido como aeródromo fue *El Bailadero*, en el término municipal de Arico, y la llegada de los aviadores despertó el mismo entusiasmo, los mismos vítores y los mismos aplausos que despertaron en Gran Canaria. Después de evolucionar en amplios círculos sobre Santa Cruz de Tenerife ante el enorme gentío que llenaba el Muelle, las terrazas, las azoteas y las calles, el *Archipiélago Canario* tomó tierra impecablemente en *El Bailadero*, pero el *Tenerife* no tuvo tanta suerte. Al aterrizar en una zona de tierra blanda, las ruedas se hundieron haciendo capotar el aeroplano que quedó inutilizado. Ante este percance, el Jefe de la expedición, Comandante Delgado, ordenó que los *Breguet*, desarmados, se embalaran para regresar por vía marítima, mientras el hidroavión lo haría en vuelo. La casualidad quiso que el *Gran Canaria* se inutilizara en la isla de su nombre, y el *Tenerife* en la suya, quedando indemne solamente el *Archipiélago Canario* como símbolo de ese espíritu que anida en el corazón de cada canario por encima del limitado horizonte del terruño donde transcurre su vida.

Con frecuencia se ha definido el término «archipiélago» como un conjunto de islas unido por aquello que las separa, corroborando este aforismo el Mar-

qués de Villanueva del Prado, el cual, aplicándolo a nuestra región escribió que el mar es para las Canarias como los canales son para Flandes. Y para la unión por el aire, ese aire que no tiene fronteras, la patrulla de *Breguet*, reducida al *Archipiélago Canario*, demostró con creces que era posible hacerla, aunque en aquellos momentos la fragilidad material de los primitivos aeroplanos que surcaron los cielos canarios, sólo pudo suplirse con la grandeza del corazón de sus tripulantes.

Aún realizaría Ramón Franco una extraordinaria proeza: sobrevolar el Teide, «el gigante más alto de España»⁸⁵ con sus 3.760 metros de altitud, cuando el *Dornier* tenía solamente un techo práctico de 3.500 metros⁸⁶. Durante cuarenta y cinco minutos, después de despegar del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el hidroavión fue ganando altura hasta sobrepasar la del Teide, regresando después de haber filmado la excursión aérea y tomar el fotógrafo, Sr. Alonso, una extraordinaria colección de fotografías. El vuelo sobre el Teide se consideró como el más interesante del *raid*, y en el de regreso, en la etapa Arrecife-Casablanca, después de recorrer 817 kilómetros en 5 horas 20 minutos, se batió la marca española de distancia en hidroavión. Antoine de Saint-Exupéry decía que el hidroavión, «máquina aparatosa y pesada en el agua, cambia de sustancia y se convierte en un pura sangre al ser tocado por la gracia del viento marino». A este viento marino hay que añadir la pericia y el valor del hombre como vencedor de los elementos.

CONCLUSIONES

Han pasado noventa años y el desarrollo de la aviación ha sido espectacular. Canarias, como región aislada y fragmentada y lugar de paso para tres conti-

nentes, cuyo desarrollo social y económico ha ido en paralelo a los avances aeronáuticos, tiene una especial sensibilidad hacia el medio aéreo que le ha conformado en parte una peculiar forma de ser. El canario tal vez sienta el avión con más intensidad que la mayoría de los españoles peninsulares, puesto que de él depende en gran medida su diario acontecer, cuando no una buena parte de su supervivencia. Hace aproximadamente nueve años, y con motivo de una de las muchas huelgas en el transporte aéreo, que tanto han distorsionado la vida normal isleña, Lorenzo Olarte Cúllen, comentando la importancia de este medio de transporte, decía que «en Canarias está aún por erigir ese gran monumento que la aviación merece y cuyos múltiples valores reconocemos cuando, por cualquier causa, falla el sistema»⁸⁷.

Por ello, esta placa que se ha descubierto conmemorando la primera vez que un avión voló sobre Canarias, es sólo el paso inicial para ese gran homenaje que el Archipiélago Canario le debe a la aviación.

NOTAS:

- ¹ RAMÍREZ MUÑOZ, Manuel: «Gando y el enlace aéreo Península-Canarias. Proyectos y primeras realidades: L.A.P.E. (1934-1935)», en *Boletín Millares Carlo*, 15 (1996), p.400.
- ² *Ibid.*
- ³ QUESADA, Alonso: «Un cristiano que vuela», en *Obras Completas*. Las Palmas de G.C., Cabildo Insular, t.IV, p.119.
- ⁴ *El Tribuno*, 30-4-1913.
- ⁵ *Ibid.*
- ⁶ FALCÓN MARTÍNEZ, Constantino: *Diccionario de mitología clásica*. Madrid, Alianza Editorial, 1980, t.I, p.325.
- ⁷ REYES, Alfonso: *Obras Completas*. México, Fondo de Cultura Económica, 1957, t.XVII, p. 42.
- ⁸ NAVARRO MÁRQUEZ, Ernesto: *Historia de la navegación aérea*. Madrid, Alianza, 1967, p.8.
- ⁹ CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de: *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*. Edición, introducción y notas de Martín de Riquer, Barcelona, RBA, 1994, t.II, p.926.
- ¹⁰ CASTAÑEDA Y ALCOVER, Vicente: «El primer libro impreso sobre aviación ¿es español?», en *Revista de Archivos*, 33 (1915), p.350-360.
- ¹¹ DOMÍNGUEZ ORTÍZ, Antonio: *Carlos III y la España de la Ilustración*. Madrid, Alianza, 1990, p.199.
- ¹² FERNÁNDEZ LATORRE, Ricardo: «Los globos en la conquista del aire», en *Aeroplano*, 3 (1985), p.21.
- ¹³ «En España se han formado ya algunos Globos de esta especie, habiendo tenido la complacencia que el 1º lo hizo Don Agustín Bethencourt y Molina natural de esta Isla. Este caballero aplicado a las Matemáticas, Maquinaria, etcétera fue el que echó a volar uno en la Casa de Campo del Señor Infante Don Gabriel el 29 de Noviembre....» (GUERRA Y PEÑA, Lope Antonio de la: *Memorias (Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII)*. Las Palmas de G.C., Cabildo de Gran Canaria, 2002, p.705.
- ¹⁴ AA.VV.: *Historia de la Aviación Española*. Madrid, IHCA, 1988, p.17.
- ¹⁵ RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Ciencia y tecnología en la España Ilustrada. La Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales*. Madrid, 1980, p.36.
- ¹⁶ FERNÁNDEZ LATORRE, Ricardo. «Dos siglos del primer vuelo», en *Aeroplano*, 10 (1992), p.17-25.
- ¹⁷ RAMÍREZ MUÑOZ, Manuel: «Nombres canarios en los principios de la aerostación española», en *Aguayro*, 215 (1995), p.31-34.
- ¹⁸ GONZÁLEZ GRANDA, R.: «Los menos pesados», en *Revista de*

Aeronáutica, 529 (1985), p.65.

