

HISTORIA DE LA BASE NAVAL DE CANARIAS

Carmen CASTILLO BENÍTEZ
Licenciada en Historia
Victoria BROZ FERNÁNDEZ
Licenciada en Ciencias del Mar

Su relación con el Puerto de la Luz



L Puerto de Las Palmas —28° 08'N 15° 25'W— es, desde hace cinco siglos, la base tradicional de escala y avituallamiento de buques en su paso por el Atlántico Medio. Su estratégica situación geográfica, las excelentes condiciones de su bahía y la calidad de sus servicios, lo han situado en una destacada posición en las principales líneas marítimas entre Europa, África y América.

Puede decirse que la historia del Puerto de Las Palmas se inicia cuando el navegante Cristóbal Colón utiliza su bahía en 1492, en su primer viaje hacia América, para acondicionar y reparar las carabelas *La Pinta* y *La Niña*. Su excelente ubicación no pasó desapercibida a las potencias europeas del siglo XIX, que la utilizaron como base de su expansión en América y África para el desarrollo internacional (1).

Durante siglos, el principal punto de llegada de buques a la capital gran Canaria se ubicaba en el muelle de San Telmo, pequeño malecón de piedra en donde se concentraba la actividad comercial de la ciudad de Las Palmas. En la segunda mitad del siglo XIX, tras la etapa de despegue económico que siguió a la concesión de los Puertos Francos en 1852, aquel viejo e incompleto dique de atraque era a todas luces insuficiente, pues sus condiciones, situación desventajosa, fuertes olas y vientos impedían la posibilidad de acoger un incremento de la flota y, desde luego, no podía ofrecer los servicios portuarios necesarios para hacer de la isla escala principal para la navegación atlántica,

(1) www.mgar.net/lpm.htm, p. 1.



Astilleros en San Telmo.

por lo que se planteó en Gran Canaria la necesidad de contar con instalaciones más idóneas.

Ya en 1856, en una exposición que dirigió al ministro de Fomento el gobernador de Canarias, se sugirió la necesidad de construir un muelle auxiliar en el Puerto de la Luz; el lugar elegido para su ubicación sería la bahía de Las Isletas, ya que se consideraba muy apropiado por sus magníficas condiciones de abrigo y por sus espléndidas posibilidades para la construcción de los muelles. Por fin, la Real Orden de 18 de noviembre de 1856 dispuso que se proyectaran las obras para un nuevo muelle.

Después de una serie de proyectos fallidos, en la década de los setenta y ochenta del siglo XIX, se retomó la iniciativa como consecuencia de la creciente actividad de la navegación intercontinental, que suponía una gran oportunidad para aprovechar los trayectos atlánticos y el consiguiente trasiego de buques y mercancías.

Ante las dificultades legales y presupuestarias para conseguir la declaración de un puerto de interés general, a lo que se unía la rivalidad para que dicho puerto se ubicara en Santa Cruz de Tenerife, los representantes grancañarios, encabezados por el político Fernando de León y Castillo, optaron por

solicitar un puerto de refugio, pues, en este caso, las obras correrían por cuenta del Estado y la aprobación llegaría antes. En efecto, en la Ley del 27 de abril de 1882, el Puerto de Refugio de La Luz se incluyó entre los de esta índole (2).

El proyecto del Puerto de Refugio de La Luz fue redactado por el ingeniero Juan León y Castillo en 1881 y aprobado por Real Orden de 3 marzo de 1882. Las obras comenzaron el 26 de marzo de 1883, y la entrega oficial tuvo lugar el 11 de agosto de 1902 (3).

Antecedentes históricos

La idea de construir una base naval en 1940 en Canarias fue consecuencia de un largo proceso, en el que hubo dos etapas: la primera, centrada en la demanda de una estación de torpederos, y la segunda, a partir de la Primera Guerra Mundial, en torno a la construcción de una base de submarinos.

Durante la primera etapa, ya en 1880, el oficial auxiliar del Archivo Central de Marina, José María Romero y Salas, se quejó de la ausencia de una estación naval en Canarias. También denunciaba el decrepito estado de los buques de guerra, consecuencia de una lenta construcción, la falta de reflexión a la hora de elegir los modelos adecuados y la ausencia de un presupuesto fijo. Entre las soluciones que proponía se incluía la asignación de dos cruceros para Canarias (4).

A finales del siglo, se reavivó el temor de un ataque al archipiélago. El Puerto de la Luz estaba en construcción y su importancia era tal que hizo que la Marina se interesase por su defensa; de hecho, el 23 de mayo de 1893, el vicealmirante Pasquín, ministro de Marina, afirmó en el Senado que sería deseable erigir una estación de torpederos en dicho puerto; pero las gestiones realizadas con tal fin entre 1894-95 fueron infructuosas. La cuestión fue retomada en plena guerra con Estados Unidos, aunque al respecto no se hizo más que crear la 1.^a División de Torpederos de Canarias, aprovechando los tres decrepitos buques de esta clase —*Azor*, *Ariete* y *Rayo*— que Cervera había dejado allí antes de partir hacia Cuba (5).

