

Canarias en la planificación militar francesa, 1941-1943

Juan José DÍAZ BENÍTEZ

Universidad de las Palmas de Gran Canaria

RESUMEN

En 1941 el Ejército francés en Marruecos redactó un estudio sobre Canarias, revisado hasta 1943 y en el que describía las islas, su guarnición militar y, sobre todo, su defensa aérea, así como los principales objetivos de un ataque aéreo. El presente trabajo pretende analizar este estudio, contrastando los datos que ofrece con la información procedente de fuentes inéditas españolas de la misma época. De igual modo, intentaremos explicar las razones que motivaron su elaboración, en el contexto de las relaciones hispano-francesas durante la II Guerra Mundial, especialmente en lo que se refiere a las reivindicaciones territoriales del régimen franquista en el norte de África y su percepción por las autoridades francesas.

Palabras claves: Canarias, II Guerra Mundial, relaciones hispano-francesas, planificación militar francesa.

ABSTRACT

In 1941, the French army in Morocco created a report on the Canaries, subsequently revised until 1943, in which the islands and their military garrison were described, specially their air force and the possible targets of an aerial attack. This paper intends to analyze this report, contrasting its data with other information from unpublished Spanish sources of the same time period. It will also try to explain the reasons behind the creation of such a report, and the context of the relations between Spain and France during World War II, specially in reference to the territorial claims made by the Franco regime in the North of Africa and how this was perceived by French authorities.

Key words: Canaries, World War II, Hispano-French relations, French military planning.

En 1941 el servicio de inteligencia del Ejército francés en Marruecos preparó un estudio sobre Canarias. El documento recogía datos de informes anteriores y fue revisado posteriormente, hasta principios de 1943, poco después de que los Aliados desembarcaran en el noroeste de África. A lo largo de 33 páginas y cinco croquis describe no sólo la geografía física, recursos económicos y vías de comunicación del archipiélago, sino también su organización

militar, prestando especial atención a la aviación, la cual ocupa 27 de las páginas de dicho informe. El objetivo del presente artículo consiste en analizar este documento, contrastándolo con fuentes españolas, e insertarlo dentro de la planificación militar francesa durante la II Guerra Mundial. En este sentido, el estudio no formaría parte de una operación para la ocupación de las islas, sino que se limitaría a vigilar la acumulación de fuerzas españolas y, en caso necesario, al bombardeo de objetivos estratégicos para evitar una invasión del Marruecos francés¹.

EL ARCHIPIÉLAGO Y SU DEFENSA EN 1941

El estudio francés localizó la situación de Canarias sin demasiada precisión: 29º Norte y entre los 13 y 28º Oeste, cuando la latitud debería haber quedado entre los 27 y 29º Norte y la longitud entre los 13 y 18º Oeste. Además de las siete islas principales y La Graciosa, también enumeraba una serie de islotes deshabitados: Alegranza, Roque del Este, Roque del Oeste, Montaña Clara y Lobos. La extensión se aproxima a la que consideramos actualmente, aunque la descripción física es muy somera, limitándose a proporcionar tres características extensibles al conjunto del archipiélago, pero sin establecer diferencias entre unas islas y otras ni matices dentro de cada una de ellas: relieve escarpado de origen volcánico; ausencia de ríos; cultivos en terrazas y obras para recoger el agua de la lluvia².

El estudio considera que las islas eran muy elevadas, aunque no siempre están bien identificados los topónimos de las principales alturas ni la altitud exacta a la que se encuentran. En unos casos, como Famara en Lanzarote y Los Pechos en Gran Canaria, se indica el macizo pero no el punto concreto, Las Peñas del Chache y el Pozo de las Nieves, respectivamente. En otros, existe cierta deformación fonética, como el Alto de Alpasso por Malpasso o, con cierta hilaridad, Carajonay por Garajonay. También se puede dar el caso de que un mismo accidente geográfico recibiera diferentes nombres; eso podría haber ocurrido con el Morro de la Burra, identificado en el estudio francés como Las Orejas del Asno.

La población insular calculada por el estudio francés es inferior a las fuentes españolas de la época, concretamente las cifras del Instituto Nacional de Estadística para 1940. En realidad, los datos franceses parecen más próximos a los de 1930, con la salvedad de que las poblaciones de la Gomera y

¹ Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT), Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2^{ème} Bureau con fecha de 1941.

² SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2^{ème} Bureau con fecha de 1941, p. 3.

Cuadro I. Extensión y principales alturas de las islas

Provincia	Isla	Extensión (km ²)		Principales alturas		
		Estimación francesa	Extensión real	Estimación francesa		Altura real (m)
				Topónimo	Altura (m)	
Las Palmas	Lanzarote	806	862	<i>El Monte de Famara</i>	690	670
	Fuerteventura	1.722	1.662	<i>Las Orejas del Asno</i>	844	807
	Gran Canaria	1.376	1.532	<i>Los Pechos</i>	1.950	1.949
Tenerife	Tenerife	2.352	2.036	<i>Teyde</i>	3.711	3.718
	La Palma	815	706	<i>Roque de los Muchachos</i>	2.423	2.426
	Gomera	440	373	<i>Carajonay</i>	1.341	1.481
	Hierro	270	287	<i>El Alto de Alpaso</i>	1.500	1.500
Total		7.781	7.501			

Fuente: SHAT, Archives du Maroc, expediente 311 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2ème Bureau con fecha de 1941, p. 3. Elaboración propia.

el Hierro eran mayores entonces que una década más tarde. En cualquier caso, esta proximidad a las cifras de 1930 hace suponer que las fuentes utilizadas por los franceses son anteriores a la guerra civil. En conjunto, la población estimada para el archipiélago representa casi una cuarta parte menos de la que aparece en la documentación oficial. Paradójicamente, la diferencia se reduce al mínimo en el Hierro y Fuerteventura, las islas menos habitadas, alcanzando el máximo en Gran Canaria, la más poblada. La Gomera también muestra una diferencia mayor a la del conjunto con respecto a las fuentes francesas³.

Más sorprendente resulta en cambio la evaluación de los recursos económicos. En la agricultura se relaciona una gran diversidad de productos: plátanos, limones, naranjas, melocotones, aceitunas, cebada, trigo, vino, caña de azúcar, tabaco, tomates y papas. Sin embargo, no se indica cuáles eran los principales cultivos de exportación, tomates y plátanos, sobre todo teniendo en cuenta que el principal mercado para estos últimos antes de la Guerra Civil era Francia. Tampoco se menciona la política autárquica aplicada por el Mando Económico, dando preferencia a otro tipo de productos, como las papas y los cereales, destinados a abastecer el mercado canario. Del ganado se apunta que era muy escaso, especialmente el ovino y bovino, excepto el

³ SHAT, Archives du Maroc, expediente 311 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2ème Bureau con fecha de 1941, p. 3.

