

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXII

2004

Núm. 85

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

LA INDEFENSIÓN NAVAL DE CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Juan José DÍAZ BENÍTEZ
Licenciado en Historia
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Durante la primavera de 2002 hubo un vivo debate en la prensa de Las Palmas sobre la base naval de Canarias, en el que se pedía la «devolución» del muelle y la explanada de la Virgen del Pino, sobre los que se asienta el arsenal (1). La polémica no ha terminado e incluso se ha considerado la posibilidad de trasladar la mencionada base a otro lugar y dejar dicho muelle para usos civiles. Sin embargo, a pesar de hacer referencia a sus orígenes, aún no se ha publicado ningún estudio sobre las circunstancias en que la Armada se instaló en el archipiélago para iniciar no sólo la construcción de dicha base, sino para crear también una comandancia naval, antecedente no muy lejano del actual Mando Naval de Canarias. Prescindiendo de la viabilidad de su traslado y de la utilización que se haga del espacio que ocupa, no está de más investigar la llegada de la Armada a las islas, sobre todo cuando hace menos de un siglo se reclamaba su presencia allí.

Un problema histórico

El recuerdo de la vulnerabilidad de las islas ante los ataques navales entre los siglos XVI y XVIII se mantenía a mediados del siglo XIX, cuando se recomendó la construcción de un puerto militar o de una estación naval para la defensa del archipiélago (2). La creciente importancia del puerto de La Luz, en construcción a finales de dicho siglo, hizo que la Marina se interesase por su defensa. Ya el 23 de mayo de 1893 el vicealmirante Pasquín, a la sazón ministro de Marina, afirmó en el Senado que sería deseable erigir una estación de torpederos en dicho puerto, aunque las gestiones realizadas con tal fin en 1894 y 1895 resultaron infructuosas. La cuestión fue retomada en plena guerra con Estados Unidos, aunque al

(1) *La Provincia*, 21 de marzo, 17 y 23 de abril y 10 y 14 de mayo de 2002.

(2) GUIMERÁ RAVINA, Agustín: «Puertos de refugio y bases corsarias en el Atlántico: el Río de Lanzarote según un testimonio del siglo XIX», en *Homenaje a Antonio de Béthencourt Masieu*, vol. II. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, pp. 113-135. Véase también ROMERO Y SALAS, José María: *La Marina Militar en España (lo que es y lo que debe ser)*. Madrid, Imprenta Fortanet, 1880, pp. 192 y 222.

respecto no se hizo más que crear la 1.^a División de Torpederos de Canarias, aprovechando los tres decrepitos buques de esta clase que Cervera había dejado allí (3).

La derrota de 1898 reavivó el temor a una agresión contra Canarias, cuya defensa no podía reducirse a la que proporcionara el Ejército, pues éste no disponía de medios para impedir un bloqueo. Se precisaba el concurso de las fuerzas navales, tal y como expusieron las memorias presentadas en el Certamen Naval de Almería, las cuales también recomendaron la creación de una base naval, ya fuera en Santa Cruz de La Palma, ya en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas o El Río (en este último caso, a petición del propio Cabildo Insular de Lanzarote, el 12 de septiembre de 1913). No había unanimidad en cuanto al tipo de fuerzas navales más idóneo, pues las propuestas iban desde la creación de una escuadra hasta el despliegue de una defensa móvil de costas, en línea con los postulados de la *Jeune École*, aunque la mayor parte de los autores se decantaban por una combinación de ambas (4).

En un principio se esperaba que el núcleo de dicha defensa móvil fuesen los torpederos, pero ya desde 1905 se propuso la utilización de sumergibles, para los que habría de edificarse una base en Santa Cruz de Tenerife (5). Los éxitos de los submarinos frente a los grandes buques de superficie durante la primera guerra mundial realzaron su idoneidad para la defensa de Canarias, de modo que se propuso construir una base naval con capacidad para cuatro de ellos, así como para tres contratorpederos, varios buques de patrulla y algunos hidroaviones (6). La idea de defender el archipiélago con esta nueva arma aún persistía en los albores de la Segunda República, cuando el capitán de corbeta Pablo Suanzes sugirió crear una base naval para ocho submarinos en Las Palmas (7), aunque al final no se hizo nada al respecto.

El ministro de Marina Honorio Cornejo y Carvajal fue uno de los primeros en asumir la necesidad de tener una base naval en Canarias, proyecto que recogió en el marco de un programa naval, si bien éste nunca se llevó a efecto (8).

(3) MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier: *Canarias en la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*. Tesis doctoral presentada en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, enero de 2004, pp. 319-324 y 423-425.

(4) VV.AA.: *Certamen Naval de Almería*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900. Cada una de las memorias tiene una numeración independiente de las demás, por lo que indicar las páginas de cada una daría lugar a una nota excesivamente larga. Valga como ejemplo la de Pedro Cardona, pp. 52-54, 91-92, 99-103, 125-131, 168-169 y 175-176. Sobre la petición del Cabildo Insular de Lanzarote, véase MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier: *Canarias en la crisis finisecular...*, p. 530.

(5) GONZÁLEZ DE MESA, Felipe: *Consideraciones acerca de la creación de un puerto militar en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Tipolitografía de A. J. Benítez, 1905, pp. 18-21.

(6) *Diario de Las Palmas*, 20 de junio de 1918.

(7) SUANZES, Pablo: «Los submarinos y la estrategia naval de España», *Revista General de Marina*, Madrid, MCMXXXI. Volumen 109, pp. 893-908.

