

LA DEFENSA DE CANARIAS CONTRA
ASALTOS AEROTRANSPORTADOS EN 1943

JUAN JOSÉ DÍAZ BENÍTEZ
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
jjdiaz@dch.ulpgc.es

Resumen: La tradicional indefensión naval de Canarias se vio agravada durante la II Guerra Mundial, cuando la ambiciosa política exterior española la expuso a un ataque aliado, al cual se intentó responder aprovechando de la mejor manera posible los escasos recursos disponibles. El plan de defensa contra ataques aerotransportados, redactado a finales de 1943, formó parte de este infructuoso esfuerzo, en un momento en el que ya no se cernía ninguna amenaza sobre el archipiélago. Pese al interés mostrado en esta nueva táctica, la frustrante realidad de unas fuerzas armadas mal equipadas y afectadas por un grave atraso tecnológico impidió que fuera llevado a la práctica, reforzando así la conciencia de la vulnerabilidad de las islas.

Palabras clave: Canarias, II Guerra Mundial, defensa, ataques aerotransportados.

Abstract: Throughout History, the Canaries have been undefended against naval aggressions, because of the lack of enough defensive forces. This situation was really serious at World War II, when the foreign policy of the Spanish Government put them at the pike of an Allied seizure. The Spanish Command tried to make the best use of the ill equipped garrison, studying the best way to resist an aggression, such as the planning on defensive measures against airborne assaults at the end of 1943. However, the interest in the new tactics developed through the war could not offset itself the need of modern weapons and equipment, reinforcing only the feeling of defenceless.

Key Words: Canary Islands, World War II, defence, airborne assaults.

Los estudios sobre España en la II Guerra Mundial han girado en torno a la polémica cuestión de la no beligerancia, interpretada por varios historiadores como una muestra de la habilidad de Franco para mantener al país fuera de la guerra (SUÁREZ FERNÁNDEZ, 1997: 190-192). Sin embargo, cada vez han sido más los que la han considerado como una pre-beligerancia, en el sentido de aprovechar las

victorias del Eje para llevar a cabo una ambiciosa política de expansión colonial en África (MORALES LEZCANO, 1995: 241-273). El hecho de que no se realizara se debió a la reticencia de Hitler de acceder a las reivindicaciones territoriales españolas y las peticiones de ayuda económica y militar, la presión de los Aliados y la propia situación de la nación, no sólo desde el punto de vista de los equilibrios internos que sostenían a la dictadura, sino también de su agotamiento económico tras la guerra civil y su debilidad militar, cuestión en la que se inserta la indefensión de Canarias, cada vez más patente en los documentos que van siendo accesibles en los archivos militares.

1. LOS DESATINOS DE LA POLÍTICA EXTERIOR

Este tipo de fuentes, vedadas durante muchos años a la investigación, son también las que recientemente han realizado interesantes aportaciones que han reforzado la tesis de la pre-beligerancia. Por un lado, en cuanto a los planes de rearme para un conflicto a largo plazo contra Francia y Gran Bretaña, al lado del Eje, como es el caso del anteproyecto naval de junio de 1938, en plena guerra civil (DÍAZ, 2003: 271-289), o los diseñados en 1939 para crear unas fuerzas armadas acordes con las ambiciones expansionistas en un plazo de diez años (ROS, 2002: 44-49). Por el otro, tampoco faltan los estudios sobre los preparativos para una inminente beligerancia, ya sean ofensivos contra el Sur de Francia (ROS, 2002: 50-51), el Marruecos francés (NERÍN y BOSCH, 2001: 73-108) y Gibraltar (ROS, 2001: 299-313), o defensivos, en previsión de las correspondientes represalias aliadas en la frontera pirenaica y Baleares (ROS, 2002: 50-55).

Francia y Gran Bretaña no eran completamente ajenas a las intenciones del gobier-

no español, pues la primera se mostró especialmente preocupada por el Noroeste de África, pensando en tomar Ifni y Río de Oro si España entraba en la guerra (CATALÁ, 1995: I, 319), mientras que la segunda fue muy sensible a las consecuencias que tendría la pérdida o inutilización de Gibraltar. Esta posibilidad tomó visos de hacerse realidad en la primavera de 1940, ante las arrolladoras victorias alemanas, por lo que Londres empezó a estudiar seriamente la ocupación preventiva de Azores, Canarias y las islas de Cabo Verde, con preferencia por las islas portuguesas al no disponer de suficientes medios para rechazar un contraataque aéreo alemán sobre las españolas (PASCUAL, 1984: 89-91). Sin embargo, una vez que contó con los necesarios se centró en ellas, contra las cuales preparó una expedición que estuvo a punto zarpar en 1941, durante las derrotas británicas en los Balcanes y el Norte de África y tras la invasión alemana de la URSS (SMYTH, 1986: 217-241).

De momento no hay evidencias que demuestren o, al menos, indiquen que Madrid disponía de información tan detallada de los preparativos británicos contra Canarias como los que tenía Londres sobre las medidas defensivas adoptadas allí. En cualquier caso, a nadie se le escapaba que el archipiélago sería uno de los objetivos de la respuesta aliada en caso de guerra y, de hecho, la Armada lo daba por perdido a finales de 1940¹. Precisamente desde aquel mismo año se había emprendido una serie de acciones destinadas a reforzar su defensa, como la adopción de las plantillas aprobadas en abril, la movilización parcial ordenada en julio (DÍAZ, 2000: 349-364) o la colaboración con Alemania para intentar resolver la carencia de material moderno (DÍAZ, 2002: 147-164), sin olvidar los refuerzos

recibidos a lo largo de 1941 y 1942², especialmente en Fuerteventura y Lanzarote (DÍAZ, 2004), todo lo cual hizo que la guarnición, que no llegaba a los 6000 hombres, según la reorganización del Ejército de Tierra en septiembre de 1939³ aumentara hasta unos 40 000 en 1944⁴.