Cuadro 2. Población de Canarias en 1941

Provincia	Isla	Habitantes		
		Estimación francesa	Cifras del INE para 1940	
			Total	Diferencia (%)
Las Palmas	Lanzarote	23.000	27.476	19'46
	Fuerteventura	12.000	13.173	9'78
	Gran Canaria	210.000	279.875	33'27
Tenerife	Tenerife	220.000	261.817	19'01
	La Palma	53.000	60.533	14'21
	Gomera	23.000	28.571	24'22
	Hierro	8.500	8.849	4'11
Total		549.500	680.294	23'80

Fuentes:

- SHAT, Archivs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2ème Bureau con fecha de 1941, p. 3.
- González Morales, Alejandro: "Dinámica y estructura de la población", en: Morales Padrón, Francisco (dir.): Historia de Canarias, Valencia, Editorial Prensa Ibérica, 1991, pp. 637-652.

Elaboración propia.

caprino, el cual abundaba. La enumeración de los recursos económicos concluye con una breve referencia a la salazón del pescado capturado en el banco pesquero canario-sahariano⁴.

Sin embargo, el estudio muestra una mayor falta de precisión al valorar la importancia de esta producción, pues señala que era suficiente para cubrir las necesidades de cereales y carne, añadiendo incluso que ya existían reservas de cereales. En realidad, el abastecimiento del archipiélago dejaba mucho que desear en aquella época, tanto que fue una de las razones que propiciaron la creación del Mando Económico, lo cual significó que las fun-

⁴ Para la descripción y valoración de los recursos económicos: SHAT, Archivs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2ème Bureau con fecha de 1941, p. 4. Sobre la importancia del mercado francés para el plátano canario: Suárez Bosa, Miguel; Martínez Milán, Jesús; Luxán Meléndez, Santiago de; Solbes Ferri, Sergio: "Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias", *Boletín Millares Carlo*, núm. 14 (1995), pp. 101-117.

ciones de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes en Canarias quedaban en manos del capitán general. Inicialmente, su objetivo era crear las reservas de alimentos necesarias para que las islas resistieran un hipotético bloqueo enemigo, en el caso de que España entrara en la guerra. Con el paso del tiempo sus competencias se fueron ampliando, lo cual suscitó más de un enfrentamiento con otras administraciones. Quizá las reservas mencionadas en el estudio sean las que estaba creando el Mando Económico⁵.

Con respecto a las comunicaciones, se indica que el relieve dificultaba la construcción de vías terrestres, así como la ausencia de otras navegables. El tranvía se limitaba al que unía a Santa Cruz de Tenerife con Tacoronte, sólo había dos estaciones de radio y la red telefónica estaba muy poco extendida en el interior de las islas, carente también de telégrafo. Efectivamente, las comunicaciones no estaban muy desarrolladas y ya bajo la II República se había intentado remediar esta carencia mediante la construcción de carreteras. La construcción de infraestructuras continuó durante la II Guerra Mundial y, al igual que antes de la Guerra Civil, contribuía a paliar el creciente paro obrero, pero, a diferencia de entonces, muchas carreteras habían sido construidas con una finalidad defensiva. Por ello no era extraño que algunas discurrieran por el interior de las islas, para no quedar expuestas a un bombardeo naval, aunque, siguiendo criterios económicos, fuera mejor hacerlas en la costa⁶.

El análisis de las comunicaciones se completa con el transporte aéreo, del cual señala que había una línea aérea que conectaba a Las Palmas de Gran Canaria con Madrid, aunque en ese momento no se encontraba en funcionamiento. También indica la existencia de dos aeropuertos, Gando y Los Rodecos, así como el enlace entre el primero y Cabo Juby a cargo de los *Ju-52*, haciendo escala en Tefía. La línea que unía el archipiélago con Madrid era bastante reciente y su cese se debió a las restricciones en el consumo de gasolina, consecuencia de las presiones norteamericanas para que el gobierno español aban-

5 En cuanto al Mando Económico: Mando Económico del Archipiélago: "Memoria de la labor realizada por este organismo durante el tiempo de su funcionamiento, Agosto de 1941 a febrero de 1946", anexo en: Santos Miñón, Francisco José (ed.): *Canarias en la II Guerra Mundial. Capitán General García-Escámez*. Santa Cruz de Tenerife, Centro Regional de Historia y Cultura Militar de Canarias y Vicerrectorado de Extensión Universitaria de la Universidad de La Laguna, 2001, pp. 187-286. Con respecto a sus fricciones con otras administraciones públicas: Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Subsecretaría del Ministerio del Ejército, caja 21.202, escrito del ministro de la Gobernación al ministro del Ejército, 14 de febrero de 1942.

6 Véase los datos sobre las comunicaciones en: SHAT, Archives du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, p. 4. Sobre la construcción de carreteras bajo la II República: Millares Cantero, Sergio: *Rafael Guerra del Río (de "joven bárbaro" a Ministro de Obras Públicas)*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987, pp. 34-35. Para las infraestructuras realizadas por el Mando Económico: Mando Económico del Archipiélago: "Memoria de la labor...", pp. 240-244.

donase su errática política de colaboración con el Eje y adoptase una estricta neutralidad⁷.

La organización militar del archipiélago apenas ocupa dos páginas, de las que la primera se refiere al mando y al Ejército de Tierra. El servicio de inteligencia francés acertó al afirmar que de 1940 existía un mando único para las fuerzas de los tres ejércitos en las islas, pero no al recoger su denominación, pues el *Général Commandant Général Militaire des Îles* era una mezcla de empleo y destino que, en realidad, se correspondían con el destino de capitán general, recientemente restablecido y ocupado en ese momento por Ricardo Serrador Santés, cuyo empleo era de general de división. En cambio, si estaba en lo cierto al dividir el archipiélago en dos grupos de islas, cada uno de ellos al mando de un general de brigada. De hecho y a pesar de que no lo recogía el estudio francés, el capitán general quiso organizar la guarnición en un cuerpo de ejército con una división en cada provincia, pero a principios de 1942 seguía sin recibir el visto bueno del ministro del Ejército⁸.

