

El primer vuelo de un aeroplano en Canarias

RICARDO GARCÍA DE CELIS BORRELL

CASI diez años después de que los hermanos Wright se elevarán, por primera vez en la historia de la humanidad, con un aparato más pesado que el aire, en Kill Devil Hills (Carolina del Norte), y casi cuatro desde que, por primera vez en España, lo hiciera Juan Olivert en Paterna (Valencia), el aviador francés Leonce Garnier efectuaba desde Las Palmas, isla de Gran Canaria, el 30 de abril de 1913, el primer vuelo tripulado, motorizado y controlado en la historia del archipiélago canario.

De la vecina Francia comenzaron a llegar a España, con cierta intensidad a partir de 1908, las primeras noticias referentes al desarrollo de la aviación. Se asistía con asombro y algunas dosis de incredulidad a los genesíacos logros y conquistas de aquellos "chalados con sus locos cacharros". Por toda Europa iban de boca en boca los nombres de tan bizarros caballeros, entre los que, brillando con luz propia, destacaban los galos: Wright, Voisin, Farman, Santos-Dumont, Cody, Delagrangé, Latham, Bleriot, Chávez, Garros, Paulham, Fabre, Hamel, Prévost... son sólo algunos de los más importantes apellidos, ligados para siempre a la historia de la aviación, que se hicieron famosos durante la primera década del siglo XX y hasta el inicio de la Gran Guerra.

Cataluña, por razones de proximidad con el país vecino, fue la primera región española por donde se comenzaron a filtrar los primitivos y elementales conocimientos aeronáuticos barajados por aquellos años. Fue Barcelona, con su dinamismo social, la que dio a luz a los primeros clubs y asociaciones aéreas; también vio nacer la ciudad condal las primeras publicaciones divulgativas que animaron a la construcción de nuestros primeros aeromodelos; por todo ello, fue, finalmente, en la capital catalana donde se dieron las condiciones necesarias para que cristalizara la obra del ingeniero industrial Gaspar Brunet: el primer avión diseñado y fabricado en España, un biplano con motor de 25 CV, con el que el valenciano Olivert realizaría el primer vuelo efectuado en nuestro país, el 5 de septiembre de 1909.

Pero, sobre todo a partir de la increíble hazaña de Louis Bleriot al cruzar el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909, la fiebre aeronáutica inflamó España; hasta el propio rey Alfonso XIII, que llegó a realizar un viaje de visita a Pau para conocer las máquinas voladoras de mano de Wilbur Wright, estaba tan entusiasmado con la aviación que la Reina, temiendo por la vida de su marido, tuvo que hacerle prometer que no llegaría a volar.

Durante el quinquenio 1909-1913 surgieron por toda nuestra geografía numerosos festivales aéreos (también llama-

dos "Fiestas de Aviación"), que dieron a conocer a cientos de miles de asombrados ciudadanos los primeros balbuceos de una nueva era. Canarias, pues, no iba a ser menos, a pesar de las dificultades añadidas que representaba el hecho de estar muy alejada de la Península Ibérica y, por ende, de la Europa que vibraba con uno de los más antiguos sueños del hombre hecho realidad: volar.

