

Los documentales cinematográficos de los viajes del zepelín a América. Canarias a vista de dirigible

MARÍA TERESA SANDOVAL MARTÍN
(Universidad Carlos III de Madrid)

Resumen: Varios años después de la I Guerra Mundial, Alemania quiso demostrar que había progresado a pesar de las limitaciones del tratado de Versalles. Uno de los emblemas que más contribuyó a esta campaña fueron los viajes del zepelín y, junto a él, el cine. Éste ayudó a superar tanto en la política interior como en la exterior los efectos psicológicos de la guerra, por lo que los grandes acontecimientos organizados por Alemania se difunden en noticiarios y documentales. El gobierno se vale, entre otros, de los progresos de su industria aeronáutica, y, organiza, a partir de mediados de los años veinte, los viajes del zepelín, que se convirtió en un objeto de prestigio nacional. Como consecuencia de su situación geográfica, el archipiélago canario aparece en las producciones que reflejan estos acontecimientos noticiosos junto a las ciudades más importantes del mundo.

Palabras clave: zepelín, dirigible, Alemania, primera guerra mundial, III Reich, Islas Canarias, Alemania, Suramérica, Ufa, Pathé, Zeppelin.

Abstract: Several years after the First World War Germany tried to demonstrate how much it had progressed in spite of the treaty of Versailles. One of the facts that contributed more to this campaign were the trips of zepelin and the cinema. The films helped, both in the interior policy and in the exterior one, to overcam the psychological effects of the war, reason why the great events organized by the German country were spread in newscasts and documentaries. Among others, the government used of the advances of its aeronautic industry, and from half-full of the Twenties organized the trips of zepelin, which turn into an emblem of national prestige. As a result of its geographic situation The Canary Archipelago, close to most important cities of the world appeared in the productions that reflected these new events.

Key words: Zeppelin, dirigible, First World War, III Reich, Canary Islands, Germany, South America, Ufa, Pathé.

LOS DIRIGIBLES CRUZAN EL ATLÁNTICO

Los zepelines y sus viajes ocupan una posición privilegiada en la historia de la aeronáutica. El «Graf Zeppelin» fue, por ejemplo, el primero y por muchos años el único medio de transporte aéreo con el que se estableció una línea regular transoceánica para pasajeros, correo y tráfico de mercancías. El «Graf Zeppelin» jugó, por encima de su explícita tarea como precursor del tráfico aéreo mundial, un papel complejo como objeto de prestigio nacional. Este dirigible se utilizó como símbolo de la avanzada y eficiente técnica alemana y como representación de un medio de transporte, que servía solamente a fines puramente pacíficos y económicos y que unía a los pueblos¹.

Su historia debe entenderse en el marco de una época en la que Alemania tenía que superar tanto en la política interior como en el exterior los efectos psicológicos y económicos de la primera guerra mundial y en la que más tarde, bajo el dominio nacionalsocialista, aspiraba a una nueva posición de poder en el mundo.

El nacimiento y desarrollo de los distintos modelos de zepelín a principios del siglo XX se debe al Conde Ferdinand von Zeppelin, quien creía en las posibilidades de las aeronaves para fines militares, económicos y científicos². Hasta el comienzo de la primera guerra mundial habían realizado 1.588 viajes y trasladado a 10.197 pasajeros con 7 dirigibles, sin sufrir ningún accidente. Durante la primera guerra mundial, la construcción de zepelines vivió un significativo desarrollo técnico y económico. Durante los cuatro años de la guerra se construyeron cerca de cien aeronaves, aunque sólo sobrevivieron diecisiete. Después de la firma del tratado de Versalles, Alemania sólo podía construir grandes aeronaves, lo que originó la creación de los modelos LZ 120 *Bodensee* (1919) y el LZ 121 *Norstern* (1921).

