

Los puertos canarios en la Segunda Guerra Mundial

Marta García Cabrera
Celso García
Juan Carlos Santamarta Cerezal



Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife

Los puertos canarios en la Segunda Guerra Mundial

Los puertos canarios en la Segunda Guerra Mundial

Marta García Cabrera
Celso García
Juan Carlos Santamarta Cerezal

© Marta García Cabrera, Celso García, Juan Carlos Santamarta Cerezal



Autoridad Portuaria
Santa Cruz de Tenerife



Universidad
de La Laguna

Financiación: Esta publicación ha sido financiada en su totalidad por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

1ª Edición: diciembre 2021

ISBN: 978-84-09-36253-0

Depósito legal: TF 740-2021

DOI: <https://doi.org/10.25145/b.Puertos.2GM.2021>

Cómo citar este libro:

García-Cabrera, M., García, C., Santamarta, J.C. (2021). *Los puertos canarios en la Segunda Guerra Mundial*. Universidad de La Laguna. <https://doi.org/10.25145/b.Puertos.2GM.2021>

Ninguna parte de este libro puede ser reproducida o transmitida en cualquier forma o por cualquier medio, electrónico o mecánico, incluido fotografías, grabación o por cualquier sistema de almacenar información sin el permiso escrito del autores/as.

Índice

Semblanza histórica de los inicios de la contemporaneidad canaria: vulnerabilidad económica y singularidad portuaria (1800-1945)	15
Canarias en el escenario de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945): estrategia, planificación y riesgos	27
<i>La posición de España y la política exterior de las naciones beligerantes (1939-1945)</i>	28
<i>La actuación y planificación estratégica de las naciones beligerantes en Canarias</i>	30
<i>Canarias y la guerra internacional</i>	33
El papel de los puertos canarios durante la Segunda Guerra Mundial	37
<i>La actividad comercial y el tránsito de buques en los puertos canarios</i>	38
<i>Actividad e influencia del Eje en los puertos canarios</i>	39
<i>Abastecimiento de submarinos en el puerto de La Luz</i>	41
<i>Las respuestas aliadas a los abastecimientos enemigos: presión y sabotaje</i>	44
<i>La planificación militar británica y los puertos canarios</i>	45
<i>La inteligencia aliada en los puertos canarios: información operacional y contraespionaje</i>	49
<i>Las represalias aliadas y el desabastecimiento de combustible</i>	50
<i>La seguridad y defensa de los puertos durante la guerra</i>	52
<i>Canarias en el escenario de naufragios bélicos</i>	55

Las Islas Canarias están ubicadas en un enclave geoestratégico esencial, lo que explica que el archipiélago haya jugado siempre un papel destacado en el panorama internacional. Canarias se convirtió en el objetivo constante de las incursiones e inversiones extranjeras, que impulsaron sus estructuras comerciales y portuarias. Es precisamente durante los grandes conflictos europeos cuando las islas se revalorizaron desde el punto de vista estratégico, convirtiéndolas en un enclave destacado del Atlántico. Durante la Segunda Guerra Mundial, las islas fueron protagonistas de un nuevo conflicto mundializado que dejaba sus huellas a través de la diplomacia, el espionaje, la propaganda, el suministro de submarinos, los movimientos navales o la planificación de operaciones de invasión y sabotaje. La actitud beligerante y germanófila del Gobierno de Franco incrementó los riesgos experimentados por el archipiélago y reforzó el interés de las potencias extranjeras, que querían emplearlas como instrumentos de guerra.

Si la posición de las islas Canarias convirtió al archipiélago en un enclave estratégico, sus puertos y costas serían los puntos más destacados de su trascendencia. Los puertos canarios se posicionaron como enclaves destacados del tráfico marítimo, comercial y militar de las diferentes potencias en litigio. Sus instalaciones se ubicaban en la encrucijada de los continentes, cerca de Gibraltar y en medio de las principales rutas marítimas y de comunicación. Estos se posicionaron, además, como estaciones de tránsito destacadas que proveían servicios portuarios, movimientos de inteligencia y propaganda, actividades financieras y redes de comunicación vitales para la guerra. Las islas fueron protagonistas de diversos planes de cesión, uso e invasión que estipulaban su empleo como enclave de abastecimiento para la guerra submarina, por parte de Alemania, y como base naval en sustitución de Gibraltar, por parte de Gran Bretaña. Así, por ejemplo, la nación británica diseñó una sucesión de planes de invasión que recibieron nom-



*Muelle de Santa Cruz
de Tenerife (circa 1940-1950).
Colección Manuel Jesús
Cabrera Pérez.
Archivo de fotografía histórica
de Canarias. Cabildo de Gran
Canaria. Fedac.*

bres en clave, como Chutney, Puma, Pilgrim, Tonic o Adroit. El objetivo principal de estas operaciones era la ocupación militar de Gran Canaria, a través de un desembarco costero que debía permitir un posterior asalto al Puerto de La Luz. El muelle grancanario cumplía los requisitos necesarios para convertirse en una base naval estratégica en el Atlántico, ya que podía recibir acorazados, buques y submarinos de grandes dimensiones. No obstante, los británicos no descartaron un posterior asalto del puerto tinerfeño, la subsiguiente ocupación de su franja costera o la intervención en otras islas menores. Asimismo, Canarias fue considerada como una

posible base aérea de Estados Unidos que, especialmente a partir de noviembre de 1943, comenzaba a diseñar su estrategia de posguerra contra la Unión Soviética.

Los puertos insulares también sirvieron de refugio para un buen número de barcos y submarinos extranjeros. Los buques del Eje que se encontraban anclados en el Puerto de La Luz y Santa Cruz de Tenerife fueron empleados para abastecer a otros barcos y cruceros auxiliares en el Atlántico. Además, el Gobierno de Franco permitió el suministro de combustible a los submarinos nazis que llegaban al puerto grancanario, a través de operaciones que eran realizadas desde un buque de

Muelle de La Luz
(circa 1940-1950).

Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica
de Canarias. Cabildo de Gran
Canaria. Fedac.



carga alemán. Como consecuencia de esta colaboración hispano-alemana, los puertos canarios fueron el objetivo de la vigilancia aliada, que enviaba aviones, buques y submarinos a controlar las actividades allí desplegadas, como complemento de la inteligencia realizada por los consulados. Canarias también estuvo en el punto de mira de las operaciones de sabotaje de Francia y Gran Bretaña.

La nación británica, por ejemplo, planeó la *Operación Warden*, un proyecto clandestino que, aunque no se llevó a la práctica, tenía el objetivo de denotar los buques del Eje anclados en el puerto de La Luz. Asi-

mismo, la Segunda Guerra Mundial convirtió a las islas y a sus puertos en el escenario destacado de naufragios, que revelan la importancia de la guerra submarina y la cercanía de la contienda internacional a las costas canarias. El progresivo aplazamiento de las operaciones militares aliadas en Canarias no significó la cancelación de sus preparativos. Los Gobiernos de Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña dedicaron especial atención a la recogida de información estratégica sobre el archipiélago y sus puertos, con el objetivo de conocer las islas, rastrear las actividades enemigas y preparar sus operaciones militares. Los consulados, las colo-

nias extranjeras y la red de informantes de los servicios de inteligencia recogieron información estratégica sobre las estructuras marítimas, entre la que destacaba especialmente la actividad naval desplegada por el enemigo, la colaboración de los ciudadanos españoles o las defensas existentes. Las islas fueron testigo, además, de la presencia de aviones aliados que, especialmente entre 1940 y 1943, sobrevolaron las zonas portuarias con el fin de atestiguar la actividad de los submarinos enemigos y fotografiar sus delimitaciones físicas y logísticas. Además, el archipiélago fue testigo del bloqueo aliado de la navegación, que dejó sus huellas a través del control comercial y el racionamiento de petróleo por parte de Estados Unidos y Gran Bretaña. No obstante, la política autárquica del Gobierno franquista reforzó aún más la crisis económica de las islas.

En definitiva, durante la Segunda Guerra Mundial, los puertos canarios fueron protagonistas directos de la guerra, mientras las islas hacían frente a una gran dependencia exterior, a la debilidad de sus estructuras económicas, al dirigismo militar y a su tradicional vulnerabilidad defensiva. La desaparición del Mando Económico en 1946 fortaleció las competencias de los cabildos canarios, mientras que las burguesías insulares, los sectores exportadores y los comerciantes intentaron ganar posiciones. Con el paso del tiempo, sus demandas reivindicaron el hecho diferencial canario, la restitución de los puertos francos, la exclusividad de la

producción de tomates y papas, el mantenimiento de un mercado español preferente para la exportación platanera, así como la realización de nuevas obras hidráulicas y portuarias. El fin de la Segunda Guerra Mundial no redujo la importancia estratégica y el protagonismo internacional de las islas. La Guerra Fría reforzó el interés de Estados Unidos y la Unión Soviética en en Canarias, que dirigían de nuevo sus miradas hacia las estructuras comerciales y portuarias existentes en las islas. El posterior auge del turismo internacional y la inclusión de Canarias como destino de sol y playa favoreció la transformación de su estructura productiva a partir de 1960. Con el tiempo, la economía canaria experimentó un nuevo crecimiento que estaba protagonizado principalmente por la actividad turística, el sector servicios y la construcción. Los puertos canarios experimentaron una progresiva mejora de sus infraestructuras y actividades, que reforzaban su potencial en el panorama internacional. Los emplazamientos se posicionaron como grandes instalaciones portuarias, dotadas de una gran diversidad de funciones y capaces de enlazar al archipiélago con las grandes rutas extranjeras. Además, la estructura portuaria de Canarias ofrece una red de transporte interinsular de grandes proporciones. Sus puertos e instalaciones han sido objeto de importantes renovaciones que fueron aplicadas desde los años noventa con el objetivo de ampliar, mejorar y habilitar sus espacios para el desarrollo de operaciones logísticas de mayor escala. La

renovación del sistema portuario de Canarias ha supuesto un gran avance, dotando a la infraestructura marítima con grandes medios y colocando a los puertos insulares entre los principales rankings internacionales.

Este libro tiene como objetivo presentar al público general la importancia que tuvieron los puertos canarios durante la Segunda Guerra Mundial —especialmente el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de La Luz en las Palmas de Gran Canaria—. El manuscrito ofrece documentación gráfica novedosa que incluye informes secretos, fotografías y planos de las zonas portuarias isleñas en el marco de guerra internacional. La documentación visual aquí recogida permite al lector adentrarse en una época relativamente reciente, que nos muestra con claridad la importancia geoestratégica de los puertos insulares. La revalorización de Canarias entre 1939 y 1945 reforzó el creciente interés internacional sobre las islas, por lo que las potencias extranjeras dirigieron sus esfuerzos hacia la obtención de información esencial sobre enclaves estratégicos concretos,

como los puertos. Los mapas, las fotografías aéreas y las imágenes cotidianas de las islas se convirtieron en verdaderos instrumentos operacionales, que no solo garantizaban el control del escenario insular —marítimo y terrestre—, sino que, como veremos, también garantizaban la preparación de posibles intervenciones en el archipiélago. A través del material ofrecido por el Archivo de fotografía histórica de Canarias (Cabildo de Gran Canaria/Fedac), el Archivo Nacional Británico (TNA) y el Archivo Nacional Estadounidense (NARA), esta obra ilustra la huella de la Segunda Guerra Mundial en los puertos Canarios —un episodio esencial de la historia contemporánea de las islas—.