La derrota de 1898 en Santiago de Cuba reavivó la necesidad de contar con un puerto en Canarias cuya defensa no podía reducirse a la proporcionada por el Ejército. En esa época existió un temor generalizado de un ataque nortea-

(2) PÉREZ GARCÍA, José Miguel: www.mgar.net/lpm.htm, pp. 3-4.

(3) GARCÍA, Pancho: www.mgar.net/lpm.htm, p. 3.

(4) ROMERO Y SALAS, José María: *La Marina Militar en España. 1880*, pp. 187-198.

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



Playa de Santa Catalina en 1890, lugar donde se construiría la Base Naval.

americano contra Canarias e incluso a otras costas españolas. Así el capitán de fragata José María Chacón y Pery, vocal de la Comisión de Defensas del Reino, indicó que, ante la ausencia de un poder naval, España corría el riesgo de perder Baleares y Canarias; propuso la creación de una nueva escuadra con torpederos y guardacostas acorazados para defender Canarias, pero destacaba que en las islas no existía un puerto adecuado para dichas defensas navales (6). Por otra parte, los tres torpederos, *Azor*, *Ariete* y *Rayo*, no constituían un plan estratégico o táctico, sino que simplemente estaban en Canarias por ser demasiado débiles para cruzar el Atlántico. Finalmente regresaron a la Península en 1902 (7).

El Certamen Naval de Almería de 25 de agosto de 1900 fue el primer detonante en la búsqueda de una nueva revitalización del impulso naval en España

(6) CHACÓN Y PERY, José María: *La Marina Militar en España. Estudio técnico y administrativo de su organización*. Madrid. Imprenta de Ministerio de Marina, 1900, pp. 1-7 y 15-31.

(7) BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*, 1978, p. 66.

y recomendó la creación de una base naval en las islas. Se insistió en la importancia de las islas Canarias, junto con Baleares y Gibraltar, por considerarlas puntos de excepcional valor estratégico. Canarias poseía dos puertos comerciales, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y otro, El Río, con gran potencial como puerto militar. Las islas eran una excelente base de operaciones sobre Marruecos, África central, ecuatorial y el continente americano; pero, de la misma forma que eran un punto estratégico de vital importancia, también poseían gran vulnerabilidad. Cualquier potencia que ocupara Tánger estaría en posición favorable para interceptar las comunicaciones entre Canarias y Cádiz (8). En este certamen se destacó el riesgo importante de un ataque británico.

Con respecto a la vulnerabilidad de Canarias, el teniente de navío José Riera y Alemany denunció la indefensión de sufrían las islas. En sus estudios señalaba la ausencia de un puerto militar, pudiendo construirse una base de operaciones en El Río, situado entre Lanzarote y La Graciosa, y aún más, pensaba que la Marina debía ser la responsable de la defensa marítima, en principio, de los puertos militares y, posteriormente, ocuparse de la defensa de la costa y en definitiva del archipiélago. Para todo ello tenía que contar con una estación naval en Canarias (9).

En el certamen también se planteó qué tipo de fuerzas navales serían las más idóneas para defender Canarias; aunque en principio no hubo unanimidad, después de muchas teorías y propuestas, en líneas generales la mayoría de los participantes coincidían en combinar la construcción de una escuadra de alta mar con el despliegue de torpederos en las islas, lo que implicaba la construcción de una o varias estaciones navales. Para muchos el lugar idóneo era El Río (10).

Al mismo tiempo, Francisco de Alaminos y Chacón, gobernador militar de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, propuso la creación de un puerto de refugio militar en Las Palmas de Gran Canaria (11). En esos años estaba finalizando la lenta construcción del Puerto de Refugio de La Luz, formado por los muelles de La Luz y Santa Catalina (12).

Sin embargo, en esos años hubo un enfrentamiento entre las dos islas principales por obtener dicho puerto militar. Para Felipe González de Mesa, el

(8) GÁLVEZ Y RODRÍGUEZ DE ARIAS, Francisco: *Certamen Naval de Almería*, 1900.

(9) RIERA Y ALEMANY, José: *Algo sobre nuestra Marina Militar*, 1900, pp. 30-37.

(10) VV. AA.: *Certamen Naval de Almería*, 1900. Cada memoria tiene una numeración independiente de las demás, Valga como ejemplo la de Pedro Cardona, pp. 52-54, 91-92, 99-103, 125-131, 168-169 y 175-176.

(11) ALAMINOS Y CHACÓN, Francisco de: *Apuntes para facilitar el estudio de la más apropiada defensa de la isla de Gran Canaria*, 1900, pp. 34-35.

(12) QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Pequeña historia del Puerto de Refugio de la Luz*, 1985, pp. 30-36.

puerto más conveniente sería el de Santa Cruz de Tenerife, pues señalaba que el Puerto de la Luz era demasiado vulnerable no solo por el istmo de menos de 200 metros que lo exponía al doble fuego enemigo desde las bahías de El Confital y La Luz, sino también por sus aguas poco profundas, que facilitaban el fondeo de torpedos enemigos (13). Pero en realidad, el Puerto de la Luz no era tan vulnerable, pues cualquier barco que pretendiera bombardearlo se expondría al fuego de las baterías de costa situadas en La Isleta y los torpedos podrían ser neutralizados por las defensas submarinas (14).