(8) Biblioteca del Museo Naval, Manuscritos, MNS-1744. «Propuestas reservadas presentadas a Consejo de Sres. Ministros sobre nuevas construcciones y programa naval y aeronaval futuro, con Apéndice "Notas sobre los estudios que sirvieron de base para formular el programa de reconstrucción naval"», Madrid, 1926. Dentro de dicho documento, véase concretamente la «Memoria del señor ministro de Marina sobre el programa naval ideal para el futuro», de agosto de 1926.

Más tarde, el ministro Carvia presentó otro programa que preveía destinar 16 submarinos para la defensa de las islas y zonas secundarias, aunque tampoco se llevó a cabo (9). En ambos proyectos, la principal preocupación geoestratégica se centraba en el Mediterráneo, donde se temía por la seguridad de las Baleares, para cuya salvaguardia se redactó un proyecto de construcciones navales finalmente rechazado por las Cortes. No obstante, ello no evitó cierto sentimiento de abandono en las Islas Afortunadas, donde cundió la inquietud ante la pasividad del Gobierno y arraigó cierto sentimiento de agravio por un trato tan desigual (10).

Pese a la importancia concedida al Mediterráneo, Cornejo y Carvia no habían pasado por alto las posibilidades ofensivas del archipiélago, el cual ocupaba una posición estratégica de primer orden en las rutas marítimas que conectaban Europa con el Atlántico sur. Sin embargo, hubo que esperar al fin de la guerra civil para que el régimen surgido de ella plasmara esta potencialidad por escrito en un anteproyecto de Flota elaborado en junio de 1938 (11). En este documento se estudiaba un plan de construcciones navales ante la eventualidad de un enfrentamiento entre el Tercer Reich e Italia por un lado, y Francia y Gran Bretaña por el otro, en el que España estaría al lado de las potencias que habían ayudado a las fuerzas sublevadas contra la República. Desde Canarias se podían interceptar los transportes de tropas africanas rumbo a la metrópoli francesa —a los cuales se daba una importancia mayor de la que realmente tenían—, en cuyo caso era de esperar que el archipiélago fuera objeto de las represalias francesas, de lo cual se deducía la necesidad de asegurar su defensa naval. Ésta sería encomendada a la Flota, cuya base principal estaría en Cádiz, además de a las fuerzas ligeras, aviones y sobre todo submarinos, que hostigarían al enemigo desde una base naval secundaria en Las Palmas.

Estos ambiciosos planes prosiguieron tras la guerra civil, tal y como se puede apreciar en una moción de la 3.^a Sección del Estado Mayor de la Armada, donde, señalando la buena situación de las islas con respecto al tráfico marítimo británico, se recomendaba la construcción en el archipiélago de una base naval, ésta para fuerzas ligeras (12). Poco después de iniciarse la segunda guerra mundial se decidió acometer la construcción de una poderosa Flota que permitiera hacer realidad las aspiraciones territoriales del Gobierno español. La Ley de Construcciones Navales, de 8 de septiembre de 1939 (13), concebía

(9) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978, p. 549.

(10) Centre des archives diplomatiques de Nantes (CADN), Embajada francesa en Madrid, serie C, caja 155, exp. 18-2, cartas del cónsul francés en Las Palmas al embajador en Madrid. Las Palmas de Gran Canaria, 18 de enero y 13 de febrero de 1935.

(11) Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Secretaría del Ministro, leg. 3, «Introducción a un Anteproyecto de Flota Nacional» Burgos, junio de 1938.

(12) ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Madrid, Editorial Crítica, 2002, p. 42.

(13) AGA, Marina, Secretaría del Ministro, caja 2868, ley reservada de 8 de septiembre de 1939.

un programa naval parecido al del anteproyecto de junio de 1938 y, aunque no lo indicaba explícitamente, es posible que ya se hubiera tomado la decisión de completarlo con la construcción de una base naval en Canarias.

El esfuerzo que requería tal programa rebasaba ampliamente la capacidad del país, recién salido de una guerra civil, sometido a los rigores de una política económica autárquica y carente de la tecnología necesaria para las construcciones navales que se había propuesto. No obstante, la Junta de Defensa Nacional no había olvidado la cuestión de la defensa de Canarias, de suerte que en su primera reunión señaló la necesidad de contar con una estación naval en el archipiélago (14). De forma más amplia, Carrero Blanco, jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, redactó un estudio sobre las bases navales que requerían los buques a construir. Con respecto a Canarias recomendó la creación en las islas de Gran Canaria y Tenerife de una base para fuerzas ligeras, submarinos, aviones y, ocasionalmente, algunas divisiones de cruceros ligeros (15). Las fuerzas aeronavales fueron concretadas unos meses después en una escuadrilla de exploración y otra de vigi-

Una amenaza inminente

Siguiendo esta política de acercamiento a Italia y Alemania, a la vez que de distanciamiento e incluso de hostilidad hacia Francia y Gran Bretaña, el Ejército español comenzó a especular con la posibilidad de un ataque contra Gibraltar (17). La eventual pérdida de esta base no era para Londres cuestión baladí, pues Gibraltar constituía una pieza clave de la red insular desde la que se había apoyado en los siglos XVIII y XIX para proyectar sus fuerzas sobre el continente europeo (18). La preocupación británica por la seguridad del Peñón no era nueva, pero aumentó considerablemente durante la primavera de 1940, ante la alarmante política exterior del Gobierno ibérico, cada vez más tentado, siguiendo el ejemplo italiano, de entrar en la guerra al lado de la triunfante Alemania.