- ¹⁹ «Navegación aérea», en *El Amigo del País* (Periódico de la Sociedad Económica de Santa Cruz de Tenerife), nº 11 (noviembre 1871), p.364-371.
- ²⁰ *Ibid.*
- ²¹ MAFFIOTTE Y LA ROCHE, Pedro: «Reflexiones sobre la navegación aérea», en *La Ilustración en Canarias*, III, IV, V, VI, VIII y IX, de 15 y 31 agosto, 15 y 30 septiembre, 31 octubre y 15 noviembre de 1882, respectivamente.
- ²² MORALES, P.: «De D. Eustiquio a Garnier», en *La Provincia*, 3 mayo 1913.
- ²³ PLATERO FERNÁNDEZ, Carlos: «Prehistoria de la Aeronáutica en Canarias», en *La Provincia*, 5 mayo 1983, p.28.
- ²⁴ Cfr. PLATERO FERNÁNDEZ, C.: *Ibid.*, y RAMÍREZ SUÁREZ, Carlos: «La Aerostación en Las Palmas y el Aeropuerto de Gando», en *Latidos de mi tierra*, Las Palmas de G.C., Cabildo Insular, 1975.
- ²⁵ SAINT-EXUPÉRY, Antoine de: *Tierra de los Hombres*, Barcelona, Círculo de Lectores, 2000, p.21.
- ²⁶ PECKER, GRANGE PÉREZ, C.: *Crónica de la Aviación Española*. Madrid, Sílex, 1983, p.35.
- ²⁷ GONZÁLEZ BETES, Antonio: «La investigación de los primeros vuelos en las capitales españolas», en *Aeroplano*, 5 (1987), p.15.
- ²⁸ GONZÁLEZ BETES, Antonio: «El primer vuelo de un aeroplano en Asturias», en *Aeroplano* 1 (1983), p.121-125.
- ²⁹ GONZÁLEZ BETES, Antonio: «Los comienzos de la Aeronáutica en Valladolid», en *Aeroplano*, 13 (1995), p.138.
- ³⁰ GONZÁLEZ BETES, Antonio: «La base Aérea de Zaragoza. Antecedentes», en *Aeroplano* 17 (1999), p.36-37.
- ³¹ Cit. por GONZÁLEZ BETES, Antonio: «El primer vuelo de un aeroplano en Toledo (Capital), en *Aeroplano*, 2 (1984), p.135-139.
- ³² GONZÁLEZ BETES, Antonio: «El primer vuelo de un aeroplano en Asturias», *op. cit.*, p.124
- ³³ SUÁREZ, Sergio: «De Guanarteme al cielo», en *La Provincia*, 18 abril 1993.
- ³⁴ QUESADA, Alonso: «Un cristiano...» *op. cit.*
- ³⁵ *La Provincia*, 22 abril 1913.
- ³⁶ *Ibid.*
- ³⁷ PLATERO FERNÁNDEZ, Carlos: «Garnier y los primeros vuelos de aviones en Canarias», en *La Provincia*, 19 julio 1983, p.22.
- ³⁸ GARCÍA DE CELIS BORREL, Ricardo: «El primer vuelo de un aeroplano en Canarias», en *Aeroplano*, 16 (1998), p.96.

- ³⁹ *El Tribuno*, 1 mayo 1913.
- ⁴⁰ *El Tribuno*, 2 mayo 1913.
- ⁴¹ GARCÍA DE CELIS BORRELL, R.: «El primer...», *op. cit.*, p.97.
- ⁴² *La Provincia*, 3 mayo 1913.
- ⁴³ GARCÍA DE CELIS BORRELL, R.: «El primer...», *op. cit.*, p.95.
- ⁴⁴ *La Provincia*, 9 mayo 1913..
- ⁴⁵ QUESADA, Alonso: «El avión se fue», en *Obras...*, *op. cit.*, p.223.
- ⁴⁶ QUESADA, Alonso: «Un cristiano...», *op., cit.*, p.119.
- ⁴⁷ *La Provincia*, 12 mayo 1913
- ⁴⁸ *La Provincia*, 2 mayo 1913.
- ⁴⁹ *Ibid.*
- ⁵⁰ *El Tribuno*, 30 abril 1913.
- ⁵¹ QUESADA, Alonso: «Un cristiano...», *op., cit.*
- ⁵² UNAMUNO, Miguel de: *Por tierras de Portugal y España*. Madrid, Espasa.-Calpe, 1969, p.158.
- ⁵³ SÀINT-EXUPÈRY, Antoine de: «Correo del Sur», en *Obras Completas*, Barcelona. Plaza y Janés, 1974, p. 19.
- ⁵⁴ NAVARRO Y RUÍZ, Carlos: *Páginas históricas de Gran Canaria*. Las Palmas, Imp. «Diario», 1933, p.520.
- ⁵⁵ QUESADA, Alonso: «La emoción portuguesa», en *Obras...*, *op., cit.*, p.271.
- ⁵⁶ *Ibid.*
- ⁵⁷ Ello no obsta para que existiera una legislación sobre la navegación aérea civil que tenía como disposiciones fundamentales el Real Decreto y Reglamento de 25 noviembre 1919 (Cfr., MIRANDA GUERRA, José: *Comunicaciones y transportes*. Las c. a. palmas, Talleres del Hospicio de Ntra. Sra. de los Ángeles, 1922, p.138-141.
- ⁵⁸ Archivo Cabildo Insular (A.C.I.), 7.1.0/14, Exp. 1.984, Leg. 1.
- ⁵⁹ NAVARRO NAVARRO, Domingo: *Gabinete Literario... ¡cómo te recuerdo!*. Madrid, 1962, p.169-170.
- ⁶⁰ A.C.I., *Libro de Actas nº 11*, p.181.
- ⁶¹ WARLETA CARRILLO, J. «Marruecos, forja de la aviación militar española», en *Grandes Vuelos de la Aviación Española*. Madrid, Espasa-Calpe, 1983, p.74-76.
- ⁶² A.C.I., 7.1.0/14, *doc. cit.*, f.13.
- ⁶³ *Ibid.*
- ⁶⁴ RAMÍREZ MUÑOZ, M.: *Para las Aves [Nacimiento de la Aviación en Canarias]*. Las Palmas de G.C., Edirca, 1995, , p.66.
- ⁶⁵ Canario «Azaola»: «Guerra en Marruecos», en *Aeroplano*, 3 (1985), p.57.
- ⁶⁶ Sesión 11-2-1922 (A.C.I., *Libro de Actas nº 11*, p.182).
- ⁶⁷ ALEMÁN, Gilberto: *Vuelos históricos en Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular, 1993, p. 28.