Es difícil precisar en qué momento de 1941 fue redactado el estudio francés, aunque existen algunos indicios de que su primera redacción es anterior al verano de ese año: no recoge las unidades peninsulares enviadas a reforzar Fuerteventura y Lanzarote en julio ni la reorganización de octubre. Incluso las cifras de efectivos de la guarnición se aproximan a las de un informe alemán que no es posterior a febrero. Ambos son similares a la estimación que se obtiene a partir de fuentes españolas para la primera mitad de 1941, aunque la francesa es ligeramente inferior a la alemana, sobre todo en lo que se refiere a La Palma, donde la diferencia es superior al 100%. También es muy importante en Fuerteventura y Lanzarote y, en los tres casos, se debe a una infravaloración del número de infantes que, según los historiales de los respectivos batallones independientes, se aproximaba más a los 2.000 que al millar calculado por los franceses. La cifra correspon-

⁷ Con respecto al inicio del transporte aéreo en Canarias: Ramírez Muñoz, Manuel: *Para las Aves de Paso. Nacimiento de la aviación en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Edireca, 1995. En cuanto a las presiones norteamericanas: Moradillos, Enrique: *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*, Barcelona, Ediciones Península, 2005, pp. 229-256.

⁸ La organización militar en: SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2ème Bureau con fecha de 1941, p. 5. Sobre la publicación del decreto de creación de un mando único: *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, 1940, núm. 174, p. 1.140, decreto del ministro del Ejército, 9 de julio de 1940. Para el restablecimiento de las capitanías generales, suprimidas por la II República en 1931: *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, 1940, núm. 88, p. 465, decreto del ministro del Ejército, 5 de abril de 1940. En cuanto a los gobiernos militares: *Diario Oficial del Ministerio del Ejército*, 1940, núm. 84, p. 137, decreto del ministro del Ejército, 3 de abril de 1940. Con respecto a la propuesta de organizar un cuerpo de ejército: Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), expediente M-3.256, "Decisión del mando que resume otras anteriores, y órdenes e instrucciones para la defensa del archipiélago", EM de la Capitanía General de Canarias, 10 de abril de 1941.

diente a Gran Canaria supera en un millar a la alemana, lo cual se debe principalmente a un exceso de más de 500 ingenieros y 400 artilleros que no existían⁹.

La relación de unidades militares se corresponde con la existente tras la movilización de julio de 1940 y es anterior a las unidades expedicionarias de agosto de 1941. Los cuatro regimientos de infantería se identifican con los regimientos 38 y 39, de guarnición en Tenerife y Gran Canaria, respectivamente, así como las unidades correspondientes a su desdoblamiento para encuadrar al personal movilizado: el 138 y el 139. Lo mismo ocurre con los siete batallones independientes, identificables con el 31, 32 y 33, de guarnición en La Palma, Fuerteventura y Lanzarote, así como sus unidades desdobladas.

Cuadro 3. Guarnición del archipiélago a principios de 1941

Isla	Efectivos	
	Estimación francesa	Informe alemán
Tenerife	9.700	10.015
La Palma	1.000	2.213
Hierro	600	563
Gomera	600	446
Gran Canaria	10.700	9.522
Fuerteventura	1.350	2.002
Lanzarote	1.300	2.058
Total	25.250	26.819

Fuentes:

- SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2ème Bureau, 1941, p. 5.
- National Archifs (NA), WO 208/3.030, escrito de la 4ª sección del Estado Mayor (EM) del Ejército alemán a la sección de operaciones, 13 de febrero de 1941, transmitiendo un informe del servicio de inteligencia del Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas (Abwehr).

Elaboración propia.

⁹ Sobre la defensa de Lanzarote y Fuerteventura: Díaz Benítez, Juan José: "La defensa de Fuerteventura y Lanzarote durante la II Guerra Mundial", en *X Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura (2001)*. Arrecife, cabildos insulares de Lanzarote y Fuerteventura, 2004, pp. 257-278. Para la guarnición del archipiélago en 1941, véase del mismo autor: "Pilgrim y la defensa de Gran Canaria en 1941", *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 46 (2000), pp. 349-364.

El séptimo batallón podría ser un error o uno de los dos que llegaron en agosto de 1941. También se menciona los dos tabores del Grupo de Tiradores de Ifni, uno en Gran Canaria y otro en Tenerife, así como los dos regimientos mixtos de artillería, el 7 y el 8, en dichas islas. Finalmente, aparecen señalados cuatro grupos nómadas y 12 autoametralladoras, inexistentes en Canarias: en la vecina costa africana sólo había dos grupos nómadas, uno de Tiradores de Ifni y los vehículos mencionados.

La descripción de la defensa del archipiélago añadía que siete octavos de los efectivos de la guarnición procedían de las islas. El octavo restante venía de la Península e Ifni, especialmente los dos batallones formados por personal peninsular, identificados por los alemanes en mayo de 1941, y los dos tabores de tiradores. Aparentemente no tenía la mayor importancia, pero las autoridades militares españolas se lo tomaron muy en serio, ya que la influencia británica había sido muy importante y, por tanto, se temía que la anglofilia influyera negativamente en los reclutas isleños. El temor no era nuevo, pues ya se había manifestado a finales del siglo XIX y principios del XX, pero fue durante la II Guerra Mundial cuando se decidió enviar personal peninsular de forma masiva, hasta constituir un tercio de los efectivos de la guarnición en septiembre de 1942¹⁰.

LA DEFENSA AÉREA DE CANARIAS

Tras dedicar una página en blanco a la Marina española en aguas del archipiélago, el estudio se volcaba en la presencia del Ejército del Aire en las islas. Sus unidades estaban organizadas en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO), entre las cuales se incluía las Fuerzas Aéreas del Desierto (FAD), al mando del comandante del 112 Grupo de Bombardeo en Cabo Juby, y dos aviones de enlace en Guinea. El orden de batalla de la ZACAO consistía