Sin embargo, ya no había planes para ocupar el archipiélago cuando su guarnición alcanzó su máximo número. De hecho, durante 1942 habían sido relegados por los preparativos para invadir las colonias francesas en el Norte de África y la posibilidad de instalarse pacíficamente en las islas, concretada en la operación *Adroit*. El temor a una invasión alemana de la Península Ibérica, como reacción a los desembarcos aliados en el Magreb, aconsejó que se prosiguiera su estudio, pero cada vez parecía más improbable su realización, conforme el Eje era derrotado tanto en la URSS como en el Mediterráneo, donde fue expulsado de África y se consiguió la retirada de Italia, tras la cual se canceló definitivamente los preparativos para la ocupación de Canarias, ya fuera contando con la colaboración de su guarnición o sin ella.

Paradójicamente fue en el otoño de 1943 cuando arreciaron los incidentes entre los aviones aliados y la defensa antiaérea española en el archipiélago. En un principio, los vuelos de reconocimiento marítimo no tenían por qué terminar violando el espacio aéreo español, pero lo cierto era que, según las fuentes españolas, este hecho se producía frecuentemente. Ya fuera por errores de cálculo a la hora de determinar la distancia de 3 millas desde la costa que no se podía sobrevolar, o por el excesivo celo de ambos en sus respectivas misiones, en más de una ocasión estos incidentes estuvieron a punto de terminar en tragedia. La tensión entre los aviadores aliados, principalmente nortea-

americanos, y la guarnición española alcanzó su punto álgido con la intervención de los vetustos cazas de la base aérea de Gando, sobre todo el 1 de noviembre de ese mismo año, cuando el vuelo de patrulla acabó en un violento combate aéreo (DÍAZ, 2001-2002: 115-126).

No obstante, estas incursiones no representaron una amenaza de invasión desde el punto de vista de las fuerzas militares que guarnecían el archipiélago. El problema de la defensa consistía en que todavía a esas alturas no se contaba con los medios adecuados, tanto en calidad como en cantidad, para asegurar la defensa. La situación se hacía cada vez más difícil ante el desarrollo técnico del cual había quedado marginada España y la presencia de bases aliadas en Marruecos. Por ello, durante el verano de 1943 se procedió a reconsiderar el sistema defensivo del archipiélago, diseñado contra una operación anfibia británica que habría de partir de bases muy lejanas, para afrontar un posible ataque desde la vecina costa africana, en el cual se esperaba la intervención de paracaidistas y fuerzas aerotransportadas.

2. CONTRA EL AZUL DEL CIELO

En caso de guerra, el buen tiempo podría venir acompañado de un asalto aerotransportado, contra el que no se había preparado ninguna defensa en el archipiélago y cuya realización por el Ejército español era impensable en aquel momento, dado su atraso técnico y penuria, patente no sólo en el desgaste y obsolescencia del material, sino también en los frustrados intentos de paliarla mediante nuevas adquisiciones procedentes del *III Reich* y el desarrollo de diseños nacionales a partir del reciclaje de armamento extranjero, como los prototipos de carros de combate del comandante Verdeja (CAR-

DONA, 2003: 117-119). Algunos intentaron ocultar esta impotencia dando más importancia a la moral que al material, como ocurrió con la defensa de la caballería montada a caballo y la reticencia de este arma a abandonarla a favor del carro de combate (LOSADA, 1990: 50-66). No obstante, tampoco faltaron otros que, a pesar de la precariedad en la que se veían inmersos y la limitada percepción de la II Guerra Mundial, no dejaron de fascinarse ante las nuevas técnicas militares (RODRÍGUEZ, 1943: 48-52):

No siendo nocturnamente no es posible la sorpresa de la existencia de tropas paracaidistas en un lugar cualquiera de la retaguardia enemiga desde que éstas son arrojadas del avión. El enemigo no ha de tardar en reaccionar; pero para reunir, transportar y concentrar en la zona afectada tropas propias en número suficiente tarda un tiempo variable con las comunicaciones y medios existentes en aquel momento, que se ha de aprovechar mediante golpes de mano sucesivos para atacar las líneas de comunicaciones, que siembren el pánico y terror a espaldas del enemigo en un caso, o para conquistar el espacio que haya de necesitar el grueso de las tropas posteriormente desembarcadas en otro.

Independientemente de las opiniones e inquietudes personales que los intelectuales de la milicia volcaran en las publicaciones de la época, el seguimiento de las innovaciones técnicas y tecnológicas era una cuestión que preocupaba al propio Estado Mayor del Ejército y a la que intentó dar respuesta en la medida de sus modestas posibilidades. De este modo redactó unas bases para la defensa de los aeródromos contra paracaidistas e infantería aerotransportada, en las que se distinguía entre defensa local, es decir, la del terreno que ocupaba, y general, corres-

pondiente a la del territorio o área en la que se encontraba. La primera recaía en los respectivos mandos del Ejército del Aire, mientras que la segunda era responsabilidad del Ejército de Tierra, al igual que la vigilancia y defensa de los aeródromos no guarnecidos por el primero. A todo ello se añadía una serie de consideraciones, tales como la intervención de los cazas, que explicitaban el modo en el que debían colaborar los capitanes generales y los jefes de las regiones aéreas para organizar dicha defensa⁵.

En Canarias, la capitánía general transmitió estas bases a la zona aérea⁶, iniciándose así un proceso que en noviembre de 1943 dio lugar a un plan de defensa contra tropas aerotransportadas⁷. Partía del análisis de los datos disponibles sobre la realización de este tipo de operaciones desde el comienzo de la II Guerra Mundial hasta la fecha, de lo cual deducían que, exceptuando los archipiélagos que estaban fuera del alcance de los aviones de transporte, todos los desembarcos navales de esa guerra habían sido precedidos o auxiliados por desembarcos aéreos, a veces de gran envergadura, lo cual no era del todo cierto, ya que las desafortunadas acciones aliadas contra Dieppe y Tobruk no habían contado con ellos, mientras que los realizados durante la operación *Torch* sólo incluyeron uno contra el aeródromo de Tafaroui (JONES, 1974: 130-132). Tampoco se hacía referencia al intento contra Dakar a finales de 1940, ni a la toma de Madagascar por los británicos en 1942 ni mucho menos a los llevados a cabo hasta entonces en el Pacífico por japoneses y Aliados.

