

LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PUERTO DE LA LUZ DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

Juan José Díaz Benítez

La planificación militar británica con respecto a Canarias es conocida desde hace varias décadas, sobre todo gracias a los estudios de Víctor Morales Lezcano, Luis Pascual Sánchez-Gijón, Denis Smyth y, más recientemente, Enrique Moradiellos.¹ Sin embargo, no siempre se ha insistido lo suficiente en que su objetivo prioritario era el Puerto de La Luz, razón por la cual los comités de planificación británicos solo desarrollaron planes detallados para desembarcar en Gran Canaria y hacerse con el control de sus importantes instalaciones portuarias. En consecuencia, es preciso reconsiderar el papel que desempeñó este puerto durante aquellos años, atendiendo a tres cuestiones. En primer lugar, su creciente importancia estratégica desde finales del siglo XIX, a la cual no fue ajeno el Gobierno español, por lo que es preciso tener en cuenta también las medidas estudiadas para su defensa. Segundo, su revalorización a mediados de 1940, cuando la derrota de los aliados en Francia estimuló la no beligerancia española y abrió la puerta a nuevas perspectivas estratégicas. Finalmente, la planificación militar española y británica sobre el Puerto de La Luz, a través de la cual se aprecia la diferente consideración que recibió, como objetivo a defender y como futura base sobre la que pivotaría la defensa del tráfico marítimo hacia el Atlántico sur.

DE ESTACIÓN CARBONERA A BASE NAVAL

Durante la época de la navegación a vela, el archipiélago se había convertido en una escala habitual para las naves que hacían la carrera de Indias. A partir de las últimas décadas del siglo XIX, cuando el buque de vapor se desarrolló lo suficiente como para resultar rentable en los grandes trayectos oceánicos, las Islas cobraron un nuevo interés como parte de la serie de estaciones carboneras que jalonaban las rutas hacia el Atlántico sur. Precisamente durante aquellos años comenzó a revalorizarse la que discurría por la costa africana, pues se había desatado la carrera imperialista por los territorios situados al sur del Sáhara. Canarias carecía de carbón e infraestructuras modernas, pero su posición geográfica y su carácter insular hacían que mereciese la pena invertir en el acondicionamiento o construcción de las instalaciones portuarias necesarias para desarrollar su papel como punto de escala de la navegación internacional.²

Las limitaciones del capital canario hicieron que el británico impulsara la empresa. En ese momento, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife era el más importante del archipiélago, por lo que parte de las inversiones británicas se dirigieron a prepararlo para el tráfico de vapores. Sin embargo, la bahía de Las Isletas ofrecía unas mejores condiciones naturales para la construcción de un puerto de refugio e incluso su ampliación posterior. Así, el capital británico contribuyó al desarrollo del Puerto de La Luz, el cual se convirtió en uno de los principales puertos de escala del Atlántico medio oriental. Las crisis internacionales, como la I Guerra Mundial, repercutieron negativamente en su actividad, pero eso no impidió que durante el período de entreguerras continuara aumentando su tamaño. Incluso durante los años 30, en medio de la crisis económica desatada en 1929 y los efectos de la Guerra Civil,

prosiguieron las obras de ampliación, entre ellas la construcción de la explanada y muelle del Pino.³

La revalorización de las Islas a nivel internacional no pasó desapercibida para las autoridades españolas, las cuales eran conscientes de la indefensión naval que habían padecido a lo largo de su historia. Una de las soluciones propuestas consistió en crear una estación de torpederos en el Castillo de La Luz. De este modo se intentaba compensar la debilidad naval de España recurriendo a unas embarcaciones pequeñas y rápidas que, mediante el uso de torpedos autopropulsados, fueran capaces de constituir una disuasión auténtica frente a las escuadras de acorazados y cruceros. Esta propuesta defendida sin éxito entre 1893 y 1895 por el vicealmirante Pasquín, ministro de Marina, seguía las teorías de la *Jeune École*, planteadas precisamente para hacer frente a una potencia naval más fuerte que intentara bloquear los puertos y bases navales, tal y como se esperaba que hiciera Gran Bretaña en caso de guerra con Francia. En 1898 se creó la 1ª División de Torpederos de Canarias, con tres buques que el almirante Cervera no pudo llevar al Caribe y cuya efímera existencia no solucionó las necesidades defensivas del archipiélago.⁴