El más esperado fue el LZ 126, que bajo la dirección de Hugo Eckener, cruzó el Océano Atlántico en octubre de 1924 y apareció en Nueva York ante una multitud que le esperaba. Un acontecimiento seguido por la prensa y la radio de todo el mundo y del que se realizó el filme *Im Zeppelin über den Atlantik III Teil* ('En zepelín sobre el Atlántico, 3ª parte), película vinculada a las Islas Canarias, como veremos.

El siguiente modelo fue el conocido por *Graf Zeppelin* (LZ127, bautizado en julio de 1928) y estaba destinado a realizar viajes a Suramérica. El «Graf Zepelin» tenía un volumen de 105.000 metros cúbicos, 236 metros de largo

¹ Véase Walter Rathjen, *Fahrt mit dem Luftschiff «Graf Zeppelin» nach Südamerika 1933/34*, Publ. Wiss. Film., Sekt. Techn. Wiss./Naturw., Ser. 7, Nr. 30/D 1310, Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, 1984, p. 4.

² El primer zepelín se construyó en 1898/99 en Manzell, en el lago de Constanza (Bodensee) y en 1901 el LZ 1 hizo su primer viaje sobre el Bodensee. En los años posteriores se introdujeron mejoras en estas aeronaves y se realizaron diversos viajes de pruebas.

y 30 metros de diámetro. Podía llevar más de 60 personas entre pasajeros y tripulación (31 miembros). Los objetivos marcados para esta aeronave fueron los siguientes: Servir al tráfico pacífico y al inicio de una aproximación de los pueblos; explorar la posibilidad de un servicio postal, de tráfico de mercancías y de pasajeros para trayectos largos, económicos y seguros, y preparar las condiciones técnicas para ello, estudiar las condiciones meteorológicas y de navegación del tráfico de transatlánticos con atención a un futuro tráfico aéreo, y participar también en la investigación científica de terrenos inaccesibles³.

El primer intento de creación de un servicio a Suramérica vino por el lado español como recuerda Rathjen:

«España tenía mucho interés en intensificar la unión con su antigua colonia Argentina. El tráfico de aeronaves, publicitariamente efectivo, apareció como un medio adecuado para ello. Por iniciativa y con el apoyo financiero de un particular vasco, Eckener emprendió junto con un meteorólogo un viaje de exploración a Suramérica en el verano de 1921, pasando por Sevilla, lugar donde pensaba construirse una estación de aeronaves para los zepelines, que luego se dirigirían hacia Argentina y después a Brasil»⁴.

Curiosamente, la prensa alemana cinematográfica se hizo eco de las intenciones españolas al señalar que «Por encargo del rey de España el ingeniero Emilio Herrera ha presentado en Buenos Aires el proyecto de establecimiento de una línea regular con zepelines entre España y Argentina»⁵. Sin embargo, debido a problemas económicos, el proyecto español no se pudo hacer realidad y, como consecuencia, tampoco la posible escala regular en Canarias, tan ansiada por la autoridades locales. Los alemanes lo llevarían a cabo adaptado a sus necesidades en la primavera de 1930.

Las escalas del recorrido del dirigible comprendieron: Friedrichshafen, Sevilla, Pernambuco, Río de Janeiro, Lakehurst (Nueva York), Sevilla, Friedrichshafen⁶. Los primeros viajes con pasajeros, correo y mercancías se realizaron en agosto, septiembre y octubre de 1931. En 1932 se llevaron a cabo

³ Walter Rathjen, *op. cit.*, p. 16.

⁴ *Ibidem*.

⁵ «Luftverkehr Spanien-Argentinien?», *Film-Kurier*, 22 de octubre de 1922.