Este libro ha sido posible gracias a la colaboración y financiación de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife cuyo presidente actual es D. Carlos E. González Pérez.

Los autores
Santa Cruz de Tenerife
Diciembre de 2021

Semblanza histórica de los inicios de la contemporaneidad canaria: vulnerabilidad económica y singularidad portuaria (1800-1945)

La ubicación estratégica de Canarias favoreció que sus principales ciudades contaran desde muy temprano con pequeños muelles embarcaderos y de abrigo que favorecían la protección de algún fondeadero. Las zonas portuarias de Canarias surgieron al calor del comercio y el auge de la navegación internacional. La franja costera insular presenció la escala de naves y flotas españolas para el descubrimiento y la colonización de América. Entre el siglo XVII y parte del XVIII, la economía canaria se especializó en la exportación de vino y las instalaciones marítimas isleñas se revalorizaron. Durante el siglo XVIII, las zonas costeras canarias recibieron la visita de corsarios y piratas que protagonizaron importantes ataques navales contra los todavía incipientes puertos insulares. Además, las islas sirvieron como punto de escala esencial para el tránsito marítimo hacia la América colonial, a través de puertos como el de Garachico, Santa Cruz de La Palma, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. No



Muelle Santa Cruz de Tenerife (circa 1870-1880).

Archivo de fotografía histórica de Canarias.

Cabildo de Gran Canaria. Fedac.

obstante, los puertos isleños se desplegaron sobre modestas instalaciones hasta la segunda mitad del si-



Muelle Santa Catalina (finales del siglo XIX).

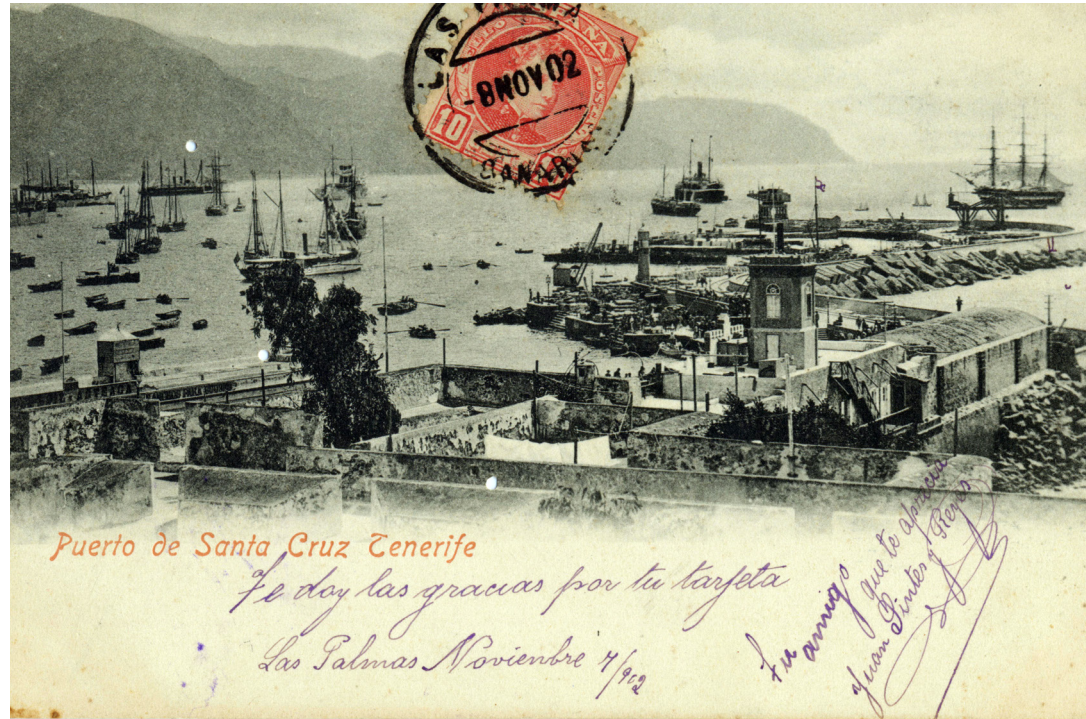
Colección José A. Pérez Cruz.

Archivo de fotografía histórica de Canarias.

Cabildo de Gran Canaria. Fedac.

glo XIX, ya que no disponían de grandes infraestructuras ni contaban con un gran tráfico de buques ni mercancías.

El archipiélago canario se adentró en pleno siglo XIX con unas características de atraso bien definidas. La sociedad isleña dependía abrumadoramente de la exportación del vino y la barrilla, carecía de infraestructura industrial y estaba sometida al control de la nobleza. La competencia extranjera había disminuido la capacidad de sus habitantes y el abastecimiento interno estaba expuesto a frecuentes inestabilidades. Una situación calamitosa que fue reforzada con los cambios aportados por el nuevo siglo, como las agitaciones sociales, el pleito insular, la emancipación de las colonias o el fin de las exenciones fiscales. La instauración del sistema liberal vino de la mano de una incisiva crisis económica, la extensión del hambre y el repunte de la emigración clandestina hacia América. La difícil situación económica fue superada tras el establecimiento de los Puertos Francos en 1852 y el auge de la exportación de la cochinilla. La franquicia comercial se vio favorecida por el impulso de la navegación interoceánica y por el interés de la política exterior española, que ponía su mirada en África y tenía el objetivo de revalorizar la posición del archipiélago como enclave destacado en el Atlántico. Los puertos canarios se convirtieron, por tanto, en el principal motor de la economía y el desarrollo insular. Además, la modificación del sistema de navegación internacional propicia-



Puerto de Santa Cruz
de Tenerife.

Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica
de Canarias. Cabildo de Gran
Canaria. Fedac.

do durante los últimos decenios del siglo XIX favoreció el incremento del tamaño de los buques y la expansión de sus cargas, que demandaron también una ampliación de las instalaciones portuarias y los emplazamientos urbanos de Canarias.

Los Puertos Francos reforzaron la dimensión internacional de Canarias, que se encontraba estrechamente vinculada con los países atlánticos tras el proceso conocido como Imperialismo. A finales del siglo XIX, las grandes potencias europeas iniciaron un proceso de

expansionismo capitalista de enormes proporciones, lanzándose a la búsqueda de nuevas rutas comerciales y estableciendo importantes infraestructuras sobre las que apoyar su expansión. La revolución de los transportes marítimos, el triunfo de la navegación a vapor y la llegada del imperialismo europeo revalorizaron la posición estratégica de Canarias, como puertos de escala del Atlántico oriental. El imperialismo europeo requería de puntos de apoyo logístico que garantizaran la seguridad de las comunicaciones marítimas y favo-

recieran el suministro de recursos. Las Islas Canarias se posicionaban en un enclave destacado: en pleno Atlántico oriental, en la encrucijada de los continentes, cerca de Gibraltar y en medio de las principales rutas marítimas y de comunicación. El auge capitalista e imperialista del contexto internacional favoreció la expansión de las estructuras marítimas canarias, que también coincidían con la expansión del Puerto de Santa Cruz y la construcción del Puerto de La Luz. Los emplazamientos marítimos canarios se convirtieron, por tanto, en estaciones carboneras de primera clase para las rutas provenientes de América y África. Además, las islas se posicionaron como lugares estratégicos para el establecimiento de servicios portuarios, entidades financieras y redes de comunicación. El capital extranjero contribuyó de forma considerable al desarrollo portuario de las islas. Gran Bretaña invirtió grandes sumas de dinero en el desarrollo portuario de Canarias desde finales del siglo XIX. Con el objetivo de convertir a las islas en destacados puertos de escala de sus rutas comerciales, los británicos establecieron importantes compañías que son parte indiscutible de la historia urbana de las islas, como la *Cory Brothers, Miller and Co., Elder Dempster, Elder & Fyffes Ltd, Blandy Brothers* o *Hamilton & Co.* Aunque supeditados a la gran supremacía británica, los alemanes también contaron con algunas concesiones en el archipiélago, como el establecimiento de la *Woermann Linie* y la *Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft*. Tal y como de-



Puerto de Santa Cruz de Tenerife (circa 1890-1900).

Colección José A. Pérez Cruz.

Archivo de fotografía histórica de Canarias.

Cabildo de Gran Canaria. Fedac.



Obras del Puerto de La Luz (circa 1883).

Colección José A. Pérez Cruz.

Archivo de fotografía histórica de Canarias.

Cabildo de Gran Canaria. Fedac.

fiende Francisco Javier Ponce, estas compañías afianzaron el control que ejercían sobre el sistema económico canario, obteniendo una importante preponderancia sobre los servicios portuarios que les otorgaría grandes beneficios para sus actividades. Las compañías controlaban las importaciones y exportaciones, el suministro de petróleo, los sectores de finanzas y seguros, los establecimientos hoteleros y una buena parte de los servicios públicos, como el abasto de agua o las telecomunicaciones.

No obstante, el archipiélago concentró sus cultivos hacia el mercado de exportación, lo que reforzó la fra-

gilidad de la economía canaria frente a las crisis internacionales, como la experimentada en el mundo tras la Primera Guerra Mundial y la Gran Depresión. Durante la Gran Guerra, el archipiélago canario reforzó su integración en el mundo atlántico, consolidó su vinculación con el resto de país y explotó su ubicación estratégica como emplazamiento de tránsito y frontera. Durante el conflicto, las islas se convirtieron en un nuevo escenario de guerra, siendo partícipes de algunas operaciones, especialmente vinculadas con la guerra submarina. Aunque las potencias mantuvieron su interés en el archipiélago una vez finalizada la contienda, las islas



*Vista del Puerto de La Luz (circa 1910-1920). Colección Néstor Gómez Arroyo.
Archivo de fotografía histórica de Canarias. Cabildo de Gran Canaria. Fedac.*

reforzaron su relación con la península, experimentaron una crisis económica que era resultado de su dependencia internacional y recurrieron a la emigración hacia América como única alternativa.

El archipiélago sufrió las duras consecuencias de la situación internacional. La economía canaria perdió a Alemania como agente comercial y Gran Bretaña impuso un bloqueo de enormes proporciones. La nación británica ejerció un riguroso control de la navegación que atravesaba las aguas canarias, con el objetivo de

hacer cumplir su neutralidad, proteger el comercio aliado y entorpecer la supervivencia enemiga. El devenir comercial y económico quedaba supeditado a las consideraciones militares y estratégicas, por lo que la dependiente y frágil economía canaria sufrió de nuevo los efectos de la situación internacional. Las compañías británicas establecidas en las islas perdieron parte de su actividad, ya que las líneas de navegación comenzaron a excluir a los puertos canarios de sus rutas. Asimismo, a partir de 1916 y especialmente tras febre-



Puerto de Santa Cruz de Tenerife. (circa 1910-1920). Colección José A. Pérez Cruz. Archivo de fotografía histórica de Canarias. Cabildo de Gran Canaria. Fedac.