(14) Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), exp. A-13.015, escrito del general subsecretario de la Junta de Defensa Nacional al ministro del Aire. Madrid, 27 de octubre de 1939.

(15) *Documentos inéditos para la historia del Generalísimo Franco*. Madrid, Fundación Nacional Francisco Franco, 1992, vol. I, pp. 613-636, doc. 124, «Estudio desde el punto de vista estratégico de la situación y capacidad de nuestras Bases Navales», redactado por Luis Carrero Blanco. Madrid, 30 de octubre de 1939.

(16) AGA, Marina, Secretaría del Ministro, leg. 3, comunicación de operaciones del jefe de la 3.ª Sección del Estado Mayor de la Armada al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA). Madrid, 20 de marzo de 1940.

(17) ROS AGUDO, Manuel: «Preparativos secretos de Franco para atacar Gibraltar (1939-1941)», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 23. Madrid, MMI, pp. 299-313.

(18) COUTAU-BÉGARIE, Hervé: *La potencia marítima (Castex)*. Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, 1987, pp. 201-208.

El riesgo de perder tan relevante base o, en el mejor de los casos, de que fuera inutilizada por la artillería española dio lugar a que se buscara una alternativa en los archipiélagos ibéricos del Atlántico.

Así pues, poco antes de que Franco declarara la no beligerancia de España, el alto mando británico ya había empezado a considerar la posibilidad de ocupar Canarias. Esta opción inicialmente fue descartada, al poder contar con Casablanca como alternativa, no disponer de suficientes cazas y artillería antiaérea para rechazar el previsible contraataque aéreo alemán y ser más viable la toma de las Azores y de las islas de Cabo Verde (19). Pero la llegada de las fuerzas alemanas a los puertos franceses del Atlántico trajo consigo el riesgo de que los grandes buques de superficie atacaran el tráfico marítimo británico en el Atlántico sur, peligro que sólo podía ser conjurado con acorazados, para los que no había un puerto adecuado en los archipiélagos portugueses, pero sí en las Afortunadas (20). Reconsiderada una vez más su ocupación, la idea fue nuevamente abandonada ante la escasez de medios para la conquista y posterior defensa del archipiélago (21).

El proyecto de ocupar Canarias fue retomado a mediados de marzo de 1941, cuando ya no se creía que los planes para ayudar a España a resistir una invasión alemana fueran viables, e incluso se había perdido la esperanza de que en tal caso hubiera una auténtica voluntad española de resistir. Las derrotas de abril en los Balcanes y Libia acrecentaron los temores británicos a una inminente beligerancia española, por lo que Londres comenzó la preparación de una fuerza de asalto cuyo objetivo principal era apoderarse del puerto de La Luz. Conocida con el nombre en clave de «Puma», la operación fue aplazada en mayo, tras las últimas noticias sobre la evolución de la política interior española (22). Sin embargo, la actitud de Madrid tras el inicio de la invasión alemana de la URSS resucitó el miedo británico a perder Gibraltar, por lo que se planteó de nuevo su ejecución, ahora bajo el nombre de «Pilgrim». Una vez más se decidió posponerla al llegar noticias que descartaban una inmediata entrada de España en la guerra (23), aunque la planificación continuó aún después de la entrada de Estados Unidos en la contienda, si bien fue perdiendo importancia a medida que se alejaba el riesgo de un ataque contra el Peñón.

Tan real como la amenaza que se cernía sobre Canarias era la impotencia de la Armada española para enfrentarse a ella. Sus ya más que modestos

(19) Public Record Office (PRO), Foreign Office (FO) 371/24.515, escrito de la junta de planificación combinada (*Joint Planning Staff*) a los jefes de Estado Mayor (*Chiefs of Staff*), COS (40) 465 (JP). Londres, 14 de junio de 1940, remitiendo un informe del día anterior.

(20) PRO, FO 371/24.515, acta de la reunión de los jefes de Estado Mayor, COS (40) 184th Mtg., Londres, 17 de junio de 1940.

(21) PRO, Cabinet Office (CAB) 84/93, informe del comité de planificación de los tres ejércitos (*Inter-Services Planning Staff*), JP (40) 15 (ISPS), Londres, 5 de julio de 1940.

(22) SMITH, Denis: *Diplomacy and Strategy of Survival. British Policy and Franco's Spain, 1940-1941*. Cambridge, Cambridge University Press, 1986, pp. 217-225.

(23) SMITH, Denis: «Anglo-Spanish Relations during the Second World War», en PAYNE, Stanley G., y CONTRERAS, Delia (dirs.): *España y la Segunda Guerra Mundial*. Madrid, Editorial Complutense, 1996, pp. 117-130.

medios antes de la guerra civil se vieron aún más menguados con las graves pérdidas en submarinos que acarreó el conflicto, a lo que se debe añadir la desaparición de la aeronáutica naval y las carencias operativas de los cruceros y destructores, tan graves que, según el ministro de Marina, su valor militar era «prácticamente nulo» (24). A pesar de ello, los problemas no se reducían al mal estado y el reducido número de los buques de guerra; había carencias también, y no menos graves, en las plantillas de personal, sensiblemente mermadas, en el caso de los oficiales, por las ejecuciones y asesinatos durante la contienda y, en el de los suboficiales y marineros, por el exilio y la represión de sus efectivos (25).