⁶ Para una mayor profundización en este proyecto y los intentos de establecer una escala en Canarias, véase Emilio Herrera, «La navegación aérea entre España y América del Sur», *Revista Ibérica*, núm. 423; Fernando de Ory Ajamil, *Ciencia y Diplomacia Hispano-Alemana en Canarias (1907-1916). El origen del Observatorio Meteorológico de Izaña*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1997, pp. 192-203. De Ory analiza las relaciones existentes entre los estudios realizados por científicos alemanes en Canarias y el establecimiento de comunicaciones aéreas entre Europa, América del Sur y África, con escala en las Islas Canarias. Sobre el fracasado proyecto de establecer la escala en Gran Canaria, véase lo comentado por Manuel Ramírez Muñoz, *Para las Aves de Paso. Nacimiento de la aviación en Canarias*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 133 y 134, y AAVV., *Grandes épocas de la Aviación*, Time Life, Barcelona, 1994.

nueve viajes, de los cuales los tres últimos se hicieron directamente a Río de Janeiro, puesto que se consideraba que el sentido de una línea regular a Suramérica debía comprender el viaje sin escalas hasta la capital brasileña. Finalmente se construyó una base en esta ciudad y los viajes continuaron: nueve en 1933, doce en 1934, dieciséis en 1935 y finalmente en 1936 se alcanzaron los diecinueve trayectos de ida y vuelta⁷.

Aún cuando el dirigible no hacía escala en el archipiélago canario pasó por éste en diversas ocasiones. De hecho, se tiene constancia de algunas fechas: el 21 de mayo de 1930 sobrevuela Tenerife a las 4 de la madrugada; el 30 de mayo de 1932 en un viaje de ida a Suramérica pasa por Tenerife y Gran Canaria; ese mismo año vuelve a pasar en agosto y septiembre, y en 1935 dejó caer en paracaídas la correspondencia sobre la ciudad de Santa Cruz de Tenerife⁸.

En 1936 se incluyó en el trayecto Alemania-Suramérica un zepelín mayor, el *Hindenburg*, para el transporte de pasaje (70 personas) y correo. El peso de las sacas de correo ascendió a cerca de 350 kilos, lo que significaba unas 50.000 cartas por viaje. La empresa Luftschiffbau Zeppelin (LZ) fue contratada en julio de aquel año por el gobierno español con el fin de establecer una línea regular entre Sevilla y Buenos Aires, con parada semanal en Canarias, pero no llegó a ser una realidad debido al comienzo de la guerra civil española⁹.

Desde la toma del poder de Hitler, las subvenciones del gobierno fluyeron más abundantemente. Se había descubierto el valor propagandístico de los zepelines y se tuvo la intención de explotarlos para sus propios fines. Sin embargo, la enorme cruz gamada sobre el timón y estabilizador de cola, que

⁷ Véase Walter Rathjen, *op.cit.*, p. 17.

⁸ Véase José Ferrera Jiménez, *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Gráficas Marcelo, Las Palmas de Gran Canaria, 1988, p. 163; Gilberto Alemán, «Vuelos históricos en Tenerife», Cabildo Insular de Tenerife/Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, 1993, pp. 50 y 51, y Fernández Arozena, Benito *Ciudadano Rivero. La Rivero Film y el cine mudo en Canarias*, Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, La Laguna, 1997, p. 342.

⁹ *Ibidem*. Sobre la aviación en Canarias véase, además de los libros citados en este capítulo, la extensa obra de Juan Carlos Díaz Lorenzo, *Las alas del Atlántico*, Tauro producciones, Santa Cruz de Tenerife, 2001 y de Manuel Ramírez Muñoz las siguientes publicaciones: *El Lazareto de Gando, 1893-1998: de complejo sanitario a establecimiento aeronáutico*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2001, y «Los primeros vuelos sobre Gran Canaria: 1913-1924», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, núm 729, diciembre 2003, pp. 982-991. Para una panorámica general véase el artículo de Joaquín López Arceo, José Victor Martín Gutierrez y Manuel Gomis Gavilán, «Momentos en el recuerdo de la aviación en Canarias», en *VII Congreso Diálogo «Fe-Cultura»*, Centro de Estudios Teológicos, La Laguna (Tenerife), p. 290. (pp. 285-295). Sobre el establecimiento de la primera línea de correo aeropostal entre Alemania y Suramérica con escala en Canarias véase María Teresa Sandoval Martín, *La representación de Canarias en el Kulturfilm alemán desde el II hasta el III Reich (1895-1945)*, Tesis Doctoral, Universidad de La Laguna, 2003.

era obligatorio llevar desde 1934, «dañaba mucho la buena reputación del zepelín» como símbolo de medio de transporte pacífico y de unión entre los pueblos. El final de las líneas regulares de estas grandes aeronaves se produjo en 1937 con el accidente del *Hindenburg*, en cuyo aterrizaje en Lakehurst murieron 36 personas¹⁰.