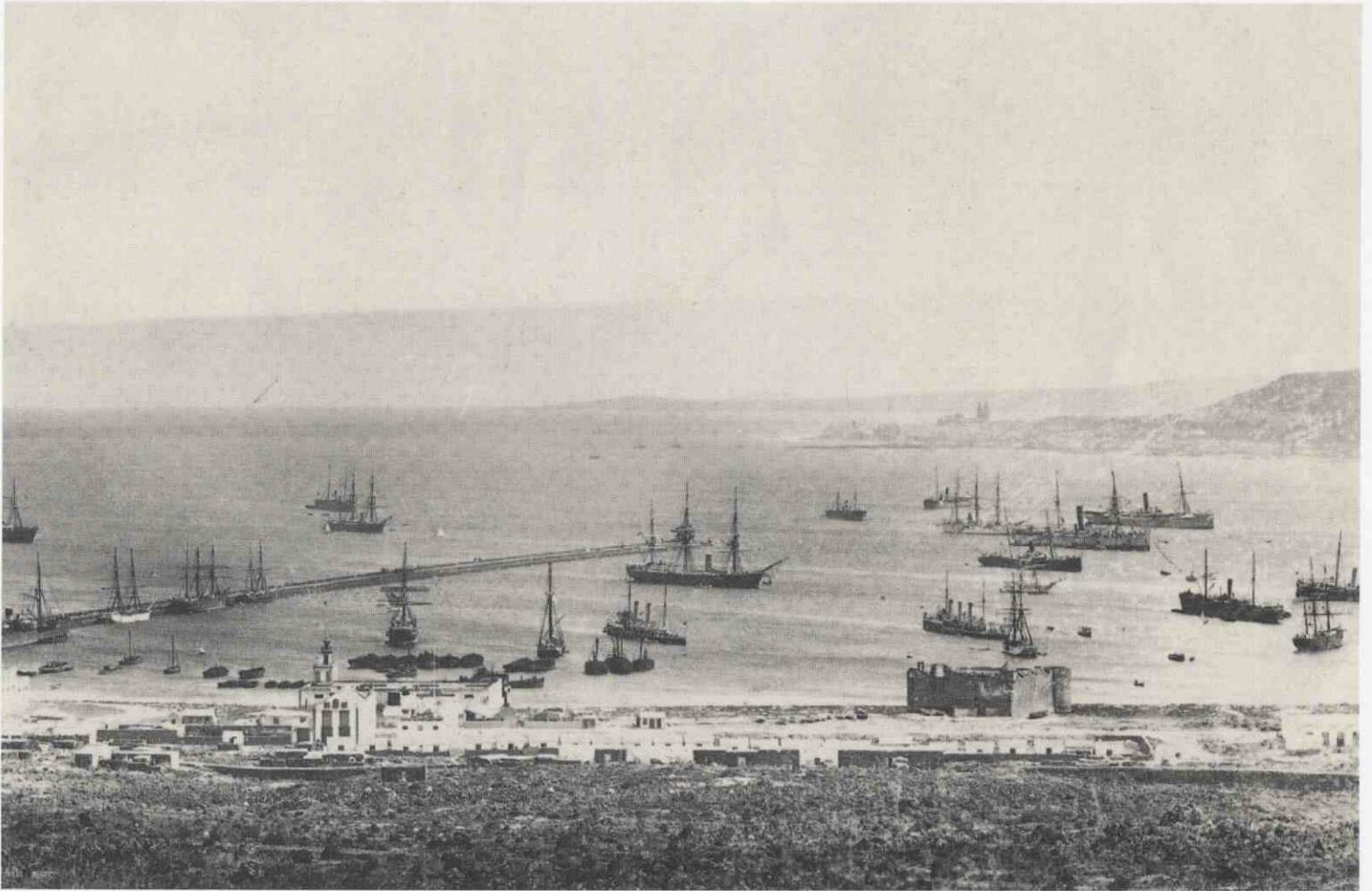
En la capital gran Canaria, Las Palmas, con motivo de la celebración de las fiestas de San Pedro Mártir, se constituyó una entusiasta comisión organizadora de los festejos en el mes de febrero de 1913, encabezada por el entonces redactor del periódico "La Provincia", Domingo Navarro, y por el intrépido profesor de gimnasia Jaime Company, que en 1910 había realizado la primera ascensión en globo de las islas, también desde unos terrenos de la ciudad capitalina denominados "El Rincón", en la zona de Guanarteme.