La derrota de 1898 frente a EEUU dio lugar a toda una serie de estudios para reconstruir el poder naval de España. Entre ellos destacó el Certamen Naval de Almería, en el que la mayoría de las ponencias presentadas coincidía en la idoneidad de contar con una o varias bases navales en el archipiélago, ya fuera para la intervención de una escuadra de acorazados o la actuación de pequeñas flotillas de torpederos. En lo que no había unanimidad era en el emplazamiento de las bases, pues unos preferían El Río, mientras que otros escogían Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma o el Puerto de La Luz. Tampoco faltó quien descartara estas ubicaciones por considerarlas inadecuadas para defender el archipiélago con torpederos, como el capitán de fragata José María Chacón y Pery. Desde las Islas, en 1905 Felipe González de Mesa sostuvo la opción tinerfeña con vistas a la instalación de una base de submarinos, los cuales, gracias a su capacidad de inmersión, podrían atacar a los acorazados enemigos a plena luz del día. González de Mesa descartaba el Puerto de La Luz al considerarlo imposible de defender, mientras que con respecto a El Río señalaba los elevados costes que ocasionaría su construcción. En cambio, Francisco de Alaminos y Chacón, gobernador militar de Gran Canaria, planteó la construcción de un puerto militar en esta isla. Pese a los debates que suscitó su localización, no se hizo nada para instalar la demandada base naval, ni siquiera durante la I Guerra Mundial, cuando se revalorizó aún más la importancia estratégica de Canarias para el tráfico marítimo con destino o procedencia del Atlántico sur, tal y como pudo apreciarse en los intentos alemanes de utilizar las Islas para el abastecimiento de sus cruceros.⁵

Hasta la Guerra Civil, los marinos españoles pensaban en la instalación de fuerzas navales en el archipiélago en términos meramente defensivos. Pero a partir de entonces se comenzó a contemplar las posibilidades ofensivas que ofrecía en el marco de una alianza con la Italia fascista y la Alemania nazi frente a Francia y Gran Bretaña, dueñas de los principales imperios coloniales a costa de los cuales buscaba su engrandecimiento el régimen franquista. El anteproyecto naval de junio de 1938 ya indicó la conveniencia de contar con una base naval secundaria en el Puerto de La Luz, desde donde se podía actuar contra la navegación que se dirigía al Marruecos francés, el Cabo de Buena Esperanza y América del Sur. Las necesidades bélicas que impuso la contienda, entre otras razones, no permitieron la realización de este anteproyecto, pero la idea de atacar las comunicaciones de las grandes potencias coloniales persistió una vez concluida la Guerra Civil. A principios de abril de 1939, una moción de la 3ª Sección del Estado Mayor de la Armada estudiaba las bases

navales en el Atlántico y el Estrecho de Gibraltar, desde las cuales se podía interceptar la navegación británica, como ocurría con Canarias, donde recomendaba instalar una base naval para fuerzas ligeras.⁶

A pesar de su neutralidad oficial al estallar la II Guerra Mundial, el Gobierno español no había renunciado a considerar su participación a largo plazo en una guerra contra Francia y Gran Bretaña. El 30 de octubre de 1939, un estudio de Luis Carrero Blanco, jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, sobre bases navales señalaba las posibilidades que ofrecía la costa española a las fuerzas ligeras y la aviación a la hora de interceptar el tráfico marítimo británico y francés. En el caso de Canarias, se podía atacar a los buques que unían Europa con América del Sur y África. Al día siguiente, la primera reunión de la Junta de Defensa Nacional abordó un plan de rearme a largo plazo y las misiones encomendadas a los tres ejércitos en un futuro conflicto. La Armada, actuando desde Cádiz y Canarias, debería defender el archipiélago, cerrar el Estrecho de Gibraltar y bloquear los puertos norteafricanos. Las fuerzas navales necesarias ya habían sido autorizadas por la ley reservada de 8 de septiembre de 1939, la cual preveía una gran flota más modesta que la proyectada en 1938. Esta ley no precisaba las infraestructuras que se iban a construir para ella, pero a mediados de 1940 comenzaron a darse los primeros pasos sobre el terreno con el fin de crear una base naval en el Puerto de La Luz.⁷

REVALORIZACIÓN ESTRATÉGICA EN LA PRIMAVERA DE 1940

Tras ocho meses de tensa espera, en mayo de 1940 las fuerzas alemanas atacaron a los aliados en el frente occidental. Bélgica y Holanda no tardaron en capitular, mientras que a principios de junio parecía evidente que Francia no tardaría en ser ocupada por el *III Reich*. Italia aprovechó la coyuntura para entrar en guerra con la potencia gala a punto de firmar el armisticio, mientras Gran Bretaña parecía encontrarse a las puertas de la derrota. La navegación que atravesaba el Mediterráneo con destino al Canal de Suez hubo de desviarse a través del Cabo de Buena Esperanza, ya que la beligerancia italiana hacía extremadamente peligrosa esta ruta al pasar cerca de Cerdeña y Sicilia. No obstante, esta revalorización de la navegación por el Atlántico sur se vio atenuada por la mayor importancia de la que cruzaba el Atlántico norte enlazando Gran Bretaña con los EEUU, los cuales apoyaron económicamente el esfuerzo bélico británico.⁸

El curso de la guerra favorable a Alemania animó al Gobierno español a materializar sus ambiciosos proyectos de expansión en África, los cuales consistían principalmente en la anexión de todo Marruecos y el Oranesado, así como la ampliación de los territorios en el Golfo de Guinea. Aprovechando la debacle aliada, Franco proclamó la no beligerancia, la cual se puede interpretar como una auténtica prebeligerancia, y ofreció a Hitler la entrada de España en la guerra siempre y cuando se garantizaran las demandas territoriales españolas y la ayuda económica y militar necesarias para participar en la contienda. Sin embargo, la derrota de Francia y la aparentemente inminente derrota de Gran Bretaña hicieron que el *Führer* no aceptara inicialmente este ofrecimiento. Más tarde, en el otoño de ese mismo año, la falta de garantías a las demandas españolas sobre unos territorios que también ambicionaban el *III Reich* e Italia aconsejó al Gobierno español aplazar la entrada en el conflicto hasta que la victoria del Eje pareciera más clara y obtuviera un compromiso firme y concreto sobre sus reivindicaciones territoriales y la ayuda solicitada.⁹