¹⁰ Para el informe alemán: National Archives & Record Administration (NARA), RG 242, microfilm T-1.022, rollo 3.011, expediente PG-48.847-NID, despacho del agregado naval alemán en Madrid al Alto Mando Naval alemán, 27 de mayo de 1941, remitiendo un informe del cónsul alemán en Las Palmas de Gran Canaria, 15 de mayo de 1941. Sobre el problema de la anglofilia a finales del XIX y principios del XX: Márquez Quevedo, Javier: *Canarias en la crisis finisecular española (1890-1907): del desastre ultramarino a la garantía de seguridad exterior*, tesis inédita leída en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2004, pp. 541-554. Con respecto a la anglofilia durante la II Guerra Mundial: Archivo Regional Militar de Canarias (ARMC), documentación sin inventariar (legajo núm. 17, "Organización Defensiva del Archipiélago, años 1936 al 1943"), escritos de los gobernadores militares de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife al capitán general de Canarias, 9 y 14 de mayo de 1941, respectivamente. En cuanto a los efectivos de tropa en 1942: ARMC, documentación sin inventariar (legajo núm. 17, "Organización Defensiva del Archipiélago, años 1936 al 1943"), "Estado numérico del personal de tropa de las unidades desplegadas en el archipiélago según la revista de comisario de septiembre y elaborado por la 3ª Sección de Estado Mayor de la Capitanía General de Canarias, 29 de septiembre de 1942.

en el Estado Mayor y el Regimiento Mixto de Aviación núm. 4. Este último estaba compuesto por el 29º Grupo de Caza, con dos escuadrillas formadas por aviones *Fiat CR-32* en Gando, y el 112º Grupo de Bombardeo, el cual agrupaba a los bombarderos *Ju-52* de la 11ª Escuadrilla en Cabo Juby y los hidroaviones *Donier-Wall* de la 54ª en el Puerto de la Luz¹¹.

Estos datos se aproximaban bastante al estado real de la ZACAO, aunque es preciso realizar una serie de matizaciones. Antes de la creación de la zona aérea, las unidades del Ejército del Aire desplegadas en Canarias y el Sáhara recibieron el nombre de Fuerzas Aéreas del Atlántico (FAA), las cuales se limitaron inicialmente a la 11ª Escuadrilla en Cabo Juby. Los *Ju-52* estaban configurados como aviones de transporte, pero a mediados de 1940 fueron preparados para realizar misiones de bombardeo, como las que habían llevado a cabo aviones del mismo modelo durante la guerra civil. Posteriormente, en el verano de 1940, llegaron dos escuadrillas de *CR-32*, popularmente conocidos como *Chirris*, con un total de 24 aviones, más que los que suponían los franceses. En marzo del año siguiente fueron enviados los dos hidroaviones de la 54ª Escuadrilla, a los que se unió más tarde uno británico, recogido en aguas próximas a Canarias en 1941. Con estas cuatro escuadrillas se creó el Regimiento Mixto de Aviación núm. 4 en octubre de dicho año¹².

En cuanto a los servicios, hacía una relación de todos ellos a lo largo de ocho páginas: 91ª Unidad de Transmisiones, Sector Radiotelegráfico, Intendencia, Inspección, Sanidad, Infraestructura, Meteorológico, Justicia, Clero Castrense Automóvil y la 4ª Bandera Independiente. Inicialmente no existía la maestranza, sino sólo un depósito de material y un taller: según el estudio francés, las reparaciones de los *CR-32* y los *Ju-52* tenían lugar en las maestranzas de Sevilla y León, respectivamente. Estos datos están tachados y sobre ellos se escribió a mano la palabra maestranza. También se escribió a máquina que en octubre de 1942 llegaron 24 alas de avión desde la *Métropole*, lo cual indica que el estudio de 1941 fue revisado en las vísperas de los des-

¹¹ SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 7-8. La base de la 11ª Escuadrilla está corregida a mano, pues inicialmente se escribió Villa Cisneros.

¹² Sobre la organización de las FAA: VVAA: *Historia de la Aviación española*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1988, pp. 248-250. Para la creación de la ZACAO: *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, 1940, núm. 250, pp. 1.575-177, decreto del ministro del Aire creando las regiones aéreas, 17 de octubre de 1940. En cuanto a la configuración de los *Ju-52* como bombarderos: AHEA, expediente M-8.222, escrito del jefe accidental de la Maestranza de León al director general de Material del Ministerio del Aire, 21 de junio de 1940. En general, para la historia de la aviación militar en Canarias: AHEA, expediente A-13.570, documentación sobre la historia de dicha zona aérea, recopilada por Antonio Gutiérrez Padilla, 1986. Véase también del mismo autor: "Ala Mixta núm. 46. Base Aérea de Gando", en *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, núm. 485 (mayo de 1981), pp. 4845-496. También de dicho autor: *La aviación en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, el autor, 1990. Más recientemente: García de Celis Borrell, Ricardo: "La defensa aérea de Canarias durante la II Guerra Mundial (1.ª parte)", *Revista Española de Historia Militar*, núm. 23 (mayo de 2002), pp. 199-205.

embarcos aliados en el norte de África. Al menos desde finales de 1942 ya existían talleres en la ZACAO para reparar los citados aviones, reorganizados en noviembre de 1943 como Parque Destacado de Canarias, al que debe referirse el estudio francés como maestranza aérea, denominación que también aparece en la documentación española de 1944¹³.

Los efectivos de la unidad de Transmisiones a 8 de octubre de 1942 fueron añadidos a mano. En cuanto al resto de los servicios, normalmente sólo se indica su organización y plantilla, salvo en los de Justicia y Clero Castrense, de los que apenas hay datos. Este último ni siquiera aparece en las memorias de las unidades de la zona aérea. En cuanto al sector radiotelegráfico, enumera sus estaciones, aunque no coinciden todas con las de 1942: falta la del velero *Cabo Falcón*, en Las Palmas de Gran Canaria, y sobra la de Lanzarote. Con respecto al servicio meteorológico se hizo una relación de observatorios y una sucinta descripción de los vientos y el clima. Finalmente, la 3ª Compañía del Regimiento de Automóviles es descrita de forma más prolija, incluyendo efectivos, destacamentos y material, del cual se anotó los enviados en marzo de 1943. Al igual que ocurría con la maestranza, las correcciones de 1943 sugieren que la actualización de la información sobre el archipiélago prosiguió después de la instalación de fuerzas aliadas en el Marruecos francés¹⁴.

Cuadro 4. Plantilla de la 4.ª Bandera según el 2^{ème} Bureau

Unidad	Estimación francesa en 1941	Memoria de 1943
Plana Mayor	45	18
Compañía de ametralladoras	101	36
Compañías mixtas	1.056	636
Total	1.202	690

Fuente:

- SHAT, Archives du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2^{ème} Bureau, 1941, p. 16.
- AHEA, expediente A-569, memoria anual de 1943, firmada por el jefe de la 4ª Bandera Independiente de Tropas de Aviación, 1 de enero de 1944.