En cuanto a la conveniencia de situarlo en Lanzarote, en El Río, ya había sido propuesta con anterioridad en 1860 por el político e historiador José Agustín Álvarez Rixo. Además, el escritor y periodista Agustín de la Hoz señaló que ya en 1902 una junta técnica del Ministerio de la Guerra resaltó sus apropiadas condiciones naturales para tal fin, al igual que lo hicieron, al año siguiente, el ayudante de Marina y los alcaldes de Lanzarote en una instancia dirigida al presidente del Consejo de Ministros (15). El propio Cabildo Insular de Lanzarote hizo una petición el 12 de septiembre de 1913.

Las nuevas concepciones tácticas y estratégicas, derivadas de la vertiginosa sucesión de innovaciones tecnológicas experimentadas por las flotas de guerra, hicieron que se cambiara la propuesta de construir varias estaciones de torpederos por la de una base de submarinos a partir de la Gran Guerra, comenzando así la segunda etapa.

Durante esta contienda, aunque España permaneció neutral, tuvieron lugar grandes cambios en la concepción de la guerra naval que influyeron en los programas navales españoles. Los éxitos de los submarinos alemanes contra los grandes buques de superficie obligaron a tomar medidas frente a esta nueva amenaza.

Estos cambios influyeron decisivamente en los proyectos del ministro de Marina, Augusto Miranda. Uno de sus proyectos, el tercer programa naval, aprobado en 1915, tenía previsto un servicio de submarinos, que marcaría el inicio de su utilización por la Armada española. De hecho, uno de ellos, el *Isaac Peral*, llegó a Las Palmas en 1917 procedente de Estados Unidos; no obstante, esto no significó la construcción de ninguna instalación naval en Canarias ni el despliegue de las nuevas armas en el archipiélago, cuya defensa siguió confiada a las fuerzas del Ejército (16). Si después de la derrota de 1898 las prioridades geoestratégicas españolas se habían centrado en el eje

(13) GONZÁLEZ DE MESA, Felipe: *Consideraciones acerca de...*, pp. 10-18.

(14) FERRERA JIMÉNEZ, José: *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*, 1988, pp. 86-87.

(15) GUIMERÁ RAVINA, Agustín: *Puertos de refugio y bases corsarias en el Atlántico: El Río de Lanzarote según un testimonio del siglo XIX*, 1995, pp. 113-135.

(16) Sobre el tercer programa naval de Miranda, véase: DÍAZ DEUS, Jaime: *Los programas...*, pp. 18-21.

Baleares-Estrecho-Canarias, en los años veinte se incidió más en el Mediterráneo a causa del choque de intereses de las potencias europeas en este escenario. Como consecuencia, hasta finales de la década no se volvió a estudiar la posibilidad de instalar una base auxiliar en el Puerto de la Luz. El ministro de Marina, Honorio y Cornejo y Carvajal, fue uno de los primeros en asumir la necesidad de contar con una base en Canarias, ya que el proyecto era parte de la memoria que redactó en 1926 sobre el programa naval (17).

La idea de utilizar submarinos para la defensa de Canarias, ya apuntada por Felipe González de Mesa en 1900 y retomada por el capitán de corbeta Pablo Suanzes, estuvo presente en el programa naval proyectado en 1930 por el contralmirante Salvador Carviá, ministro de Marina; este programa, elaborado por la Escuela de Guerra Naval, era más ambicioso que el anterior de Cornejo; contemplaba la construcción de 64 submarinos, 16 de los cuales serían destinados a la defensa de Canarias. Aunque adolecía de una excesiva prolongación en el tiempo, 14 años, tuvo una gran influencia en el anteproyecto de flota de junio de 1938 (18). Estos programas, el ideal de Cornejo y el proyectado por Carviá, no fueron aprobados y, por tanto, no se realizó ninguna construcción en Canarias; sin embargo, sí sentaron un precedente para la construcción de una base de submarinos en Canarias y la idea se fue convirtiendo en una realidad tangible tras la vorágine que devoró a España durante la Guerra Civil.

Poco después de iniciarse la Segunda Guerra Mundial, con la Ley de Construcciones Navales de 8 de septiembre de 1939, se decidió construir una poderosa flota que permitiera hacer realidad las aspiraciones territoriales del Gobierno español. En ella se contemplaba de nuevo la creación de una base naval en Canarias, aunque las condiciones económicas y políticas del país, recién salido de la Guerra Civil, no eran las más adecuadas para ello.