- ⁶⁸ Cfr., «Ha cruzado un avión», en *La Provincia*, 28 junio 1930.
- ⁶⁹ REYES, Alfonso: *Obras Completas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1957, t.VI, p.238.
- ⁷⁰ RAMÍREZ SUÁREZ, Carlos: *En la ruta de mis recuerdos*. Las Palmas de Gran Canaria, Mancomunidad de Cabildos, 1976, p.234.
- ⁷¹ GONZÁLEZ BETS, Antonio: «Cabo Juby. Su historia aeronáutica», en *Aeroplano*, 8 (1990), p.84.
- ⁷² QUINTANA NAVARRO, Francisco: «La ocupación de Ifni (1934): Acotaciones a un capítulo africanista de la 2ª República», en *II Aula Canarias y Noroeste de África (1986)*. Las Palmas de G.C., Cabildo Insular, 1988, p.101.
- ⁷³ FRANCO, Ramón: «El raid Larache-Canarias», en *Revista de Tropas coloniales*, 1924, p.32.
- ⁷⁴ HARDISSON Y PIZARROSO, Emilio: «Canarias y el primer vuelo trasatlántico», en *El Museo Canario*. VII, 20 (octubre-diciembre, 1946), p.39.
- ⁷⁵ GARRIGA, Ramón: *Ramón Franco, el hermano maldito. Apogeo y decadencia de una familia*. Barcelona, Planeta, 1978, p.49.
- ⁷⁶ Tripulación: Piloto, Teniente Juan Martínez de Pisón
Mecánico, Soldado Domingo Bosch Guitar
- ⁷⁷ Tripulación: Piloto, Capitán Rafael Martínez Esteve
Observador, Teniente Antonio Rexach y Fernández de Parga
- ⁷⁸ Tripulación: Piloto, Joaquín Pardo García
Observador, Capitán Félix Bermúdez de Castro
- ⁷⁹ Tripulación: Jefe de la expedición, Comandante Guillermo Delgado Blackembury
Piloto, Capitán Ramón Franco Bahamonde
Navegante, Capitán Alejandro Más de Gaminde
Fotógrafo, Leopoldo Alonso
Mecánicos: Mateo y Panizo
- ⁸⁰ FRANCO, Ramón: «El raid....», *op. cit.*, p.33.
- ⁸¹ *Ibid.*
- ⁸² «18 de Enero: Cincuentenario de Gando», en *La Provincia*, 9 enero 1974, p.15.
- ⁸³ HERRERA ALONSO, Emilio: «El primer raid de la aviación militar española: Melilla-Santa Cruz de Tenerife», en *Grandes vuelos de la Aviación Española*. Madrid, Espasa-Calpe, 1983.
- ⁸⁴ FRANCO, Ramón: «El raid...», *op. cit.*, p.33.
- ⁸⁵ HERRERA ALONSO, Emilio: «El primer raid....», *op. cit.*, p.78.
- ⁸⁶ WARLETA CARRILLO, José: «El Dornier Wall en España y en el mundo», en *Aeroplano*, 2 (1984), p.24-25.
- ⁸⁷ OLARTE CÚLLEN, Lorenzo: «Iberia, sus pilotos y la huelga», en *Diario de Las Palmas*, 19 diciembre 1994, p.3.

RESUMEN HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN MILITAR EN CANARIAS

Fernando Carrasco Argüeso

INTRODUCCIÓN.

La situación geoestratégica del Archipiélago Canario, constituye, desde tiempo inmemorial, un nudo de comunicaciones marítimas entre tres continentes, lo que unido a sus excepcionales condiciones climatológicas, constituye un suculento atractivo para numerosos novios conquistadores, antes y después de su incorporación a la Corona de Castilla.

En consecuencia, está claro que, tanto los medios de comunicación en el interior y con el exterior, como el sistema de Defensa, constituyan, desde siempre, una constante preocupación, mucho más si tenemos en cuenta su lejanía de la España Peninsular.

De ahí que el advenimiento de la Aviación despertara un vivo interés en todos los estamentos insulares.

Acaso, producto de esas inquietudes, el Piloto francés, Leoncio Garnier, con un Bleriot XI con motor de 25 Hp, desmontado, y acompañado de su mecánico, Agustín Mañero, llega al Puerto de La Luz en el mes de Abril de 1913, justo cuando, dos meses antes, acababa de crearse la Aeronáutica Militar Española.

En la zona mas apropiada de la hoy populosa barriada de «Guanarteme», denominada «El Potrero», Garnier monta su aparato y realiza varias exhibiciones que fueron la delicia de los numerosos y entusiastas espectadores allí congregados, que las presenciaron como un novedoso complemento de las fiestas patronales del

29 de Abril en honor de San Pedro Mártir, pero seguramente muy lejos de suponer que aquellos primeros vuelos en la Islas llegarían a conferir una agilísima tercera dimensión a los medios de transporte y comunicación hasta entonces conocidos.

El estallido de la I Guerra Mundial en el verano de 1914, con sus exigencias militares, frenó considerablemente la expansión y desarrollo de la aviación comercial, pero fueron esas exigencias, las que aceleraron de una manera extraordinaria la tecnología aeronáutica, llegando hasta límites insospechados.

Finalizada aquella conflagración, los pioneros del aire se lanzan a la conquista del espacio, tratando de batir récord de distancia y velocidad, desatando la fiebre de los grandes ráids aéreos que se llevaron a cabo, muy señaladamente, durante la década de los años veinte.

Una de aquellas distancias a batir, fue la que podríamos llamar «La Ruta de Colón», con la que se intentaba unir a Europa con el cono meridional de Continente Americano.

Para cubrir esa ruta los protagonistas recalaban obligatoriamente en estas Islas como primera escala técnica o logística de sus vuelos. Si bien por motivos protocolarios, amaraban en el Puerto de La Luz, para continuar sus etapas de larga duración a plena carga debían despegar desde la Bahía de Gando, que reúne mejores condiciones.

Los portugueses Gago Caoutinho y Sacadura Cabral, los italianos Stéfano e Italo Balbo, el brasileño Joao Das Barros, el francés Barnard el alemán

Chirstiansen, el norteamericano Charles Lindberg entre otros famosos pilotos extranjeros, utilizaron nuestras áreas naturales para continuar en sus largas correrías por el Atlántico Sur.

Entre los españoles, cabe destacar a los componentes de la Escuadrilla Atlántida», que abrieron la ruta hacia Guinea Ecuatorial; la expedición del Comandante Delgado Brackembury integrada por tres aviones «Breguet» XIV tripulados por los Capitanes Martínez Estévez, Pardo García y Bermúdez de Castro, los Tenientes Martínez de Pisón, Rexach Fernández y el Cabo Bosch, que escoltados por un hidro Dornier Wal, tripulado por el Comandante Ramón Franco, llegaron a Gando el 18 de enero de 1924.

Aquel vuelo marcó dos hitos muy señalados: De una parte se había producido el primer aterrizaje en las Islas de un avión llegado a ellas por sus propios medios desde el exterior (antes sólo habían llegado hidroaviones). De otra, aquellos tres «Breguets» habían sido bautizados con los nombres de «Archipiélago Canario», «Gran Canaria» y «Tenerife», en honor del Pueblo Canario que los había adquirido por suscripción popular para donarlos al Ejército, como una contribución patriótica con motivo de la llamada Guerra de Marruecos.

Pero el acontecimiento aeronáutico que acapara el máximo interés por el mérito de sus protagonistas, fue y sigue siendo la hazaña del hidroavión «Plus Ultra», que tripulado por el Comandante Ramón Franco, Capitán Ruiz de Alda, Teniente de Navío Durán González y el Mecánico Rada Uslarróz, cubrió la distancia entre Palos de La Frontera y Buenos

Aires en un vuelo sin precedentes iniciado el 22 de Enero y finalizado el diez de febrero de 1926, tras diez etapas y 59:39 horas de vuelo.

Al cumplirse el LXXV aniversario de la efeméride, La Real Sociedad Económica de Amigos del País, El Real Club Náutico de Gran Canaria, el Mando Aéreo de Canarias y el Ayuntamiento capitalino, conmemoraron la gesta, con diversos actos, similares a los celebrados en su día y el Ejército del Aire programó un vuelo sobre la misma ruta con un anfíbio "Canadair" con el nombre de «Plus Ultra II», tripulado por el Comandante Clerencia.