Elaboración propia.

¹³ Para la relación de servicios: SHAT, Archives du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el 2^{ème} Bureau con fecha de 1941, pp. 9-16. En cuanto a la Maestranza Aérea de Canarias: AHEA, expediente A-569, memoria de la Maestranza Aérea de Canarias para el año 1943, redactada el 18 de febrero de 1944 por el jefe del Parque Destacado de Canarias.

¹⁴ AHEA, expediente A-1.792, escrito del jefe de la Zona Aérea de Baleares al capitán general de dicho archipiélago, 17 de octubre de 1942, con una relación de todas las estaciones radiotelegráficas del Ejército del Aire.

Incluida dentro de los servicios, la 4ª Bandera Independiente de Tropas de Aviación merece un comentario aparte. En realidad, su cometido era la defensa de los aeródromos de la zona aérea, para lo cual estaba organizada en una plana mayor, una compañía de ametralladoras y seis compañías mixtas, una más que las cinco compañías *móviles* identificadas por los franceses. Es posible que la diferencia se deba al incremento experimentado en 1943, ya que los últimos datos del estudio sobre esta unidad se remontan a julio de 1942. Las plantillas de 1943 son inferiores a las que recogieron los franceses, aunque los efectivos, 947, estaban a mitad de camino de ambas plantillas. A principios de marzo de 1942 había 996, sin contar los destacamentos de Lanzarote, Fuerteventura y el Sáhara, por lo que el total se aproximaba más al estudio francés. El despliegue descrito por los franceses es el que se mantenía en 1943: la primera compañía en Los Rodeos; la segunda y la tercera en Gando, al igual que la de ametralladoras; la cuarta en el Sáhara; la quinta en Fuerteventura; la sexta en Lanzarote¹⁵.

Con respecto al material, el estudio repite los modelos y cifras de aeronaves disponibles, limitándose a añadir que todo el material era antiguo. Efectivamente, los hidroaviones *Dornier Wall 18* fueron dados de baja en 1946, mientras que los *Chirri*, retirados por Italia en 1941, continuaron volando en la ZACAO hasta 1950. Los *Ju-52* habían sido superados por el *He-111* como bombarderos medios desde la guerra civil, pero el Ejército del Aire los utilizó como bombarderos durante la guerra de Ifni-Sáhara (1957-1958) y como transportes hasta 1972. España contaba con material más moderno, como los cazas *Messermicht Bf-109* o los *He-111*, pero en reducido número y destinados a la 4ª Región Aérea, el lugar más seguro en caso de conflicto con Francia, que sólo disponía de aviación militar en las colonias, o Gran Bretaña. En cambio, Canarias, perdida en caso de guerra según Carrero Blanco, sólo se mandó aparatos obsoletos, cuyas bajas no serían irremplazables¹⁶.

El estudio francés también se ocupó del combustible y las municiones necesarias para que estos aviones, por vetustos que fueran, pudieran volar. El estado de las reservas de combustible corresponde a mayo de 1942, cuando estimaba

¹⁵ SHAT, Archívs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 16. AHEA, expediente A-569, memoria anual de 1943, firmada por el jefe de la 4ª Bandera Independiente de Tropas de Aviación el 1 de enero de 1944. AHEA, expediente A-1.083, estado numérico del personal de la ZACAO, firmado por el jefe de Intendencia el 3 de marzo de 1942.

¹⁶ SHAT, Archívs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, p. 17. En cuanto a la utilización de estos aviones en décadas posteriores y la baja de los *Dornier Wall 18*: Gutiérrez Padilla, Antonio: "Ala Mixta...", pp. 488 y 491-494. Con respecto a la retirada de los *Fiat CR-32* en la aviación italiana: Guerrero, J. A.: *Fiat CR-32 "Chirri"*, Madrid, Editorial San Martín, 1981, p. 20. Para el despliegue de los aviones del Ejército del Aire: AHEA, expediente A-12.921, comunicación de organización del jefe del EM del Aire a la Subsecretaría, regiones y zonas aéreas, 21 de julio de 1941. Véase la opinión de Carrero Blanco sobre la defensa del archipiélago en: Archivo General de la Administración (AGA), Marina, Secretaría del Ministro, legajo 4, informe enviado por Luis Carrero Blanco, jefe de la 3ª Sección del EM de la Armada, a Salvador Moreno, ministro de Marina, 8 de noviembre de 1940.

que existían 600 toneladas de gasolina de aviación, 603 de gasolina para vehículos civiles y 1.700 de fuel-oil, además de 1.000 de gasolina y 100 de petróleo pertenecientes al Ejército de Tierra. El combustible llegó a ser tan escaso que ese mismo mes el ministro del Aire solicitó carros y mulos al ministro del Ejército para ahorrar gasolina. En cuanto a las municiones, los franceses localizaron depósitos en Gando y Cabo Juby; una corrección mecanografiada indica que el jefe de Armamento de la ZACAO se desplazó a este último lugar para instalar un polvorín. Efectivamente, en Gando y Cabo Juby había depósitos, aunque las bombas de aviación se encontraban en este último lugar, además de los destacamentos de Ingenio, Los Rodeos y Fuerteventura¹⁷.

Las siguientes páginas del estudio están dedicadas a los objetivos industriales, militares y marítimos, lo cual sugiere que el mando francés en Marruecos había previsto algún tipo de respuesta ofensiva, posiblemente en forma de bombardeo aéreo, en caso de agresión española. Dado el escaso desarrollo industrial de las islas, los objetivos de este tipo se limitaban a las fábricas de electricidad (*centrale thermique*), la refinería de petróleo en Santa Cruz de Tenerife, los astilleros del Puerto de la Luz y poco más. Los objetivos marítimos consistían en el principal puerto de cada isla, excepto La Gomera y El Hierro. Los militares eran más abundantes, pues incluían los parques de artillería de Gran Canaria y Tenerife, el parque de automóviles en esta última, las instalaciones de la base naval en el Puerto de la Luz, depósitos de combustible en dicho puerto y Telde, así como de municiones en Gando, los emplazamientos de la defensa antiaérea en La Isleta y, cómo no, los aeródromos y bases de hidroaviones¹⁸.