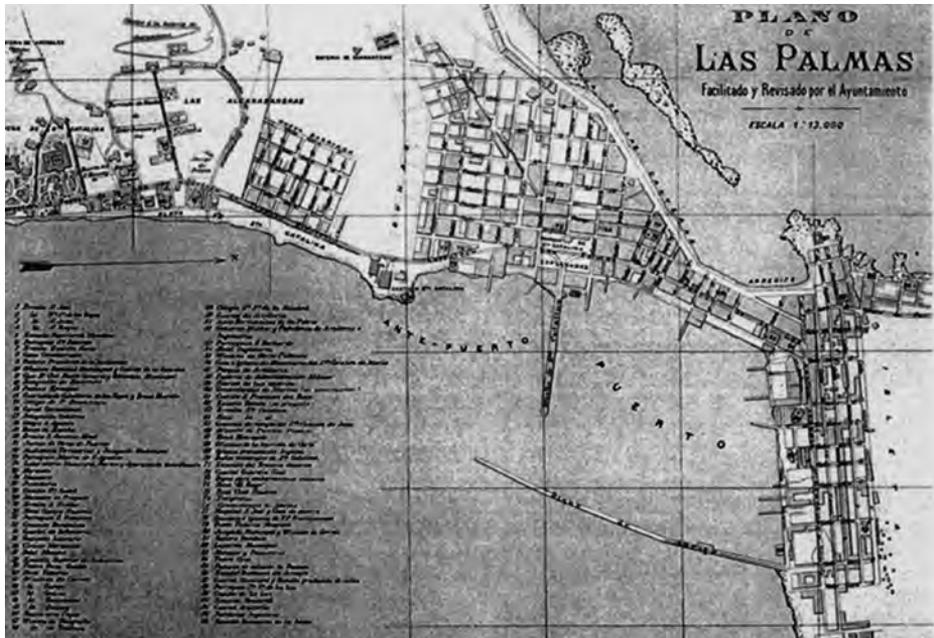
En el verano de 1940, la isla de Gran Canaria adquirió una gran importancia estratégica, tanto para el III Reich, que pretendía instalar una gran base aeronaval, como para Gran Bretaña, que veía en ella una alternativa a la pérdida de Gibraltar, en el caso de que España entrase en la guerra (19).

A pesar de su declaración oficial de neutralidad, hecha en septiembre del año anterior, España siguió una política de acercamiento a Italia y Alemania, a la vez que se distanciaba de Francia y Gran Bretaña y, aunque se declaró como país no beligerante en junio de 1940, esta declaración se interpretó, según Morales Lezcano, como una prebeligerancia que se frenó por los frac-

(17) Biblioteca del Museo Naval, Manuscritos, MNS-1744. *Memoria del Sr. ministro de Marina sobre...*, 1926, pp. 23-44.

(18) CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada Española*, pp. 234-235.

(19) DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: *Pilgrim y la defensa de Gran Canaria durante la Segunda Guerra Mundial*.



Plano de la zona donde se construiría el Arsenal Militar, 1902.

sos del Eje y la presión aliada sobre España (20). En ese mismo año, el 12 de julio, se creó la Comandancia Naval de Canarias (21), y al final del año, la Base Naval.

Ante la política de acercamiento de España al Reich, Gran Bretaña ejerció una presión tanto económica como militar. Existía una seria preocupación de que se produjera un ataque británico al archipiélago y se tuvo constancia de que el Estado Mayor británico había preparado un estudio preliminar donde se tanteaba la posibilidad y las consecuencias políticas y militares de un ataque sobre Canarias o Azores en previsión de la pérdida de Gibraltar. Ante esta posible invasión el general Serrador, capitán general, ordenó la movilización parcial en las islas. Este estudio no pasó de ser un simple estudio preliminar de tanteo; pero, en los años posteriores, el peligro de invasión británica fue muy serio.

(20) MORALES LEZCANO, Víctor: *Historia de la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial*. Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 254-261.

(21) Diario Oficial del Ministerio de Marina, núm. 175, 1940, p. 1.144, decreto del ministro de Marina. Madrid, 12 de julio de 1940.

En 1941 se retomó el proyecto, y el 20 de septiembre se firmó la orden que ponía en marcha el Plan Pilgrim, plan que contemplaba la invasión de las islas Canarias por parte de las Fuerzas Armadas británicas. Los británicos seguían con el temor de que España abandonara la neutralidad y se uniera al Eje. El objetivo prioritario seguía siendo la captura de la isla de Gran Canaria, en especial de la ciudad de Las Palmas y su puerto, conocido por Puerto de la Luz, y también del Aeródromo de Gando. La fuerza española tenía que estar disponible y preparada; la orden final de invasión podía llegar en cualquier momento.

Por suerte el Plan Pilgrim no se puso en marcha, pero tampoco se llegó a cancelar y, al tener constancia de que existía la posibilidad de un posible ataque, se mantuvo el estado de movilización y alerta durante el resto de 1941 y 1942.

Durante esta época, la defensa del Puerto de la Luz no era tan eficaz como se pudiera pensar, solo contaba con baterías de artillería de costa y sus efectivos era muy inferiores a lo que suponían los británicos; además, su estado era peor de lo imaginado. La creación de un mando y una base naval en Canarias debería haber contribuido a paliar la indefensión naval que sufría el archipiélago.