PRIMERA INSTALACIÓN AERONÁUTICA.

Paralelamente a aquellas actividades, las corporaciones locales y entidades particulares, urgían del Gobierno Central, el establecimiento de una instalación aeronáutica que pudiera facilitar el tráfico aéreo regular. Cabildo y Ayuntamiento rivalizaron en esta gestión que, por otra parte, resultó conflictiva por las lógicas pretensiones de la otra isla capitalina, que recabó para sí la construcción del único aeropuerto asignado al Archipiélago, por Orden del 19 de julio de 1927.

Las excepcionales condiciones del Páramo y Bahía de Gando, ganaron la partida en aquella ocasión, y por decreto No.143 del 7 de abril de 1930, se crea el Aeropuerto de Gando, a condición de que el Cabildo donara al Estado los terrenos necesarios para tal fin.

El entonces Presidente de la Corporación, Don Manuel González Martín, se apresuró a adquirir 750.000 metros cuadrados por 75.000 pesetas para cumplir con aquel requisito.

PRESENCIA DE LA FUERZA AÉREA.

Si bien durante la Guerra Civil Española, por nula oposición armada al Alzamiento, no fue necesaria en las Islas la presencia de componentes aéreos, no fue así a lo largo y ancho de la II Guerra Mundial. La difícil e hipotética neutralidad española en aquella contienda, originó muy serios temores para nuestra Defensa. Sólo alguna oportuna acción diplomática y probablemente el éxito del desembarco aliado en el Norte de África, libró a las Islas de una invasión que se hizo inminente por parte de ambos bandos contendientes, pero sobre todo del aliado, ya que los ingleses llegaron a preparar una flota integrada por cuatro portaaviones y otros noventa y tres buques, incluyendo veinte de transporte para una fuerza de desembarco compuesta de veinticinco mil hombres.

Para oponerse a semejante contingente, el joven Ejército del Aire, organizó un plan de defensa consistente en dos Regimientos de Caza, Bombardeo y Reconocimiento, a desplegar entre los aeródromos de las Islas.

Al disminuir la amenaza por las razones expuestas, no llegó a producirse aquel despliegue, pero la situación creada, aconsejó organizar apresuradamente una defensa aérea, para proporcionar la cobertura precisa, del espacio aeromarítimo del Archipiélago. Una defensa más testimonial que efectiva, dado que nuestro espacio fue violado sistemáticamente por ambos bandos beligerantes.

PRIMEROS CONTINGENTES.

Los primeros efectivos desplegados en Canarias estuvieron integrados por el 22 Grupo de Caza Expedicionario de Getafe dotado con 24 Fiats, CR-32 y una Patrulla de Reconocimiento, con dos hidros Dornier Wall. Los primeros llegaron el día 1 de agosto de 1940 y se estacionaron en Gando; los segundos llegaron en los últimos días de marzo de 1941 y se estacionaron en lo que después sería la Base de Hidros del Puerto de La Luz.

La premura en el despliegue, no permitió anticipar una infraestructura logística racional, por lo que los órganos de mando, gestión, abastecimiento, mantenimiento, etc., ocuparon mas de veinte edificios o dependencias, distribuidos por toda la Capital, además de otra media docena en los municipios de Telde e Ingenio.

El carácter provisional del precipitado despliegue pasó, casi de inmediato, a convertirse en dotación permanente, ya que el 22 de enero de 1941, el Coronel Mas de Gaminde, es nombrado primer Jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, creada por Decreto del 17 de Octubre del año anterior y con ello, nuestra organización militar aérea cobra una entidad propia. A ella se incorpora la I Escuadrilla del Desierto, creada en 1928 con base en Cabo Juby, para servir de apoyo logístico y escala técnica a los esporádicos vuelos Europa-Canarias, a la par que para establecer un enlace rápido y dar protección a los puestos militares del interior del Sahara. Así, la Fuerza Operativa de la Zona Aérea, quedó materializada por: REGIMIENTO MIXTO DEL AIRE No.4. Integrado por:

- -29 Grupo de Caza. Con los aviones Fiat destacados en Gando.
- -112 Grupo que encuadraba a:
 - 11 Escuadrilla, ahora dotada con 5 aviones de transporte «Junker» 52.
 - 54 Escuadrilla de Reconocimiento. Dotada con dos hidroaviones “Dornier Wall” y un exótico Fairey “Sword Fish”, incautado a la Royal Navy, tras un amaraje forzoso frente a las costa de la Güera , el 9 de marzo de 1941.

En cuanto al aparato logístico, quedó constituido por unas ocho Unidades de servicios diversos, dispersos en todo el ámbito capitalino, más una gran unidad de Seguridad denominada 49 Bandera de Tropas de Aviación, acuartelada en el antiguo Lazareto de Gando, integrada por personal de los tres Ejércitos, muy especialmente procedentes de La Legión.

EVOLUCIÓN.

Finalizada la II Guerra Mundial, las turbulentas aguas de la tensión bélica vuelven a su cauce anterior; la alerta se relaja hasta un estado de pasividad y puede decirse que el mantenimiento y operatividad de nuestras Fuerzas Aéreas en Canarias, llegan a una situación de alarmante precariedad. La situación económica creada por las crisis precedentes impide la renovación de un material infrautilizado, procedente de la pasada Guerra Civil, que envejece, se hace obsoleto y causa baja en las Unidades.

Así en 1946 La Base de Hidros queda reducida al acuartelamiento de Tropas y Servicios y en Gando la Aviación de Caza empieza a perder operatividad y a ganar en accidentes hasta su total disolución. Solo los

«Junkers» de la 11 Escuadrilla de Cabo Juby, siguen prestando un valiosísimo servicio de enlace con el Sahara.

En septiembre de 1952, se produce un drástico repliegue, que disuelve el Regimiento Mixto No.4, sustituido por un difuso 42 Grupo, dotado de un heterogéneo componente de avionetas con la única misión de mantener unas elementales condiciones de vuelo de los Pilotos.

Pero en la segunda mitad de la década de los 50, un agente innovador llegaría muy oportunamente, para animar el cotarro del aburrimiento: El S A R, representado inicialmente, por la 56 Escuadrilla de Salvamento, aterriza en Gando como lluvia de primavera y novia de élite de unos pilotos ansiosos de unas perspectivas mas avanzadas y seguras para sus aspiraciones profesionales.

Si bien en el orden cuantitativo no representó un factor de relieve si lo fue en el orden cualitativo.

Un potente bimotor anfibio, con características muy sofisticadas en aquella época, como era el «Grumman Albatros» y dos helicópteros «Sikorsky», auténtica novedad en las Islas de este tipo de aeronaves, constituyeron un bocado lo suficientemente jugoso, como para hacer las delicias del menos codicioso currante del espacio.

REACTIVACIÓN.

Algún tiempo después, el letargo en el que parecían sumidas las actividades aéreas, se rompe sacudido por acontecimientos trascendentales que iban a marcar una nueva era en el acontecer de nuestras FF.AA.

Y en el área geopolítica del extremo suroccidental de España.