La situación no había mejorado notablemente a mediados de 1940, apenas unos meses después de haber sido declarada la no beligerancia. De los seis cruceros, sólo dos estaban en servicio, y de los 20 destructores, únicamente once, aparte de dos de los cinco submarinos y algunos de los torpederos y lanchas rápidas (26). Ante tal panorama no cabía hacerse demasiadas ilusiones sobre una posible participación en la guerra, tal y como había señalado Carrero Blanco en noviembre, poco antes del viaje del ministro de Asuntos Exteriores a Alemania. Dada la carencia de acorazados y de artillería de costa de grueso calibre en Canarias, Carrero desaconsejaba el envío de fuerzas ligeras a las islas, ya que no se conseguiría más que su destrucción a manos de una agrupación naval británica en la que era de esperar la presencia de al menos algún acorazado (27).

La debilidad de la Armada española era aún más evidente al comparar sus fuerzas con las de la británica, no sólo porque esta última la aventajase abrumadoramente en cruceros, destructores y submarinos, sino también por la penuria de aquélla en portaaviones y acorazados. Por más que la dispersión de las fuerzas británicas en diversos escenarios dificultase agrupar las necesarias para atacar Canarias, las reunidas, por escasas que fuesen, siempre bastarían para superar todas las que, abandonando cualquier otro cometido, pudiera reunir España. Por otra parte, el desarrollo tecnológico experimentado por las marinas de guerra aliadas durante el conflicto aumentó aún más el atraso relativo de la española. Prueba elocuente de ello la ofrece el radar, pues el primer buque de guerra que apareció en las islas con este aparato, el cañonero *Piza-*

(24) AGA, Marina, Secretaría del Ministro, leg. 3, «Resumen de la situación actual en lo que a buques se refiere y propuesta de reformas indispensables», informe del ministro de Marina. Madrid, 16 de noviembre de 1939.

(25) ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada española, 1939-1997*. Madrid, Empresa Nacional Bazán, 1997, pp. 21-26.

(26) *Documentos inéditos para la historia del Generalísimo Franco*, t. II. Madrid, Fundación Nacional Francisco Franco, 1992, primera parte, pp. 288-294, doc. 82, informe de Indalecio Núñez sobre la situación de las unidades de la Flota. Madrid, 16 de agosto de 1940.

(27) AGA, Marina, Secretaría del Ministro, leg. 4, «Consideraciones sobre un plan de operaciones marítimas en caso de intervención de España en la guerra», informe enviado por Luis Carrero Blanco, jefe de la 3.ª Sección del EMA, a Salvador Moreno, ministro de Marina y a la vez AJEMA. Madrid, 8 de noviembre de 1940.

rrero, no lo hizo hasta en 1947 (28). Tampoco dispuso la Armada de una aeronáutica naval hasta 1943, a pesar de reclamarla insistentemente, ya que no pudo superar la oposición del Ministerio del Aire hasta esa fecha, cuando éste accedió a crear un grupo de hidroaviones catapultables desde cruceros (29).

Entre la defensa inmediata y los proyectos para el futuro

Fue posiblemente esta indefensión la que condujo a la creación de la Comandancia Naval de Canarias (30) sólo dos días antes de la declaración oficial de no beligerancia. Hasta entonces, el archipiélago había formado parte del Departamento Marítimo de Cádiz, lo cual podía suponer un inconveniente a la hora de que el capitán general de Canarias asumiera el mando de las fuerzas de los tres Ejércitos desplegadas en las islas, ya que faltaría un mando naval que coordinase las de la Marina sin depender de otro que estaba fuera de la jurisdicción del capitán general. El comandante general del departamento marítimo no podía poner todos sus medios a disposición del capitán general del archipiélago, sobre todo teniendo en cuenta que el primero debía atender también el escenario del Estrecho, al cual se le concedía mayor importancia que a Canarias. Además, en caso de guerra quedarían cortadas las comunicaciones marítimas entre las islas y la Península.

Bajo este nuevo mando estaban las comandancias militares de Marina de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, así como los buques para la vigilancia y defensa de las costas, la base naval aún por construir y las fuerzas de Infantería de Marina. En cuanto a la administración de justicia y el reclutamiento y movilización del personal, siguieron dependiendo del Departamento Marítimo de Cádiz, lo cual no evitó algún conflicto de competencia con el capitán general de Canarias con respecto a ciertas materias, pues este último no tenía por qué recibir noticias de las causas y procedimientos incoados por la jurisdicción de Marina (31) ni ordenar la movilización de los individuos de la reserva naval con vistas a su posible encuadramiento en las filas del Ejército (32).

(28) Archivo General del Mando Naval de Canarias (AGMNC), 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 17, exp. 42, radiotelegrama del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 10 de marzo de 1947. Los números de legajo y carpeta indicados en esta nota y en las demás relativas al mismo archivo son los anteriores a la creación de la actual base de datos, en la que son fácilmente localizables.

(29) Archivo de la Presidencia del Gobierno (APG), Jefatura del Estado, Ministerio del Ejército, leg. 37, acta de la comisión interministerial Marina-Aire para estudiar la propuesta sobre la instalación de una base de hidroaviones en Ferrol. Madrid, 19 de junio de 1943.

(30) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 175, 1940, p. 1144, decreto del ministro de Marina. Madrid, 12 de julio de 1940.

(31) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 1, carpeta 6, instrucción del comandante naval de Canarias a los comandantes militares de Marina de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Las Palmas de Gran Canaria, 20 de agosto de 1940.