La Comandancia Naval de Canarias contribuía a la defensa de las islas mediante el Servicio de Torpedos y Armas Submarinas de su Base Naval y también con la Infantería de Marina. El Servicio de Torpedos se encargaba de los torpedos fijos, rastras, paravanes, minas y obstrucciones antisubmarinas que debían impedir al enemigo acceder al puerto; aunque, en realidad, hasta 1946 no empezaría a funcionar medianamente bien (22); aún así, después tampoco estuvieron en condiciones de ser utilizados, no se disponía ni de personal necesario, ni del material adecuado.

En cuanto a la Infantería de Marina, aunque se creó el Tercio de Infantería de Marina de Canarias en 1940, bajo el mando del comandante naval del archipiélago (23), no se organizó en aquel momento. De hecho, en 1941, contaba únicamente con una compañía y solo alcanzó su máxima fuerza en 1943 con cuatro más, cifra muy inferior a lo que pensaban los ingleses y también inferior a los tres batallones que forman un tercio. La escasez de personal no fue el único problema al que se enfrentó la Infantería de Marina, ya que tampoco existían el armamento y el alojamiento adecuados; la misma Base Naval estaba en construcción, mientras el viejo cañonero *Lauria* servía como cuartel-pontón flotante. No había suficientes buques para poder realizar satisfactoriamente las misiones que se encomendaban a la Comandancia Naval. Su comandante había solicitado cuatro destructores, pero sus peticio-

(22) Archivo Naval de Canarias (ANC), 3.^a Sección de E. M., L. 11, C. 15.

(23) Diario Oficial del Ministerio de Marina, n.º 251, 1940, pp. 1590-1591.

nes no fueron satisfechas (24). En realidad, solo se disponía de cinco buques: el guardacostas *Xauen*, el minador *Marte*, dos aljibes adecuados para el transporte de agua y el cañonero *Lauria*, que se usaba como pontón. Estos buques, encargados de la vigilancia, exploraciones, escolta y defensa de las costas canarias, no bastaban para desarrollar de forma efectiva sus cometidos.

La Base Naval se había proyectado para servir de estacionamiento a 12 submarinos, pero estos nunca llegaron. La construcción de la base se fue demorando; por una parte, por la falta de regularidad tanto en el suministro de materiales como de ayuda tecnológica por parte del Eje, y por otra, por las continuas correcciones y modificaciones de los proyectos de ejecución (25). No se cumplieron los plazos previstos y la Base no estuvo en condiciones de prestar los servicios para los que había sido proyectada hasta mucho después del final de la Segunda Guerra Mundial.

Construcción de la Base Naval

Antes de llegar a los años cuarenta, en los que empieza la construcción de la Base Naval, se tiene constancia de una serie de documentos relacionados directamente con este proceso.

La primera referencia en relación con este asunto es la existencia de un plano, con fecha del 26 de diciembre de 1920, sobre el deslinde de la zona marítimo-terrestre entre los puertos de la Luz y Las Palmas; pero según consta en dicho plano, no mereció la aprobación superior (26).

Construcción del Muelle Frutero

En 1932, se inició la construcción de un muelle en forma de «L» situado a la altura del denominado Castillo de Santa Catalina; este sería el Muelle Frutero del Puerto de Las Palmas, que posteriormente se traspasaría a los ministerios de Marina y Aire, y en el que se iniciaría la construcción de la Base Naval.

Dicho muelle fue construido en solares de la explanada de la Virgen del Pino, formada con otros de la zona marítimo-terrestre, otros ganados al mar y algunos creados con el relleno sobre terrenos que la Administración posterior-

(24) ANC, 3.^a Sección de E. M., L. 4, C. 56, escrito del comandante naval de Canarias al capitán general del archipiélago. Las Palmas de Gran Canaria, 18 de diciembre de 1942.

(25) ANC, 1.^a Sección. Organización, L. 7, C. 6, escrito del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina. Las Palmas de Gran Canaria, 1 de diciembre de 1945.

(26) ANC, 4.^a Sección Material/Logística, L. 18, C. 8, E. 3.12, 1920.

mente consideró como incluidos en la zona marítimo-terrestre.

Cesiones de Artaza y Valido

Para iniciar la construcción del Muelle Frutero se realizaron una serie de expropiaciones a particulares. En 1934, el ingeniero director de las Obras del



Castillo de Santa Catalina, 1920-1922.

Puerto de la Luz, Caballero de Rodas, solicitó a la condesa de Artaza autorización para la ocupación de un solar denominado n.º 5, correspondiente a la finca n.º 6.293; esta ocupación era necesaria, pues habían dado comienzo las obras del puerto. La condesa de Artaza dio su consentimiento previa promesa de que se expropiaría dicho solar en la debida forma, cuestión que no se cumplió. El abogado de la condesa asistió al deslinde del solar y también del contiguo. En ese momento no se llegó a formalizar el acta del deslinde por considerar Caballero de Rodas que dicho terreno no podía considerarse como propiedad privada, ya que estaba dentro de la zona marítimo-terrestre. El representante de la condesa estimó que el criterio del ingeniero del puerto era erróneo, pues el solar estaba inscrito en el Registro de la Propiedad con anterioridad a la Ley de Puertos y su Reglamento.