Desde aquel momento comenzaron las gestiones de dicha comisión para intentar contratar a algún aviador que pudiera realizar vuelos sobre el territorio insular. Por aquellos días en la vecina isla de Tenerife también se llevaban a cabo parecidas gestiones con igual propósito, pero, es en Las Palmas desde donde se establece contacto telegráfico con el renombrado aviador francés Leonce Garnier, el cual había logrado justa fama en nuestro país tras haber realizado, al igual que muchos de sus compatriotas (Mamet, Le Blon, Poumet, Barrier, Laurenz, Lecombe, Bouvier, Demazel, etc.), bastantes vuelos por diversas capitales españolas y participando en algunos de los frecuentes mítines o carreras aeronáuticas de la época (*).

Leonce Garnier, nacido en París el 28 de marzo de 1888, pertenecía al puñado de pilotos de aeroplano franceses que se formaron en la escuela de Pont-Long, cerca de Pau (al SO de Francia), primera escuela de aviación del mundo, establecida en enero de 1909, donde Wilbur Wright, llegado desde los Estados Unidos, enseñaba a volar a éstos auténticos aventureros del aire. Contaba Garnier con el "brevet" de piloto nº 343 del Aeroclub de Francia, obtenido a bordo de monoplanos Bleriot en diciembre de 1910.

Garnier desde Vitoria, donde había establecido su propia escuela de pilotos junto al, luego famoso, diseñador y constructor aeronáutico Heraclio Alfaro, respondió positivamente

(*) Hemos podido averiguar que Garnier, anteriormente, había tenido, al menos, el honor de ser el primer aviador que voló en Asturias (Gijón, 1910) y en Lérida (1912), y que en 1913 también ganó la carrera Salamanca-Valladolid-Salamanca.



El Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria) a principios de siglo. Al fondo, a la derecha, se aprecian las dos torres de la Catedral. Aquí atracaría el vapor "Reina Victoria Eugenia" con el Bleriot XI de Garnier, en 1913.

a la comisión grancanaria, con la que llegó a un acuerdo, y se comprometió a viajar a Las Palmas hacia finales del mes de abril. Se estableció un contrato en el que se estipularon el pago de todos los gastos generados por los desplazamientos y las estancias, más una gratificación de mil pesetas por cada vuelo efectuado, fijándose el total de éstos en tres. El entusiasmo de los organizadores era indescriptible; pronto comenzaron todos los preparativos necesarios para tan novedoso evento, el cual deseaban hacer coincidir, además, con el 29 de abril, día en que se conmemora la incorporación de Gran Canaria a la Corona de Castilla.

En principio se seleccionó como campo de vuelo una gran explanada situada en la barriada de Carló, junto a la hermosa playa de Las Canteras, donde se pusieron manos a la obra en la construcción de un hangar que albergase el avión de Garnier. La prensa local se hizo eco de este brillante acontecimiento que se esperaba celebrar, al igual que el resto de actos programados ("grandes iluminaciones y adornos por las calles, concursos, cinematógrafo al aire libre, escogidos programas musicales, espectáculos marítimos, batallas de flores, fuegos artificiales, actos cívico-religiosos..."), con todo el empaque que la ocasión merecía. Ya desde el día 12 de marzo, se fijaron los precios para el emocionante espectáculo que se avecinaba (copiamos tal cual fue escrito):

"Palco con seis entradas, por abono 40 ptas.: a diario 50 ptas. Sillas de preferencia con entrada, por abono, 6 ptas. a diario 7 ptas. entrada con asiento, 4 ptas. Entrada general

1,75 ptas. Militares sin graduación y niños menores de 10 años 1 pta. El timbre a cargo de la empresa."

Se alienta, además, a la consecución de la empresa, con comentarios como el que sigue:

"En la inercia y en la indiferencia que nos rodea, no es posible resolver obras de ningún género. Por eso aplaudimos a los que tan decididamente se han propuesto esta empresa y sus esfuerzos por resolverlas."