(32) AGA, Marina, Secretaría del Ministro, leg. 5, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 14 de abril de 1942.

Poco a poco se fueron acotando las competencias del nuevo mando naval, especialmente con respecto a las autoridades militares del archipiélago. Inicialmente hubo algunas dudas sobre la dependencia operativa de los buques de guerra, pues un error de redacción en una instrucción del AJEMA daba a entender que era el capitán general quien debía ordenar todos sus movimientos, incluso los de vigilancia de la pesca en aguas africanas (33). Más grave fue lo sucedido tras asumir aquél el mando económico del archipiélago, pues al requisar carbón del depósito correspondiente a los buques trigueros no sólo forzaba el aplazamiento de su viaje, vital para miles y miles de españoles, sino que también desprestigiaba a la autoridad de Marina ante los particulares que acudían al gobernador militar para que éste ordenase la entrega del combustible que aquélla les negaba (34).

Sin embargo, estos malentendidos se fueron solventando con el paso del tiempo, que también trajo consigo un reforzamiento de la autoridad del comandante naval. El 19 de febrero de 1942 se crea por ley la Subsecretaría de la Marina Mercante, en virtud de la cual el Ministerio de Marina, por una parte, obtenía la jurisdicción de la zona marítimo-terrestre, medida de gran relevancia por sus implicaciones en cuanto a la movilización de recursos y el control de la red costera (35), y por otra extendía su control hasta las aguas del Ifni y el Sáhara, tal y como dispuso el ministro de Marina a principios de 1943, aunque la Intervención de Marina siguió dependiendo de la principal de Marruecos (36). Finalmente, tras la guerra obtuvo la independencia, en cuanto a la administración de justicia, con respecto al Departamento Marítimo de Cádiz (37).

Al mismo tiempo que se creaba un mando regional, también se disponía la construcción de una base naval secundaria. Para su emplazamiento se escogió el puerto de La Luz, el principal del archipiélago, aprovechando para ello la explanada y el muelle de la Virgen del Pino, de reciente construcción. El proyecto inicial había sido criticado no sólo por la orientación que se le pretendía dar al muelle, sino también por su emplazamiento, cerca de la restinga de Santa Catalina, toda vez que ampliando el muelle de La Luz se obtendría un mayor calado (38). A pesar de las críticas que suscitó, la obra se llevó a cabo,

(33) AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, caja 4688, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 18 de febrero de 1941.

(34) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 3, carpeta 49, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 17 de diciembre de 1941.

(35) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 56, 1942, pp. 300-302, ley de 19 de febrero de 1942.

(36) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 53, 1943, p. 318, decreto del ministro de Marina. Madrid, 6 de febrero de 1943.

(37) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 200, 1946, p. 1174, decreto del ministro de Marina. Madrid, 9 de agosto de 1946.

(38) PÉREZ OJEDA, Fernando: *Proyecto de un muelle por el castillo de Santa Catalina en el Puerto de La Luz (Gran Canaria). Resumen de la Información Pública y Dictamen de la Delegación Marítima de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, Tipografía F. Izquierdo, 1934, pp. 15-35.

si bien corrigiendo la orientación del muelle, e incluso llamó la atención del Ministerio del Aire, el cual, ante la oposición de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas, expropió la parte septentrional de la explanada (39). El comandante naval también se interesó por esta zona, considerándola la única apropiada para instalar la base naval, aunque las conversaciones sostenidas con la Junta de Obras y la Zona Aérea de Canarias y África Occidental no dieron ningún resultado positivo para la Armada (40).

Por último, la cuestión se resolvió en Madrid el 15 de noviembre de 1940, cuando los representantes de los Ministerios de Marina, Aire y Obras Públicas llegaron a un acuerdo. La Zona Aérea se quedaba con la dársena y el norte de la explanada, mientras que la Comandancia Naval se hacía con el muelle y el resto de la explanada. A cambio, ambos ministerios militares deberían interceder ante el del Ejército para que éste cediera al de Obras Públicas unos terrenos, ubicados en la zona militar de La Isleta, que la Junta había solicitado reiteradamente sin éxito (41). El 14 de diciembre, la Marina recibió la parte que le correspondía, sin que la Junta consiguiera en ese momento la contrapartida acordada, por lo que hizo constar que «la entrega provisional que se efectúa no implica la renuncia a la compensación a que la Junta aspira para atender con ella la explotación comercial del Puerto» (42). El carácter «provisional» no se debía a que se esperara su devolución en el futuro, sino a que no sería definitiva hasta que fuese aprobada por los respectivos ministerios (43). Según el acuerdo del mes anterior, la compensación acordada habría de ser gestionada en el plazo de tres meses, aunque lo cierto fue que hubo que esperar ocho años (44).

En años posteriores continuó la adquisición de nuevas propiedades, como la Casa de Martinón o terrenos en La Isleta y en el barranco de Tamaraceite, confundido por la Armada con el de Guanarteme. Además de estos emplazamientos para las obras, que habían de quedar a cubierto de cualquier bombardeo aéreo o naval, se consiguió finalmente el control de toda la explanada de la Virgen del Pino, tras ceder el Ejército del Aire la parcela que ocupaba en la zona (45). Las instalaciones de la base naval de Canarias no se redujeron al

(39) AHEA, exp. A-917, escrito del jefe de las Fuerzas Aéreas del Atlántico al gobernador civil de Las Palmas, 20 de abril de 1940.