En 1935, la Dirección Facultativa de las Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas también pidió permiso a los herederos de Federico Valido para el paso por el solar de su propiedad (situado en lo que hoy es parte de la explanada de acceso al Arsenal) y poder así comenzar las obras de construcción del nuevo muelle en la zona del Castillo de Santa Catalina —«...dichos herederos autorizaron lo que se les pidió como es lógico suponer y por obligado deber patriótico» (6 de septiembre de 1935)— (27).

Estos terrenos, junto con los de la condesa de Artaza, forman parte del segundo proyecto reformado del muelle por el Castillo de Santa Catalina. En él estaban incluidos los que posteriormente ocuparían el Ministerio de Marina y el del Aire. Los pertenecientes a la Aviación fueron cedidos, finalmente, mediante un acuerdo a la Armada.

(27) ANC, 4.ª Sección. Material/Logística, L. 18, C. 8, E. 3.7, 1935.



Muelle Virgen del Pino, conocido como Muelle Frutero (1940).

Como las gestiones para la expropiación de estos terrenos no se efectuaron correctamente en ese momento, posteriormente, cuando la Junta de Obras del Puerto se los cedió a la Marina y a la Aviación mediante un acuerdo, estos, al parecer, no le pertenecían, lo que creó una serie de problemas entre la Junta, los supuestos propietarios y el Ministerio de Marina que fueron alargándose a lo largo de los años siguientes.

Comienzan las gestiones para la construcción de la base

La primera referencia relativa al proceso de creación de la Base Naval es un escrito, de 10 de agosto de 1940, en el que el contralmirante Alfonso Arriaga, comandante naval de Canarias, pidió el envío de un submarino *Tipo B* para poner en marcha la base. A esta petición contestó el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada seis días después, indicando que se enviaría el submarino *B-1* en cuanto estuviera listo el recorrido de sus motores (28).

El contralmirante Arriaga, desde su llegada a Gran Canaria, dedicó sus esfuerzos a realizar un estudio sobre la instalación de la Base Naval. Según

(28) Archivo General de la Administración (AGA), Marina. Caja núm. 20.341.

sus conclusiones, debería establecerse en los puertos ya construidos. Para Arriaga el lugar idóneo sería el Muelle Nuestra Señora del Pino y su dársena. En aquel momento el muelle aún estaba sin aplicación comercial, aunque sí existía el proyecto. Había varios inconvenientes para dicha instalación, uno de ellos era que, anteriormente, la Aviación había ocupado parte de la explanada del muelle con la intención de establecer allí su base de hidros. Esa zona, dentro del puerto, era la más adecuada para la construcción de la futura Base Naval.

En aquella época, Arriaga también mantuvo conversaciones con el ingeniero director de las obras del puerto sobre los inconvenientes que tendría el pontón *Lauria* para atracar en el sitio acordado para ello, ya que su popa quedaría sobre terrenos ocupados por la Aviación.

Después de una serie de gestiones con el jefe de Aviación, se llegó a un acuerdo mediante el cual se cedería a la Marina una parte de la zona de Aviación para dar acceso a la zona correspondiente a la Armada, y de esta forma, el pontón *Lauria* quedaría siempre atracado en los terrenos de la Marina. Por otra lado, estaba el inconveniente que se crearía si la Aviación estableciera la base de hidros en sus terrenos, como estaba previsto, lo que dificultaría la maniobra de los buques que vinieran a la base, que tendrían que atracar por la parte de fuera del espigón. Este problema se salvaría si se producía el traslado de la Aviación a la bahía de Gando.

Todo esto queda reflejado en un escrito del 17 de agosto de 1940 del contralmirante Arriaga al ministro de Marina. En él, aparte de lo citado anteriormente, se hacían consideraciones sobre la ampliación de la Base Naval. Por último, insistía en la conveniencia del envío de las unidades ya solicitadas, el submarino central y el pontón *Lauria*, así como otras que hiciesen ver la importancia de esta base (29).

A lo largo de ese año 1940, se enviaron planos de la Base Naval (30) para complementar la anterior información, con esquemas de la distribución de los servicios que pudieran comprender el núcleo inicial de la Base Naval de Canarias, con vistas a servir a submarinos y unidades ligeras dejando espacio para unidades mayores (31).

El 15 de noviembre se celebró una reunión en el Ministerio de Obras Públicas entre representantes del Aire, de Marina y del propio Ministerio de Obras Públicas con el fin de estudiar y proponer los medios de armonizar todos los intereses y de arbitrar los recursos precisos para la ejecución de las obras necesarias con el objeto de establecer la Base de Hidroaviones de las Fuerzas Aéreas del Atlántico y otra destinada a las Fuerzas Navales, ambas

(29) ANC, Comunicación n.º 9, 1.ª Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 1, 1940.