No obstante, a mediados de 1940 ya había comenzado a aplicarse una serie de medidas en previsión de una inmediata beligerancia. Las tropas del protectorado español en Marruecos

aumentaron su número para avanzar en la zona francesa, según los planes preparados a tal efecto, mientras que las fuerzas militares desplegadas en el Campo de Gibraltar habían sido incrementadas con vistas a la ejecución del proyectado ataque al Peñón. Una de las posibles represalias de franceses y británicos podría consistir en la ocupación de Canarias, el territorio metropolitano más alejado de la Península y, por tanto, más vulnerable. Así que a mediados de 1940 continuó el refuerzo de su guarnición iniciado meses antes, al que ahora se sumó la presencia de un grupo de cazas, nuevas baterías de costa y una movilización parcial que incrementó considerablemente el número de efectivos. Junto con estas medidas también fue creada la Comandancia Naval de Canarias y la Base Naval de Canarias.¹⁰

El nuevo mando regional extendía su autoridad sobre todas las fuerzas y dependencias de la Marina en las Islas y, a pesar de los rumores que circularon en la prensa haciendo referencia al pertinaz pleito insular, su sede quedó establecida en Gran Canaria, tal y como constaba en su decreto de creación. Esta ubicación puede deberse a la importancia del Puerto de La Luz en aquellos años, pese a la crisis padecida en la década de 1930 y a la competencia de otros puertos del Atlántico medio oriental. Con respecto a la base naval, el primer comandante naval, contralmirante Alfonso Arriaga Adam, estimó que el Puerto de Santa Cruz de La Palma era una buena opción para submarinos y fuerzas sutiles, ya que las costas de la isla lo hacían más defendible frente a un intento de desembarco que cualquiera de las demás islas, pero sus obras estaban paralizadas. En consecuencia, su elección consistió en el Puerto de La Luz, probablemente por las evidentes posibilidades que ofrecía el puerto más importante del archipiélago en caso de guerra y, tal y como indicaba el propio contralmirante, por la existencia de unas instalaciones recién construidas y sin uso en aquel momento: la explanada y el muelle del Pino.¹¹

En este sentido es preciso señalar que el Puerto de La Luz no fue el único emplazamiento que se consideró a la hora de instalar la base naval. Una memoria de finales de enero de 1941 estimaba que el Puerto de Santa Cruz de Tenerife ofrecía grandes posibilidades para el atraque de siete acorazados, 19 submarinos y numerosos cruceros ligeros y destructores. El gran inconveniente consistía en que las obras necesarias para ello no existían y, aunque se mantenía una visión optimista de la colaboración de las autoridades civiles, el coste de las dársenas y muelles necesarios sería considerable, a lo que habría que añadir también un período de construcción dilatado. Quizá por ello la memoria hablaba de este puerto en cuanto a sus posibilidades de futuro, como ampliación de la base construida en el Puerto de La Luz. Esta última ofrecía la ventaja de contar con una dársena y un muelle que podían ser aprovechados para instalar una base de submarinos. Con respecto a los acorazados, España no disponía de ninguno en ese momento aunque, tal y como apreciaron los comités de planificación británicos, La Luz sí tenía capacidad para convertirse en una base capaz de albergar este tipo de buques.¹²

En el norte de la explanada del Pino, el Ejército del Aire ya había instalado una base de hidroaviones tras una expropiación forzosa, mientras que el resto de la zona fue ocupada por la Armada a principios de diciembre de 1940. Unos años después, la parte correspondiente al Ejército del Aire se integró en la base naval, la cual había sido proyectada para una flotilla de doce submarinos y algunas fuerzas ligeras de superficie. No obstante, cabe indicar que sus instalaciones no se limitaron a la explanada y muelle del Pino sino que también incluyeron depósitos de combustible en La Isleta, un puesto de mando y una estación radiotelegráfica en Almatriche, y una serie de obras en el barranco de Tamaraceite. A todo esto había que añadir la Estación Naval de Tenerife, creada en 1943 para no concentrar los depósitos de combustible en una misma zona. Las obras de este amplio conjunto aún no habían terminado

a principios de los años 50, sin que llegara a construirse la fuerza de submarinos para la que había sido diseñada la Base Naval de Canarias.¹³