(40) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 2, carpeta 6, escrito del comandante naval de Canarias al segundo jefe del EMA. Las Palmas de Gran Canaria, septiembre u octubre de 1940.

(41) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, legajo 2, carpeta 6, copia del acta del acuerdo alcanzado por los representantes de los Ministerios de Marina, Aire y Obras Públicas. Madrid, 15 de noviembre de 1940.

(42) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 2, carpeta 6, acta de entrega provisional al Ministerio de Marina del muelle de la Virgen del Pino y de parte de la explanada homónima, 14 de diciembre de 1940.

(43) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 2, carpeta 6, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, Las Palmas de Gran Canaria, 17 de diciembre de 1940, remitiéndole dicha acta.

(44) *La Provincia*, 13 y 14 de noviembre de 1948.

(45) AHEA, exp. M-8164, escrito del ministro de Marina al del Aire, 9 de abril de 1945.

puerto de La Luz ni a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, e incluyeron también otras en Santa Cruz de Tenerife, concretamente en el barranco de Tahodio y la montaña de La Altura, donde se pensaba excavar tres depósitos de combustible y construir un almacén y un cuartelillo. Sin embargo, la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife opuso más trabas que la de Las Palmas, de tal modo que las negociaciones, iniciadas en 1941, no desembocaron en la ocupación efectiva de los terrenos hasta el 23 de diciembre de 1943 (46), seis días después de creada la estación naval de Tenerife (47).

El peso de la historia

La creación de un mando y una base naval en Canarias debería haber contribuido a paliar su tradicional indefensión naval, lo cual no ocurrió en la medida deseada por insuficiencia de medios humanos y materiales. A finales de 1940, el archipiélago era la zona con menos personal de la Armada (48), cuya plantilla apenas pasaba de la mitad de los 724 hombres propuestos por las unidades de la comandancia naval al año siguiente (49). Los primeros estados de fuerza que ha sido posible localizar son de noviembre de 1943, fecha en la que reflejan un gran aumento con respecto a 1940, aunque eso no significara la solución de las carencias de personal. Por un lado, faltaban gran parte de los efectivos de tierra, lo cual pudo deberse a que la base naval aún estaba en construcción. Por el otro, permanecían sin cubrir la mayoría de las plazas de marineros especialistas y un gran número de las de suboficiales, si bien esta carencia afectaba al conjunto de la Armada.

No había suficientes buques para atender con eficacia todas las misiones encomendadas al comandante naval, cuyas peticiones, por lo demás, no fueron satisfechas; así, no se enviaron los cuatro destructores que había solicitado (50), ni se habilitó como patrullero ninguno de los 39 pesqueros aptos para ello (51), ni pudo contar con buque de transporte, remolcador o guarda-

(46) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 12, carpeta 7, escrito del jefe de los Servicios de Intendencia al comandante general de la Base Naval de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria, 24 de diciembre de 1943.

(47) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 12, carpeta 7, escrito del jefe de la Secretaría del ministro de Marina al comandante general de la Base Naval de Canarias. Madrid, 23 de diciembre de 1943.

(48) AGA, Marina, caja 20.353, escrito del segundo jefe del Estado Mayor de la Armada al jefe de los Servicios de Intendencia. Madrid, 11 de diciembre de 1940.

(49) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor, leg. 7, carpeta 1, escritos del comandante naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 30 de abril (núms. 439 y 440) y 8 de mayo de 1941 (núms. 463 y 464).

(50) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 4, carpeta 56, escrito del comandante naval de Canarias al capitán general del archipiélago. Las Palmas de Gran Canaria, 18 de diciembre de 1942.

(51) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 2, carpeta 10, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 30 de diciembre de 1940.

Cuadro 1. Personal de la Armada en Canarias entre 1940 y 1945

| Año | Personal | |
|------|-----------|-----------|
| | Plantilla | Presentes |
| 1940 | 440 | 338 |
| 1943 | 1.138 | 1.059 |
| 1944 | 1.232 | 1.176 |
| 1945 | 1.230 | 1.013 |

Fuentes:

- AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, caja 20.353, escrito del 2º jefe del Estado Mayor de la Armada al jefe de los Servicios de Intendencia. Madrid, 11 de diciembre de 1940.

- AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, cajas 24.225, 24.232 y 24.279, estados de fuerza del personal de la Comandancia General de la Base Naval de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria, años 1943, 1944 y 1945, respectivamente.

Elaboración propia.

pescas alguno. En realidad, la comandancia sólo dispuso de cinco buques, y entre ellos hay que incluir el cañonero *Lauria*, destinado como pontón a Canarias después de estar previsto su desguace en Bilbao (52), aunque no duró más allá de 1946 a causa de su decrépto estado (53). Los barcos dedicados a la vigilancia y defensa de las costas eran el guardacostas *Xauen*, adquirido de segunda mano y hundido en 1937 por su propia dotación (54), y el minador *Marte*, terminado en 1938 y en buen estado (55), aunque su valor como buque de guerra fue duramente criticado desde la *Revista General de Marina* (56). Auxiliaban a estas dos unidades los aljibes A-2 y A-4, adecuados para transportar agua pero insuficientes para atender todas las necesidades del archipiélago y de la vecina costa africana.