Izquierda. Muelle Santa Cruz de Tenerife. Archivo de fotografía histórica de Canarias. Cabildo de Gran Canaria. Fedac. Derecha. Vista del Puerto de La Luz (circa 1920-1930). Colección José Luis Yanes Rodríguez. Archivo de fotografía histórica de Canarias. Cabildo de Gran Canaria. Fedac.

ro de 1917, la guerra submarina alemana redujo aún más la navegación aliada que llegaba a las islas. El comercio internacional centralizó sus redes de intercambio en el Atlántico norte y las islas fueron alejadas del nuevo foco comercial. El archipiélago perdía prácticamente todo el tonelaje británico que había monopolizado la actividad de los puertos canarios hasta el estallido del conflicto y, como consecuencia, las islas experimentaron una crisis sin precedentes. Además, la contracción del tráfico marítimo redujo las importaciones canarias que, en el caso del carbón, significaban la completa irrupción de la actividad portuaria isleña, es decir, su papel como estaciones carboneras.

El comercio atlántico comenzó a operar a un ritmo diferente, a través de nuevas rutas y patrones que se mantuvieron durante toda la posguerra. El conflicto socavó el monopolio de Gran Bretaña en los mares, mientras dotaba de una nueva supremacía a la nación norteamericana. Además, el periodo de entreguerras significó la irrupción del petróleo, que mermaba el potencial de las islas como estaciones carboneras. Las compañías extranjeras de servicios portuarios experimentaron un proceso de reconversión y, algunas de ellas, redujeron su presencia en el archipiélago canario. Los puertos insulares tuvieron que hacer frente, además, a la competitividad de otros puertos atlánticos



Astilleros junto a la Woermann Linie, en Las Palmas de Gran Canaria (circa 1934). Colección José A. Pérez Cruz.

Archivo de fotografía histórica de Canarias.
Cabildo de Gran Canaria. Fedac.



Avenida de Anaga, Tenerife (circa 1936).

Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica de Canarias.
Cabildo de Gran Canaria. Fedac.

que disfrutaban de una mejor coyuntura. Pese a todo, el fin de la guerra y el inicio de los años veinte permitieron una cierta recuperación de las exportaciones canarias y el tráfico marítimo internacional. Las islas fueron testigo de la expansión y ampliación de algunas plataformas marítimas, como La Luz. Además, la recuperación del movimiento marítimo también respondió a la rápida adaptación de los puertos canarios al nuevo combustible. Este cambio modificó considerablemente las técnicas y los equipamientos de los puertos, modificando también las empresas suministradoras y los servicios establecidos en ellos.

La incorporación del petróleo implicó el asentamiento en Canarias de las grandes petroleras, que progresivamente fueron colocando a los puertos insulares en los mejores puestos del ranking atlántico. Además, la estabilización económica favoreció el reimpulso de la actividad turística y hotelera, junto a un aumento del consumo de ocio. No obstante, las islas vieron disminuir sus exportaciones hacia Gran Bretaña y experimentaron los duros efectos de la Gran Depresión de 1929. El contexto proteccionista que dominaba el mundo dificultó la búsqueda de nuevos mercados y agudizó la crisis de las exportaciones agrícolas insulares. Los servicios portuarios, la red de comunicaciones y el turismo también se vieron afectados por la caída de la demanda. El tráfico marítimo se redujo de forma drástica, mientras que el tonelaje de mercancías marítimas continuó en aumento hasta 1932, cuando inició

un paulatino descenso. El archipiélago integró sus economías en el mercado nacional de forma progresiva, tal y como refleja el aumento del tonelaje español en los puertos de las dos provincias canarias, que habían sido creadas en 1927. La contracción del fenómeno migratorio no paliaba los índices de paro y los intentos político-económicos que intentaban dar salida a la crisis se vieron completamente interrumpidos por el golpe de estado de 1936. La progresiva integración de Canarias en el marco nacional fue culminada de forma definitiva con la instauración del régimen franquista, que ponía fin al sistema de puertos francos de forma inmediata.

Entre 1936 y 1959, las islas protagonizaron un periodo de sufrimiento de gran duración, que estuvo caracterizado por el coste humano de una guerra fratricida, la imposición de un nuevo régimen, los efectos del racionamiento, las secuelas de una dura represión político-social y el impacto de una nueva guerra mundial que reforzó aún más la posguerra nacional y agudizó sus debilidades socioeconómicas. La orientación autárquica de la economía franquista y la eliminación del régimen de puertos francos frenó por completo el desarrollo experimentado con anterioridad, al encorsetar el comercio de unas islas que dependían del mercado foráneo. La situación bélica internacional dejó nuevamente sus huellas en el archipiélago, en un escenario de debilidad económica, planes de invasión extranjera, vulnerabilidad defensiva, así como dirigismo y dependencia económica. El aislamiento insular provocado

por la Segunda Guerra Mundial y la previsible ocupación de Canarias por las potencias aliadas favorecieron el establecimiento del Mando Económico. El organismo, que funcionó desde agosto de 1941 hasta febrero de 1946, centralizó el poder militar y económico del archipiélago bajo la Capitanía General con el objetivo de dirigir el abastecimiento, la producción agrícola y las obras públicas. Con la reorientación militar de la economía canaria, el mando trataba de preparar a las islas para una posible beligerancia de España. Se reforzaba así la soberanía del Estado español frente a la tradicional influencia extranjera en las islas y se imponía una economía de guerra que trataba de garantizar el abastecimiento en el escenario de un eventual bloqueo del archipiélago. La desaparición del Mando Económico en 1946 fortaleció las competencias de los cabildos canarios, mientras que las burguesías insulares, los sectores exportadores y los comerciantes intentaron ganar posiciones. Sus demandas reivindicaban el hecho diferencial canario, la restitución de los puertos francos, así como la realización de nuevas obras hidráulicas y portuarias.

Bibliografía

CABRERA ARMAS, LUIS GABRIEL y DÍAZ DE LA PAZ, ÁLVARO (2008). «El tráfico marítimo en la era del imperio: cartel, monopolio y oligopolio: el caso de Santa

- Cruz de Tenerife, c.1870-1914», en IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AEHE), Universidad de Murcia.
- CABRERA ARMAS, LUIS GABRIEL y SUÁREZ BOSA, MIGUEL (2011). «La implantación del nuevo modelo económico». *Historia contemporánea de Canarias*, por Agustín Millares Cantero (dir.), Sergio Millares Cantero (dir.), Francisco Quintana Navarro (dir.), Miguel Suárez Bosa (dir.).
- CABRERA ARMAS, LUIS GABRIEL y DÍAZ DE LA PAZ, ÁLVARO (2011). «El apogeo del nuevo modelo de crecimiento económico». *Historia contemporánea de Canarias*, por Agustín Millares Cantero (dir.), Sergio Millares Cantero (dir.), Francisco Quintana Navarro (dir.), Miguel Suárez Bosa (dir.).
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008b). *Canarias indefensa: los proyectos aliados de ocupación de las islas durante la II Guerra Mundial*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008b). *Anglofilia y autarquía en Canarias durante la II Guerra Mundial*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2013). «Los proyectos británicos para ocupar las Islas Atlánticas durante la no beligerancia española (1940-1943)». *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea* 11 (2013): 1-28.
- GUERRA PALMERO, RICARDO A. (2005). *Autarquía y hecho diferencial canario (1936-1960)*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- GUERRA PALMERO, RICARDO A. (2006). *Sobrevivir en Canarias (1939-1959): racionamiento, miseria y estraperlo*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- GUERRA PALMERO, RICARDO A. (2009). *Guerras y economía canaria (1936-1945)*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- HERRERA PIQUÉ, ALFREDO (2008). *125 años de nuestro puerto. Una historia unida al desarrollo de la ciudad. El Puerto de La Luz*. Gabinete Literario: Las Palmas de Gran Canaria.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, ULISES (2004). *Puertos canarios y navegación internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, ULISES (1988). *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife
- MILLARES CANTERO, SERGIO y SUÁREZ BOSA, MIGUEL (1994). «Economía marginal en el Puerto de La Luz durante la etapa franquista: los Cambulloneros». *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- MILLARES CANTERO, AGUSTÍN; MILLARES CANTERO, SERGIO; QUINTANA NAVARRO y FRANCISCO Y SUÁREZ BOSA, MIGUEL (2011). *Historia contemporánea de Canarias*. La Caja de Canarias: Las Palmas de Gran Canaria.
- MORALES LEZCANO, VICTOR y QUINTANA NAVARRO FRANCISCO (1982) “La Luz, puerto de escala internacional: 1852-1902”, *V Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- PONCE MARRERO, FRANCISCO JAVIER (1992). «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial», *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Nº 0.
- PONCE MARRERO, FRANCISCO JAVIER (1993). «Canarias y la expansión de los imperialismos: de la Europa

Bismarckiana a la crisis finisecular, 1880-1899», *Veguetta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Nº 1.

PONCE MARRERO, FRANCISCO JAVIER (2006). *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*. Ediciones: Las Palmas de Gran Canaria.

PONCE MARRERO, FRANCISCO JAVIER (2020). «Allied blockade in the Mid-East Atlantic during the First

World War: cruisers against commerce-raiders», *International journal of maritime history*, Vol. 32, Nº. 4.

QUINTANA NAVARRO, FRANCISCO (1983), «La luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913», *Aguayro*, 146.

SUÁREZ BOSA, MIGUEL (2004). «Puertos francos y empresa en Canarias», *XV Coloquio de historia canario-americana*. Las Palmas de Gran Canaria.

Canarias en el escenario de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945): estrategia, planificación y riesgos

Ubicadas en un enclave geoestratégico esencial, el archipiélago canario ha jugado siempre un papel destacado en el panorama internacional. Entre 1939 y 1945, las islas fueron protagonistas de un nuevo conflicto mundializado que dejaba sus huellas a través del espionaje, la propaganda o la planificación de operaciones de invasión y sabotaje. Los años transcurridos entre 1941 y 1943 supusieron para Canarias una fase crítica en la que sus destinos estaban siendo diseñados por manos ajenas. La ambigua posición del Gobierno de Franco, la ubicación estratégica de las islas y la necesidad de adelantarse al enemigo hicieron que el archipiélago se convirtiera en el objetivo de las naciones beligerantes. Las islas fueron protagonistas de diversos planes de cesión, uso e invasión que estipulaban su empleo como enclave de abastecimiento para la guerra submarina, por parte de Alemania, y como base naval en sustitución de Gibraltar, por parte de Gran Bretaña.



*Foto postal del puerto de Santa Cruz de Tenerife.
(circa 1940-1945). Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica de Canarias.
Cabildo de Gran Canaria. Fedac.*

Bajo la connivencia de las autoridades españolas, Canarias fue empleada como punto de suministro de los submarinos alemanes y, por tanto, el archipiélago también fue el objetivo de las operaciones de sabotaje

aliadas, que dirigían sus miradas hacia los puertos canarios. Mientras el Estado español se preocupaba por preparar una economía de guerra en las islas y dar cobertura defensiva a las costas canarias, las islas trataban de sobrevivir en un escenario de miseria, dependencia y vulnerabilidad. El bloqueo comercial y marítimo derivado del conflicto dejó sus secuelas en un archipiélago que, al mismo tiempo, vivía las consecuencias de su propia posguerra nacional.