El 26 de octubre de 1957, un Junker que realiza un servicio de reconocimiento sobre Sequia el Hamra es tiroteado.

El 21 de noviembre siguiente, el Servicio de Inteligencia de Ifni, capta una información reveladora de un ataque general sobre aquel Territorio. A las 06:00 horas del día 23, patrullas armadas del llamado «Ejército de Liberación», asaltan por sorpresa un depósito de armas y simultáneamente el Aeropuerto. Estos ataques son rechazados, pero a lo largo del día, todos los puestos quedan cercados y aislados de la Capital. Durante los cuatro días siguientes, la situación se hace difícil y las guarniciones se debilitan ante el continuo asedio enemigo.

La asistencia de refuerzos se ve entorpecida por una meteorología adversa, tanto por aire, como por mar.

La reacción del Mando es un tanto similar a la del año 1940, pero ahora los objetivos son mucho más concretos, pues la situación bélica se generaliza.

En los momentos iniciales, los Junker, actúan de improvisados bombarderos, pero la magnitud del conflicto iba a necesitar de unos argumentos más contundentes para dominar la situación.

Con la misma premura que en la ocasión precedente, aviones de bombardeo. Heinkel 111 y de caza-bombardeo C.6, llenan por completo las plataformas de la B.A. de Gando que, de nuevo, llegan como Fuerza Expedicionaria y continuaron como tal hasta después de finalizada la campaña.



De otra parte, la dotación de Junkers, se incrementa considerablemente hasta completar dos Escuadrones y de ahí, nace una gran Unidad denominada Ala de Transporte No.36.

La participación de aquellos componentes, domina la situación en el conflicto, pero las experiencias pasadas y las perspectivas de futuro, aconsejan la consolidación de una Fuerza Aérea con la necesaria potencia disuasoria, antes nuevos brotes de insurrección.

Así, por una directiva del 29 de octubre de 1.962, gran parte de aquella Fuerza Expedicionaria, pasa a dotar a nuestra gran Unidad con la denominación de Ala Mixta No.36, a la que se suma un Escuadrón de los legendarios buchones o Messer 109, en versión española.

Tenemos pues que el Ala cuenta, en aquellas fechas con cuatro Escuadrones dotados de un material muy diverso:

- * El 361 con Junkers.
- * El 362 con Heinkel 111. (Pedros)
- * El 363 con C.6 (T.6) («Tallara Guayete» versión sahara).
- * El 364 con C.7K “Buchón” (Messerschmitt 109 en versión española)

Sigue un período de relativa calma en el Sahara y la evolución de nuestras Unidades continúa; sí no paralelamente a otras peninsulares, si con la progresión suficiente para mantener un estado de alerta acorde con las exigencias del momento.

En cuanto al SAR, ha seguido una evolución óptima en disponibilidades del material propio para las misiones que le son específicas.

En noviembre de 1962, la antigua Escuadrilla se convierte en 56 Escuadrón, en función del incremento de sus efectivos, que aumentan en su dotación de anfibiaos «Grumman» y en una Escuadrilla de avionetas Dornier-27 que compensa, en cierta medida, la baja de los Helicópteros «Skorsky», destacados en Los Rodeos, desde su incorporación a la Unidad.

En virtud de una nueva nomenclatura que data de octubre de 1967, su denominación pasa a ser 802 Escuadrón que conserva actualmente.

En 1968, daría comienzo la era de los helicópteros «Augusta Bell», que finalizaría en enero de 1983.

Las exigencias dimanantes del constante incremento del tráfico aéreo, y la ya escasa operatividad de los «Grumman», determinan que en 1979, sean sustituidos por los actuales Fokker-27 Marítimo, modernamente equipados para la ejecución de misiones de búsqueda.

Como colofón al equipamiento de la Unidad en marzo de 1983, coincidiendo con la baja de los Augusta Bell, llegarían los actuales «Superpumas», altamente eficaces en las tareas de rescate.

En noviembre de 1967, se produce una profunda reorganización, esta vez, de ámbito nacional: las Alas son disueltas y sustituidas por Grupos, siguiendo un criterio análogo al aplicado en 1952, con los Regimientos. Una organización que pretendía establecer una relación directa y muy positiva con los Mandos Superiores en el

orden operativo, pero que no satisfacía a los Mandos intermedios.

La creación del nuevo Grupo, que conservó el número de Ala, coincidió con una profunda renovación del material aéreo: aviones D.C.3, comienzan a ocupar puestos en las filas del 461 Escuadrón y modernos «Sae-tas», hacen lo mismo en el 462.

Aunque los «Messer» habían causado baja en 1.963, el Grupo cobra una mayor capacidad operativa, a la par que fomentó un gran entusiasmo entre las tripulaciones y personal de mantenimiento.

Múltiples y constantes presiones, determinaron el retorno a la organización anterior y el Ala Mixta No.46 (denominación asignada el 1 de abril del 65), recobra su identidad, exactamente en junio del 71.

Sigamos deshojando el calendario del tiempo y detengámonos en el otoño de 1974, cuando se producen nuevas agitaciones subversivas en el Sahara. Ahora las acciones del enemigo, ponen de manifiesto una mayor organización y evidencian un más amplio apoyo por parte de los países limítrofes.

El conflicto adquiere magnitudes de resonancia internacional.

La participación del Ejército del Aire, puede decirse que fue total aunque las Unidades rectoristas lo harían esporádicamente con vuelos de intimidación o de reconocimiento.

Gando se viste de gala, por decirlo de alguna manera-, para recibir y alojar a participantes de todas las regiones, pero fueron las unidades del MACAN, las

que mantuvieron desplegados en el Sahara los mayores efectivos, en la medida de las necesidades de cada momento.

Acuerdos multipartitos, que no vamos a enjuiciar, determinaron la evacuación de aquel territorio, mediante lo que se denominó «Operación Golondrina» y el día 12 de Febrero de 1976, despega de Villa Cisneros el último de nuestros aviones destacados allí, que trae a bordo al General Gobernador y a su Estado Mayor.

La nueva situación geopolítica, que implica una modificación sustancial de nuestras fronteras, conlleva otros planteamientos defensivos y las Unidades reactoristas, que en la situación precedente se limitaron a acciones esporádicas, se hacen ahora una incuestionable necesidad.

En consecuencia, una directiva del 4 de febrero, dispone una drástica transformación del Ala: Los Escuadrones 462 y 463 quedan disueltos. Los DC.3 causan baja en el 461, ahora dotado con los aviones de transporte ligero CASA 212, «Aviocar».

A cambio, se crea un 464 Escuadrón dotado con aviones «Northrop» F.5 y con ello, la Unidad entra con todos los honores en la élite reactorista.

Sin embargo, tal medida aparentó un deliberado propósito de provisionalidad, ya que los planes del Mando contemplaban la dotación de un nuevo material que cumpliera las verdaderas exigencias de la cobertura aérea del Archipiélago.

Así, una directiva del 2 de marzo de 1982, disuelve aquella Unidad, devuelve sus aviones al Ala 21, de la que procedían y resucita al 462 Escuadrón para do-

tarlo con los Mirage, F.1 de la más avanzada tecnología del momento.

Y por último, de la importancia estratégica del Archipiélago y de la preocupación del Mando, por su seguridad habla bien claro el hecho de que a partir del mes de Abril de 1999, la dotación de nuestras Fuerzas Aéreas en Gando, se ha visto asistida de los reactores de la más alta tecnología actual, como son los F.18.