Tampoco existían los 12 submarinos para los que se había proyectado la base naval, cuya construcción aún no había terminado a finales de la década de 1940. La falta de regularidad en el suministro de los materiales, la carencia de la esperada ayuda tecnológica del Eje, las modificaciones de varios de los proyectos en ejecución y la corrección de los defectos de algunos de ellos alargaron las obras lo suficiente para que la nueva reglamentación del Ministerio de Trabajo y la inflación galopante desbordaran los presupuestos iniciales, a los que, por consiguiente, hubo que añadir otros de terminación. La lentitud de las obras dificultó incluso que se atendieran las necesidades de los escasos buques disponibles, pues a la hora de desguazar el *Lauria* aún no

(52) AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, leg. 219 (envío AB-20), escrito del AJEMA al almirante jefe de Servicios, 20 de diciembre de 1939.

(53) AGMNC, 1.ª Sección de Estado Mayor (Organización), leg. 7, carpeta 6, escrito del contralmirante jefe de la Dirección de Material al comandante general de la Base Naval de Canarias. Madrid, 18 de diciembre de 1945.

(54) AGMNC, 2.ª y 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 1, carpeta 7, estado de vida del *Xauen*. Las Palmas de Gran Canaria, 30 de noviembre de 1941.

(55) AGMNC, 2.ª y 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 1, carpeta 8, estado de vida del *Marte*. Las Palmas de Gran Canaria, 11 de agosto de 1940.

(56) *Revista General de Marina*, Madrid, MCMXLI, vol. 1, pp. 421-426.

estaba organizado el arsenal, el cual no contaba con personal ni con fondo económico (57).

Además de los buques y los servicios de la base naval, la Armada también tenía que desplegar fuerzas para la defensa del puerto de La Luz, aunque, al igual que en los casos anteriores, tampoco aportó los medios adecuados. Todavía a finales de 1946 no habían sido organizados los Servicios de Torpedos y Defensas Submarinas (58), ni el tercio de Infantería de Marina que le correspondía a Canarias (59). Con respecto a este último, ni siquiera fue posible contar con los dos batallones que solicitó el comandante naval para la defensa de los dos principales puertos canarios (60), que hubieron de conformarse con cuatro compañías, por otra parte insuficientemente equipadas (61), pues en 1944 faltaban 17 ametralladoras (62) y los morteros de 81 milímetros no comenzaron a llegar hasta ese mismo año, mientras que para los de 50 hubo que esperar hasta 1945 (63).

Con tan limitadas fuerzas, la Comandancia Naval de Canarias hubo de aprovechar al máximo su escasos recursos para la defensa del archipiélago, según las instrucciones remitidas por el capitán general mediado 1941 (64). Los buques de guerra realizarían principalmente misiones de exploración, además de las de escolta y vigilancia cuando fuese preciso, moviéndose al amparo de una artillería de costa y una aviación tan anticuadas que a duras penas podrían cubrirlos. Sus cañones también habrían de contribuir a la defensa del puerto de La Luz (65) y, en el caso del *Marte*, a impedir un desembarco

(57) AGMNC, 1.ª Sección (Organización), leg. 7, carpeta 6, escrito del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 1 de diciembre de 1945.

(58) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 11, carpeta 15, escrito del teniente de navío jefe de los Servicios de Torpedos y Defensas Submarinas al comandante general de la Base Naval de Canarias, 11 de octubre de 1946.

(59) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 251, 1940, decreto del ministro de Marina. Madrid, 17 de diciembre de 1940.

(60) AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, caja 20.339, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 13 de noviembre de 1940.

(61) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 5, carpeta sin número, escrito del jefe de las fuerzas de Infantería de Marina al comandante naval de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria, 13 de abril de 1943.

(62) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 9, carpeta 12, escrito del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, Las Palmas de Gran Canaria, 12 de agosto de 1944.

(63) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 10, carpeta 28, escritos del jefe de las fuerzas de infantería de marina al comandante general de la Base Naval de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria, 18 de abril de 1944 y 23 de enero de 1945.

(64) AHEA, expediente M-3256, escrito del jefe de Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias al jefe de la ZACAO, Santa Cruz de Tenerife, 6 de agosto de 1941, remitiendo las instrucciones para la Armada y el Ejército del Aire con respecto a la defensa del archipiélago, 15 de julio de 1941.

(65) AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, caja 4691, instrucción A-5B del comandante naval de Canarias a los comandantes de los buques *Lauria*, *Xauen* y *Vulcano*, así como a los comandantes militares de Marina de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Las Palmas de Gran Canaria, 20 de diciembre de 1940.

Cuadro 2. Operaciones del *Xauen*, *Marte* y *Tritón* en Canarias entre 1943 y 1945

| Misión | Años | | | |
|---------------------|------|------|------|-------|
| | 1943 | 1944 | 1945 | Total |
| Vigilancia | 7 | 3 | — | 10 |
| Escolta | — | — | 1 | 1 |
| Transporte | 11 | 9 | 7 | 27 |
| Remolque de blancos | 4 | 7 | 4 | 15 |
| Otras | 10 | 4 | 3 | 17 |
| Total | 32 | 23 | 15 | 70 |

Fuentes: AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada, partes de campaña de:

— *Xauen*: 1943 (caja 19.088), 1944 (caja 20.479) y 1945 (legajo 333, envío AB-24).

— *Marte*: 1943 (caja 19.089) y 1945 (legajo 329, envío AB-24).

— *Tritón*: 1944 (caja 20.476).

Elaboración propia.

en el este de Gran Canaria (66), aunque sus piezas de artillería tenían un alcance menor que el de las mejores piezas del artillado de costa y, sobre todo, que el de la artillería de los cruceros y acorazados enemigos, los cuales podían destruirlo sin exponerse a su fuego.