CANARIAS EN LAS PELÍCULAS DE LOS ZEPELINES

En 1924 la Neumann Produktion realiza el documental *Im Zeppelin über den Atlantik III. Teil* ('En zepelín sobre el Atlántico', 3ª parte) sobre el viaje de un zepelín desde Friedrichshafen hasta Nueva York. La cinta, sonora y en formato de 35 mm, fue distribuida por la Hansa-Leih, filial de la Ufa. Pasó la censura¹¹ en el mes de octubre y tenía 710 metros¹².

En un anuncio publicitario del documental se nombra el recorrido seguido por el dirigible en su cruce del Atlántico: parte desde Friedrichshafen (Lago de Constanza), vuela sobre Suiza, Francia, Tenerife y las Azores, se encuentra en alta mar con el barco de crucero *Robert Dollar*, sobrevuela Neufundland, Boston, Nueva York, la estatua de la Libertad y los rascacielos, y aterriza en Lakehurst (Estados Unidos). El viaje tuvo una duración de 30 horas¹³. La película —que no se conserva en la actualidad— fue igualmente exhibida en Inglaterra¹⁴ y Estados Unidos¹⁵ en versión inglesa. Gracias a ella se dieron a conocer tomas aéreas de las Islas Canarias en todo el mundo, lo que contribuyó a la promoción de su belleza paisajística y del lugar como destino turístico.

Esta es la única alusión a Canarias encontrada en una película dedicada a los viajes de zepelines, aun cuando se tiene constancia, como se ha detallado, de que en los años 30 pasaron varias veces por el archipiélago para dejar a su paso el correo que transportaban y éste era luego trasladado en aviones (más rápidos) a Alemania. Sin embargo, su presencia en los cielos de las islas se produjo en ocasiones de noche, lo que impedía la realización de filmaciones.

La filial americana de Pathé realizó otra cinta, que entró en competencia con ésta, y que originó la inserción de numerosos avisos publicitarios de la

¹⁰ En la actualidad se estudia la posibilidad de utilizar estos grandes dirigibles para el transporte de mercancías y para la extinción de incendios, entre otras aplicaciones. Mientras, los de menor tamaño siguen elevándose sobre Friedrichshafen para mostrar a los turistas bellas panorámicas del Lago de Constanza (Alemania).

¹¹ Ficha de censura núm. 9269, 2 actos, 710 m, Berlín, 30 de octubre de 1924, apta para jóvenes.

¹² No se conservan ni la ficha de censura ni la película.

¹³ *Der Kinematograph*, núm. 921, p. 89.

¹⁴ «Im Zeppelin über dem Atlantik», *Film-Kurier*, 21 de octubre de 1924.

¹⁵ «Im Zeppelin über dem Atlantik», *Film-Kurier*, 23 de octubre de 1924.



Cartel publicitario de los viajes en zepelín desde Alemania a Suramérica en tan sólo tres días.

Ufa en la prensa, advirtiendo sobre la ilegalidad cometida por la productora y distribuidora de la cinta, la Süd-Film¹⁶. Esta empresa había tomado, sin autorización, imágenes del viaje del zepelín a Nueva York, un derecho que era exclusivo de la Ufa, según este gran consorcio. La película de la Süd-Film se titulaba *Z.R. 3 Die Ankunft des Zeppelin in Amerika* ('La llegada del zepelín a América') y en ella se mostraba el lanzamiento en Friedrichshafen, la desembocadura del Gironde, el Océano Atlántico, Boston, Nueva York, el aterrizaje en Lakehurst y el recibimiento que se le dispensa al comandante Eckener, a los oficiales y a la tripulación¹⁷.