Sin embargo, en el Ayuntamiento de Las Palmas, así como en otras entidades a las que se solicitó subvención con el fin de paliar parte de los gastos que generase la venida de Garnier, no pareció tenerse mucha fe en que el éxito coronaría los esfuerzos de la comisión creada al efecto. Ello provocó una airada polémica que, como es lógico, también tuvo su reflejo en la prensa local:

"No creemos, nos resistimos a pensarlo de que la iniciativa de unos señores de traer a Las Palmas al célebre aviador Garnier en el próximo mes de abril se vea entorpecida porque en esta ciudad no se responde a la idea de ser un hecho la visita del renombrado e intrépido aviador.

Antes por el contrario no nos cabe duda de que tanto el ayuntamiento como las demás entidades a cuyas puertas se ha tocado para ayudar a la empresa en su obra, responderán a la idea, por todos conceptos plausible, de que en Las Palmas se vea cruzar a tan renombrada celebridad de la aviación.

Esta oportunidad no puede dejarse y ya que del turismo se trata, y ya de que dar preponderancia a la ciudad se ne-

cesita, esta es la ocasión aprovechando este momento aunque ello cueste algún sacrificio, pues sería orgullo para Las Palmas ser ella la primera que coopera a que se lleve a cabo el espectáculo y a ser su suelo en donde se ha de efectuar en primer término en la provincia."

Mas, las dificultades iniciales se van superando y el día 17 de marzo se reciben fotografías de Garnier batiendo records, según explicaban los periódicos, con su aeroplano. Las citadas fotografías, que se exhiben al público, provocan un entusiasmo aún mayor y una impaciencia generalizada ante el gran acontecimiento que iba a tener lugar en Las Palmas de Gran Canaria.