Los buques encargados de la vigilancia y defensa de las costas canarias no bastaban, por su escaso número y características, para desarrollar cumplidamente estas tareas. Sin embargo, lo más grave fue que, con demasiada frecuencia, tuvieron que realizar misiones muy diferentes de aquellas para las que habían sido diseñados. No era infrecuente ver al *Xauen* remolcando blancos para las baterías de costa, cosa que hizo al menos en quince ocasiones entre 1943 y 1945, período en el que de un total de 30 misiones realizadas sólo ocho fueron de vigilancia. Por su parte, el minador *Marte* y el *Tritón* completaron 41 operaciones desde el inicio de 1943 hasta terminar 1945, operaciones de las que sólo dos fueron de vigilancia y una de escolta, mientras que hubo 24 de transporte, entre las cuales se incluyen catorce para las autoridades militares.

En cambio, los aljibes A-2 y A-4 fueron utilizados principalmente para el transporte de agua, aunque no bastaban para cubrir todas las necesidades que debía atender la comandancia naval. Ambos habían llegado en 1941 y 1942, respectivamente, con el fin de abastecer a las numerosas y crecientes guarniciones de Fuerteventura y Lanzarote (67); pero pronto tuvieron que desplazarse repetidamente al Sáhara para socorrer unas posiciones que en más de una ocasión se vieron amenazadas por la escasez del líquido elemento. La carencia de elementos de descarga en la costa africana, las restricciones de lubricantes

(66) AHEA, exp. A-540, instrucciones para un ejercicio conjunto con fuego real, enviadas por el Estado Mayor del Gobierno Militar y Jefatura de Tropas de Gran Canaria al jefe de la ZACAO. Las Palmas de Gran Canaria, 11 de diciembre de 1941.

(67) AGMNC, 3.ª Sección de Estado Mayor, leg. 7, carpeta 38, escrito del comandante general de la Base Naval de Canarias al capitán general del archipiélago, 2 de marzo de 1944.

y carbón, las reparaciones, la escasez de personal y, sobre todo, la dispersión de éste en múltiples cometidos entorpecieron el trabajo de ambos aljibes, a pesar de lo cual lograron cumplir con unas misiones que desbordaban su capacidad.

En conclusión, durante la segunda guerra mundial, la Armada intentó acabar de una vez con el sempiterno problema de la indefensión naval de Canarias, aunque no dispuso de los medios necesarios para ello. La creación de un mando regional y el inicio de la construcción de una base naval respondían no sólo al tan solicitado uso de fuerzas navales para la defensa del archipiélago, sino también al aprovechamiento de sus posibilidades ofensivas cara a un eventual enfrentamiento con Francia y Gran Bretaña, así como al riesgo de un inminente ataque por parte de esta última. Para construir dicha base, el Ministerio de Marina adquirió la explanada y el muelle de la Virgen del Pino, y lo hizo no mediante compra o expropiación forzosa, sino a través de un acuerdo con los Ministerios de Obras Públicas y del Aire por el que el primero conseguiría unos terrenos más extensos en la zona militar de La Isleta, si bien el plazo de tres meses previsto inicialmente terminó convirtiéndose en otro de ocho años. Visto el origen de la base naval de Canarias, sería preferible centrar el debate sobre su ubicación en torno a los costes económicos y ecológicos de su posible traslado, así como precisar los usos y aprovechamientos del espacio sobre el que se asienta actualmente.

Bibliografía

Memorias y libros de la época

- GONZÁLEZ DE MESA, Felipe: *Consideraciones acerca de la creación de un puerto militar en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Tipolitografía de A. J. Benítez, 1905.
- PÉREZ DE OJEDA, Fernando: *Proyecto de un muelle por el castillo de Santa Catalina en el Puerto de La Luz (Gran Canaria)*. *Resumen de la Información Pública y Dictamen de la Delegación Marítima de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, Tipografía F. Izquierdo, 1934.
- ROMERO Y SALAS, José María: *La Marina Militar en España (lo que es y lo que debe ser)*. Madrid, Imprenta Fortanet, 1880.
- SUANZES, Pablo: «Los submarinos y la estrategia naval de España», *Revista General de Marina*, Madrid, MCMXXXI. volumen 109, pp. 893-908.

Monografías y artículos

- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada española, 1939-1997*. Madrid, Empresa Nacional Bazán, 1997.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978.
- COUTEAU-BÉGARIE, Hervé: *La potencia marítima (Cástex)*. Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, 1987.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín: «Puertos de refugio y bases corsarias en el Atlántico: El Río de Lanzarote según un testimonio del siglo XIX», en *Homenaje a Antonio de Béthencourt*

LA INDEFENSIÓN NAVAL DE CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

- Massieu*, vol. II, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, volumen II, pp. 113-135.
- MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier: *Canarias en la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*. Tesis doctoral presentada en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, enero de 2004.
- ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Madrid, Editorial Crítica, 2002.
- «Preparativos secretos de Franco para atacar Gibraltar (1939-1941)», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid, MMI. Núm. 23, Madrid, MMI, pp. 299-313.
- SMITH, Denis: *Diplomacy and Strategy of Survival. British Policy and Franco's Spain, 1940-1941*. Cambridge, Cambridge University Press, 1986.
- «Anglo-Spanish relations during the Second World War», en PAYNE, Stanley G., y CONTRERAS, Delia (dirs.): *España y la Segunda Guerra Mundial*. Madrid, Editorial Complutense, 1996.