¹⁶ *Lichtbild-Bühne*, núm. 129, *Der Kinematograph*, núm. 924, noviembre 1924, p. 50 y *Film-Kurier*, núm. 259, 1 de noviembre de 1924.

¹⁷ Véase los anuncios aparecidos en las siguientes publicaciones cinematográficas: *Film-Kurier*, 29 de octubre de 1924, y ficha de censura núm 9234, 1 acto, 271 m, Berlín, 29 de

Sobre la película 'El zepelín sobre el Atlántico, 3ª parte', un crítico de la época señalaba que la publicidad había creado tal expectación ante el estreno de la cinta, que el público que acudía a verla esperaba más de ella y comentó con burla: «¡Quién promete mucho, debe mucho!»¹⁸. Este hecho se agravaba aún más, por la competencia americana de Pathé, añade. No obstante, comenta que la fotografía es buena. Ésta fue fruto del trabajo de los cámaras Ludwig Marx y Ernst Lüttgens¹⁹. Llama la atención la siguiente frase utilizada por el periodista al comienzo de su artículo: «Un hada bondadosa y manos hábiles le han dado a esta película desde su nacimiento un gran interés para el público y una fuerza publicitaria efectiva». El periodista insinúa hábilmente que el filme ha recibido el apoyo del gobierno, pero ello no le impide criticar desde el *Reichsfilmblatt* (publicación cinematográfica vinculada al gobierno del III Reich) las partes que considera más flojas del filme, como es el retrato de los movimientos que realiza el dirigible (virados, giros, ascenso, acercamiento) que, según él, la cinta de la Süd-Film ha logrado captar mucho mejor.

Otro periódico especializado²⁰ destaca la rapidez con que la cinta de la Süd-Film llegó a Alemania gracias a un correo aéreo especial, adelantándose a la Ufa en su exhibición en Alemania, por lo que este autor considera lógico que la película extranjera recibiera los primeros elogios. Esta inmediatez, propia de los acontecimientos informativos filmados de los noticiarios cinematográficos y de las actualidades de los primeros tiempos, así como el asunto noticioso del que trata, colocan a este documental cerca del subgénero del reportaje informativo cinematográfico. Esta proximidad se aprecia también en la versión anterior del filme alemán 'En zepelín sobre el Atlántico', 2ª parte, en cuyo final se comenta que el viaje de la aeronave desde Alemania a Nueva York se mostrará en un documental que estará en las pantallas alemanas a los catorce días de la llegada de éste a Nueva York²¹.

Esta cinta (la 2ª parte) pasó la censura²² en el mismo mes —octubre— que la 3ª parte y retrataba el viaje de prueba por el Lago de Constanza y el sur de Alemania, así como el siguiente viaje por diversas ciudades alemanas, entre otras, Frankfurt, Hannover, Berlín y Potsdam. La inmediatez en la proyección de las imágenes resulta sorprendente tratándose de un documental, ya que la cinta pasó la censura el día 2 de octubre y su estreno se produce al día siguiente (Ufa-Theater Kurfürstendamm).

octubre de 1924, apta para jóvenes. Además la Fox, también americana, realizó sobre el mismo acontecimiento el documental *Im Zeppelin über den Ozean* ('En zepelín sobre el océano'; ficha de censura núm. 9301, 1 acto, 291 m, Berlín, 6 de noviembre de 1924).

¹⁸ «Filmkritik. Die Fahrt des Z.R.3 nach Amerika», *Reichsfilmblatt*, núm. 45, 1924.

¹⁹ Véase *Der Kinematograph*, noviembre de 1924, p.50, y *Lichtbild-Bühne*, núm. 128, p. 29.

²⁰ «Filmkritik. Z.R.3 landet in Lakehurst», *Film-Kurier*, 4 de octubre de 1924.

²¹ Ficha de censura núm. 9118, 2 actos, 612 m, 2 de octubre de 1924, Berlín.

²² *Ibidem*.



Cámara cinematográfica filmando desde el interior de un zepelín.