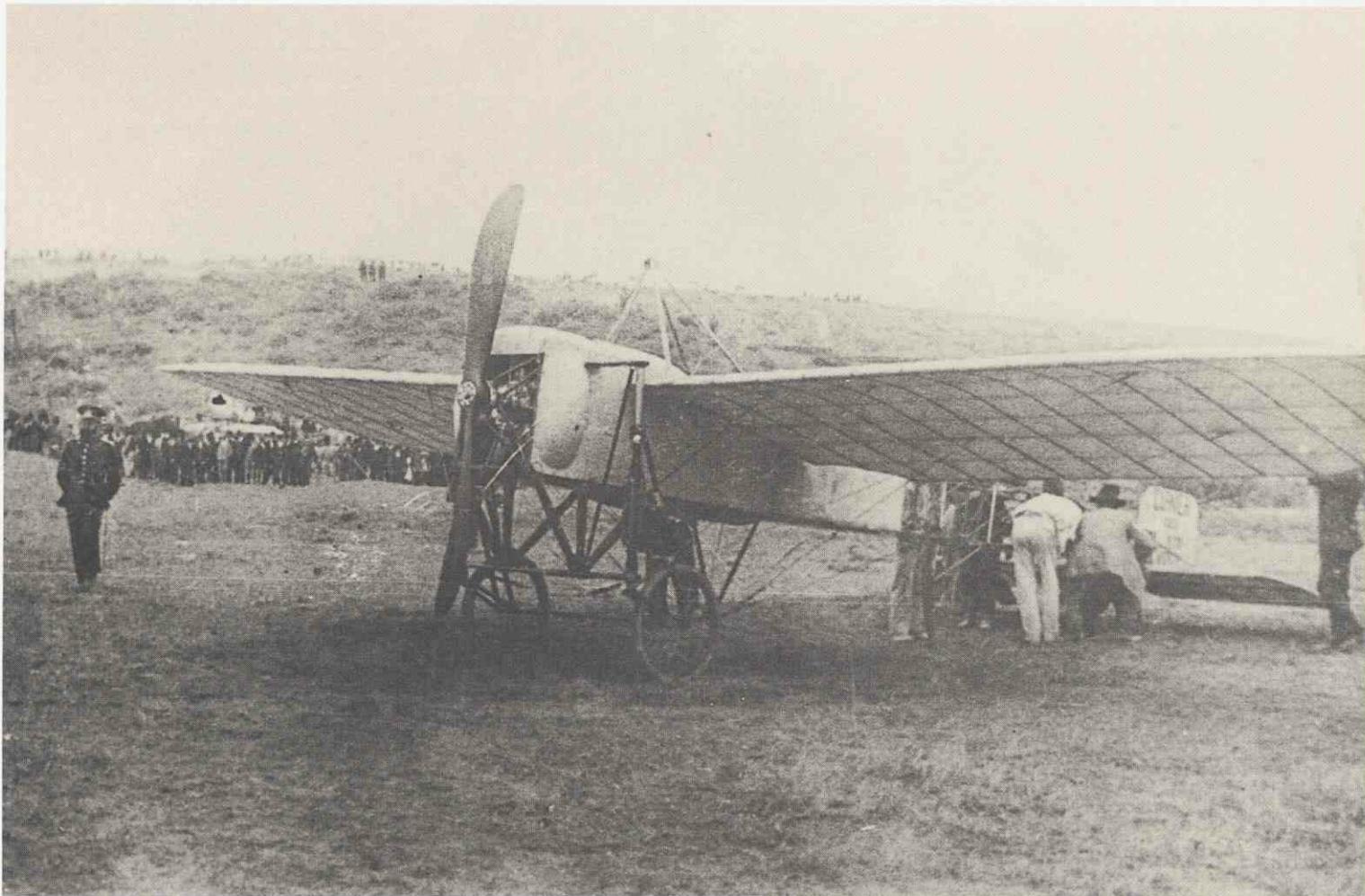
Por fin, Leonce Garnier llegó a Las Palmas acompañado de su esposa María Somech y de su mecánico Agustín Mañero el 20 de abril, a bordo del "Reina Victoria Eugenia", moderno vapor correo de la Compañía Trasatlántica, en cuyas bodegas venía, desmontado por piezas, un monoplano biplaza de ala alta Bleriot XI, con un, por entonces, revolucionario motor rotativo (los cilindros giraban con la hélice mientras el cigüeñal central permanece inmóvil) Gnôme 7A de 80 CV, que movía una hélice Paragon de gran tamaño. Con este motor el Bleriot XI alcanzaba una velocidad algo superior a los 100 km/h, su techo operativo estaba en unos 4.200 metros de altura y su autonomía rondaba los 175 km. Otras innovaciones destacables con respecto al conocidísimo Bleriot XI "Canal de la Mancha" (este modelo original fue objeto de mejoras constantes) consistían en la adopción de un carenado de formas redondeadas, tanto para el motor como para el piloto, quedando este último ubicado en un habitáculo algo más protegido, más semejante a una cabi-

na tradicional, la cual quedaba por detrás de las alas y no entre éstas a diferencia del modelo construido por Louis Bleriot para llevar a cabo su hazaña. A consecuencia de la adopción de este "cockpit" mejorado con la adición de un puesto de pasajero, el avión de Garnier tenía una longitud total de 8,6 metros, 80 cm. más largo que el avión de Bleriot. Además, el susodicho carenado mejoraba sensiblemente las prestaciones de velocidad del aparato, al ofrecer menor resistencia al aire. Así mismo también variaba la disposición de las riostras en las alas, la estructura del tren de aterrizaje, algo más recia (aunque las ruedas seguían siendo de bicicleta), y la forma del timón de dirección era un tanto diferente. El Bleriot XI era por aquellos años el avión más conocido y popular. Llegó a ser el avión fabricado en mayor número en todo el mundo; en 1913 se construyeron 800 unidades de dicho modelo que volaron la mayoría de aviadores de primera fila del momento, por lo que su palmarés está plagado de hazañas aéreas, entre las más destacadas, a partes de la ya mencionada del cruce del Canal, podemos citar dos: el primer cruce de los Alpes (Jorge Chávez, 1910) y el primer vuelo sin escalas entre París y Londres (Pierre Prier, 1911).