Los objetivos no estaban totalmente desprotegidos frente a un hipotético bombardeo de represalia. Los franceses conocían la existencia de un grupo independiente de artillería antiaérea, al que asignaron con una plantilla similar a los del Marruecos español, es decir, tres baterías de cuatro cañones cada una y un total de 317 hombres. En realidad, el grupo destinado al archipiélago contaba con cuatro baterías, a las que había que sumar las dos de los regimientos mixtos de artillería, de modo que se podía desdoblar en las dos islas principales. El estudio francés identificó dos emplazamientos en La Isleta y era consciente de la presencia de cañones de 20mm, pero no dice nada de los cañones alemanes de 75 mm asignados a dicho grupo¹⁹.

¹⁷ SHAT, Archívs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, p. 18. Sobre la restricción del consumo de gasolina en la ZACAO: AHEA, expediente *965/3, escrito del ministro del Aire al ministro del Ejército, 4 de mayo de 1942. Con respecto a los destacamentos de municiones y bombas: AHEA, expediente A-571, memoria anual de 1943 de la Unidad de Armamento de la ZACAO, firmada por su jefe el 31 de diciembre de 1943.

¹⁸ SHAT, Archívs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 19-20.

¹⁹ SHAT, Archívs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, p. 21. Véase también: Gómez Vizcaíno, Juan Lorenzo: "La defensa de costa de las Islas Canarias", *Revista Española de Historia Militar*, núm. 24 (julio de 2002), pp. 271-281.

La descripción de los campos de aviación y bases de hidroaviones ocupa 12 páginas, casi la mitad de las dedicadas a la ZACAO. Concretamente, se trataba de los campos de aviación de Los Rodeos, Gando, Tefía y Lanzarote, así como de las bases de hidroaviones de Gando y el Puerto de la Luz, a las que se suma otra que, según el estudio francés, podría instalarse en El Río. En cada uno de ellos se analiza su situación, características del terreno, principales puntos de referencia, vías de acceso, instalaciones y puntos sensibles del objetivo y sus alrededores. Este último dato sugiere que podrían ser blanco de un ataque aéreo francés, tal y como apunta la relación de objetivos industriales, marítimos y militares ya citada, entre la que se incluye estas bases aéreas²⁰.

No obstante, no había mucho que bombardear, ya que las instalaciones eran muy reducidas. En Los Rodeos, donde coexistía el uso militar con el civil, sólo se había localizado un hangar instalado en diciembre de 1941 y otro en construcción, además de un puesto de radio, uno meteorológico y las obras para el alojamiento de dos escuadrillas, supuestamente iniciadas en julio de 1942, aunque en este último caso las fuentes de la propia ZACAO no indican ninguna para 1943. Los puntos sensibles identificados por los franceses incluían el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la refinería, el observatorio meteorológico de Izaña y las instalaciones mencionadas. La defensa antiaérea se limitaba a una compañía de tropas de aviación y una batería antiaérea.

La principal base aérea de la ZACAO era la de Gando, también utilizada como aeródromo civil y, según el estudio francés, con más instalaciones que Los Rodeos: dos hangares, una pista de aterrizaje, manga de aire, depósitos subterráneos, un transformador eléctrico y puestos de radio e ingenieros. Efectivamente, en marzo de 1943 contaba con un hangar terminado y otro en construcción, dos depósitos de combustible, un polvorín en Ingenio, dos transmisores de radio, goniómetro, estación meteorológica, teléfono y alojamientos en el antiguo lazareto. También existía una rampa para varar hidroaviones, anteriormente de la compañía alemana *Lufthansa*, lo que dio pie a que los franceses pensarán que existía una base para hidros, la cual no era más que un anteproyecto en septiembre de 1944²².

²⁰ SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 22-33.

²¹ SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 23-24. Véase también: AHEA, expediente A-12.021, historial de Los Rodeos, 1940-1953.

²² SHAT, Archifs du Maroc, expediente 3H 467, "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 25-26 y 33. Véase también: AHEA, expediente 11.848, historial del aeródromo de Gando, 1940-1950. Sobre la supuesta base de hidroaviones: AHEA, expediente A-573, "Anteproyecto de una base de hidroaviones en la bahía de Gando", elaborado por el ingeniero de caminos, canales y puertos Alfonso Caballero de Rodas, 15 de septiembre de 1944. Con respecto al lazareto: Ramírez Muñoz, Manuel: *El Lazareto de Gando 1893-1998. De complejo sanitario a establecimiento aeronáutico*. Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 2001, pp. 208-237.

El grupo de caza estaba alojado permanentemente en esta base, por lo que cualquier ataque aéreo debería contar con su presencia. La base estaba protegida contra los ataques navales por dos baterías de costa, concretamente las de Gando y Melenara, también identificadas por los franceses. Pero la estimación de la defensa antiaérea no fue tan acertada. A pesar de conocer el despliegue de las unidades de la 4ª Bandera, a la hora de citar las defensas de la base sólo se incluyó una compañía de tropas de aviación, cuando en realidad había dos mixtas y la de ametralladoras. También conocían la presencia de unidades antiaéreas en La Isleta, pero parece que la ignoraban en las inmediaciones de Gando, donde se encontraba una de las tres baterías desplegadas en Gran Canaria.

La base de hidroaviones en el Puerto de la Luz alojaba a la 54ª Escuadrilla y cerca de ella estaban señalados 14 puntos sensibles, algunos realmente en Tenerife, como el aeródromo de Los Rodeos y la refinería de Santa Cruz. No indica ninguna instalación, pero su historial señala que disponía de talleres para los hidros, alojamiento para oficiales, suboficiales y tropa, estación meteorológica, canoa tanque para proporcionar combustible a las aeronaves y un puesto de radio, este último en instalación. Con respecto a los aeródromos de Tefía y Lanzarote el estudio francés sólo indica la presencia de una compañía de tropas de aviación y un puesto de radio, pero sus respectivos historiales añaden un grupo electrógeno, teléfono y alojamiento para oficiales y tropa. Los franceses no describieron más aeródromos permanentes, aunque había otros fuera del archipiélago, como los de Cabo Juby, Villa Cisneros y La Güera²³.