La posición de España y la política exterior de las naciones beligerantes (1939-1945)

Aunque España se declarara neutral tras el estallido de la guerra internacional, su colaboración y afinidad ideológica con la Alemania nazi favorecieron que el Gobierno de Franco se convirtiera en un aliado destacado del Eje. A partir de junio de 1940, España adoptó una posición de “no beligerancia” al más puro estilo italiano que, en la práctica, reforzó la inclinación del país hacia la guerra. Tal y como reflejaban las negociaciones hispano-alemanas celebradas entre junio y noviembre de 1940, la no beligerancia del régimen franquista reforzó las posibilidades de que España entrara en la guerra. No obstante, la oferta española fue inicialmente rechazada y aplazada por las autoridades alemanas, que dirigieron sus esfuerzos hacia el ataque contra Gibraltar y priorizaron, por tanto, la defensa de las is-

las. A partir del verano de 1941, Alemania dirigió su esfuerzo bélico hacia el frente ruso, acelerando la segunda fase beligerante de España, que ahora se componía, además, de una justificación ideológica anticomunista heredera de la Guerra Civil. El profundo anti-bolchevismo español intensificó el deseo del Gobierno de participar en el conflicto, que quedó manifestado a través del envío de la División Azul. El regreso de España a su estado de neutralidad oficial fue un proceso lento e incompleto, iniciado en el verano de 1942 e intensificado en el otoño de 1943, con la caída de Mussolini y la definitiva expulsión del Eje de la zona sur del Mediterráneo. La presión económica y diplomática de los Aliados, junto a sus progresivas victorias en la guerra, obligaron a España a defender de nuevo su neutralidad oficial. No obstante, la asistencia ofrecida a la Alemania nazi fue mantenida hasta el final del conflicto.

Para Alemania, la nación «neutral» era una excelente fuente de suministros, un territorio ideal para el despliegue de operaciones de inteligencia, un corredor geográfico hacia Gibraltar, un país caracterizado por amplias zonas costeras y portuarias en el que, además, las Islas Canarias podían jugar una posición destacada para el enemigo. España ofreció una asistencia práctica a la Alemania nazi durante la mayor parte del conflicto y a través de multitud de acciones: desde el tráfico de bienes de guerra estratégicos, la ayuda de la marina mercante española, la connivencia del Gobierno con



*Vista aérea del Puerto de La Luz
(circa 1940-1950).*

*Colección Vecinos de La Isleta.
Archivo de fotografía histórica
de Canarias. Cabildo de Gran
Canaria. Fedac.*

las actividades de la Gestapo y los servicios de inteligencia alemanes, así como la difusión de propaganda pro-alemana. Sin embargo, el principal incumplimiento de la neutralidad del régimen español fue su colaboración con la guerra submarina alemana, al aceptar el suministro de petróleo a submarinos alemanes en puertos españoles como el de Vigo, Cádiz o Gran Canaria. Pese a que las operaciones eran realizadas a través buques alemanes, los suministros contaron con la

connivencia e implicación de las autoridades españolas, al menos hasta finales de 1941.

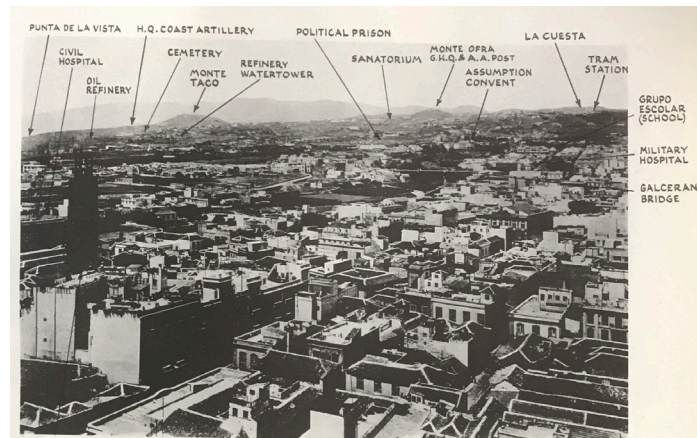
España actuaba, por tanto, como una importante pieza de desequilibrio bélico que también recibió la atención de las naciones aliadas, es decir, Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. La asistencia de España hacia el Tercer Reich podía suponer una clara ventaja bélica y la participación española en la guerra podía provocar la pérdida de Gibraltar, que era una base

estratégica de Gran Bretaña. Por ello, Inglaterra trató de evitar la beligerancia del país, evitando la enemistad del franquismo con las naciones aliadas, manteniendo un cierto grado de cordialidad y tratando de reducir la colaboración española con el Eje. Con estos objetivos en mente, Gran Bretaña recurrió a diversos instrumentos de actuación, como la presión económica y diplomática, el soborno, la difusión de material propagandístico, la planificación de intervenciones militares o el diseño de operaciones de subversión y sabotaje.

La actuación y planificación estratégica de las naciones beligerantes en Canarias

Las Islas Canarias —situadas en el Océano Atlántico, al suroeste de España, al noroeste de África y frente a la costa de Marruecos— ocuparon un papel estratégico entre 1939 y 1945. Las potencias extranjeras dejaron sus huellas en las islas a través del espionaje, la diplomacia, la inteligencia y la propaganda.

Los consulados de las potencias beligerantes y las colonias extranjeras dirigieron sus actividades hacia la guerra, recogiendo información sobre el enemigo, controlando las actividades portuarias y difundiendo material propagandístico. Además, las naciones enfrentadas incluyeron a Canarias en sus planes estratégicos, concibiendo una posible intervención en las islas que



163. Santa Cruz



164. Santa Cruz. The Port

Informe de inteligencia británica sobre las Islas Canarias, 1942.
Archivos Nacionales Británicos (TNA, WO 252/563).

favoreciera sus esfuerzos, tanto en la guerra como en la posguerra. Las islas atrajeron la atención de las potencias extranjeras, que las concebían como una base na-

val alternativa en caso de que Gran Bretaña perdiera Gibraltar o como un punto de suministro para la guerra submarina librada por Alemania en el Atlántico.

Con el objetivo de culminar sus deseos expansionistas y proteger sus futuras posesiones, Alemania solicitó a España la cesión de una de las islas canarias. No obstante, el Gobierno franquista no estaba dispuesto a aceptar la entrega de una de sus islas, y, como era de esperar, rechazó las propuestas alemanas. El Tercer Reich dio entonces prioridad al refuerzo defensivo del archipiélago con el objetivo de debilitar una más que previsible intervención británica en Canarias que daría respuesta al ataque alemán sobre Gibraltar (*Operación Félix*). No obstante, y pese a los esfuerzos de las autoridades nacionales, el refuerzo defensivo no alcanzó nunca los niveles necesarios.

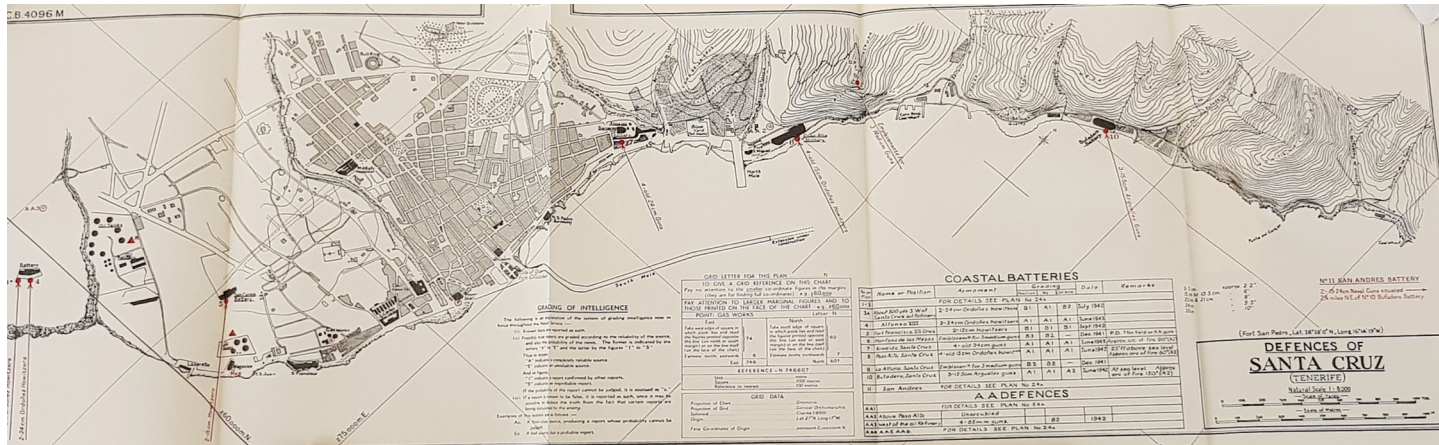
La posible pérdida de Gibraltar preocupaba seriamente a las autoridades británicas que, desde la primavera de 1940, consideraron el empleo de Canarias como base naval en el Atlántico. Entre marzo de 1941 y el otoño de 1943, la opción canaria fue especialmente considerada como la solución más efectiva ante la posible pérdida del Peñón y, desde entonces, las islas formaron parte destacada de una sucesión de planes —tanto de conquista como de ocupación pacífica— que han sido detalladamente analizados por el investigador Juan José Díaz Benítez (*Operación Chutney*, *Operación Puma*, *Operación Pilgrim*, *Operación Adroit*, etc.). Los británicos priorizaron especialmente la ocupación

de la isla de Gran Canaria, por las características de su puerto, la posición estratégica de los aeródromos, la fragilidad de su defensa, el posicionamiento de la isla como enclave desde donde mantener el bloqueo de Europa, la concentración de fuerzas disponibles, el abaratamiento de los costes logísticos y el supuesto respaldo de una parte de la población local. Las operaciones continuaron bajo revisión hasta que la rendición de Italia debilitó definitivamente el temor aliado a una beligerancia española y, en consecuencia, estas fueron finalmente canceladas en el otoño de 1943. No



Mapa de la franja costera y portuaria de Las Palmas de Gran Canaria elaborado por los servicios de inteligencia británicos.

Archivos Nacionales Británicos (TNA, WO 252/563).



Mapa de la franja costera y portuaria de Santa Cruz de Tenerife elaborado por los servicios de inteligencia británicos. Archivos Nacionales Británicos (TNA, WO 252/563).

obstante, Canarias también fue considerada como una base aérea de Estados Unidos que, especialmente a partir de noviembre de 1943, comenzaba a diseñar su estrategia de posguerra contra el siguiente enemigo: la Unión Soviética.

Pese al progresivo aplazamiento de los planes de ocupación, las potencias aliadas dedicaron gran atención a la preparación de potenciales operaciones en las islas, realizando actividades de reconocimiento aéreo, recogiendo información con la que diseñar las intervenciones y allanando el terreno desde el punto de vista propagandístico.