Durante la II Guerra Mundial, la inacabada base naval y su fuerza naval inexistente no constituyeron un objetivo estratégico ni una amenaza para los beligerantes. Pero el Puerto de La Luz sí ofrecía una capacidad lo suficientemente atractiva como para desempeñar el papel de una base naval en caso de que a cualquiera de ellos le pareciera oportuno ocuparlo. Así ocurrió en la primavera de 1940, cuando Gran Bretaña temió que España entrara en guerra, facilitando el uso de los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife al *III Reich*. Ante tal situación consideró adelantarse al enemigo y ocupar ambos puertos con el fin de negarle su uso y aprovecharlos para el propio esfuerzo bélico. Sin embargo, las consecuencias de un ataque preventivo contra una España oficialmente neutral serían tan negativas que la posesión de ambos puertos no podría compensarlas.¹⁴

A mediados de junio, los comités de planificación británicos reconsideraron la conveniencia de ocupar los dos puertos canarios. Si España entraba en guerra, lo cual parecía inminente ante la derrota de Francia y la beligerancia de Italia, la base naval de Gibraltar quedaría, en el mejor de los casos, inutilizada. Como alternativa habría que improvisar una en un archipiélago de esa zona, a salvo de cualquier ataque terrestre, sobre todo al ser descartados los puertos del Marruecos francés. La nueva base debería tener capacidad para grandes buques de guerra, como acorazados y cruceros de batalla, con los cuales se pretendía garantizar la seguridad de las rutas del Atlántico sur, ya hostigadas por los buques de superficie alemanes. Las únicas opciones que cumplían con este último requisito eran precisamente los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife, pero inicialmente fueron descartados a favor de los archipiélagos atlánticos portugueses, ya que la escasez de fuerzas británicas para la ocupación y, especialmente, la defensa frente al posterior contraataque aéreo alemán aconsejaba la elección de objetivos más modestos y menos vulnerables.¹⁵

Sin embargo, estas consideraciones cambiaron a comienzos de 1941. Durante el otoño y el invierno de 1940 se había contemplado en una serie de planes la posibilidad de que las autoridades españolas colaborasen en el caso de que las tropas alemanas entraran en la Península, lo cual permitiría mantener la base de Gibraltar en uso. Pero en marzo de 1941 ya no se confiaba en la viabilidad de estos planes, al mismo tiempo que la ofensiva submarina mermaba seriamente el tráfico marítimo británico. Además, ya había suficientes fuerzas para la conquista del Puerto de La Luz y, posteriormente, el de Santa Cruz, así como para la defensa de ambos ante una amenaza aérea alemana que ahora se consideraba menor. A todo ello era preciso añadir que la ocupación británica de los archipiélagos portugueses podría provocar que los alemanes fueran invitados a instalarse en Canarias, lo cual obligaría a desplazar la ruta del Cabo hacia las Indias occidentales. Las victorias del Eje en el norte de África y los Balcanes durante esa primavera hicieron temer que la tentación española de entrar en guerra terminara convirtiéndose en realidad, por lo que finalmente se dio prioridad a la operación para la captura de La Luz y la formación de la correspondiente fuerza de asalto. Este proyecto se mantuvo durante la preparación de los desembarcos en el noroeste de África e incluso después de su ejecución, ante el temor de que la reacción alemana se tradujera en el esperado ataque contra Gibraltar y, por tanto, la pérdida de la base naval que proporcionaba seguridad a los convoyes que se dirigían al norte de África.¹⁶

Los temores británicos ante la posible ocupación del archipiélago por el *III Reich* no eran del todo infundados. La derrota de Francia alentó la aspiración alemana de construir un gran imperio colonial en África central, para cuya protección sería necesario disponer de bases en

el noroeste del continente. Entre ellas se encontraba una en las Islas Canarias, sin precisar en las negociaciones hispano-alemanas del otoño de 1940, aunque las más apreciadas eran Gran Canaria, en primer lugar, y Tenerife, según consta en algunos informes elaborados durante esos meses. La *Kriegsmarine* se conformaba con una de las dos, pero la *Luftwaffe* prefería la primera, a la cual consideraba como la única utilizable como base aérea. La solicitud alemana de cesión de una de las Canarias fue rechazada, por lo que a partir de ese momento se pensó en limitarse a reforzar la guarnición española con fuerzas germanas y aplazar la adquisición de la isla hasta la derrota de Gran Bretaña. Finalmente, el único uso inmediato que hizo Alemania de La Luz consistió en el reabastecimiento de media docena de submarinos entre marzo y julio de 1941, lo cual representa solo una mínima parte de los destinados al Atlántico sur. Ni siquiera constituyeron un motivo para la ejecución del proyectado ataque británico, el cual habría arrastrado a España a la guerra, con la consiguiente represalia sobre Gibraltar. En realidad, la respuesta de Londres se limitó a la presión diplomática, la cual no tardó en dar sus frutos con la suspensión de estas operaciones en septiembre de 1941.¹⁷