EL ARCHIPIÉLAGO EN LA PLANIFICACIÓN DEFENSIVA FRANCESA

El detallado estudio del archipiélago sugiere aparentemente la posibilidad de un ataque francés contra las islas, quizá mediante un asalto anfibio, tal y como habían preparado los británicos con *Pilgrim*. Sin embargo, existen varias razones que descartan la viabilidad de este tipo de operación, como la carencia de medios para llevarla a cabo. Tras la firma del armisticio en junio de 1940, el *III Reich* limitó las fuerzas armadas del Gobierno de Vichy a la flota, 100.000 soldados en la metrópoli y las tropas desplegadas en las colonias, ya que temía que, de lo contrario, esas guarniciones se pasaran a De Gaulle o que

²³ SHAT. Archifs du Maroc, expediente 3H 467. "Étude sur les Iles Canaries", redactado por el *2ème Bureau* con fecha de 1941, pp. 27-32. AHEA, expediente 12.007, historial de la base de hidroaviones del Puerto de la Luz, 1940-1945. AHEA, expediente 12.08, historial del aeródromo de Tefía, 1941-1953. AHEA, expediente 1.695, historial del aeródromo de Lanzarote, 1940-1943. AHEA, expediente 12.031, historiales de los aeródromos del Sáhara, 1934-1953.

las colonias fueran conquistadas fácilmente por Gran Bretaña. Así que se mantuvo importantes contingentes, sobre todo en el África del Norte Francesa (ANF), donde los efectivos rondaban los 120.000 hombres, de los que más de 55.000 estaban desplegados en Marruecos²⁴.

La guarnición del Marruecos francés era mucho más numerosa que la de Canarias en aquella época, aproximadamente el doble, según los datos que recogieron en 1941. Pero la principal preocupación de estas fuerzas no era el archipiélago, sino la parte española del protectorado, en la que los servicios de inteligencia franceses calculaban que había entre 150.000 y 160.000 soldados españoles, es decir, el triple de la guarnición francesa. En realidad, las fuentes españolas indican que la entidad numérica del Ejército de Marruecos era mucho menor de lo que pensaban sus vecinos: en 1940 sus cinco divisiones contaban con 54.200 efectivos que, sumados a las tropas de cuerpo de ejército (CE) no llegarían a 100.000 y, de hecho, en enero de 1943 no eran más de 72.000, menos que los 73.229 hombres de las plantillas de 1940. A todo ello es preciso añadir una escasez de material moderno mucha más acusada que entre las fuerzas francesas, pero estas últimas no eran conscientes del extremo al que llegaba la debilidad española²⁵.

Una acción militar de tal envergadura tampoco podría hacerse sin el consentimiento de Alemania, la cual permitió el refuerzo de las guarniciones francesas en el norte de África pese a las continuas peticiones italianas de que se acelerara su desarme. En realidad, Berlín estaba interesada en la costa atlántica de Marruecos y Canarias como posibles emplazamientos de las bases que habrían de proteger su anhelado imperio en África central, a costa de Gran Bretaña, Francia y Bélgica. El problema residía en el choque de intereses de sus aliados en el norte del continente, pues no podía satisfacer las reivindicaciones españolas sin negar las italianas ni realizar ambas sin dejar de garantizar a Vichy la integridad territorial de su imperio colonial. Por tanto, la diplomacia alemana se limitaba a mantener el *statu quo* existente al mismo tiempo que intentaba arrancar promesas a sus aliados, dejando que se ilusio-

²⁴ Sobre la limitación de fuerzas francesas en la metrópoli: Michel, Henri: *Pétain et le Régime de Vichy*. París, Presses Universitaires de France, 1986, pp. 6-7. Para los términos del armisticio germano-francés y la posibilidad de continuar la lucha en el ANF: Paillat, Claude: *Dossiers secrets de la France contemporaine*, volumen V: *Le Désastre de 1940*, 3.ª parte: *La guerre éclair, 10 Mai-24 Juin 1940*, París, Editions Robert Laffont, 1985, pp. 573-609. En cuanto a la limitación de fuerzas en el ANF: Jones, Vincent: *Operación Torch: invasión anglo-americana de África del norte*, Madrid, Editorial San Martín, 1974, pp. 28-31.

²⁵ Con respecto a la estimación francesa de las fuerzas españolas: Séguéla, Matthieu: Franco-Pétain. *Los secretos de una alianza*, Barcelona, Editorial Prensa Ibérica, 1994, pp. 82-83 y 120. Véase los efectivos en 1940 según fuentes españolas: AHEA, expediente 12.320, "Organización militar", 1940. Para los efectivos en 1943: Archivo General Militar de Ávila (AGMA), Subsecretaría del Ministerio del Ejército, caja 20.413, *Boletín de información mensual número 1 correspondiente al mes de enero de 1943*, 2ª Sección bis del EM del Ejército, 31 de enero de 1943. Sobre las plantillas de 1940: AGMA, Subsecretaría del Ministerio del Ejército, caja 23.010, *Organización del Ejército. Plantillas - 1940*.

naran con sus ambiciosos proyectos, hasta que la derrota británica permitiera al *III Reich* la construcción de su imperio africano²⁶.

Aún así, el interés mostrado por el estudio en los objetivos militares, industriales y marítimos de las islas, así como el detalle con el que fue descrito el despliegue del Ejército del Aire, indican un probable ataque en forma de bombardeo aéreo, como represalia a una agresión española. Este tipo de acción ya se había llevado a cabo en 1940 contra Gibraltar y con el consentimiento español, tras el ataque británico contra la flota francesa en Mers el-Kébir. De hecho, el riesgo de una invasión española desde Marruecos fue una de las principales preocupaciones del Ejército francés desde antes del armisticio hasta los desembarcos aliados en noviembre de 1942, sobre todo por el escaso número de efectivos disponibles para la defensa. Incluso a principios de mayo de 1940, antes de la derrota, se temía no sólo que España cediera bases a Italia y Alemania en sus dos archipiélagos sino también que terminara entrando en guerra, en cuyo caso Francia preveía ocupar inmediatamente Ifni y Río de Oro²⁷.

El temor francés a una agresión española en Marruecos no era totalmente infundado. La cuestión marroquí ya se había convertido en un importante escollo en las relaciones hispano-francesas desde el reconocimiento oficial del régimen franquista por el gobierno de París. Las reivindicaciones españolas ante Francia se habían limitado a la rectificación de las fronteras del protectorado marroquí, en un intento de recuperar el territorio perdido desde los primeros tratados a principios del siglo XX. Sin embargo, la debacle francesa a mediados de 1940 dio alas al imperialismo español, que entonces se planteó la ocupación de todo el noroeste de África, desde Orán hasta el norte de Mauritania, tras una beligerancia de última hora, consiguiendo así un inmenso botín de guerra con el mínimo esfuerzo. Sin embargo, la negativa alemana a garantizar las ambiciosas reivindicaciones españolas redujo estos sueños imperiales a la ocupación de la ciudad de Tánger²⁸.