A su llegada al Puerto de la Luz, Garnier y su esposa fueron recibidos con los honores de rigor por el Alcalde de Las Palmas, Felipe Massieu, así como por los representantes de la denominada "Comisión de Aviación". En el Gabinete Literario fueron objeto de una recepción y durante los 18 días que permanecieron en la isla, donde disfrutaron de varios agasajos honoríficos, estuvieron alojados en el, ya desaparecido, Hotel Continental.



Panorámica de Las Palmas de Gran Canaria a principios de siglo. Destaca la Catedral y el teatro Pérez-Galdós a la izquierda. Garnier sobrevoló la ciudad, por vez primera, en 1913.



El Bleriot XI de Leonce Garnier, con el que inauguraría los vuelos canarios despegando desde Las Palmas el 30 de abril de 1913.

Al día siguiente visitó Garnier el improvisado campo de la barriada de Carló, desde donde se había previsto llevar a cabo los despegues y aterrizajes pertinentes. Sin embargo el piloto francés no lo consideró recomendable por presentar un plano algo inclinado poco adecuado para elevarse. Finalmente se escogió una gran explanada situada en la zona de Guanarteme, entre la carretera que va a Tamara-ceite y la orilla del mar, junto a una de las fincas del Sr. Antúnez, donde hoy día se alza el Grupo Escolar Guanarteme.

A piezas fue trasladado, el día 23, el monoplano de Garnier para realizar el primer vuelo que tendría lugar el miércoles 30 de abril de 1913 hacia las tres de la tarde. El gentío que se acumuló para presenciar el importante evento fue calculado por la prensa de entonces en unas 6.000 personas, sólo 100 de las cuales pagaron su entrada correspondiente; los organizadores se vieron desbordados en sus previsiones y fueron incapaces de controlar la avalancha de personas. Este hecho ocasionó que la "Comisión de Aviación" se viera en la necesidad de organizar una cuestación popular durante los días posteriores con el fin de sufragar los gastos, imposibles de paliar únicamente con el cobro de entradas y ante lo que calificaron los periodistas de "abandono" por parte de las autoridades. En cambio, decían, en la vecina isla de Tenerife el Ayuntamiento, la Junta de Turismo y las Sociedades se preparaban para atender "cómo lo merece al Sr. Garnier, que es una eminencia de la aviación... Sépase que Garnier ha recibido señaladas honras de los mismos soberanos", se apuntillaba.

En cualquier caso y como decíamos Garnier se elevó el día 30 de abril por vez primera y efectuó dos vueltas alre-

dedor del campo, entre el delirio de la multitud asombrada, y logró aterrizar sin el menor contratiempo. Una hora más tarde, realizada la rutinaria revisión del motor, volvió a despegar el Bleriot XI con su piloto y el primer pasajero, honor que le cupo al entusiasta Sr. Company, el cual se convertía así en el primer canario que, desde unos 100 metros de altura y a unos 80 km/h, surcaba el limpio cielo insular a bordo de un aeroplano. A las cinco de la tarde repite Garnier la operación; las gentes, ubicadas hasta en las montañas de los alrededores, agitaban sus pañuelos, gritaban y aplaudían en cada despegue y en cada aterrizaje. De nuevo sube a bordo un pasajero, esta vez es D. Julio Rodríguez quien tiene el privilegio de volar nada menos que 30 minutos. A las seis y media se prepara el cuarto vuelo del día, pero, al girar la hélice para poner en marcha el aparato, el mecánico, Mañero, es alcanzado por una de las palas que le produjeron fracturas múltiples en la mano y tuvo que ser atendido por el personal de Cruz Roja allí presente. Una vez pasado el sobresalto es el propio Garnier quien pone en marcha su avión y, con el General Gobernador Militar de la Plaza, D. Juan Sierra, a bordo, sobrevuela la Playa de las Canteras, La Isleta, El Confital y Tamaraceite. El piloto es bautizado cómo el "rey de los aviadores" y "emperador de los aterrizajes" tras sus primeros y exitosos vuelos de este día. En toda la isla de Gran Canaria no se hablaba de otra cosa y el nombre de Garnier iba de boca en boca.