Los viajes de los dirigibles se convirtieron en auténticas noticias mundiales. Así, en la vuelta al mundo del zepelín en 1929 aparecen, en la relación de pasajeros, periodistas de distinta procedencia: Londres (1), Boston (1), Berlín (2), París (1), Tokio (2), Frankfurt (1), Nueva York (1). Además, les acompañaban dos fotógrafos²³. En la prensa canaria, no sólo abundaban las referencias sobre la construcción de los distintos modelos de zepelines en Friedrichshafen, sino también sobre los avances de la aviación alemana, en general, y, sobre todo, lo relacionado con los vuelos oceánicos²⁴.

²³ Véase Jerónimo Megías, *La primera vuelta al mundo en el Graf Zepelin*, Hauser und Menet, Madrid, 1930, pp. 141-142.

²⁴ Véase por ejemplo: «Dirigible gigante», *Las Noticias*, 8. August 1927; «La travesía del Océano», *Las Noticias*, 5 de agosto de 1927; «El avión gigante para cien pasajeros», *Las Noticias*, 25 de agosto de 1927, y Hermann Kimball, «Los talleres zeppelin están construyendo un dirigible de 246 metros de largo», *Hoy. Diario Republicano de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 22 de enero de 1933.

Con las tres partes del filme la Neumann Produktion hizo una película de montaje que se estrenó en Berlín a principios de noviembre de 1924 con el título *Die Atlantikfahrt des Z.R.3* ('El viaje por Atlántico del Z.R.3'), que fue alabada por la crítica²⁵. La primera parte, la única que no hemos nombrado hasta el momento, comprendía una presentación de la personalidad del conde Zeppelin y las dificultades que tuvo que superar para poder hacer realidad su sueño de construir dirigibles. Ante la ausencia del filme y de la ficha de censura, se desconoce si el paso de la aeronave por Tenerife fue incluido en esta cinta de montaje de larga duración (aproximadamente 1.200 metros). La película fue estrenada también en Austria con el título *Die Großtat deutschen Geistes (Im Flug über den Atlantik)* ('La gran acción del espíritu alemán —El vuelo sobre el Atlántico') y obtuvo una buena crítica por el alto nivel técnico y los excelentes panoramas a vista de pájaro²⁶. Su estreno tuvo lugar en Viena en enero de 1925, dos meses después que en Alemania.

La productora especializada en documentales de viajes, la Naturfilm Hubert Schonger, produce otro filme sobre zepelines en 1934 que tituló *Nach Südamerika in drei Tagen*²⁷ ('Hacia Suramérica en tres días') sobre la línea regular para el transporte de correo y pasajeros del «Graf Zeppelin» desde Alemania hasta Suramérica —película depositada en el Bundesarchiv-Filmarchiv. El motivo por el cual citamos esta cinta deriva del hecho de que si bien en la versión original no se alude a Canarias, en la edición que realizó el Institut für den Wissenschaftlichen de Göttingen sobre este mismo documental en 1979 y que tituló *Fahrt mit dem Luftschiff «Graf Zeppelin» nach Südamerika 1933/1934*²⁸, la voz en off incluye un comentario explicativo sobre el paso del zepelín por los archipiélagos de la Macaronesia, entre los que se incluye Canarias. Las palabras textuales son las siguientes: «La ruta de Suramérica del *Graf Zeppelin* pasa, además de por delante de esta pequeña isla del Atlántico, por Madeira, las Canarias y las Islas de Cabo Verde, todavía pertenecientes a África»²⁹.

Este texto fue redactado en 1976 por Hans von Schiller, capitán de la aeronave que se muestra en la película original. Por ello, entendemos, que el paso del zepelín sobre el archipiélago canario debió de producirse por la noche, motivo por el cual no se ofrece ninguna imagen de las islas.

²⁵ «Die Atlantikfahrt des Z.R.3», *Film-Kurier*, 7 de noviembre de 1924.

²⁶ «Die Großtat deutschen Geistes (Im Flug über den Atlantik)», Paimann's Filmlisten, núm. 456, 2 enero 1925, Viena.