PLANES PARA LA DEFENSA Y LA CONQUISTA DEL PUERTO DE LA LUZ

La Armada española había escogido La Luz para construir la base naval que debía garantizar la defensa del archipiélago. Sin embargo, durante la II Guerra Mundial no fue terminada dicha base ni construida la fuerza naval que debía utilizarla. Por tanto, el peso de la defensa recayó sobre el Ejército de Tierra, el cual distribuyó sus fuerzas según el orden de prioridades que aparecía en una orden del capitán general de abril de 1941. Primero, Tenerife y Gran Canaria, en las que se encontraban los puertos de La Luz y Santa Cruz de Tenerife, los principales objetivos a defender. Segundo, las islas de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma, de cierta extensión y en las que destacaba sobre todo el fondeadero de El Río, situado entre la primera de estas islas y La Graciosa. Por último, La Gomera y El Hierro, las más pequeñas y menos valiosas. En Gran Canaria, donde se encontraban la comandancia naval y la jefatura de la zona aérea, el principal objetivo a defender era el Puerto de La Luz, aunque el despliegue de fuerzas completado a principios de 1943 no fue mucho mayor que en Tenerife. Solo hay que matizar al respecto que en la primera de estas islas había 15 baterías de costa y 14 de campaña frente a 12 y 11, respectivamente, en la última.¹⁸

En Gran Canaria, el Puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria contaban con 11 de las 15 baterías de costa en servicio, así como dos de las tres baterías antiaéreas. No obstante, y a diferencia de lo que había ocurrido en coyunturas anteriores, durante la II Guerra Mundial fueron fortificadas las zonas costeras más apropiadas para desembarcar, por lo que cuatro de los seis batallones de infantería asignados a la defensa de los sectores fueron desplegados por el sur y el sureste, dejando sólo uno para la zona del puerto y la capital provincial, así como otro para el norte de la isla. Los tres batallones restantes formaban la reserva general, distribuidos entre Telde, Agüimes y Tamaraceite, de los cuales el último podía reforzar con mayor rapidez la defensa del puerto. La dispersión de fuerzas aumentó aún más sobre el papel cuando en el otoño de 1943 se redactó una serie de planes en previsión de un hipotético ataque desde la vecina costa africana y en el que el desembarco anfibio fuese apoyado por tropas aerotransportadas. Además del Puerto de La Luz y las playas aptas para el desembarco, los objetivos a defender incluirían también el terreno apropiado para el lanzamiento de paracaidistas y el aterrizaje de planeadores. En consecuencia, la acumulación de fuerzas de infantería y artillería sería mayor, prácticamente similar a un cuerpo de ejército con cuatro divisiones.¹⁹

Los comités de planificación británicos habían previsto utilizar los dos puertos más importantes del archipiélago, pero solo estudiaron un proyecto detallado contra Gran Canaria, bajo los nombres en clave de *Chutney*, *Puma*, *Pilgrim* y *Tonic*, donde el esfuerzo principal consistía en tomar el Puerto de La Luz y el aeródromo de Gando. Una vez asegurados estos objetivos, se plantearía la ocupación de las demás islas, empezando por Tenerife. En junio de 1940 se pensó en un asalto directo contra La Luz, acompañado de otro simultáneo contra Gando, por lo que hubo que aumentar la fuerza prevista inicialmente de una brigada a una división. En septiembre de 1941, el temor a la concentración de baterías de costa en el puerto y la capital hizo que se prefiriera desembarcar en Gando y Arinaga para subir desde allí hasta Las Palmas de Gran Canaria, mientras los comandos intentaban hacerse con el control del puerto, antes de que la guarnición pudiera demolerlo. Para entonces, la expedición superaba los 24.000 efectivos, cifra que, sin incluir al personal de los buques de guerra y los de transporte, solo era ligeramente inferior a la guarnición de todo el archipiélago y casi triplicaba a la de Gran Canaria. En mayo de 1942 se consideró incluso desembarcar aún más al sur y sin que los comandos asaltaran el puerto, lo cual aumentaba el riesgo de que fuera inutilizado, aunque en la documentación española disponible no se dice nada respecto a la destrucción de las infraestructuras de La Luz. El proyecto volvió a experimentar nuevas modificaciones a finales de ese mismo año, cuando los dos comandantes de la operación consideraron necesario que los comandos asaltaran el puerto.²⁰

En suma, la operación para conquistar el Puerto de La Luz preveía un desembarco inicial cada vez más lejos de su objetivo principal, lo cual se debía a varias razones. Quizá la más importante fuera el refuerzo de las defensas españolas y, sobre todo, su errónea evaluación por los servicios de inteligencia aliados, a los cuales les parecieron siempre mucho más fuertes de lo que eran en realidad. A todo ello es preciso añadir una doctrina anfibia que se apoyaba en la sorpresa táctica y, en consecuencia, no estaba previsto un demoledor bombardeo aeronaval previo al desembarco, como hicieron los norteamericanos en el Pacífico. No obstante, en septiembre de 1941 se preparó una versión del plan para ejecutarlo en una noche de luna llena, en la que sí habría un bombardeo aeronaval previo. Este último se asemejaba más al efímero proyecto *Breezy* de diciembre de ese mismo año y en él se preveía intimidar a la guarnición mediante la presencia de una descomunal fuerza aeronaval que, en caso de no obtener su rendición, bombardearía la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Esta acción podría tener consecuencias devastadoras en la opinión pública internacional sin conseguir los fines que se habían planteado, por lo que no tardó en ser descartada. No ocurrió lo mismo con *Adroit*, en la cual se preveía instalarse en las dos islas principales pacíficamente en caso de invasión alemana en la Península, lo cual permitiría usar como bases las infraestructuras aéreas y navales de Gran Canaria y Tenerife, aunque nunca estuvo claro de quién partiría la invitación para venir a Canarias.²¹