INFLUENCIA Y APOYO EN EL ÁMBITO CIVIL.

Ya hemos observado como el desarrollo y expansión de la aviación comercial, ha evolucionado a remolque de la tecnología militar, pero la influencia de ésta en el campo civil, se escapa de los parámetros puramente tecnológicos para adentrarse en el ámbito de las relaciones humanas y establecer esa simbiosis vital, entre las Fuerzas Armadas y el Pueblo del que proceden y al que sirven.

Claro exponente de esa afirmación es que la llegada de las primeras Unidades, fue acogida con el entusiasmo de lo novedoso, que después, se tradujo en una total integración en la Sociedad Canaria, hasta el punto de que muchos foráneos, fueron captados por la simpatía, belleza y especial atracción de la mujer canaria, fundando aquí numerosas familias creadoras de varias generaciones.

De otra parte; afanosa y solidariamente, pilotos con material aéreo facilitado por el Ejército del Aire, contribuyeron, decisivamente, al relanzamiento de los aeroclubs de Tenerife y Gran Canaria, languidecidos

entes por carencia de medios y profesores y prácticamente desorganizados como consecuencia de las pasadas contiendas bélicas. Con ello, se reanima la afición aerodeportiva y se reactivan las escuelas que hoy forman y expiden títulos a pilotos comerciales.

Con el advenimiento de los paraclubs, el paracaidismo deportivo encontró en las Unidades de transporte, el elemento preciso para realizar sus lanzamientos.

En otro orden de colaboración, hemos de señalar que la presencia del SAR, desde septiembre de 1955, introduce un factor muy tranquilizador en favor de la población isleña: las islas periféricas carentes de instalaciones adecuadas, contaron desde entonces, con un medio rápido de evacuaciones sanitarias a las islas capitalinas, hasta que los organismos civiles responsables, asumieran estas competencias y aún después, cuando las circunstancias lo requieren. Fue y, sigue siendo, una labor no específica del Ejército del Aire, pero que las tripulaciones del SAR han llevado a cabo de forma humanitaria como un trabajo adicional a sus obligaciones reglamentarias que han realizado a cualquier hora del día o de la noche, con la única recompensa de la satisfacción de salvar vidas humanas. Las últimas estadísticas arrojan un total de 6.525 evacuaciones, incluidas 1.461 realizadas por el Ala 46.

Y dentro de sus misiones específicas, la situación creada después de la evacuación del Sahara, condiciona la problemática del apoyo aéreo en el Archipiélago: El banco pesquero canario-sahariano, cobra una nueva dimensión, lo que unido al incesante incremento del tráfico aeromarítimo, produce frecuentes requerimientos de socorros y salvamentos marítimos.

De estas arriesgadas misiones, cabe señalar el récord de distancia desde costa, establecido por un helicóptero «Superpuma», al volar 694 NM sobre el mar, para rescatar al náufrago del velero «CHOICE» que zozobró en ruta Belice-Tenerife, el día 18 de febrero de 1997. Y otra misión calificada de «Rescate al Límite» en la que una pareja de náufragos, debía ser rescatada antes de que la oscuridad lo impidiera, para no pasar toda una noche en un bote salvavidas en medio de una fuerte marejada. Esto ocurrió a 425 NM. al NE de Gran Canaria, el 22 de diciembre del 2000.

Pero para entonces, las peligrosas misiones de Búsqueda y Salvamento realizadas por el SAR, habían merecido la más alta distinción militar en tiempo de Paz: El día 24 de junio de 1.994, S.M. El Rey D. Juan Carlos, imponía al 802 Escuadrón, la Medalla Aérea, con carácter colectivo que entregó a su Jefe, el Tte. Coronel D. Aquilino Sanesteban Cao.

En todo caso, la compenetración entre la Aviación y el Pueblo Canario quedó patente desde el primer momento. El Ayuntamiento Capitalino, honró la figura del primer jefe de la Zona Aérea de Canarias, General Mas de Gaminde, distinguiendo con su nombre a una importante vía urbana del residencial distrito de Alcaravaneras.

LA LOGÍSTICA.

Capítulo aparte merecen quienes tras el escenario del teatro de operaciones, hacen posible que los actores ejecuten a la perfección sus misiones: Mantenimiento, Abastecimiento, Seguridad y Servicios, son elementos vitales para la actividad aérea. Sin los hombres y mujeres que los atienden, los aviones no podrían volar.

En este sentido, el Grupo del Cuartel General del MACAN, aglutina hoy todas aquellas Unidades dispersas inicialmente creadas en Las Palmas y constituye el más importante apoyo logístico.

En Gando, el Grupo de Material, es un auténtico fabricante de horas de vuelo y el de Apoyo-Personal, asume las competencias de Seguridad y Servicios.

Entre sus múltiples instalaciones cuenta con: Dos potabilizadoras de agua de mar. Una depuradora de aguas residuales. Una planta de producción de oxígeno. Un oleoducto para abastecimiento por barco y una terminal aérea internacional.

Todo ello, hace posible que en esa parte de la Isla, se haya creado un oasis, mediante repoblación forestal en el sector norte de la Base y Aeropuerto, iniciada en los años sesenta entre el Cabildo de G.Canaria y la Zona Aérea, que ha contribuido, no sólo a embellecer el entorno, sino a eliminar la corrosión producida por la arena, el mar y el viento, tan negativos para un material como el aeronáutico.

El proyecto ADEGA (Adecuación Ecológica de Gando), se inició en 1986 con la valiosa colaboración técnico-económica de ICONA, con una repoblación de 81,500 M2, que se ampliarían a unos 100.000 m2 más.

VIGILANCIA Y CONTROL DEL ESPACIO AÉREO.

El progresivo incremento del tráfico aéreo que en los años sesenta experimentó un incremento del 150% unido a la inestable situación en el Sahara, determinó el establecimiento de nuevas medidas de seguridad en el

control y vigilancia: los medios tradicionales de ayudas a la Navegación se hacen insuficientes.

Además de oír, se hace necesario ver lo que ocurre en los múltiples pasillos aéreos, para evitar que el usuario de uno de ellos, invada el de otro que circule en dirección contraria, perpendicular u oblicua. En consecuencia; la cobertura radar se hace indispensable.

Esta se inicia en 1.968, con el asentamiento del hoy EVA 21 en el Pozo de las Nieves en G.Canaria seguido del EVA 22 en Lanzarote en 1975, Escuadrones éstos integrados en el Grupo de Alerta y Control del MACAN.

La Escuadrilla de Control Aéreo Operativo No.7, sirve de complemento a estas actividades.

Pero esa cobertura no es completa: pese a que el tráfico de aviones en las Islas esta situado entre los cuatro primeros nacionales, y está previsto que se incremente en un 4,5% anual, hasta el 2015, el espacio aeromarítimo, presenta importantes sectores ciegos.

Es la asignatura pendiente de aprobación, sería preciso completar la cobertura radio-radar hacia el oeste de las islas con un nuevo escuadrón de vigilancia aérea, para solventar la "sombra" que el Teide ocasiona al actual sistema.

Finalmente; la incorporación de los reactores de combate, F.18, de la más avanzada tecnología garantizan hoy, razonablemente, la Defensa Aérea del Archipiélago.