Al margen de las operaciones de invasión, las islas también fueron partícipes del escenario de la guerra naval. Como veremos, los buques de guerra y subma-

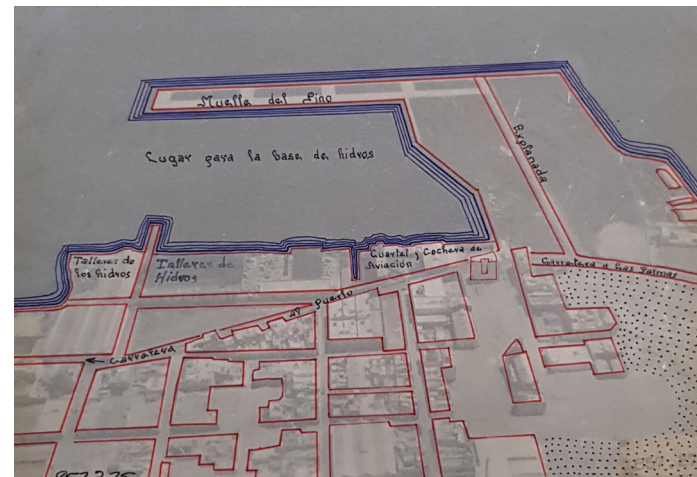


Imagen aérea del Muelle del Pino con información superpuesta por los servicios de inteligencia norteamericanos. Archivo Nacional Norteamericano (NARA, RG 165/77/1708).



Imagen aérea oblicua del 30 de enero de 1941 del Puerto de La Luz con información superpuesta por los servicios de inteligencia norteamericanos.

Archivo Nacional Norteamericano
(NARA, RG 319/Intelligence Study/184).

Los buques petroleros alemanes emplearon los puertos canarios como puntos de apoyo y suministro. Un buen número de buques y petroleros alemanes buscaron refugio en los puertos canarios, antes de continuar su travesía hacia el Atlántico Sur. Además, el Gobierno de Franco per-

mitió el suministro de combustible a los submarinos nazis, a través de operaciones que eran realizadas desde buques de carga alemanes anclados en el Puerto de La Luz. Por tanto, los emplazamientos portuarios canarios también se convirtieron en el objetivo de los planes de sabotaje aliados, así como en el escenario de actuación de instrumentos de control comercial y racionamiento de petróleo por parte de Estados Unidos y Gran Bretaña.

Canarias y la guerra internacional

Durante la Segunda Guerra Mundial, el devenir del archipiélago canario se desarrolló en un contexto



Imagen del puerto de Santa Cruz de Tenerife, con indicación de los depósitos de gasolina.

Archivo Nacional Norteamericano (NARA, RG 38/98A/1088).

insular bien definido. Las islas hicieron frente a una gran dependencia exterior, a la debilidad de sus estructuras económicas, al dirigismo militar y a su tradicional vulnerabilidad defensiva. Además, la sociedad canaria dividió sus muestras de apoyo; aunque los sectores más tradicionales, militares y eclesiásticos de la sociedad canaria mantuvieron la obediencia al Gobierno nacional y su apoyo a la Alemania Nazi, la opinión pública canaria estaba principalmente caracterizada por la anglofilia de muchos de sus habitantes. El Gobierno español dedicó grandes esfuerzos a reforzar las estructuras defensivas insulares, como prevención frente a un desembarco aliado que podía dar respuesta a un ataque alemán sobre Gibraltar. No obstante, los efectivos eran insuficientes, carecían de equipamiento moderno y no contaban con suficientes fuerzas de mando.

El archipiélago canario fue protagonista directo del conflicto internacional. Sus costas y puertos fueron testigo de la llegada de naufragos extranjeros, pero las islas también recibieron la visita de aeronaves aliadas que, con durante campaña aliada en África de 1943, solían patrullar el archipiélago desde sus bases marroquíes. Además, el archipiélago canario fue testigo del bloqueo aliado de la navegación, que no solo agudizó la dependencia económica de las islas, sino que también impuso medidas de dudosa legalidad como la censura de la correspondencia entre Canarias y la Península.

Bibliografía

- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2000). «Pilgrim y la defensa de gran canaria durante la II guerra mundial». *Anuario de estudios atlánticos* 46 (2000): 349-64.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2002). «Náufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico.» *Revista Historia Naval* 20.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2002). «Incursiones aliadas en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental durante La II Guerra Mundial.» *El Museo Canario* 57: 47-66.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2004). «Colaboración naval hispano-alemana en Canarias durante la II Guerra Mundial». *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2004.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2004). «La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial». *Revista de Historia Naval* 85 (2004): 57-72.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2004). «La Segunda Guerra Mundial a través de la prensa canaria». *XV Coloquio de historia canario-americana*, 2004, 1047-61.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008). *La Armada española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial*. Anroart: Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008). *Anglofilia y autarquía en Canarias durante la II Guerra Mundial*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008). *Canarias indefensa: los proyectos aliados de ocupación de las islas durante la II Guerra Mundial*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2012). «La defensa imposible: la planificación militar de la guarnición de Canarias

- en 1943». *XIX Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2013). «Los proyectos británicos para ocupar las Islas Atlánticas durante la no beligerancia española (1940-1943)». *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea* 11 (2013): 1-28.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2018). «The etappe kanaren: a case study of the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War». *International Journal of Maritime History* 30, n.º 3 (2018): 472-87.
- GARCÍA CABRERA, MARTA (2020). «Operation Warden: British sabotage planning in the Canary Islands during the Second World War», *Intelligence and National Security*, vol. 35.
- GARCÍA CABRERA, MARTA y DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2019). «Organización y contenidos de la propaganda de guerra británica en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial», *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 19.
- GARCÍA DE CELIS BORRELL, RICARDO (2002). «La defensa aérea de Canarias durante la II Guerra Mundial». *Revista española de Historia militar*, n.23.
- MORADIELLOS GARCÍA, ENRIQUE. (2005). *Franco frente a Churchill*. Madrid: Ediciones Península.
- SMYTH, DENIS (1986): *Diplomacy and strategy of survival: British policy and Franco's Spain, 1940-41*, Cambridge University Press, Cambridge.
- TUSELL GÓMEZ, JAVIER. (1995) *Franco, España y la II Guerra Mundial: entre el Eje y la neutralidad*. Madrid: Temas de hoy.
- VIÑAS, ÁNGEL. *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona: Crítica.

El papel de los puertos canarios durante la Segunda Guerra Mundial

Si la ubicación de las Islas Canarias convirtió al archipiélago en un enclave estratégico durante la Segunda Guerra Mundial, sus puertos y costas serían los puntos más destacados de su trascendencia. Los puertos canarios se posicionaron como enclaves destacados del tráfico marítimo, comercial y militar de las diferentes potencias en litigio. Estos actuaron como estaciones de tránsito destacadas que proveían servicios portuarios, actividades financieras y redes de co-

municación vitales para la guerra. Los emplazamientos marítimos se convirtieron en importantes estaciones de avituallamiento y suministro, así como en el objetivo de los planes de intervención aliados, tanto de ocupación como de sabotaje. Las instalaciones portuarias fueron el epicentro de la actividad consular, el punto más destacado de las comunidades extranjeras y el objetivo de las operaciones de estrategia. Sus emplazamientos se posicionaron como puntos de



Vista general del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (circa 1942).
Archivo Nacional Norteamericano (NARA, RG 165/77/1708)

intercambio de mercancía, personal, información y material propagandístico; convirtiéndose en enclaves destacados de la guerra naval y en centros destacados de la contrainteligencia extranjera. Los puertos fueron el objetivo de los servicios de espionaje internacionales, que desplegaron una importante red de inteligencia capaz de controlar sus movimientos, observar las actividades realizadas por el enemigo y registrar sus principales características de cara a una posible intervención militar. Los emplazamientos fueron el escenario destacado del bloqueo aliado, que dirigía sus frentes hacia control del comercio, el petróleo, así como el transporte de mercancías y tropas realizado tanto por

España como por las potencias del Eje. Además, los puertos y las costas de Canarias fueron testigos directos de la guerra, registrando los naufragios de navíos, submarinos y aeronaves que desplegaron sus motores cerca de las islas.

La actividad comercial y el tránsito de buques en los puertos canarios

La guerra fratricida y el segundo conflicto mundializado favorecieron la implantación de la autarquía económica y la consiguiente restricción del intercam-

Muelle de Santa Cruz de Tenerife (circa 1944-1945). Colección José A. Pérez Cruz. Archivo de fotografía histórica de Canarias. Cabildo de Gran Canaria. Fedac.





Fotografía del Puerto de Santa Cruz con información aportada por los servicios de inteligencia británicos, septiembre de 1942.

(A) North mole, (B) south mole, (C) emplazamiento de armas de defensa costera en Bufadero y (D) el Risco de la Altura.

Archivo Nacional Británico (TNA, WO 252/563).

bio comercial en Canarias. El nuevo régimen ponía fin al marco fiscal diferenciado del que había disfrutado el archipiélago hasta entonces, suprimiendo los Puertos Francos canarios a través de la reforma fiscal de 1940. Además, se establecía una política económica de carácter intervencionista basada en el autoabastecimiento y la intensificación de la producción agrícola. La situación trajo consigo el desabastecimiento, la escasez, el racionamiento y el mercado negro, en una situación agravada por la pérdida de los tradicionales mercados de exportación e importación. El descenso del tráfico marítimo en los puertos canarios y la contracción de la

actividad comercial reordenaron la economía insular entre 1939 y 1946. Las islas perdieron sus tradicionales mercados europeos, mientras que se orientaban sus intercambios con nuevos países como Argentina y se integraba a la economía canaria en el Estado nacional.

Actividad e influencia del Eje en los puertos canarios

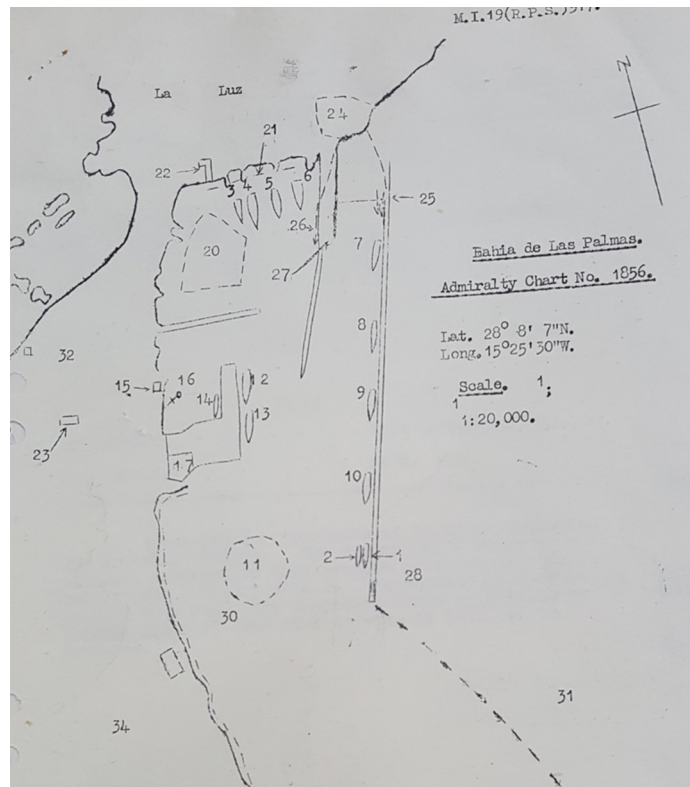
Los puertos canarios sirvieron de refugio para un buen número de barcos extranjeros, que empleaban a las islas como puntos de tránsito en sus rutas comer-

ciales o militares. Los diques de los principales puertos insulares sirvieron de abrigo para los buques de carga y abastecimiento del Eje, que suministraban de petróleo a cruceros auxiliares y submarinos. Además, la Armada española transportó material del Eje —como componentes radiotelegráficos o gasolina de aviación— a través de sus barcos, con el principal objetivo



Crucero alemán en el Puerto de La Luz (circa 1935-1938).

Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica de Canarias.
Cabildo de Gran Canaria. Fedac.



Mapa a mano alzada del muelle de La Luz, en octubre de 1941, con indicación de los buques del Eje anclados en el puerto.

Kersten (4), Charlotte (5), Corrientes (6), Slesvig (1).
La figura 11 ilustra la posición inicial del Corrientes antes de ser forzosamente trasladado al interior del muelle.

Archivos Nacionales Británicos, TNA, HS 6/926.

de sortear el control británico de la navegación. Los buques y submarinos alemanes ya llegaban a Canarias antes del conflicto internacional y estos venían acom-

pañados de una importante parafernalia propagandística. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, un total de 17 buques alemanes buscaron refugio en Canarias. Nueve fueron empleados como burladores de bloqueo y los ocho restantes fueron convertidos en buques de suministro de la marina alemana. El *Kersten Miles* nunca llevó a cabo ninguna operación de suministro, por lo que el abastecimiento de otros buques y cruceros auxiliares en el Atlántico fue realizado por el *Winnetou* y el *Charlotte Schliemann*, anclados en Las Palmas de Gran Canaria, y el *Eurofeld*, *Rekum* y el *Ru-*

dolf Albrecht, repostados en Santa Cruz de Tenerife. El buque *Corrientes* fue el único empleado para abastecer submarinos en puertos canarios, a través de la acción clandestina realizada en La Luz.

Abastecimiento de submarinos en el puerto de La Luz

El actual dique León y Castillo o New Long Mole, tal y como lo denominaban los informes británicos en 1941, era una estructura portuaria de 2825 metros de



*Vista general del Puerto de La Luz (circa 1945-1950).
Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica de Canarias.
Cabildo de Gran Canaria. Fedac.*



38. Puerto de la Luz, showing outer harbour



30. Harbour of Santa Cruz, from SW.



39. Las Palmas. Inner breakwater



31. Harbour of Santa Cruz, from NW.



40. Las Palmas. Root of Inner breakwater



32. Harbour of Santa Cruz, from SW.

Izquierda: Fotografías del Puerto de la Luz y sus muelles, 1942. Derecha: Fotografías del Puerto de Santa Cruz de La Palma.

Archivo Nacional Británico (TNA, WO 252/563)

longitud, cuya construcción había sido completamente finalizada en 1935 para dar abrigo al exterior del Puerto de La Luz. La base del dique estaba cuidadosamente custodiada por autoridades militares que, especialmente desde la primavera de 1940, dificultaban el acceso nocturno al extremo exterior. El saliente final del rompeolas se encontraba en pleno mar y alejado de la tierra, lo que favorecía cualquier actividad realizada por

los buques del Eje que, por aquel entonces, dominaban la zona. Al final del rompeolas se encontraban anclados dos grandes buques alemanes, el *Charlotte Schliemann* —un petrolero que había llegado a Las Palmas el 19 de septiembre de 1939— y el *Kersten Miles* —un buque de carga que atracaba en el puerto desde abril de 1941—. En enero de 1940, el *Schliemann* repostó petróleo al petrolero *Winnetou* y, en octubre, al *Gedania*. Los infor-



*Vista aérea del muelle grande,
La Luz (circa 1950). Colección
José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica
de Canarias. Cabildo de Gran
Canaria. Fedac.*

mes británicos describen, además, cómo durante las noches del 29 de mayo y 12 de julio de 1941, el *Schliemann* procedió al envío de combustible en lancha para el buque de carga *Corrientes* que, como veremos, se posicionaba en el extremo saliente del dique.

El *Corrientes* era un buque de carga alemán que había llegado a Las Palmas el 26 de agosto de 1939. Normalmente estaba anclado en la parte más externa del dique y se encontraba alejado de cualquier estructura portuaria terrestre. El buque había sido modificado con un tanque de combustible adicional, contaba con una tripulación de confianza y tenía una cubierta elevada que evitaba cualquier avistamiento desde tierra. El *Corrientes* fue el barco elegido para el suministro de petróleo a submarinos alemanes, siendo responsable de cinco operaciones de repostaje entre marzo y julio de 1941. Los primeros intentos de repostar submarinos alemanes en Canarias, como el U 37 en diciembre de 1940, se realizaron sin el estricto consentimiento de las autoridades españolas, pero fracasaron por la presencia de buques británicos. El inicio efectivo de las operaciones de abastecimiento se produjo a partir de marzo de 1941, cuando los alemanes contaban ya con el consentimiento de las autoridades españolas. Las actividades alemanas en el archipiélago se intensificaron entre marzo y julio de 1941, cuando el *Corrientes* culminó con éxito seis operaciones de abastecimiento de combustible a los submarinos U-124, U-105, U-106, U-123, U-69 y U-103.

Las respuestas aliadas a los abastecimientos enemigos: presión y sabotaje

Los aliados no prescindieron de la vigilancia de los puertos canarios, ya que trataban de evitar cualquier tipo de colaboración española con el Tercer Reich. Antes de su retirada de la guerra, Francia dedicó especial atención al control de la situación y, tal y como indica Díaz Benítez, algunos de sus submarinos hicieron acto de presencia en las cercanías del archipiélago. Gran Bretaña también controló las actividades alemanas en el Puerto de La Luz y, además de lanzar quejas diplomáticas, los británicos diseñaron un plan de sabotaje que tenía el objetivo de frenar los abastecimientos alemanes. La *Operación Warden* fue diseñada por el Special Operations Executive (SOE)— un organismo británico clandestino destinado a la subversión y la guerrilla—, que planeó el hundimiento de siete barcos del Eje que se encontraban en el puerto: los buques alemanes S.S. *Corrientes*, T.S. *Charlotte Schliemann* y M.V. *Kersten Miles*; los italianos S.S. *Orata*, S.S. *Chercha* y S.S. *Trovatore*, y, finalmente, el buque danés S.S. *Linda*. No obstante, pese a que los agentes seleccionados para la operación fueran entrenados concienzudamente, *Warden* no fue finalmente ejecutada. La política exterior británica dotó de mayor importancia a la presión diplomática como medio para interrumpir las operaciones alemanas, evitando así romper la cordialidad aliada con el Gobierno franquista.

La planificación militar británica y los puertos canarios

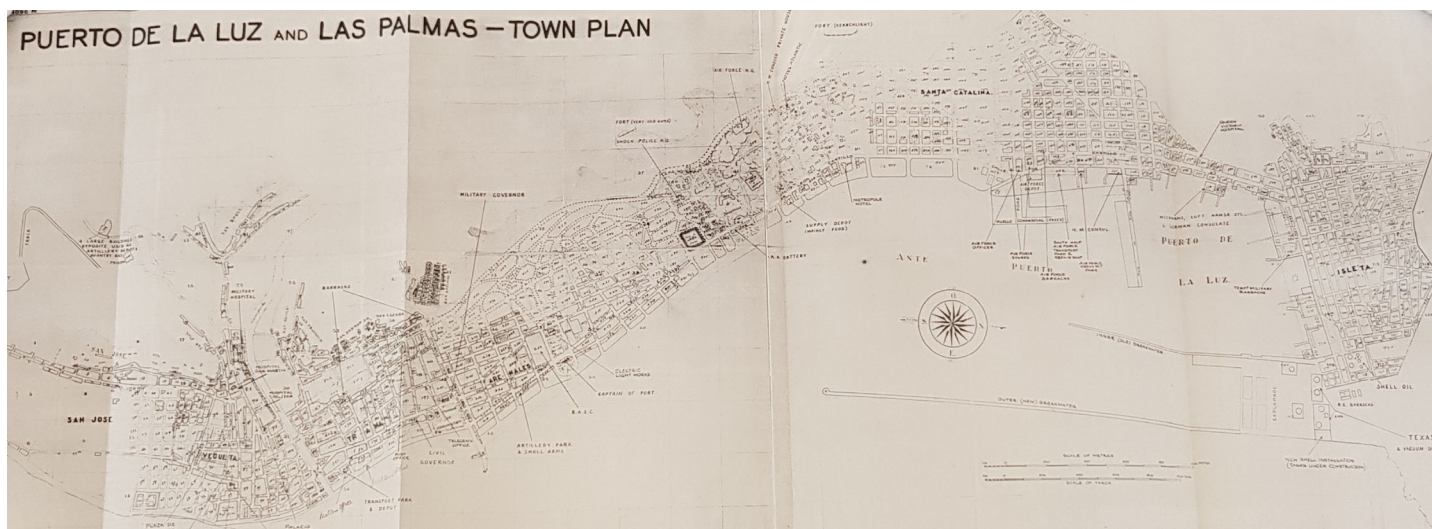
La beligerancia de España podía poner en peligro el control británico de Gibraltar, que era la principal base naval de Gran Bretaña. Por ello, el principal objetivo del Gobierno británico en España era el mantenimiento de su neutralidad en la guerra. No obstante, los organismos ingleses también diseñaron operaciones de intervención frente a una posible pérdida de Gibraltar, dirigiendo sus miradas hacia una posible ocupación o invasión de las Islas Canarias que, como hemos visto, eran valoradas por su potencialidad estratégica. Las estructuras portuarias de las islas mayores se convirtieron en el objetivo de las planificaciones británicas que, desde la primavera de 1940, pronosticaron su ocupación y uso como base naval estratégica. El puerto de La

Luz cumplía las mejores condiciones para recibir a los buques de guerra, cruceros y acorazados aliados. Por ello, los planes de invasión fueron especialmente dirigidos hacia Las Palmas de Gran Canaria, aunque los británicos tampoco descartaron una posterior intervención en Santa Cruz de Tenerife. La *Operación Chutney* incluía un asalto directo contra el puerto de La Luz, que sería simultáneamente acompañado por una intervención en Gando. No obstante, la opción canaria fue descartada en favor de Azores y Madeira, consideradas más fáciles de atacar y defender. La conquista del Puerto de La Luz y, posteriormente el de Santa Cruz, fue de nuevo considerada a partir de marzo de 1941. La tendencia belicosa del régimen franquista seguía en aumento, por lo que los británicos dieron entonces prioridad a su posible intervención en Canarias.