Los preparativos militares españoles confirman la realidad de la amenaza sobre el Marruecos francés. El anteproyecto de flota de junio de 1938 fue elaborado pensando en una guerra contra Francia y Gran Bretaña, en la que

²⁶ Goda, Norman J. W.: *Tomorrow the World. Hitler, Northwest Africa and the Path toward America*, Texas A & M University Press, 1998, pp. 3-32. Sobre la autorización alemana para reforzar la guarnición del ANF: Séguéla, Matthieu: *Franco-Pétain...*, pp. 120-121.

²⁷ Catalá, Michel: *Les politiques françaises vis-à-vis de l'Espagne: rapprochement nécessaire, réconciliation impossible (janvier 1939-août 1944)*, tesis inédita depositada en el CADN, 1995, volumen I: *De la victoire franquiste à la défaite française: les derniers gouvernements de la Troisième République à la recherche de la neutralité espagnole, janvier 1939-juin 1940*, p. 319. Para la preocupación por la amenaza española en Marruecos, véase también: Paxton, Robert O.: *La France de Vichy, 1940-1944*, París, Éditions du Seuil, 1973, pp. 85-87.

²⁸ Nerín, Gustau y Bosch, Alfred: *El imperio que nunca existió. La aventura colonial discutida en Hendaya*, Barcelona, Plaza & Janés Editores, 2001, pp. 21-140.

España lucharía al lado de Alemania e Italia. Una de las represalias que se temía entonces era el bombardeo de Canarias desde las bases francesas en el noroeste de África. Una vez terminada la guerra civil prosiguieron los proyectos para crear unas fuerzas armadas acordes con las ambiciones territoriales españolas. La tensión en la frontera continuó en 1941, con algunos incidentes y la publicación del libro de José María de Areilza y Fernando Castiella, en el que se intentaba justificar las reivindicaciones territoriales españolas, aunque oficialmente no se pidiera a Francia más que pequeñas rectificaciones en la frontera marroquí²⁹.

Fue precisamente durante ese año cuando se redactó el estudio francés, revisado posteriormente. Sin embargo, no se llevó a cabo, puesto que ni franceses ni españoles tenían capacidad suficiente para invadir y ocupar la zona ajena del protectorado. La principal carencia consistía en material moderno, especialmente en el Ejército español, lo cual permitía compensar a los franceses su inferioridad numérica. A todo ello es preciso añadir la oposición de Alemania a la apertura de un nuevo frente en África y las propias relaciones entre el régimen franquista y el gobierno de Vichy. Estas, sin ser cordiales ni efusivas, pasaban por la colaboración en cuestiones como la represión contra los republicanos exiliados en Francia o la proximidad ideológica, patente en el envío de miles de voluntarios a la campaña alemana contra la URSS³⁰.

Las últimas revisiones de este estudio tuvieron lugar tras la instalación de fuerzas norteamericanas en el ANF. Una vez superada la débil y descoordinada resistencia inicial, las fuerzas coloniales francesas participaron en la campaña de Túnez contra las tropas del Eje, mientras los Aliados instalaban bases en la zona. Allí, terminaron heredando la preocupación francesa por una posible agresión desde la parte española del protectorado, al menos hasta el final de la campaña de Túnez. En consecuencia, es posible que las últimas revisiones de este estudio sobre Canarias llegaran a británicos y norteamericanos,

²⁹ Con respecto a los preparativos bélicos españoles: Ros Agudo, Manuel: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002, pp. 34-71. En cuanto a la tensión en Marruecos en 1941: Nerín, Gustau y Bosch, Alfred: *El imperio que....*, pp. 142-154. para las negociaciones diplomáticas sobre la frontera marroquí: Séguéla, Matthieu: *Franco-Pétain....*, pp. 239-240. Sobre las reivindicaciones más ambiciosas: Areilza, José María de y Castiella, Fernando María: *Reivindicaciones de España*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1941.

³⁰ Para las relaciones franco-españolas: Avilés Farré, Juan: "Vichy y Madrid. Las relaciones hispano-francesas de junio de 1940 a noviembre de 1942", *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, Historia Contemporánea*, núm. 2 (1989), pp. 227-239. Véase también: Millares, Ricardo: "Las relaciones hispano-francesas en el siglo XX", en Busturia, Daniel (dir.): *Del reencuentro a la convergencia. Historia de las relaciones bilaterales hispano-francesas*, Madrid, CDN-Ciencias de la Dirección, 1994, pp. 87-113. Para el período comprendido entre el final de la guerra civil y el comienzo de la II Guerra Mundial: Durango, José: "Las relaciones hispano-francesas entre dos guerras: febrero-septiembre de 1939", en VVAA: *Españoles y franceses en la primera mitad del siglo XX*, Madrid, CSIC, 1986, pp. 203-220. Con especial referencia a la colaboración en la represión contra los republicanos españoles exiliados: Séguéla, Matthieu: *Franco-Pétain....*, pp. 263-302.

sobre todo si tenemos en cuenta que los planes aliados de ocupación del archipiélago se mantuvieron hasta el otoño de 1943, cuando la cada vez más improbable beligerancia española aconsejó su archivo³¹.

CONCLUSIONES

El estudio francés sobre Canarias, redactado en 1941 y revisado hasta principios de 1943, describe de forma muy sucinta la geografía física y humana del archipiélago y, de forma más precisa, su guarnición, aunque sin incluir ningún dato sobre las exiguas fuerzas navales. Sin embargo, la mayor parte de sus 33 páginas están dedicadas al despliegue del Ejército del Aire en las islas, prestando especial atención a los aeródromos y bases de hidroaviones, sin olvidar los objetivos marítimos, industriales y militares para un posible bombardeo. En este sentido cabe recordar la tensión que caracterizó las relaciones entre el régimen franquista y el Gobierno de Vichy en torno a Marruecos, donde se temía que una acción militar respaldase a las ambiciosas reivindicaciones españolas. Todo ello hace suponer que la finalidad de dicho estudio era proporcionar información para un ataque aéreo de represalia, tras una hipotética agresión española en Marruecos, pero no una invasión de Canarias, para la cual las fuerzas armadas francesas, más preocupadas por la defensa del norte de África, no estaban preparadas.

³¹ Sobre la preocupación norteamericana por un posible ataque español en Marruecos: Murray, Williamson y Millet, Allan R.: *La guerra que había que ganar*, Barcelona, Editorial Crítica, 2002, pp. 420-421.