(30) ANC, 1.ª Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 4, 1940.

(31) ANC, 1.ª Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 9, 1940.



Vista aérea de la Base Naval y Alcaravaneras, 1942-43.

en el Puerto de la Luz, sin perjuicio de los intereses de dicho puerto. En esa reunión, se redactó un acta que se elevó a la superioridad para que resolviera lo que estimara conveniente (32).

Cesión del muelle y explanada del Pino a la Marina

Durante el mes de diciembre hubo numerosos contactos entre los tres ministerios citados anteriormente, que desembocaron en la cesión provisional de los terrenos al de Marina.

(32) ANC, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 15-16, 1940.

El proceso de ocupación de los terrenos en los que se construiría la base comenzó el 5 de diciembre de 1940. Ese día, el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada mandó un mensaje al comandante naval de Canarias, Alfonso Arriaga, para que procediera a la ocupación del Muelle de Nuestra Señora del Pino y explanada del mismo hasta 1.^a alineación, según un acuerdo con Aviación (33). El contralmirante Arriaga se dirigió, con fecha 6 de diciembre, al gobernador civil de la provincia y al presidente de la Junta de Obras del Puerto (JOP) para informarles de que se iba a proceder a la ocupación (34), por lo que en esa misma fecha envió un escrito al ingeniero director de la JOP (35). Así, el mismo día el gobernador civil comunicó la orden de ocupación al presidente de la JOP (36), que a su vez se lo transmitió al jefe de las Fuerzas Aéreas del Atlántico (37).

Las órdenes fueron tan rápidas e inesperadas que perjudicaron el inicio de la ocupación, que se demoró al no haber recibido el ingeniero director accidental instrucciones de la superioridad de cómo llevarla a cabo el día previsto. La orden definitiva no se dio hasta el 11 de diciembre; en ella, el director general de Puertos y Señales Marítimas, en nombre del ministro de Obras Públicas, ordenó llevar a cabo la ocupación, autorizando efectuar el replanteo provisional de los terrenos (38).

Días después, Arriaga envió un radiotelegrama al ministro de Marina comunicándole haber recibido de la JOP la totalidad del Muelle de Nuestra Señora del Pino y explanada del mismo nombre hasta alineación acordada con Aviación (39), que por su parte, en la misma fecha, indicó no conocer oficialmente la alineación de separación en el muelle, pidiendo mediante escrito «se indique la referida alineación de separación entre la parte correspondiente a Aviación y el trozo correspondiente a la Comandancia Naval» (40). Finalmente, el 17 de diciembre de 1940, tuvo lugar la firma del acta de entrega provisional del Muelle de Ntra. Sra. del Pino al Ministerio de Marina (41).

Existe un plano anexo al acta de entrega de parte de la explanada efectuado por el Ministerio del Aire al Ministerio de Marina (42).

Una vez conseguidos los terrenos para la Base Naval se procedió a su construcción. Las instalaciones de la misma se iban a ubicar en cuatro zonas:

(33) ANC, Radio n.º 216, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 17, 1940.

(34) ANC, Comunicación n.º 136, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 18, 1940.

(35) ANC, Comunicación n.º 137, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 19, 1940.

(36) ANC, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 20, 1940.

(37) ANC, Comunicación n.º 146, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 21, 1940.

(38) ANC, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 26, 1940.

(39) ANC, Radio n.º 161, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 31, 1940.

(40) ANC, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 33, 1940.

(41) ANC, Comunicación n.º 160, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 35, 1940.

(42) ANC, 1.^a Sección/Personal, L. 4, C. 1, E. 36, 1940.



Vista aérea Base Naval, 1943.

la explanada de la Virgen del Pino, La Isleta, el barranco de Guanarteme y Almatriche.

En 1948, queda constituido formalmente el Arsenal de Las Palmas, comenzándose la construcción de varias edificaciones y nombrándose el 21 de julio el primer jefe del Arsenal, el capitán de navío Fernando Meléndez Bojart.

Durante la década de los 50, ante el previsto despliegue de submarinos, se construyen dos pantalanos para poder albergarlos.

Ampliación de la red arterial de Las Palmas. Posible traslado

A partir de 1964, con motivo de la construcción de la Avenida Marítima y el consiguiente planeamiento urbano de la ciudad de Las Palmas, se acometieron una serie de obras que implicaron el retranqueo de la puerta y muros del Arsenal en sucesivas ocasiones y, como contrapartida, se ganaron terrenos al mar rellenando la zona de la playa norte, quedando definitivamente con la forma y límites actuales.

A partir de estas fechas y durante los años posteriores, se planteó numerosas veces el traslado de la base a otra ubicación. Se han barajado numerosas hipótesis. En 1974 comenzaron las conversaciones destinadas a cambiar el emplazamiento. El Ministerio de Obras Públicas pidió a la Marina que solu-

cionara el problema y autorizó al AJEMA para que iniciara las gestiones previas necesarias.