Vista aérea oblicua sobre el Puerto de La Luz e información aportada por los servicios de inteligencia británicos, diciembre 1942.

Archivo Nacional Británico (TNA, WO 252/563).



Mapa del Puerto de La Luz y la ciudad de Las Palmas, diciembre 1942.

Archivo Nacional Británico (TNA, TNA, WO 252/563).

Los servicios de inteligencia aliados sobrestimaron el potencial defensivo del puerto y la capital, por lo que los planes posteriores dieron prioridad a un potencial desembarco en las zonas centro-este y sur de la isla, desde donde se debía partir posteriormente hasta la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y sus instalaciones marítimas. Después de la entrada de Estados Unidos en la guerra, la intervención militar diseñada en *Pilgrim* y *Tonic* perdió protagonismo, coexistiendo con dos nuevos proyectos. La efímera *Operación Breezy* estipulaba la rendición de la guarnición española a través de la intimidación realizada por una gran fuerza aeronaval —que tampoco descartaba el bombardeo de la ciudad de Las

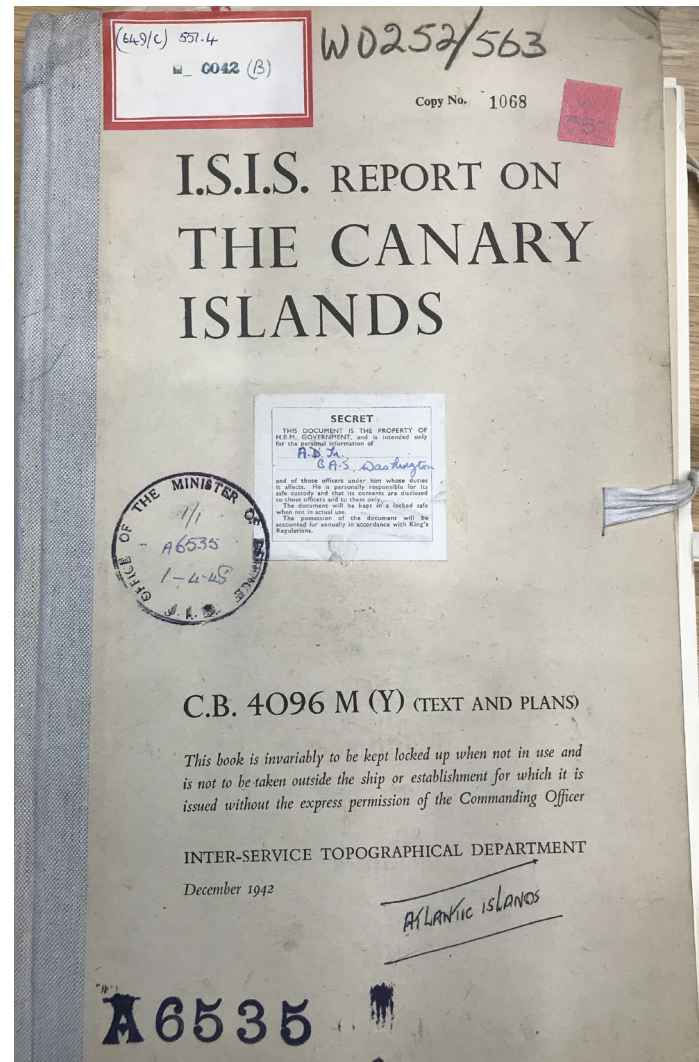
Palmas de Gran Canaria—. No obstante, las esperadas repercusiones de este tipo de intervención alejaron el desarrollo de su planificación y los británicos dieron entonces prioridad a la *Operación Adroit*, que pasó a ser diseñada por un comité anglo-canadiense. Esta última diseñaba el empleo de los puertos y aeródromos de Canarias a través de una instalación pacífica de Gran Bretaña. Los proyectos se prolongaron a lo largo del tiempo, manteniéndose incluso después de los desembarcos aliados en África, cuando se temía una respuesta alemana sobre Gibraltar. No obstante, las victorias aliadas y el lento retorno de Franco a una posición de mayor neutralidad favorecieron la cancelación definitiva de las operaciones



Primera edición del plano de Santa Cruz de Tenerife realizados en 1942 por el War Office americano (U.S. Army Map Service) —de uso exclusivo para el Departamento de Guerra y la Armada americana— (Perry-Castañeda Library. Map Collection. Canary Islands (Spain) Historical City Maps. University of Texas at Austin)

La inteligencia aliada en los puertos canarios: información operacional y contraespionaje

Los puertos canarios también fueron el objetivo de los servicios de inteligencia aliados. Los consulados, las colonias extranjeras y la red de informantes de los servicios de inteligencia extranjeros recogieron información estratégica sobre las estructuras marítimas, entre la que destacaba especialmente la actividad desplegada por el enemigo, la colaboración de los ciudadanos o las defensas existentes. Los organismos de inteligencia londinenses, dedicaron especial atención a la recogida de información estratégica (geográfica, topográfica, fotográfica, cartográfica, etc) sobre el archipiélago, con el objetivo de preparar sus operaciones militares. Los británicos recogieron datos exhaustivos sobre todo el conjunto archipelágico; dotando de especial atención a los emplazamientos portuarios de todas las islas. Los informes incluían detalladas descripciones de las infraestructuras portuarias, sus dimensiones, los servicios y empresas establecidos en ellas, así como las defensas existentes. Se describían, además, la red de transportes, las instalaciones petrolíferas cercanas, las instalaciones eléctricas y la red hidráulica, así como el personal disponible o la actividad desplegada por el enemigo. Los escritos iban casi siempre acompañados de planos detallados y fotografías estratégicas que tenían un claro fin operacional. Las islas fueron testigo, además, de la presencia de aviones aliados que, espe-



Informe ISIS sobre las Islas Canarias, diciembre 1942.
Archivo Nacional Británico (TNA, TNA, WO 252/563).



Fotografía aérea vertical de la Refinería CEPSA en Tenerife con indicación de baterías defensivas.

Archivo Nacional Norteamericano (NARA, RG 165/77/1708)

cialmente entre 1940 y 1943, sobrevolaron las zonas portuarias con el fin de atestiguar la actividad de los submarinos enemigos.

A pesar de ello, solo el vuelo de la IPRU (Unidad de fotoreconocimiento de la Royal Air Force británica) tomó fotografías aéreas oblicuas de la costa de la isla de Gran Canaria el 30 de Noviembre de 1941. Estas fotografías no eran del todo satisfactorias, por ello se reclamó con urgencia, durante todo el año 1942 y a través de diferentes telegramas, la realización de una salida de reconocimiento aéreo. Su objetivo era tomar fotografías aéreas verticales que permitieran mejorar los mapas existentes, imprecisos y faltos de detalle, además de completar la información disponible para

las diferentes operaciones en marcha (*Pilgrim, Torch*, etc.). Estos vuelos no fueron finalmente realizados y, probablemente, la primera fotografía aérea vertical de la Isla de Gran Canaria es del 28 de septiembre de 1945.

Las represalias aliadas y el desabastecimiento de combustible

Durante la guerra internacional, la economía española tuvo que hacer frente a importantes dificultades económicas que no solo eran consecuencia de su propia posguerra o la dirección autárquica del régimen

franquista, sino que también eran resultado de las represalias aliadas. Al poseer el control de los mares, Gran Bretaña tenía el poder de bloquear las importaciones de combustible y alimentos que tanto necesitaba España. Además, España necesitaba las licencias norteamericanas para la importación de petróleo y la distribución de alimentos, lo que dotó a Estados Unidos de un instrumento de presión económica de gran potencial. A comienzos de 1942, las autoridades norteamericanas interrumpieron la exportación de gasolina a España y negociaron un suministro controlado que debía ser vigilado por británicos y estadounidenses. Los emplazamientos portuarios del archipiélago se convirtieron, por tanto, en el escenario destacado de

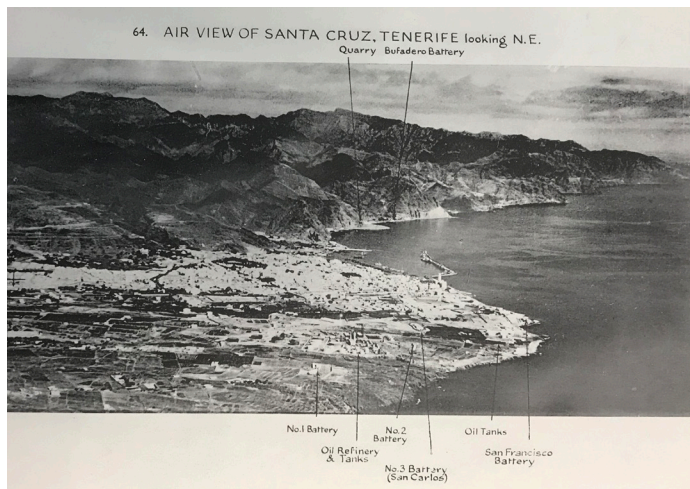
las represalias aliadas, que canalizaban sus actividades a través del control del comercio, la navegación, el petróleo y el transporte de mercancías y tropas. La situación era tan crítica que requirió la intervención de la Marina y culminó con la paralización de la refinería de Tenerife hasta que los responsables llegaron a un acuerdo definitivo con los norteamericanos. La refinería era descrita así por los servicios de inteligencia aliados: «Es la más grande que existe en el territorio español. Incluye aproximadamente 550.000 toneladas al año y sus suministros provienen de Venezuela y Colonia. Está situada al sur-oeste del South Mole, que está conectada a ella a través de una gran línea de tuberías» ((TNA, WO 252/563).



Imagen de la refinería CEPSA en Santa Cruz de Tenerife recogida por los servicios de inteligencia británicos, diciembre 1942
Archivo Nacional Británico (TNA, WO 252/563).

La seguridad y defensa de los puertos durante la guerra

La amenaza británica en Canarias intensificó el interés hispano-alemán sobre las defensas de las islas. Las autoridades españolas continuaron un refuerzo de la guarnición defensiva que ya había sido iniciado pocos meses atrás: cazas, baterías de costa, movilización parcial, incremento de efectivos, creación de la Comandancia Naval de Canarias y el inicio de la construcción de la Base Naval de Canarias en el muelle del Pino de Gran Canaria. La base naval también empleó algunos depósitos de combustible esta-



Vista aérea del Puerto de Santa Cruz de Tenerife con indicación de sus estructuras defensivas.

Archivo Nacional Británico (TNA, WO 252/563).

blecidos en La Isleta, que reforzaban la labor ejercida por la Estación Naval de Tenerife, construida en 1943.

Las planificaciones extranjeras dirigieron sus miradas especialmente hacia Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote, que protagonizaron el mayor refuerzo defensivo del Gobierno español. Los objetivos principales de la defensa canaria eran las ciudades capitalinas de cada isla y sus respectivos puertos, algunas ciudades secundarias costeras y, por supuesto, los fondeaderos, playas y emplazamientos que daban vía libre a un posible desembarco. No obstante, tal y como revela el investigador Díaz Benítez, la Armada no aportó los medios adecuados para la defensa de las islas.