CONCLUSIONES

El desarrollo de la navegación a vapor y la carrera imperialista por el África subsahariana revalorizaron el excelente fondeadero de la bahía de Las Isletas, en la que se construyó el Puerto de La Luz. Desde entonces fue en aumento su importancia para la navegación hacia el Atlántico sur, compartida con otros puertos de la zona, e incluso se contempló la posibilidad de que albergara una base naval para la defensa del archipiélago. Esta última se hizo realidad en el marco de la política de no beligerancia española durante la II Guerra Mundial, después de estudiar las funciones ofensivas que ofrecía en caso de guerra con Francia y Gran Bretaña. El Puerto de La Luz era el más adecuado para los grandes buques de guerra y además disponía de instalaciones recién construidas que podían servir como base de submarinos. Sin

embargo, la no beligerancia también propició que Gran Bretaña buscara una alternativa a la posible pérdida de Gibraltar y la mejor era La Luz, por lo que durante varios años estudió su conquista. La base naval no fue terminada a tiempo de cumplir con su función defensiva, por lo que el puerto se convirtió en uno de los principales objetivos a cubrir por la guarnición desplegada en las Islas. Mientras tanto, la expedición británica preparada contra Canarias siempre tuvo como objetivo prioritario la toma de este puerto, sin estudiar en detalle la del resto del archipiélago.

BIBLIOGRAFÍA

- ALAMINOS Y CHACÓN, Francisco de: *Apuntes para facilitar el estudio de la más apropiada defensa de la isla de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Imprenta de J. Martínez, 1900.
- BELOT, Contralmirante R.: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, Madrid: Editorial Naval, 1983.
- CHACÓN Y PERY, José María: *La Marina Militar en España. Estudio técnico y administrativo de su organización*, Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, pp. 1-7 y 15-31.
- CIORANESCU, Alejandro: *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife: Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, 1993, pp. 35-102.
- CORLETT, E. C. B.: "The Screw Propeller and Merchant Shipping 1840-1865", *The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900* (Basil Greenhill, ed.), Londres: Conway Maritime Press, 1993, pp. 83-105.
- DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: *Canarias indefensa: los proyectos aliados de ocupación de las islas durante la segunda guerra mundial*, Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2008.
- "Aproximación a la guerra naval en Canarias entre 1939 y 1945", *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana (2006)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2008, pp. 1.561-1.569.
- "Tonic y la defensa de Gran Canaria a comienzos de 1943", *Revista de Historia Militar*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Militar, núm. 98, 2005, pp. 93-125.
- 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.
- LEWIS, Adrian R.: *Omaha Beach: una amarga victoria*, Barcelona: Ariel, 2002, pp. 49-80.
- MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier: *Canarias y la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.
- MINCHINTON, Walter R.: "The Canaries as Ports of Call", *VI Coloquio de Historia Canario-Americana. Aula Canarias-Noroeste de África (1984)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987, pp. 273-299.
- MORADIELLOS, Enrique: *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*, Barcelona: Ediciones Península, 2005.
- MORALES LEZCANO, Víctor: *Historia de la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1995.
- MURRAY, Williamson y MILLETT, Allan R.: *La guerra que había que ganar*, Barcelona: Crítica, 2002.
- PASCUAL SÁNCHEZ-GIJÓN, Luis: *La planificación militar británica con respecto a España desde la derrota de Francia hasta el desembarco anglo-norteamericano en el Norte de África (1940-1942)*, Madrid: Instituto de Cuestiones Internacionales, 1984.
- PONCE MARRERO, Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2006.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas de Gran Canaria: La Caja de Canarias, 1983.
- *Pequeña Historia del Puerto Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1985.

— “El Puerto de La Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional”, *Boletín Millares Carló*, Las Palmas de Gran Canaria: Centro Asociado de la UNED de Las Palmas, núm. 15, 1996, pp. 187-195.

ROS AGUDO, Manuel: *La Gran Tentación. Franco, el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona: Styria, 2008.

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

SMYTH, Denis: *Diplomacy and Strategy of Survival. British Policy and Franco's Spain, 1940-41*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

STARKEY, David J.: “Triple Expansion and the First Shipping Revolution”, *The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900* (Basil Greenhill, ed.), Londres: Conway Maritime Press, 1993, pp. 106-135.

TUSELL, Javier y GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Franco y Mussolini. La política española durante la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona: Ediciones Península, 2006.

VEGA BLASCO, Antonio de la, y RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Pilar: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 1994.

VVAA: *Certamen Naval de Almería*, Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1900.