EL MARCO.

Tres testigos de excepción, configuran el marco del nacimiento de la Aviación en Canarias:

-La Bahía de Gando; escenario de numerosas batallas entre canarios, piratas y corsarios; primera etapa del viaje de Colón, antes de adentrarse en el Mar Tenebroso camino del Descubrimiento y pista de la hidroaviación durante los años veinte.

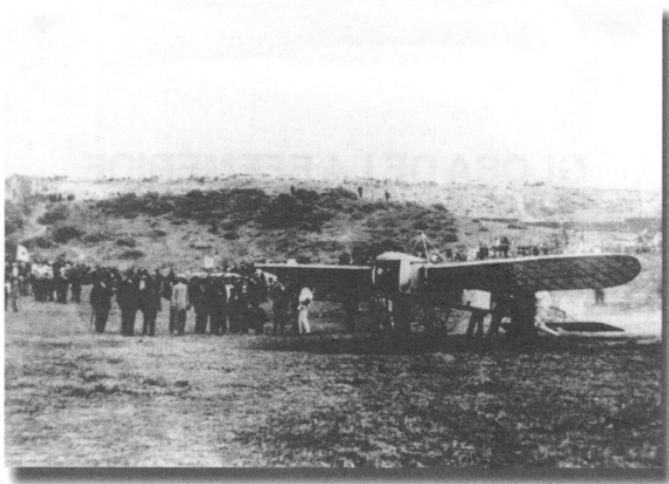
-El Torreón de la Conquista; que arrasado en cuatro ocasiones por invasores y por las huestes de Maninidra, resurgió de entre sus cenizas para convertirse en Museo depositario de nuestros recuerdos y de nuestra cultura aeronáutica.

-El Lazareto de Gando; obra del insigne Ingeniero D.Juan de León y Castillo, para aislar y erradicar la epidemias que azotaron a las Islas entre los Siglos XIX y XX. Después, alojamiento de Tropas y Servicios, entre otras instalaciones.

**GLOSA DE LA EFEMÉRIDE
30 DE ABRIL, 2003**

En recuerdo del Primer Vuelo sobre Canarias

Manuel Ramos Almenara



**El Bleriot de Leonce Garnier en Guanarteme,
Las Palmas de Gran Canaria, momentos antes de iniciar
el primer vuelo en Canarias el 30 de abril de 1913.**

La gente se agolpaba sobre la llanura de Guanarteme o sobre el páramo, como algunos definían el lugar.

Desde todos los puntos de la Ciudad e incluso de la Isla, toda clase de personas se dirigían a los alrededores de la finca de los Antúnez, cercana a la playa, a este lugar en dónde nos encontramos.

La Provincia del viernes dos de mayo de 1913, así reflejaba este desplazamiento:

“Desde las dos de la tarde se hacía poco menos que imposible encontrar hueco en los tranvías o hallar un vehículo para trasladarse al campo de aviación.”

Conforme el gentío se acercaba al lugar, la aglomeración aumentaba y se confundían personas, cabaillerizas y carruajes.

Las calles engalanadas, la animación inusitada, las azoteas abarrotadas, las lomas apenas dejaban ver su escasa vegetación... y miles de personas ávidas por asistir a un acontecimiento sorprendente, único, histórico...

¿Qué iba a ocurrir? Nada más y nada menos que el primer vuelo de un artefacto a motor, dirigido y controlado, desde su interior, sobre el cielo de Canarias.

Y esto sucedía un miércoles, tal día como hoy, hace 90 años, en 1913.

Así, pues, a nuestra Ciudad, a nuestra isla de Gran Canaria, le cupo el mérito, la distinción y el honor de acoger en su cielo el inicio de un desarrollo aeronáutico extraordinario, de sostener el primer vuelo, germen del interés e incluso pasión, que los grancanarios tienen por la Aviación, sabedores de lo que ha significado y significa para el propio isleño.

De alguna manera lo reflejó Alonso Quesada en su crónica titulada *Un cristiano que vuela* cuando escribía:

“...un avión volando sobre una ciudad sencilla donde no han volado aviones, es el más grande motivo pasional...”

Aquél memorable día, que hoy recordamos, se alcanzó el cielo...precisamente, desde Guanarteme, desde este lugar que fuera páramo o llanura. Aquí se plasmó una parte, muy importante, de nuestra historia local; una página que deberá grabarse en el futuro museo de la historia capitalina: el arranque de nuestro desarrollo aeronáutico.

Y como casi siempre ocurre con las grandes cosas, fue la sociedad civil, heredera de aquellos ilustrados del XVIII, representados, desde hace 227 años, por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, la que organizó, en el Gabinete Literario, este primer vuelo que, con carácter festivo, deportivo y, para algunos, circense, se habría de realizar con motivo del Aniversario de la incorporación de Gran Canaria a la Corona de Castilla.

No obstante, el 29 de abril de aquél año, sólo se pudo ver el extraño aparato recién conformado, a semejanza de un rompecabezas mecánico, sobre la tierra de Guanarteme y una prueba de rodadura.

Y fue el 30 de abril cuando se llevó a cabo ese primer vuelo que marcaría la era de la Aviación en Canarias.

Sólo unos minutos... un avión en el cielo canario... los minutos de la gloria.

La aclamación fue unánime, con vítores de los casi ocho mil asistentes que seguían entusiasmados las evoluciones del ya famoso aviador francés Leonce Garnier, nuestro piloto pionero... “el rey de los aviadores”, “el emperador de los aterrizajes”, “el maestro”... justas denominaciones con que la prensa de la época citaba al héroe.

De esta manera describía Prudencio Morales, en su periódico, aquél primer vuelo:

“Paseaba en la azotea de mi casa el último miércoles a la tarde, gemelos en mano, para ver, lejos, sobre las montañas de Guanarteme y en el fondo plomizo de los celajes, el maravilloso aparato de Garnier. Aunque fresco el brisote, y lloviznando algún rato, todas las azoteas eran atalayas de muchos ojos y en las cimas de las montañas de Sto. Domingo y San Francisco hormigueaban los curiosos.”

Toda la Ciudad contempló extasiada el vuelo del más famoso avión de la época. Incluso los turistas y convalecientes que se hospedaban en el Hotel Santa Catalina salieron a las terrazas para averiguar que era ese extraño ruido que venía de arriba.

Entre este día y el domingo 4 de mayo se realizaron ocho vuelos. En el último despegue del día 30 acompañó a Garnier el gobernador militar de la Plaza D. Juan

Sierra que, de seguro, pensaría en el aprovechamiento de estos aparatos para fines militares. Pero la primera persona que subió a bordo del Bleriot y voló sobre nuestro cielo canario fue D. Jaime Company y Escandell, aquel enamorado de las alturas que, tres años antes, se trasladara desde estos mismos lugares, en globo aerostático, a las inmediaciones de La Laja, en dónde sufrió una aparatosa caída, con magulladuras incluidas y que, en 1896, realizara la primera ascensión tripulada en Arucas, aun cuando habría que considerar los intentos que, hacia la década de los 80, del XIX, realizara un tal D. Eustiquio desde el patio del Palacio Episcopal.