²⁷ Ficha de censura núm. 36506, 2 partes, 795 m, 28 de mayo de 1934, Berlín, instructiva y educativa. Ficha de censura núm. 46414, 2 actos, 299 m (16mm), 8 de octubre de 1937, Berlín, instructiva y educativa.

²⁸ Schongerfilm: *Fahrt mit dem Luftschiff «Graf Zeppelin» nach Südamerika 1933/34*. Film D 1310, Institut für den Wissenschaftlichen Film (IWF), Göttingen, 1979. Título original del filme de Hubert Schonger: *Nach Südamerika in drei Tagen* ('A Sudamérica en tres días').

²⁹ W. Rathjen, *op. cit.*, p. 21.

Como puede desprenderse desde las primeras escenas de esta cinta, en las que se muestra una oficina de la Hamburg-Amerika Linie, donde se venden los pasajes para el zepelín, se trató de una película de viajes (*Reisefilm*). En el documental se ofrecen numerosos detalles técnicos del vuelo, comentarios sobre el tipo de pasajeros que utilizan este medio de transporte («viajantes de negocios»), el correo que transporta para todos los países de Suramérica, los lugares que sobrevuela y donde realiza escala (Islas de Fernando Noronha, Pernambuco, Recife, Río de Janeiro) y se explican los trayectos que efectúan por tierra los aviones de la Condor-Syndikat en Suramérica.

Con todo, Canarias apareció, que se tenga constancia documental, en al menos una cinta de zepelines alemana de los años veinte que tuvo una importante difusión en Alemania y en el extranjero.

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV., *Grandes épocas de la Aviación*, Time Life, Barcelona, 1994.
- ALEMÁN, G., «Vuelos históricos en Tenerife», Cabildo Insular de Tenerife/Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, 1993.
- DÍAZ LORENZO, J.C., *Las alas del Atlántico*, Tauro producciones, Santa Cruz de Tenerife, 2001
- FERNÁNDEZ AROZENA, B., *Ciudadano Rivero. La Rivero Film y el cine mudo en Canarias*, Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, La Laguna, 1997.
- FERRERA JIMÉNEZ, J., *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*, Gráficas Marce-lo, Las Palmas de Gran Canaria, 1988.
- HERRERA, E., «La navegación aérea entre España y América del Sur», *Revista Ibérica*, núm. 423.
- LÓPEZ ARCEO, J.; MARTÍN GUTIÉRREZ, J. V., y GOMIS GAVILÁN, M., «Momentos en el recuerdo de la aviación en Canarias», en *VII Congreso Diálogo «Fe-Cultura»*, Centro de Estudios Teológicos, La Laguna (Tenerife), p. 290. (pp. 285-295).
- MEGÍAS, J., *La primera vuelta al mundo en el Graf Zepelin*, Hauser und Menet, Madrid, 1930.
- ORY AJAMIL, F. de, *Ciencia y Diplomacia Hispano-Alemana en Canarias (1907-1916). El origen del Observatorio Meteorológico de Izaña*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1997.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M., *Para las Aves de Paso. Nacimiento de la aviación en Canarias*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1995.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M., *El Lazareto de Gando, 1893-1998: de complejo sanitario a establecimiento aeronáutico*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2001.
- RAMÍREZ MUÑOZ, M., «Los primeros vuelos sobre Gran Canaria: 1913-1924», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, núm 729, diciembre 2003, pp. 982-991.
- RATHJEN, W., *Fahrt mit dem Luftschiff «Graf Zeppelin» nach Südamerika 1933/34*, Publ. Wiss. Film., Sekt. Techn. Wiss./Naturw., Ser. 7, Nr. 30/D 1310, Institut für den Wissenschaftlichen Film, Göttingen, 1984.
- SANDOVAL MARTÍN, M. T., *La representación de Canarias en el Kulturfilm alemán desde el II hasta el III Reich (1895-1945)*, Tesis Doctoral, Universidad de La Laguna, 2003.