El éxito alcanzado y la expectación popular creada a raíz de la afortunada exhibición del día 30 decidieron a Garnier a intentar una serie de vuelos de mayor envergadura. No olvidemos que en aquella gloriosa época de la aviación el sim-



Leonce Garnier, con mono de vuelo, se prepara junto a su esposa, en la cabina, para realizar un nuevo vuelo sobre la ciudad de Las Palmas (abril de 1913) con su Bleriot XI.

ple hecho de elevarse en uno de aquellos primitivos aeroplanos era, ya de por sí, toda una hazaña, y que sus pilotos, por el mero hecho de serlo, tenían otorgado de antemano el "status" de héroes por parte de la opinión pública. De esta forma podremos valorar más ajustadamente el meritorio viaje que, cuatro días más tarde, el domingo 4 de mayo, realizaría Garnier acompañado por su mecánico. En el transcurso de dicha jornada coronará brillantemente un "raid" por el interior de la isla. Dada la irregular orografía, desde unos 1.000 metros de altura atravesó el Norte de la isla en sentido Este Oeste, desde Las Palmas hasta Agaete (unos 25 km en línea recta), sobrevolando las poblaciones de Arucas, Guía y Galdar. Las gentes desde las azoteas admiraban perplejas aquel ruidoso pájaro de madera y tela que, impávido, hendía con su hélice el descanso dominical de los grancanarios. De vuelta, Garnier y Mañero, aterrizan, a medio camino, en Arucas, después de unas evoluciones sobre la ciudad que revoluciona a sus habitantes. Tras aterrizar son objeto de un improvisado recibimiento calificado como "apoteósico". Esta etapa de Arucas por prolongarse más de lo esperado retrasó considerablemente el retorno de Garnier a su punto de partida; allí la gente escudriñaba, impaciente, el cielo hasta que, por fin, avistaron un punto diminuto en el cielo que fue cobrando forma a medida que se acercaba! ¡Garnier regresaba sano y salvo!... Aquello fue el delirio. Tras bajar del Bleriot el francés fue aclamado como un au-

téntico héroe, con amplia sonrisa respondía agradecido a las muestras de admiración del gentío que le rodeaba.

Todavía despegó Garnier, acompañado de su esposa, en otras dos ocasiones más ese mismo día y lo sobrevoló, a modo de despedida, diversos puntos de la ciudad de Las Palmas: Puerto de la Luz, Loma de San Francisco, Las Rehoyas, Cruz de Pineda, Barranco del Guinigüada, Barrio de Vegueta... La estancia de Garnier en Gran Canaria tocaba a su fin. El miércoles 7 de mayo embarcaba con su avión hacia Tenerife donde también tenía previsto realizar vuelos de exhibición los días 10, 11, 12 y 13. Se hablaba incluso de que el piloto francés intentaría cruzar con su avión la distancia que separa las dos islas, volando sobre el mar desde Tenerife hasta Gran Canaria, sin embargo un desafortunado accidente el primer día de vuelos en la Orotava acababan con los proyectos de Garnier en Canarias. El avión, destrozado, y su dueño, con mal sabor de boca, pese a los éxitos iniciales, regresaban a la península. Se cerraba así un agitado periplo que abrió las Islas Canarias a la navegación aérea.

Leonce Garnier, tras haber participado en dos guerras mundiales, falleció en Biarritz, justo 50 años después de su gesta en Gran Canaria, en 1963. Actualmente una calle de la ciudad de Las Palmas ("Aviador Garnier"), muy cerca del lugar desde donde despegara en 1913, lleva su nombre como homenaje y recuerdo. ■