Pero sigamos con nuestro primer vuelo, para decir que los habitantes de Telde, Arucas, Gáldar, Guía, Agaete y de tantos y tantos lugares, no creían lo que veían. En Arucas pudieron agasajar al héroe, pues tomó tierra entre el verdor de las plataneras. En la capital grancanaria recibió múltiples muestras de agradecimiento, con el Gabinete Literario a la cabeza y la prensa volcada en elogios.

Ya todo sería distinto, desde ese memorable 30 de abril: nuevas vías se abrirían para nuestras relaciones y comunicaciones. Y una vez más, nuestro puerto de las Isletas o Puerto de La Luz, sería partícipe de una de las más bellas páginas históricas de nuestra Ciudad, de nuestra isla... parece como si, entregando el testigo del progreso, dijera: llega el momento de la colaboración, de comenzar un nuevo desarrollo comunicativo, complementando la continua actividad portuaria. En uno de esos cinco mil buques que llegaron a puerto durante 1913, se encontraba uno recién estrenado de la Trasatlántica, el "Reina Victoria Eugenia" que el 20 de abril nos dejó las piezas del Bleriot XI, un monoplano de ocho metros y medio de longitud y 80 caballos de potencia. El Bleriot fue el avión más reconocido de su

época, el más vendido, en 1913 se entregaron 800 unidades de este aparato. Su constructor, Luis Bleriot, realizó la primera travesía sobre el canal de la Mancha, el 27 de julio de 1909.

En 1910, en Barcelona, un Bleriot despegó de la finca del canario Luis Antúnez, considerándose el primer vuelo realizado en España; aun cuando, según algunos investigadores, el vuelo primero se realizó en cielo valenciano, en 1909, con un avión de diseño y fabricación nacional.

De cualquier forma, esa sorprendente coincidencia de las tierras de Antúnez no hace mas que confirmar el interés de los canarios por las cosas del aire.

El Bleriot, en fin, además de cruzar, por primera vez los Alpes, tripulado por el peruano Jorge Chávez, en 1910; batió marcas de distancia y velocidad y fue el avión que en, 1911, pilotado por Pierre Prier, hizo sin escalas París-Londres.

Habría que citar, llegado a este punto, a la Comisión organizadora de este trascendental acontecimiento de nuestra aeronáutica. En primer lugar a D. Domingo Navarro Navarro, escritor, redactor de *La Provincia*, presidente de la Asociación de Corresponsales de Guerra, “muy amigo de nuestras cosas y de esta tierra”, según escribiera el alcalde José Ramírez Bethencourt a la esposa del aviador Garnier, doña María Somech, también aviadora y que acompañó a su marido en esta histórica visita.

Formaban, asimismo, parte de esta comisión, D. Julio Rodríguez y el ya citado Company que, al parecer, actuaba también como representante de Garnier.

Y, por fin, nuestro piloto Leonce Garnier, hoy también protagonista con el recuerdo agradecido de sus hazañas. Afincado en España, ya realizó el primer vuelo sobre Asturias en 1911 y sobre Lérida en 1912. Obtuvo su título en la primera Escuela de Aviación que se creó en el mundo, en Pau (Francia), en enero de 1910. En muy pocos años alcanzó merecida fama por sus continuas demostraciones, por su fuerte vocación aeronáutica. Creó su propia Escuela de Aviación, en Vitoria, dos meses antes de llegar a nuestra Ciudad. Le acompañaba un estupendo mecánico y gran profesional, el español Agustín Mañero, el cual, en el arranque de uno de los vuelos, sufrió un accidente, fracturándose algunos huesos de su mano, lo que no fue obstáculo para que continuara con su labor.

La gente volvía a sus casas, saludaban agitando los pañuelos, los sombreros, los abanicos... vitoreando y aclamando a Garnier. Se oía la música de la Banda, como broche final a tan excepcional acontecimiento. Las autoridades locales, al principio incrédulas por el éxito de estos vuelos, imaginaban ya, los más atrevidos, que una nueva era se avecinaba. Un mes y medio antes había nacido el Cabildo Insular, piedra angular isleña y que jugaría el más importante papel en el desarrollo de nuestra Aviación ya que, en 1930, se formalizaba la compra de los terrenos que marcarían la gran pista de nuestro progreso: el Aeropuerto de Gando iniciaba su camino.

Y los años se suceden, confirmando el espectacular desarrollo de la Aeronáutica. Al cumplirse el 50 Aniversario de este primer vuelo sobre cielo canario, fallece en Biarritz, Leonce Garnier. De seguro que en su retina, en esos ojos que ya se cerraban para el descanso definitivo, permanecerían las imágenes de tantos vuelos primerizos que realizó y, sobre todo, el que hi-

ciera aquél 30 de abril de 1913 en una isla llamada Gran Canaria; en una llanura denominada Guanarteme, abarrotada de sorprendidos curiosos que le aplaudían en cada despegue, en cada evolución, en cada aterrizaje y que con sus pañuelos agitados al viento, le animaban desde tierra... Ahora emprendía el último vuelo, de la tierra al cielo, el eterno... viaje con alforjas repleta de ilusiones y esperanzas, aquellas que repartió allá donde estuvo.

Mi vista se dirige al infinito...
y las nubes me envuelven,
como manto fúnebre.

Quisiera descender...
Mas, no puedo,
mi extraña máquina voladora
es más fuerte que mi deseo.

Y me lleva, me lleva...
hacia donde siempre quise estar.

Parece que veo,
allá en la llanura,
diminutos puntos blancos...

¿Es un adiós?
Volveré, volveré...

Llor a Leonce Garnier
y a nuestra Aviación.

ANEXO

Programa de Actos I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria

- Lunes, 28 de abril

Conferencia: "La aventura de volar en Gran Canaria. 1913-1924: Una década sorprendente".

Conferenciante: Dr. D Manuel Ramírez Muñoz.

Militar (R). Doctor en Historia Contemporánea, profesor de la UNED y miembro del Seminario de Humanidades "Millares Carlo" y de la R.S.E.A.P.

- Martes, 29 de abril

Conferencia: "La Aviación Militar en Canarias"

Conferenciante: Excmo. Sr. D. Fernando Carrasco Argüeso.

General 2º Jefe del Mando Aéreo de Canarias y jefe del Sector Aéreo de Las Palmas.

- Miércoles, 30 de abril

Acto descubrimiento Placa Conmemorativa I Vuelo en Canarias.

- Desfile Aéreo.

Lugar: Plaza del aviador Garnier (final c/. California. Paseo de Las Canteras. Cícer / Guanarteme).

Hora: 12.00 h.

ORGANIZAN:



Mando Aéreo de Canarias



REAL SOCIEDAD
ECONÓMICA DE AMIGOS
DEL PAÍS DE GRAN CANARIA



SHYCEA

COLABORAN:



Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria



Aula Cívico Militar
"Capitán Gobernador Alonso Alvarado"



Real Aero Club de Gran Canaria



Consulado de Francia

BingoReal[®]s.a.


CAJA RURAL
DE CANARIAS

Este libro, impreso en papel prescol,
se terminó el día 30 de abril de 2003,
Noventa Aniversario del Primer Vuelo en Canarias,
que tuvo lugar en Guanarteme,
Las Palmas de Gran Canaria.



**CAJA RURAL
DE CANARIAS**

**BIG
656.7
JOR
pri**