El estudio parecía reducirse a Noruega y el Mediterráneo, en el cual se destacaba los desembarcos aeronavales que podían resultar de algún interés para Canarias. En el primero se indicaba los 600

kilómetros que separaban las bases alemanas y Oslo, inferior a los 2000 que había entre las aliadas y Argelia, aunque en este caso se creía que no había sido una acción a viva fuerza, cuando lo cierto era que los paracaidistas fueron recibidos a tiros por los cazas y la artillería francesa. También se mencionaba los realizados más recientemente en el Mediterráneo por ambos beligerantes a una distancia de 100 a 300 kilómetros de sus bases, así como el de Creta, donde el peso del ataque se había confiado a los paracaidistas y las fuerzas aerotransportadas, aunque paradójicamente, estas últimas no consistieron en una división de ese tipo, sino en una de montaña (BEEVOR, 2003: 89).

A partir de las noticias recibidas sobre las citadas operaciones se llegó a la conclusión de que los desembarcos aéreos eran realizables si el objetivo estaba a menos de 800 kilómetros de las bases de partida e incluso podían contar con el apoyo de cazas de gran radio de acción. También cabía la posibilidad de que fueran realizados con masas de desembarcos superiores a una división y los planeadores eran capaces de aterrizar en terreno ondulado, para lo cual no necesitaban demasiado espacio. En cambio, uno de los principales obstáculos para el atacante consistía en la concentración de fuego antiaéreo contra los aviones de transporte, ya fuera en vuelo o al aterrizar. De igual modo, al no poder cubrir zonas muy amplias con artillería antiaérea era preciso disponer de reservas muy móviles para acabar con las fuerzas desembarcadas antes de que tuvieran tiempo de organizarse. Finalmente, ningún desembarco aéreo se hacía sin contar con el dominio local del aire.

3. LA VULNERABILIDAD DE LAS ISLAS

El archipiélago estaba a menos de 600 kilómetros de las bases aéreas y navales del Marruecos francés, por lo que se esperaba un asalto aerotransportado en caso de guerra con los Aliados. En tal circunstancia habría que ser consciente también de que la comunicaciones entre la Península y Canarias serían interceptadas desde dichas bases, por lo que esta última quedaría aislada. Considerando la importancia estratégica de cada isla según sus

puertos y aeródromos⁸, se llegó a la conclusión de que las principales eran las de Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote, en orden de importancia decreciente. El resto no tenía aeródromos ni reunía condiciones para el aterrizaje de efectivos importantes. No obstante, dos años después se estudió la posibilidad de instalar un campo de aviación en La Palma⁹, concretamente en Los Llanos de las Cuevas e incluso al terminar la década se planteó la posibilidad de hacer uno en La Graciosa¹⁰.

Cuadro 1. Principales objetivos de un asalto aerotransportado en 1943

Isla	Orden de importancia	Aeródromos	Campos eventuales	Km ² aptos para el aterrizaje de planeadores
Gran Canaria	1º	Gando	Juan Grande	40
Tenerife	2º	Los Rodeos	El Médano	22
Fuerteventura	3º	Tefía	Tetir	60
Lanzarote	4º	Tías	---	20

“Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas”. Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943.

Fuente: ARMC, legajo 16-A, sin inventariar. Elaboración propia.

La localización de las principales zonas de aterrizaje de planeadores era bastante preocupante en algunos casos. En Tenerife, los Llanos de La Laguna estaban en el área del aeródromo de Los Rodeos, mientras que los de Ucanca y Maja daban acceso al control de las comunicaciones centrales de la isla. Las zonas de Juan Grande y Arinaga eran aptas para la construcción de amplios campos de aviación sin demasiado trabajo. En cambio, los Llanos del Charco y Tuineje en Fuerteventura estaban demasiado alejados de Puerto de Cabras, la capital insular. La posibilidad de que el desembarco aéreo se combinase con otro naval aumentaba

las dificultades, como ocurría en Gran Canaria, concretamente en la zona comprendida entre Gando, Juan Grande, Arinaga y Carrizal, desde la cual se podía acceder al Puerto de la Luz, situado a menos de 50 kilómetros. Por su parte, las tropas aerotransportadas que aterrizaran en La Laguna podrían dirigirse fácilmente a la retaguardia de las defensas costeras de Santa Cruz de Tenerife.

En cuanto a las otras dos islas, no eran importantes en sí mismas, pero sí como escalones para atacar las dos capitales provinciales. Esta posibilidad, unida a la escasez de aviones y las escasas probabilidades de recibirlos en caso de guerra, había

llevado al capitán general a pedir que se estudiase su inutilización¹¹. El jefe de la ZACAO descartó el uso de explosivos, pues los gastos y los trabajos necesarios serían excesivos, además de exponerse al riesgo de las explosiones fallidas. Tampoco consideraba factible la excavación de zanjas, ya que el campo quedaría inutilizado desde ese momento, independientemente de que en el futuro hubiera o no un conflicto. La solución que le parecía más adecuada era sembrar las pistas con obstáculos formados por montones de piedras, con una altura de 0'75 a 1 metro, diseminados y sin formar calles. Para ello bastaba con transportar las piedras hasta los límites de las pistas de aterrizaje, pero el Ejército del Aire no tenía suficientes hombres ni camiones¹², lo cual se hizo patente en la lentitud con la que avanzaban los trabajos¹³.