La comisión encargada de realizar el estudio sobre la posible ubicación seleccionó, en 1976, diversos emplazamientos y, después de tener en cuenta factores estratégicos, tácticos, económicos, políticos y logísticos, se decantó por Gran Canaria —en algún momento se pensó en su traslado a la isla de Tenerife—, y en concreto por la zona de Gando-Sur. El Consejo de Ministros del 10 de diciembre de ese año aprobó el traslado de la base a la zona sur de la bahía de Gando, concretamente en la playa de Vargas, idea que en 1982 se desechó oficialmente por falta de presupuesto.

Durante 1999 se retomó el tema sobre la Base Naval de Canarias, planteándose el traslado a La Isleta, pero la Autoridad Portuaria desestimó el mismo por falta de acuerdo con el Ministerio de Defensa.

Las negociaciones se estancaron y el asunto no se volvió a retomar hasta la primavera de 2002, cuando la prensa de Las Palmas reavivó el debate; en él se pedía la «devolución» de los terrenos sobre los que se asienta el Arsenal, es decir, el muelle y la explanada de la Virgen del Pino (43).

Periódicamente el asunto vuelve a los medios de comunicación, tanto por interés de la alcaldía como de la propia Autoridad Portuaria con el ansiado proyecto de la Gran Marina, elaborado en 2004, o bien, como en el caso del año 2006, con la visita del ministro de Defensa José Bono (44). En esa ocasión, después de unos meses de debate, la propuesta de la Autoridad Portuaria al Ministerio de Defensa era el traslado al dique de La Esfinge en la península de La Isleta (45).

En mayo de 2007, las elecciones municipales tuvieron como ganador al Partido Socialista. Uno de los puntos de su programa electoral era el traslado de la Base Naval. Durante la campaña electoral, el nuevo alcalde, Jerónimo Saavedra, en sus declaraciones a la prensa sobre el asunto, aseguró que pretendía convertir el espacio hoy ocupado por la Base Naval en un «pulmón para la ciudad en el único espacio libre que queda en el litoral». También exponía que en ese lugar iría situado el muelle para cruceros que la capital necesitaba, acercando de esa forma la ciudad al mar y facilitando a los turistas su acceso a la misma. En cuanto al uso que se daría a los terrenos, Saavedra hizo hincapié en que «todas las instalaciones que albergaran serán de uso público», como, por ejemplo, el Museo Oceanográfico, un edificio público sede del Ayuntamiento, etc. Sobre el traslado informó de que había mantenido una «reunión pública» con el ministro de Defensa en la que se habló sobre el tema. Opinaba que «el PP está faltando a la verdad o está desinformando»

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

(44) *Ibídem*, 19 de enero de 2006.

(45) *Ibídem*, 2 y 3 de junio de 2006.

cuando sostenía que el presidente del Gobierno no quería devolver ese espacio a la ciudad y, a su vez, manifestó que «actualmente el Cabildo y el Ayuntamiento no se ponen de acuerdo con este tema» (46). En otras declaraciones posteriores aseguró ser el único que había presentado en la Secretaría de Estado de Defensa los estudios, hechos por los técnicos de la Presidencia de la Autoridad Portuaria, sobre posibles emplazamientos de la nueva base.

El tiempo va pasando y el tema del traslado de la base se retoma en determinadas ocasiones, como, por ejemplo, cuando hay elecciones. En las de 2011 el candidato de los Verdes al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Rafael Rodríguez, informó de que la formación había presentado, a través de la diputada nacional de Iniciativa Verdes, María Nuria Buenaventura, una propuesta al Ministerio de Defensa para que la Base Naval de la capital gran-canaria sea trasladada al puerto de Arinaga.

Históricamente, a raíz de estas peticiones, la postura de la Armada ha sido siempre la misma: se sigue insistiendo en la necesidad estratégica de la existencia de una base en Canarias; que no existe ninguna oposición al traslado siempre y cuando los interesados en el mismo hicieran no solo el esfuerzo para buscar el emplazamiento alternativo, sino también financiaran económicamente la operación; se considera también la necesidad de que la nueva ubicación esté cercana a la de la industria relacionada con el mar, astilleros, puertos, etc., y por último, se hace resaltar que todos los organismos implicados en el asunto han de estar de acuerdo en el traslado.

BIBLIOGRAFÍA

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José: *La Armada española y la defensa de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial*,

—*La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial*.

La mayor parte de la información ha sido recogida del Archivo Naval de Canarias.

A partir de la década de los ochenta, la información se ha extraído de una carpeta que se encuentra en la Sección de Logística del Cuartel General del Mando Naval de Canarias. No se han podido utilizar referencias, puesto que no está catalogada. En esta carpeta también existen recortes de prensa.

La última parte de este artículo ha sido elaborada con información procedente de los recortes de prensa que se encuentran archivados en la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General del Mando Naval de Canarias, pues el último documento oficial, aunque sin firmar, al que se ha tenido acceso es del año 2002.

Los datos relativos al año 2006 han sido obtenidos a través de Internet de la página del periódico *La Provincia*.

(46) *Canarias*, 7, 3 de abril de 2007.