NOTAS

- ¹ MORALES LEZCANO, Víctor: *Historia de la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 1995. PASCUAL SÁNCHEZ-GIJÓN, Luis: *La planificación militar británica con respecto a España desde la derrota de Francia hasta el desembarco anglo-norteamericano en el Norte de África (1940-1942)*, Madrid: Instituto de Cuestiones Internacionales, 1984. SMYTH, Denis: *Diplomacy and Strategy of Survival. British Policy and Franco's Spain, 1940-41*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986. MORADIELLOS, Enrique: *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*, Barcelona: Ediciones Península, 2005.
- ² Para la importancia de Canarias como puerto de escala durante la Edad Moderna y la Contemporánea: MINCHINTON, Walter R.: "The Canaries as Ports of Call", *VI Coloquio de Historia Canario-Americana. Aula Canarias-Noroeste de África (1984)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987, pp. 273-299. Con respecto al desarrollo de la navegación a vapor: CORLETT, E. C. B.: "The Screw Propeller and Merchant Shipping 1840-1865", *The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900* (Basil Greenhill, ed.), Londres: Conway Maritime Press, 1993, pp. 83-105. Véase también en el mismo libro: STARKEY, David J.: "Triple Expansion and the First Shipping Revolution", pp. 106-135. En cuanto a la revalorización de Canarias en el marco de la expansión imperialista: PONCE MARRERO, Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2006, pp. 47-83.
- ³ Para el Puerto de La Luz: QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, Las Palmas de Gran Canaria: La Caja de Canarias, 1983, pp. 27-41. Del mismo autor: *Pequeña Historia del Puerto Refugio de La Luz*, Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas, 1985, pp. 30-39. También: "El Puerto de La Luz, 1883-1983: un prototipo de puerto de escala internacional", *Boletín Millares Carló*, Las Palmas de Gran Canaria: Centro Asociado de la UNED de Las Palmas, núm. 15, 1996, pp. 187-195. En cuanto al Puerto de Santa Cruz de Tenerife: CIORANESCU, Alejandro: *Historia del Puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife: Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, 1993, pp. 35-102.
- ⁴ Para el intento del vicealmirante Pasquín y la 1ª División de Torpederos: MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier: *Canarias y la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2005, pp. 300-304 y 483-484.
- ⁵ VVAA: *Certamen Naval de Almería*, Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1900. Véase una reedición reciente en: VEGA BLASCO, Antonio de la, y RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Pilar: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 1994, pp. 31-36, 45-48, 60-62, 75-133 y 137-145. CHACÓN Y PERY, José María: *La Marina Militar en España. Estudio técnico y administrativo de su organización*, Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, pp. 1-7 y 15-31. 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. ALAMINOS Y CHACÓN, Francisco de: *Apuntes para facilitar el estudio de la más apropiada defensa de la isla de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Imprenta de J. Martínez, 1900, pp. 334-35. Para la I Guerra Mundial: PONCE MARRERO, Francisco Javier: *Canarias en la...*, p. 123-154.
- ⁶ Archivo General de la Administración (AGA), Secretaría del Ministro, legajo 3, "Introducción a un Anteproyecto de Flota Nacional", junio de 1938. Sobre la moción de principios de abril de 1939: ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona: Editorial Crítica, 2002, pp. 41-43.
- ⁷ *Documentos Inéditos para la Historia del Generalísimo Franco*, t. I, Madrid: Fundación Nacional Francisco Franco, 1992, pp. 613-636, documento 124, "Estudio desde el punto de vista estratégico, de la situación y capacidad de nuestras Bases Navales", redactado por Luis Carrero Blanco, 30 de octubre de 1939. Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), expediente A-13.015, escrito del general subsecretario de la Junta de Defensa Nacional al ministro del Aire, 31 de octubre de 1939. AGA, Marina, Secretaría del Ministro, caja núm. 2.868, ley reservada de 8 de septiembre de 1939. Sobre los proyectos de rearme en los que se enmarcan estos estudios: ROS AGUDO, Manuel: *La guerra secreta...*, pp. 34-71.