No obstante, a principios de ese año se había ordenado la inutilización mediante zanjas del campo eventual de Juan Grande. En cualquier caso, ni éste ni el que existía en El Médano estaban guarnecidos ni contaban con instalaciones ni infraestructuras de ningún tipo, a no ser que se considerasen como tales el balizado con cal de este último¹⁴ o el alojamiento para 50 soldados en el otro¹⁵. En los aeródromos mejoraba un poco la situación, pues los de Tefía¹⁶ y Arrecife¹⁷ contaban con un centenar de hombres cada uno, aunque

ninguno disponía de hangares para los aviones, depósito de combustibles, polvorín, torre de mando, estación meteorológica ni refugios. El de Los Rodeos, con 155 hombres, sí contaba con estación meteorológica y polvorín, estando en construcción el hangar para los aviones y el depósito de combustibles¹⁸. Gando, cuyo personal se contaba por centenares, era el más importante, disponiendo prácticamente de todas instalaciones previstas, a excepción de los refugios y la torre de mando¹⁹.

No eran precisamente las *joyas de la corona*, pero había que evitar que cayesen en manos del enemigo. Su defensa se organizó en un frente aéreo, estrechamente conectado con el marítimo, no sólo porque los desembarcos aéreos y navales podrían ir contra el mismo objetivo, como sucedía en Gando, sino también al servir uno para la captura de otro, pues tal era el caso de Los Rodeos, desde donde se podía sorprender a las defensas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. La posibilidad de que el ataque se produjera por mar y aire a la vez creaba una dualidad de misiones que no era aconsejable, por lo que se decidió dividir a cada isla en sectores que²⁰, junto con los marítimos, dependerían de los respectivos mandos insulares. El más importante era el del área en la que se encontraba el aeródromo, mientras que los demás agruparían las

Cuadro 2. Sectores del frente aéreo de Canarias

Islas	Sectores	
	Resistencia	Vigilancia
Gran Canaria	Área del aeródromo de Gando	Juan Grande-Arinaga
		Telde-San Mateo
Tenerife	Área del aeródromo de Los Rodeos	Granadilla y Las Cañadas
Fuerteventura	Área del aeródromo de Tefía	La Oliva
		Tuineje
Lanzarote	Área del aeródromo de Tias	Caleta de la Villa

“Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas”. Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943. Fuente: ARMC, legajo 16-A, s/i. Elaboración propia.

zonas aptas para el aterrizaje de planeadores. Si alguno de ellos era vulnerable a los dos tipos de desembarcos sería clasificado según el más peligroso.

En los sectores marítimos se fijaba primero la fuerza que había de guarnecer cada uno de ellos, variando luego su extensión según la fortaleza del terreno. En cambio, en los aéreos primero se determinaba el área a defender y después el tamaño de su guarnición, según su importancia táctica. Sin embargo, para estos últimos se siguió la misma clasificación que se había empleado para los primeros, es decir, de resistencia, vigilancia o pasivos, según su vulnerabilidad. Los sectores en los que estaban los aeródromos eran de resistencia, mientras que los aptos para el aterrizaje de planeadores eran considerados de vigilancia. Inicialmente, los sectores del frente marítimo sólo delimitaban zonas costeras, pero a partir de 1943 se les confirió una mayor profundidad, abarcando toda la isla y quedando divididos en subsectores. En el caso de Gran Canaria, el sector aéreo de Gando coincidía con un sector de costa en el que todos los subsectores eran de resistencia²¹.

La misión general del frente aéreo consistía en impedir los desembarcos aéreos y aniquilar a las fuerzas que hubieran conseguido aterrizar, así como vigilar las acciones de los grupos de paracaidistas aislados. Dentro de cada isla, la más importante era conservar los respectivos aeródromos, incluido el campo eventual de Juan Grande, seguida por impedir el aterrizaje de planeadores en los sectores aptos para ello y destruyendo en ambos a aquellas tropas que hubieran desembarcado. Si no era posible acabar con ellas rápidamente, habría que evitar su progresión hacia los objetivos vitales, es decir, Santa Cruz de Tenerife desde Los Rodeos, Las Palmas desde Gando y Puerto de Cabras y Gran Tarajal desde Tefía y Tui-

neje. El resto de las islas se consideraba un frente pasivo.

4. NUEVAS TÁCTICAS PARA LA DEFENSA INSULAR

A la luz de los datos disponibles sobre las operaciones de este tipo realizadas por los beligerantes, se redactó el posible procedimiento de ataque que habría de afrontar una isla. Primero se elegía la zona que permitiera apoderarse de un aeródromo o establecer una cabeza de desembarco para atacar de revés las defensas costeras. Después se neutralizaba con bombardeos aéreos los órganos de fuego y comunicaciones de dicha zona. Acto seguido se lanzaba a los paracaidistas, los cuales debían apoderarse de los puntos que dominaban el terreno y permitir así la llegada de planeadores. En estos últimos vendría la infantería aerotransportada, cuyas misiones serían cortar las comunicaciones para impedir el movimiento de las reservas enemigas, actuar contra los órganos de fuego que intentasen neutralizar la zona y tomar el aeródromo o atacar las defensas costeras.

Es difícil precisar con qué detalle conocían las operaciones que habían tomado como referencia, aunque a partir del ejemplo de Creta (BEEVOR, 2003: 89-91) es posible afirmar que este procedimiento teórico no se ajustaba exactamente a lo que había ocurrido. Las fuerzas aerotransportadas, en realidad una división de montaña, no iban en planeadores sino en trimotores de transporte y, en menor medida, en dos pequeñas flotillas, cuya llegada se produciría cuando hubieran sido tomados los tres aeródromos de la isla. Esta misión correspondía exclusivamente a los paracaidistas, los cuales serían también los encargados de vencer a las reservas aliadas, después de llegar a tierra en planeadores o saltando desde los

trimotores de transporte, sin que la opción de uno u otro medio supusiera una secuenciación de acciones.

Lo más interesante para la guarnición del archipiélago eran las tácticas defensivas ante una operación de este tipo. Empezando por la artillería antiaérea, había que resolver el dilema de disparar a los bombarderos o los aviones de transporte. Si se abría fuego contra los primeros se delatarían las posiciones de las defensas antiaéreas, lo cual permitiría a los bombarderos enemigos neutralizarlas. Por ello se recomendaba esperar a que llegasen los transportes, objetivo principal a batir, a menos que se dispusiese de suficientes baterías antiaéreas para que unas hicieran estos tiros de detención y otras de contrabatería. Este silencio también se había aplicado a las defensas costeras, ya que conscientes de su debilidad frente a acorazados, cruceros de batalla y cruceros pesados, se había ordenado que no abrieran fuego durante el bombardeo inicial, sino que esperasen a que los objetivos estuviesen a su alcance²².