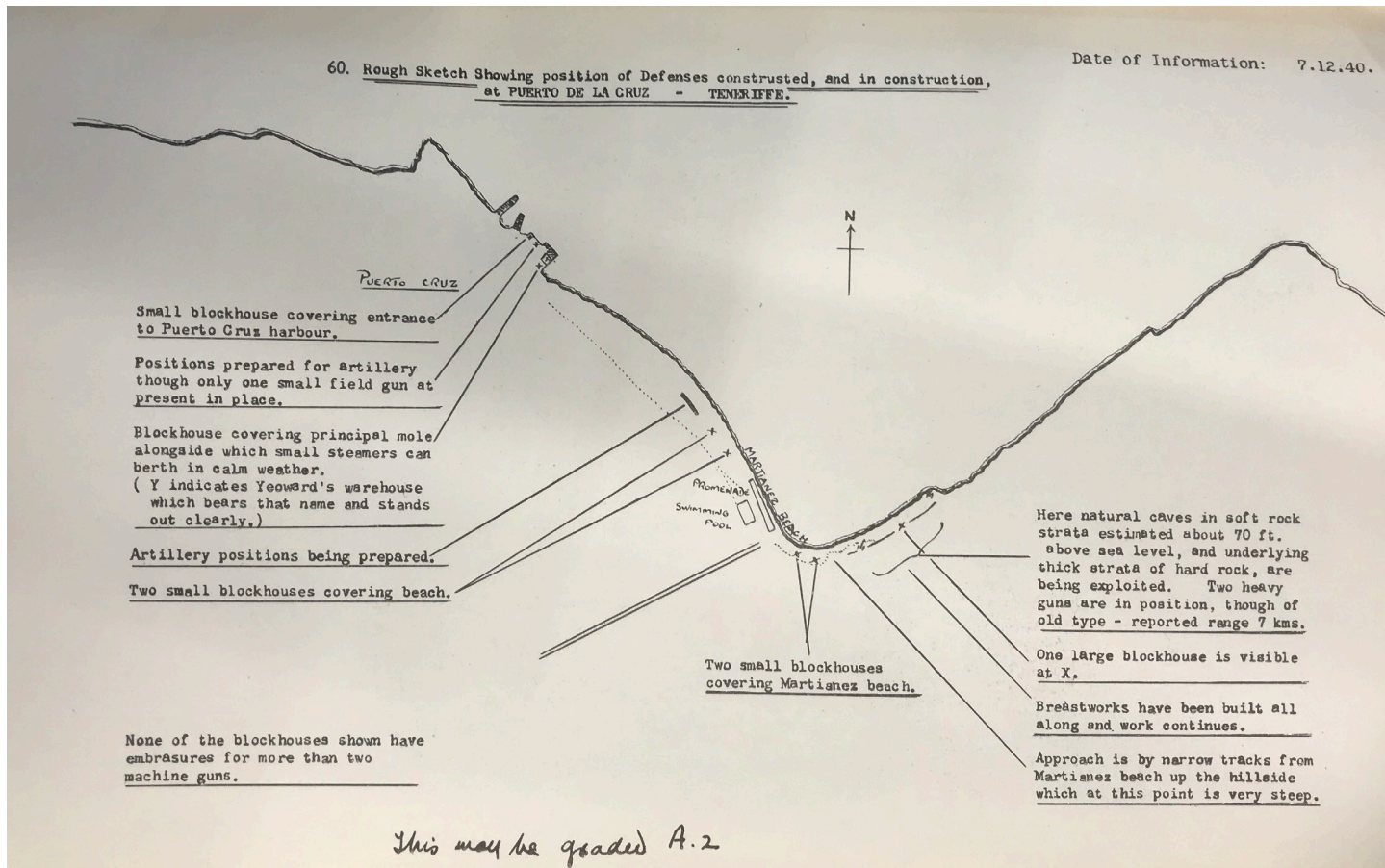
A pesar de la debilidad de las estructuras tinerfeñas, el principal objetivo de la defensa en la isla era Santa Cruz de Tenerife, que incluía el puerto, la refinería y el aeródromo de Los Rodeos. De hecho, en un telegrama con fecha 16/9/1941, se consideró la posibilidad de ocupar la isla por el estado transitorio de las fortificaciones y la retirada de armas pesadas de los viejos enclaves. Estos puntos podían ser ocupados por las potencias extranjeras a través de un desembarco en zonas como Güimar, El Médano, Los Cristianos, Guía de Isora, Puerto de San Marcos y Puerto de la Cruz, que también se convirtieron en sectores defensivos destacados junto a otros fondeaderos y playas.



Muelle del Pino (circa 1940).
Colección Juan Adolfo Álvarez.
Archivo de fotografía histórica
de Canarias. Cabildo de Gran
Canaria. Fedac.



Mapa y vista aérea sobre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, diciembre 1942.
Archivo Nacional Británico (TNA, TNA, WO 252/563).



Esquema que muestra la posición de las defensas construidas y en construcción en el Puerto de la Cruz con información del 7 de Diciembre de 1942 (TNA, WO 252/563).

Canarias en el escenario de naufragios bélicos

La posición estratégica de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial convirtió a las islas en el escenario destacado de naufragios, que no solo revelan la importancia de la guerra submarina en el Atlántico sino la cercanía de la contienda internacional con las costas canarias.



Embarcaciones alemanas en el puerto de Santa Cruz de Tenerife (circa 1936-1945). Colección José A. Pérez Cruz.
Archivo de fotografía histórica de Canarias.
Cabildo de Gran Canaria. Fedac.



Imagen del puerto de Santa Cruz de Tenerife recogida por los servicios de inteligencia estadounidenses.
Archivo Nacional Norteamericano (NARA, RG 38/98A/1087).

Los primeros naufragios que se acercaron a las costas canarias reflejaron el inicial compromiso de las autoridades españolas con la neutralidad oficial. Tras la entrada en guerra de Italia, algunos de los buques mercantes italianos buscaron refugio en los puertos canarios y sus embarcaciones hicieron frente a las unidades navales francesas que navegaban la zona. Así, por ejemplo, el buque *Madda* fue atacado el 13 de junio por un crucero ligero francés a 400 metros de la costa tinerfeña, lo que obligó a la embarcación a embarrancar en la playa de las Galletas. Posteriormente, la embarcación fue escoltada por el guardacostas español hasta el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde estuvo anclado hasta el final de la contienda. La segunda fase de la

Batalla del Atlántico —entre julio de 1940 y marzo de 1941— estuvo caracterizada por el aumento de los naufragios de mercantes aliados. No obstante, Canarias también recibió 32 naufragos rescatados del naufragio del vapor italiano *Ernani* en junio de 1941. El buque, que había estado refugiado en Santa Cruz de la Palma desde mediados de 1940, fue torpedeado por un submarino británico tras intentar abandonar las islas.

Tal y como refleja Díaz Benítez, los desembarcos aliados desplegados en África entre finales de 1942 e inicios de 1943 revitalizaron el escenario del Atlántico oriental, aumentando también el número de naufragos que llegaron a Canarias. Así, por ejemplo, el submarino alemán U-167 actuó en aguas próximas a Canarias entre finales de marzo y principios de abril de 1943, pero fue atacado por aviones británicos. Su tripulación hundió el submarino a 2,5 kilómetros de la Playa de las Burras (Gran Canaria) y posteriormente buscó refugio en tierra. Tras los desembarcos aliados en Normandía serían los aviones aliados los que proporcionaron los últimos naufragos que llegaron a Canarias.

Bibliografía

- BLAIR, CLAY (2000). *Hitler's U-Boat War*. Londres: Modern Library, 2000.
- BURDICK, C. (1970). "Moro: The Resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942." *Central European History* 3, no. 3.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2000). «Pilgrim y la defensa de gran canaria durante la II guerra mundial». *Anuario de estudios atlánticos* 46 (2000): 349-64.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2002a). "Náufragos en Canarias durante la batalla del Atlántico." *Revista de Historia Naval* 20.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2002b). "IncurSIONES aliadas en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental durante La II Guerra Mundial." *El Museo Canario* 57: 47-66.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2004a). «Colaboración naval hispano-alemana en Canarias durante la II Guerra Mundial». *XVI Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2004.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2004b). «La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial». *Revista de Historia Naval* 85 (2004): 57-72.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2004c). «La Segunda Guerra Mundial a través de la prensa canaria». *XV Coloquio de historia canario-americana*, 2004, 1047-61.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2005). «Voluntarios de la zona aérea de Canarias y África occidental en la Wehrmacht». *Historia social*, Nº 53.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008a). *La Armada española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial*. Anroart: Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008b). *Anglofilia y autarquía en Canarias durante la II Guerra Mundial*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2008b). *Canarias indefensa: los proyectos aliados de ocupación de las islas durante la II Guerra Mundial*. Idea: Santa Cruz de Tenerife.

- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2010). «La importancia estratégica del Puerto de La Luz durante la II Guerra Mundial», *XVIII Coloquio de Historia Canario-americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2012). «La defensa imposible: la planificación militar de la guarnición de Canarias en 1943». *XIX Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2013). «Los proyectos británicos para ocupar las Islas Atlánticas durante la no beligerancia española (1940-1943)». *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea* 11 (2013): 1-28.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2014). «El ataque contra el buque alemán Corrientes en el Puerto de La Luz en mayo de 1940», *XX Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2018). «German supply ships and blockade runners in the Canary Islands in the Second World War». *Mariners Mirror* 104, n.º 3 (2018): 318-29.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2018). «The etappe kanaren: a case study of the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War». *International Journal of Maritime History* 30, n.º 3 (2018): 472-87.
- DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2019) «Submarinos en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial». *Anuario de Estudios Atlánticos* 65 (2019).
- DINKLAGE, L, y H.J. WITTHÖFT (2001). *Die Deutsche Handelsflotte: 1939-1945 ; Handelsschiffe, Blockadebrecher, Hilfskriegsschiffe*. Hamburgo: Nikol.
- GARCÍA CABRERA, MARTA (2020). «Operation Warden: British sabotage planning in the Canary Islands during the Second World War», *Intelligence and National Security*, vol. 35.
- GARCÍA CABRERA, MARTA y DÍAZ BENÍTEZ, JUAN JOSÉ (2019). «Organización y contenidos de la propaganda de guerra británica en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial», *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n.o 19.
- GARCÍA, CELSO, GINARD BUJOSA, ANTONI y PETRUS, JUANA MARÍA (2021). «Interés geoestratégico de las Islas Baleares y actividades de reconocimiento aéreo de la Royal Air Force (1941-1944)», *Estudios Geográficos*, n. 75: 187-202.
- HERRERA PIQUÉ, ALFREDO (2008). *125 años de nuestro puerto. Una historia unida al desarrollo de la ciudad. El Puerto de La Luz*. Gabinete Literario: Las Palmas de Gran Canaria.
- ROS AGUDO, MANUEL (2002). *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Barcelona: Crítica.



Universidad
de La Laguna



9 788409 362530