- ⁸ Con respecto a la beligerancia de Italia: TUSELL, Javier y GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva: *Franco y Mussolini. La política española durante la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona: Ediciones Península, 2006, pp. 85-138. En cuanto al curso de la guerra en el frente occidental: MURRAY, Williamson y MILLETT, Allan R.: *La guerra que había que ganar*, Barcelona: Crítica, 2002, pp. 83-113. Sobre las consecuencias navales de la beligerancia italiana: BELOT, Contralmirante R.: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, Madrid: Editorial Naval, 1983, pp. 53-57.
- ⁹ ROS AGUDO, Manuel: *La Gran Tentación. Franco, el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona: Styria, 2008, pp. 121-172 y 215-268.
- ¹⁰ Para los preparativos ofensivos: ROS AGUDO, Manuel: *La Gran Tentación...*, pp. 129-139. En cuanto al refuerzo de la defensa de Canarias: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: *Canarias indefensa: los proyectos aliados de ocupación de las islas durante la Segunda Guerra Mundial*, Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2008.
- ¹¹ *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 175 (1940, p. 1.144, decreto del ministro de Marina, 12 de julio de 1940). *Falange*, 31 de julio y 11 de agosto de 1940. Archivo Naval de Canarias (ANC), 1ª Sección de Estado Mayor (EM), legajos 2 (carpeta 6, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 17 de agosto de 1940) y 1 (carpeta 33, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 9 de septiembre de 1940). Todas las referencias a la documentación de este archivo contienen la signatura antigua, anterior a la catalogación actual.
- ¹² Véase la memoria en: ANC, 1ª Sección de EM, legajo 2, carpeta 9, escrito del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 5 de febrero de 1941.
- ¹³ Para la expropiación por el Ministerio del Aire: Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), expediente A-917, escrito del jefe de las Fuerzas Aéreas del Atlántico al gobernador civil de Las Palmas, 20 de abril de 1940. En cuanto al planteamiento como una base de submarinos: ANC, 1ª Sección de EM, legajo 2, carpeta 6, orden del comandante naval de Canarias a la comisión de ingenieros, 30 de diciembre de 1940. Sobre la demora de su construcción, véase los proyectos y presupuestos de obras en: AGA, Marina, Estado Mayor de la Armada (cajas 1.408-1.423) y Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares (legajo 574, envío AB-29). Con respecto a la Estación Naval de Tenerife: ANC, 1ª Sección de EM, legajo 12, carpeta 7, escrito del jefe de la Secretaría del Ministro al comandante general de la Base Naval de Canarias, 23 de diciembre de 1943.
- ¹⁴ National Archives (NA), CAB 84/12, informe JP (40) 116, "Implicaciones estratégicas de la intervención española en conjunción con Italia", 13 de mayo de 1940.
- ¹⁵ Sobre la importancia del Puerto de La Luz para los acorazados: NA, FO 371/24.515, acta de la 184ª reunión del Comité de los Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas británicas, 17 de junio de 1940. Para el aplazamiento de la ocupación de Canarias a favor de los archipiélagos portugueses: NA, CAB 84/93, informe JP (40) 15 (ISPS), 5 de julio de 1940.
- ¹⁶ NA, CAB 84/28, informe del Comité de Planificación Conjunta JP (41) 202 E, 12 de marzo de 1941. NA, PREM 3/361/1, escrito del subjefe del Estado Mayor Imperial y los jefes de EM de la *Royal Navy* y la Real Fuerza Aérea al primer ministro británico, 23 de marzo de 1941.
- ¹⁷ Bundesarchiv/Militärarchiv (BA/MA), RM 7/262, estudio redactado por el almirante Kurt Fricke, 3 de junio de 1940. Para la *Kriegsmarine*: RAHN, Werner y SCHREIBER, Gerhard (ed.): *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945*, serie A, vol. XIII, Bonn: Mittler & Sohn, 1989, 17 de septiembre de 1940, p. 222. Sobre la *Luftwaffe*: BA/MA, RM 6/73, "Vortragsnotiz", 22 de septiembre de 1940, y anexo con fecha del día 21. En cuanto al valor estratégico de Canarias durante la batalla del Atlántico: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: "Aproximación a la guerra naval en Canarias entre 1939 y 1945", *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana (2006)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2008, pp. 1.561-1.569.
- ¹⁸ AHEA, expediente M-3.256, "Decisión del Mando que resume otras anteriores, y órdenes e instrucciones para la defensa del archipiélago", firmada por el capitán general de Canarias, 10 de abril de 1941.

- ¹⁹ AHEA, expediente A-3.262, “Orden de defensa núm. 2 del gobernador militar y jefe de tropas de Gran Canaria”, de 20 de enero de 1943. Archivo Intermedio Militar de Canarias (AIMC), documentación sin inventariar, “Legajo 30, Carpeta 49”, Gobierno Militar y Jefatura de Tropas de Gran Canaria, memoria del estudio de la defensa de Gran Canaria según las instrucciones NID 18.843, 29 de septiembre de 1943.
- ²⁰ NA, WO 106/2.953, acta de la 57ª reunión del ISPS, 24 de junio de 1940. NA, WO 106/2.949, instrucciones PJ 1 y PJ 1 (x) para la operación *Pilgrim*, 20 de septiembre de 1941. NA, WO 106/2.954, JP (42) 591, 3 de julio de 1942. NA, CAB 84/50, JP (42) 961 E, nota del secretario del Comité de Planificación Conjunto (JPS) sobre *Tonic*, 18 de noviembre de 1942, anexo COS 394 (O), 17 de noviembre de 1942, con la memoria de los comandantes militar y naval de *Tonic*, 10 de noviembre de 1942. Para la comparación de la guarnición de Gran Canaria con la fuerza expedicionaria: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: *Canarias indefensa...*, pp. 257-258.
- ²¹ Sobre *Breezy* y *Adroit*: NA, CAB 121/478, informe JP (41), 1.112, 30 de diciembre de 1941. Para la evaluación de las defensas españolas por los servicios de inteligencia aliados: DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: “*Tonic* y la defensa de Gran Canaria a comienzos de 1943”, *Revista de Historia Militar*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Militar, núm. 98, 2005, pp. 93-125. En cuanto a la doctrina anfibia británica: LEWIS, Adrian R.: *Omaha Beach: una amarga victoria*, Barcelona: Ariel, 2002, pp. 49-80.