Pese a ello, era de esperar que algunos grupos de paracaidistas consiguieran tomar tierra sin matarse en el empeño. Ante tal contingencia se guarnecería los puntos dominantes del terreno, nudos de comunicaciones centrales y puestos de mando con pequeñas fuerzas de infantería, no superiores a una compañía, cuya misión sería evitar los golpes de mano que pudieran intentar los paracaidistas. En las cotas aisladas habría de colocarse las armas automáticas en la cresta, sacrificando así su fuego rasante, para reducir el perímetro defensivo. Sus posiciones no estarían muy fortificadas y tampoco se creía que fuera imprescindible que estas guarniciones se prestaran apoyos recíprocos de fuego, ya que podrían estar demasiado alejadas para ello y requerirían una fuerza mucho mayor que la atacante para

atender las múltiples direcciones de ataque.

Estas guarniciones podrían rechazar los ataques de los paracaidistas, pero no acabar con ellos ni con los planeadores que consiguieran aterrizar, misión que correspondía a reservas muy móviles y artillería de campaña. Las primeras deberían acudir rápidamente a las zonas en las que hubiera aterrizado el grueso de las fuerzas enemigas, aprovechando su desorganización inicial para destruirlas. Posiblemente, los planeadores podrían traer elementos mecanizados muy ligeros y, en cualquier caso, numerosas armas automáticas, lo cual aconsejaba reforzar a las reservas con carros de combate. Por su parte, la artillería de campaña de fuego rápido y pequeño calibre debería proporcionar una concentración de fuego lo suficientemente densa como para neutralizar las pistas y zonas de aterrizaje, impidiendo la llegada de más aeronaves.

Volviendo al ejemplo de Creta, los errores de los contendientes indican que este procedimiento ilustraba mejor lo que se debería haber hecho que lo que ocurrió realmente. La artillería antiaérea, bien camuflada en los sectores de los aeródromos de Rézimno e Iraklion, escapó al bombardeo previo y consiguió infligir graves bajas a los aviones alemanes. En cambio, en el de Máleme fue localizada y neutralizada por la aviación, lo cual no impidió que los regimientos de paracaidistas alemanes, lanzados en su mayor parte durante el primer día, fueran masacrados antes de que pudieran llegar al suelo y organizarse. El asalto aerotransportado había fracasado al no tomar ninguno de los tres aeródromos y perder sus regimientos de paracaidistas en el intento.

Los supervivientes sólo esperaban ser barridos por el contraataque de las reservas que, en el caso de Máleme, no tuvo lugar. El comandante en jefe de las fuerzas

aliadas en la isla había interpretado mal la información proporcionada por los servicios de inteligencia, creyendo que el ataque principal vendría por mar. Por consiguiente, las reservas no intervinieron, ante lo cual la guarnición del aeródromo, que desconocía la difícil situación de los atacantes, terminó retirándose, tras un débil contraataque rechazado por los paracaidistas. A partir de entonces, los transportes alemanes fueron depositando en el aeródromo a la división de montaña, sin que el fuego de los escasos y anticuados cañones de campaña pudiera detenerlos. Cuando por fin contraatacó la reserva resultó ser demasiado débil para reducir a los alemanes, que a partir de ese momento ya habían decidido la batalla a su favor (BEEVOR, 2003: 112-182).

Es posible que el Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias fuera consciente de estos errores, pero en cualquier caso no esperaba que se repitieran en un ataque contra el archipiélago. Tal ofensiva no estaría protagonizada por los alemanes sino por fuerzas norteamericanas y británicas, aunque sus acciones hasta la fecha planteaban serias dudas sobre su eficacia. Durante la operación *Torch* no pudieron llegar a su objetivo, el aeródromo de Tafaroui, siendo castigados por los cazas y la artillería antiaérea francesa (HOWE, 1957: 192-214). Peor suerte corrió el equipo de combate regimental lanzado sobre Sicilia, diezmado en el aire por el fuego antiaéreo aliado (GARLAND y Mc GAW SMITH, 1965: 175-184). En cambio, en Salerno se lanzó a 2.100 paracaidistas con éxito, dentro de la propia cabeza de playa (BLUMENSON, 1969: 118-132).

Ya fuera por prudencia o porque la propaganda de los beligerantes maquillaba sus errores mejor de lo que cabía esperar, el mando español en Canarias preparó sobre el papel las defensas adecuadas

para la peor de las situaciones que podía esperar ante un ataque de este tipo bien organizado. Cada sector aéreo contaría con una agrupación de fuerzas de infantería, en la que habría unidades de fusiles, armas de acompañamiento y carros, artillería antiaérea y de campaña e ingenieros, estos últimos tanto para las transmisiones como para el transporte motorizado. Lamentablemente, no se tomó nota de dos aspectos, técnicamente fuera de su alcance, pero que en el caso de Creta habían sido cruciales. Por un lado, la detección temprana del enemigo gracias al radar, inexistente en España. Por el otro, la carencia de medios de comunicación adecuados, sin los cuales no se podía transmitir rápidamente la información y las órdenes que coordinasen a las fuerzas defensivas.

5. UNIDADES PREVISTAS PARA LA DEFENSA

La defensa de los sectores aéreos se proyectó isla por isla. En Tenerife un batallón de fusiles y una compañía de ametralladoras antiaéreas deberían proteger los puntos sensibles del aeródromo de Los Rodeos. Si el enemigo conseguía abrirse paso intervendrían las reservas, constituidas por otro batallón de fusiles, una sección de transporte motorizado y otra compañía antiaérea, los tres en La Laguna, además de dos compañías situadas en Guamasa, una de las cuales sería de carros de combate y la otra de motoristas²³ fuerzas con las que se esperaba impedir su progresión hacia la capital insular. Dos grupos de campaña neutralizarían las pistas y zonas de aterrizaje, mientras la destrucción de los aviones quedaba encomendada a otro de artillería antiaérea.

Cuadro 3. Defensa de Tenerife contra asaltos aerotransportados en 1943

Sector	Infantería			Artillería		Compañías de ametralladoras antiaéreas de 20 mm
	Batallones de fusiles	Compañías de carros de combate	Compañías motoristas	Grupos de campaña	Grupos antiaéreos	
Aeródromo de Los Rodeos	2	1	1	2	1	2
Granadilla-Cañadas	2	1	--	1	1	2
Total	4	2	1	3	2	4

“Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas”. Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943.

Fuente: ARMC, legajo 16-A, sin inventariar. Elaboración propia.

En el otro sector tinerfeño no habría puntos sensibles que defender, pero sí un batallón de fusiles entre Vilaflor e Izaña para vigilar la carretera central, así como una compañía antiaérea para hacer lo mismo en los Llanos de Guaza, Ucanca y Maja, aptos para el aterrizaje de planeadores. La reserva local quedaría formada por un batallón de fusiles en Granadilla, con su correspondiente sección de transporte y otra compañía antiaérea para su protección, además de una de carros en San Miguel. Al igual que en el otro sector, se dispondría de un grupo de artillería antiaérea para destruir los aviones de transporte, en este caso desplegado entre San Miguel y Vilaflor, así como otro de campaña para neutralizar la zona de los Llanos de Guaza.

La defensa de Gran Canaria no requería menos medios. Sólo para la defensa de los puntos sensibles del sector del aeródromo de Gando se había previsto dos batallones de fusiles con sus correspon-

dientes compañías antiaéreas, emplazados en el área de Gando y los Llanos de Agüimes. La reserva local, que habría de cerrar la progresión hacia Las Palmas apoyándose en la transversal al Norte de Telde²⁴, contaría con otro batallón de fusiles en Ingenio, protegido por otra compañía antiaérea y con una sección de transporte, así como dos compañías de carros y otra de motoristas distribuidas entre ese pueblo y Agüimes. Dos grupos de campaña y otro antiaéreo en el área de Gando realizarían idénticas misiones a los de Tenerife. En el sector de Juan Grande habría más reservas para actuar contra las fuerzas aerotransportadas e impedir que se unieran a las que lo hicieran por mar. En el de Telde-San Mateo, un batallón de fusiles vigilaría la carretera central, desplegándose entre los dos pueblos y Valsequillo, disponiendo además de una reserva local en Telde, formada por una compañía de carros.

Cuadro 4. Defensa de Gran Canaria contra asaltos aerotransportados en 1943

Sector	Infantería			Artillería		Compañías de ametralladoras antiaéreas de 20 mm
	Batallones de fusiles	Compañías de carros	Compañías motoristas	Grupos de campaña	Grupos antiaéreos	
Aeródromo de Gando	3	2	2	2	1	3
Telde-San Mateo	1	1	--	---	---	1
Juan Grande	2	1	---	---	1	2
Total	6	4	2	2	2	6

“Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas”. Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943.

Fuente: ARMC, legajo 16-A, sin inventariar. Elaboración propia.

La isla de Fuerteventura, más extensa y con terreno apropiado para el aterrizaje de planeadores pero de menor importancia, dispondría de menos fuerzas. La protección de los puntos sensibles en el sector del aeródromo quedaría encomendada a un batallón de fusiles y la correspondiente compañía antiaérea en el área de Tefía, donde también habría un grupo de campaña y otro antiaéreo²⁵. La reserva local correría a cargo de un batallón de fusiles en dicho pueblo, con el fin de cerrar cualquier progresión hacia Puerto de Cabras. En los otros dos sectores habría que evitar que las fuerzas desembarcadas

en Tuineje o La Oliva intentasen unirse a las que lo hicieran en Tefía o a las que llegasen por mar. Para vigilar las zonas de aterrizaje y la carretera central habría un batallón de fusiles en La Oliva y otro en Tuineje, mientras que las reservas, sin transporte motorizado, permanecerían en las zonas de La Oliva-Tindaya y Tuineje-La Antigua, coincidiendo con el despliegue de las dos compañías antiaéreas correspondientes a cada sector. También contaría cada una con un grupo de campaña y otro antiaéreo, en La Oliva y en El Charco.

Cuadro 5. Defensa de Fuerteventura contra asaltos aerotransportados en 1943

Sectores	Infantería			Artillería		Compañías de ametralladoras antiaéreas de 20 mm
	Batallones de fusiles	Compañías de carros	Compañías de ametralladoras	Grupos de campaña	Grupos antiaéreos	
Aeródromo de Tefía	2	---	---	1	1	2
La Oliva	2	---	---	1	1	2
Tuineje	2	---	---	1	1	2
Total	6	---	---	3	3	6

“Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas”. Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943.

Fuente: BRMC, legajo 16-A, sin inventariar. Elaboración propia.

A diferencia de las demás islas, la defensa de los puntos sensibles del aeródromo de Arrecife no contaría con dos puntos fuertes, sino sólo con uno, a cargo de un batallón de fusiles. La reserva local del sector dispondría de otros dos batallones entre Tías y Güime²⁶, con su correspondiente sección de transporte, así como un grupo de campaña y otro antiaéreo en el área de Tías. Para la vigilancia de las zonas de aterrizaje y la carretera central habría otro batallón de fusiles, acuartelado en Teguiise y con destacamentos en San

Bartolomé y Yaiza, además de otros a lo largo de dicha carretera. Al igual que en el resto de las islas, en los sectores con costa los elementos de defensa previstos eran los asignados a repeler un ataque por mar. En cambio, los puntos fuertes que, en Tenerife y Gran Canaria, estaban guarnecidos por el Ejército del Aire²⁷, no contaban en las dos islas más orientales con fuerzas suficientes más que para su vigilancia, por lo que se hacía preciso su refuerzo por el Ejército de Tierra o que el del Aire incrementara las suyas allí.

Cuadro 6. Defensa de Lanzarote contra asaltos aerotransportados en 1943

Sectores	Infantería			Artillería		Compañías de ametralladoras antiaéreas de 20 mm
	Batallones de fusiles	Compañías de carros	Compañías de motoristas	Grupos de campaña	Grupos antiaéreos	
Aeródromo de Tías	3	---	---	1	1	3
Caleta de la Villa	1	---	---	---	---	1
Total	4	---	---	1	1	4

“Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas”. Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943.

Fuente: ARMC, legajo 16-A, sin inventariar. Elaboración propia.

No ha quedado constancia de que el despliegue previsto fuera llevado a la práctica, ni de que existieran las fuerzas necesarias para ello. De hecho, las disponibles en aquel momento no eran suficientes para su aplicación ni para defender las costas. Lo único que se podía hacer era defender las áreas de los cuatro aeródromos principales, destinando a cada una un batallón de la reserva general de cada isla. Otra opción consistía en el envío de artillería de campaña, antiaérea y carros, además de completar al 50% los batallones de infantería necesarios y de que el Ejército del Aire trajese más cazas al archipiélago y completase la red de acecho. Pero las fuerzas armadas de la

época no andaban precisamente sobradas de medios, sino que ni siquiera contaban con los que figuraban en plantilla, por lo que otra de las soluciones propuestas aconsejaba trasladar casi toda la guarnición de Fuerteventura y Lanzarote a las dos islas principales, lo cual no solucionaría la carencia de artillería antiaérea, unidades mecanizadas, obstáculos pasivos y elementos de radio de campaña.

No obstante, es posible que fuera tenido en cuenta en la reorganización del Ejército de Tierra a finales de ese mismo año, en cuyas nuevas plantillas se incluía un batallón independiente de carros de combate²⁸. En cualquier caso, el plan analizado, lejos de anclarse en la tradición, sí

mostraba un evidente interés por las nuevas técnicas militares, aunque la obsoleta tecnología del Ejército español de aquella época las situaba muy lejos de su alcance, como era el caso del radar, el cual ni siquiera fue mencionado en dicho plan. Como resultado de todo ello se reforzaba la convicción de la indefensión del archipiélago, problema crónico a lo largo de su historia que había vuelto a resurgir ante el temor de un ataque aliado, sin que, una vez más, se dispusiera de los medios adecuados para responder a la amenaza.

NOTAS

- 1 Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Secretaría del Ministro, comunicación de operaciones núm. 459 de la 3ª Sección del Estado Mayor de la Armada para el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), 8 de noviembre de 1940.
- 2 Archivo Regional Militar de Canarias (ARMC), caja 204, escrito del jefe del Estado Mayor del Ejército (JEME) al capitán general de Canarias, 4 de octubre de 1941.
- 3 Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Subsecretaría del Ministerio del Ejército, caja 23.009, *Plantillas provisionales para los Cuerpos y Unidades del Ejército*, septiembre de 1939.
- 4 AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, caja 23.010, contingente presente en filas según los datos facilitados por la 1ª Sección del Estado Mayor del Ejército, 6 de octubre de 1944.
- 5 Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), expediente A-12.956, escrito del ministro del Ejército al del Aire, 17 de mayo de 1943, remitiéndole las "Bases para la organización de la defensa de aeródromos contra paracaidistas o infantería aerotransportada", redactadas por el Estado Mayor del Ejército, 14 de mayo de 1943.
- 6 AHEA, expediente M-3.262, escrito del coronel jefe del Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias al jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO), 19 de junio de 1943.
- 7 Archivo Regional Militar de Canaria, legajo 16-A, sin inventariar. "Plan de defensa contra desembarcos de tropas aerotransportadas", Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, noviembre de 1943.
- 8 La terminología empleada en este plan no coincide siempre con la usada por el Ejército del Aire. Los campos eventuales que mencionaba el primero eran denominados por este último como aeródromos provisionales o de socorro. De igual modo el aeródromo situado entre los municipios de San Bartolomé y Tías, era llamado de Arrecife por la ZACAO, mientras que en este plan es mencionado con el nombre de Aeródromo de Tías.
- 9 AHEA, expediente A-587, escrito del coronel jefe de la ZACAO al presidente del Cabildo Insular de La Palma, 6 de noviembre de 1945.
- 10 AHEA, expediente A-587, escrito del capitán general de Canarias al general jefe de la ZACAO, 10 de marzo de 1949.
- 11 AHEA, expediente M-3.262, escrito del capitán general de Canarias al coronel jefe de la ZACAO, 9 de julio de 1943.
- 12 AHEA, expediente M-3.262, escrito del coronel jefe de la ZACAO al capitán general de Canarias, 26 de julio de 1943.
- 13 AHEA, expediente A-581, escritos del teniente jefe del aeródromo de Tefía al coronel jefe de la ZACAO, 2 de agosto de 1943, y del capitán jefe del aeródromo de Arrecife al teniente coronel jefe del Estado Mayor de la ZACAO, 9 de agosto de 1943.
- 14 AHEA, expediente A-11.938, "Aeródromo de socorro de El Médano", 2ª Sección del Estado Mayor de la ZACAO, 10 de septiembre de 1941.
- 15 AHEA, expediente A-11.896, "Aeródromo provisional de Juan Grande", 3ª Sección del Estado Mayor del Aire, sin fecha pero correspondiente a 1943 o después de ese año, según se desprende de la información que aparece en el historial.
- 16 AHEA, expediente A-12.078, "Aeródromo permanente de Tefía", 2ª Sección del Estado Mayor de la ZACAO, marzo de 1943.

- 17 AHEA, expediente A-11.695, "Aeródromo permanente de Arrecife", 2ª Sección del Estado Mayor de la ZACAO, marzo de 1943.
- 18 AHEA, expediente A-12.021, "Aeródromo de Los Rodeos", 2ª Sección del Estado Mayor de la ZACAO, marzo de 1943.
- 19 AHEA, expediente A-11.848, "Aeródromo de Gando", 2ª Sección del Estado Mayor de la ZACAO, marzo de 1943.
- 20 Estos sectores aéreos no tienen nada que ver con los organizados en 1944, en cumplimiento del decreto de 5 de noviembre de 1943: Gran Canaria, Tenerife, Ifni-Sáhara y Guinea: AHEA, expediente A-374, escrito del jefe del Estado Mayor de la ZACAO al comandante mayor regional, 6 de julio de 1944.
- 21 AHEA, expediente M-3.262, "Orden de defensa núm. 2", Estado Mayor del Gobierno Militar y Jefatura de Tropas de Gran Canaria, 20 de enero de 1943.
- 22 AHEA, expediente M-3.256, "Decisión del Mando que resume otras anteriores, y órdenes e instrucciones para la defensa del archipiélago", Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, 10 de abril de 1941.
- 23 Las unidades motoristas no parecen ser infantería transportada en camiones, como ocurría con la reserva local en La Laguna, sino soldados en motocicletas, de los cuales había varios escuadrones en cada regimiento de caballería hasta finales de 1943: VVAA (1983): *Historia de las Fuerzas Armadas*, Ediciones Palafox, Zaragoza, volumen II, pp. 83-86.
- 24 Posiblemente se refiere al barranco de Jinámar, el cual constituía una línea transversal de detención, según el plan para la defensa de Gran Canaria en enero de 1943: AHEA, expediente M-3.262, "Orden de defensa núm. 2", Estado Mayor del Gobierno Militar y Jefatura de Tropas de Gran Canaria, 20 de enero de 1943.
- 25 A diferencia de los grupos antiaéreos de las demás islas, que contaban con tres baterías, los de Fuerteventura sólo dispondrían de dos.
- 26 En el plan es identificado como Goime.
- 27 En realidad, la ZACAO sólo tenía para estos menesteres a la 4ª Bandera Independiente de Tropas de Aviación, una unidad tipo batallón que había desplegado sus compañías por la mayoría de los aeródromos de la zona aérea, de tal modo que ninguno de ellos estaba guarnecido por un batallón sino por una compañía, a excepción de Gando, donde había dos: AHEA, expediente A-569, memoria de la 4ª Bandera Independiente de Tropas de Aviación correspondiente a 1943, teniente coronel primer jefe de la bandera, 1 de enero de 1944.
- 28 Fundación Nacional Francisco Franco (FNFF), carpeta 2, documento 148, "Organización del Ejército. Capitanía de Canarias", Estado Mayor Central del Ejército, 1943.

BIBLIOGRAFÍA

- BEEVOR, A. (2003): *La batalla de Creta*. Editorial Crítica, Barcelona, 414 pp.
- BLUMENSON, M. (1969): *Salerno to Cassino*. Department of the Army, Office of the Chief of Military History, Washington DC, 491 pp.
- CARDONA, G (2003): *El gigante descalzo. El Ejército de Franco*. Santillana Ediciones Generales, Madrid, 484 pp.
- CATALÁ, M. (1995): *Les politiques françaises vis-à-vis de l'Espagne: rapprochement nécessaire, réconciliation impossible (janvier 1939-août 1944)*. Tesis depositada en el Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, volumen I.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2004): La defensa de Fuerteventura y Lanzarote durante la II Guerra Mundial. X *Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, vol. 1, Arrecife: Cabildos Insulares de Fuerteventura y Lanzarote, pp. 257-278.
- (2003): El anteproyecto de flota de 1938 y la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial. *Ayer*, 49, pp. 271-289.
- (2002): Colaboración hispano-alemana para la defensa de Canarias. El viaje del capitán de fragata Krauss. *Boletín Millares Carlo*, 21, pp. 147-164.
- (2001-2002): Incidentes en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental durante la II Guerra Mundial. *Vegueta*, 6, pp. 115-126.
- (2000): *Pilgrim* y la defensa de Gran Canaria durante la II Guerra Mundial. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 46, pp. 349-364.
- GARLAND, A. y McGAW SMITH, H. (1965): *Sicily and the Surrender of Italy*. Department

- of the Army, Office of the Chief of Military History, Washington DC, 609 pp.
- HOWE, G. P. (1957): *Northwest Africa: Seizing the Initiative in the West*. Department of the Army, Office of the Chief of Military History, Washington DC, 748 pp.
- JONES, V. (1974): *Operación Torch: invasión anglo-americana de África del Norte*. Editorial San Martín, Madrid, 159 pp.
- LOSADA MALVÁREZ, J. C. (1990): *Ideología del Ejército Franquista 1939-1959*. Ediciones Istmo, Madrid, 323 pp.
- MORALES LEZCANO, V. (1995): *Historia de la no beligerancia española durante la segunda guerra mundial*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 303 pp.
- NERÍN, G., y BOSCH, A. (2001): *El imperio que nunca existió*. Plaza & Janés Editores, Barcelona, 333 pp.
- PASCUAL SÁNCHEZ GIJÓN, L. (1984): *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)*. Instituto de Cuestiones Internacionales, Madrid, 274 pp.
- RODRÍGUEZ, Capitán (1943): Movilidad de los ejércitos. *Revista de Aeronáutica*, 33, pp. 48-52.
- ROS AGUDO, M. (2002): *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Editorial Crítica, Barcelona, 410 pp.
- (2001): Preparativos secretos de Franco para atacar Gibraltar (1939-1941). *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 23, pp. 299-313.
- SMYTH, D. (1986): *Diplomacy and Strategy of Survival. British Policy and Franco's Spain, 1940-41*. Cambridge University Press, Cambridge.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1997): *España, Franco y la Segunda Guerra Mundial*. Editorial ACTAS, Madrid, 759 pp.
- VV.AA. (1983): *Historia de las Fuerzas Armadas*. Ediciones Palafox, Zaragoza, volumen II, 301 pp.