



Esperando a Hitler
Los subterráneos de la montaña de El Púlpito

Fernando Herráiz Sánchez
2012

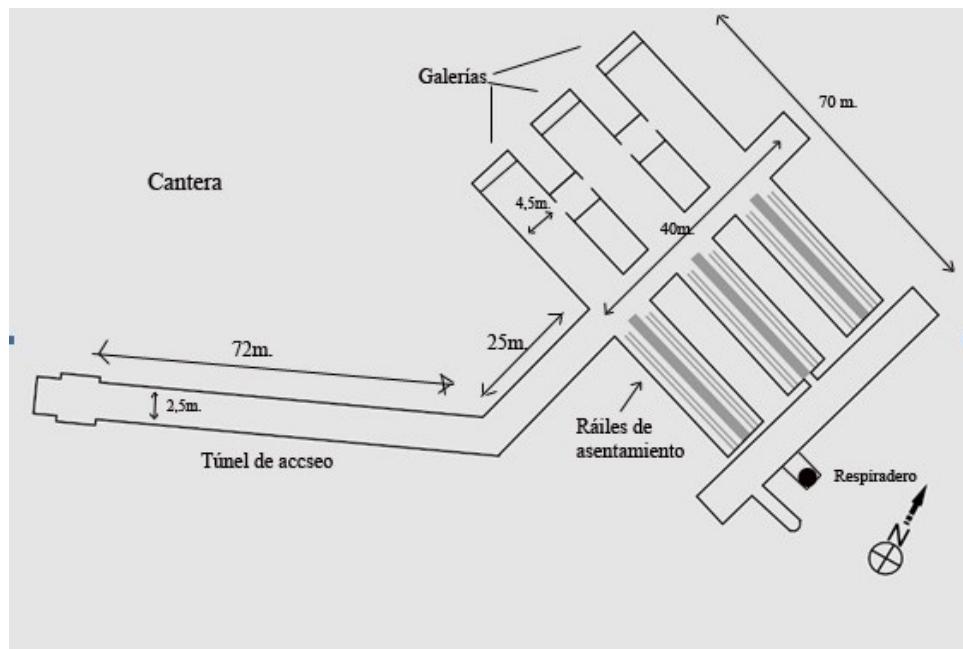
En Noviembre de 1940 Adolf Hitler afirmó que “*...hay que poner antiaéreos en los aeródromos de Canarias y hay que llevar allí los stukas, es la única manera de alejar definitivamente las islas de las escuadras enemigas*”¹

En esta fecha el *Führer* no solo era el amo de Europa. Sus seguidores y buena parte de sus enemigos le atribuían capacidades estratégico-militares rayanas en lo mesiánico. La incorporación al Reich de Austria y los Sudetes, las guerras relámpagos de Polonia, Checoslovaquia, Dinamarca, Noruega, Bélgica, Holanda..., y sobre todo la sensacional ocupación de Francia parecían confirmarlo. Hoy sabemos que las fricciones con el generalato de la Wehrmacht eran frecuentes, y que más adelante el pueblo alemán pagaría con creces esta supuesta infalibilidad. Pero a finales del 40 esto no se discutía. El canciller alemán se sentaba en el centro de una tela de araña en la que sus opiniones o sugerencias se materializaban con la diligencia que tendemos a atribuir a los teutones.

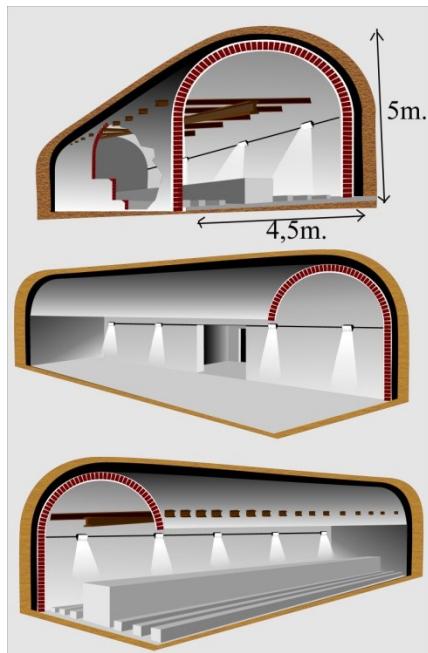
Así, las observaciones de Hitler en relación a lo que había que hacer en Canarias no cayeron en saco roto, y pusieron en marcha una cadena de acontecimientos que influyeron en las vidas (y muertes) de un buen número de isleños. El objetivo de este trabajo es intentar rescatar del olvido algunos de aquellos sucesos.

Bajo tierra

En el subsuelo de la montaña de El Púlpito, a un kilómetro escaso del aeropuerto de Los Rodeos, existe una red de túneles, pasadizos, galerías y respiraderos que pasamos a describir.



En el croquis se puede apreciar la distribución general del complejo. La superficie excavada es de unos 1400 m², compuesta principalmente por un túnel de acceso de 97x 2,5x 2,5 ms., y tres galerías en bóveda de cañón de 65 x 4,5 x 5 ms. El conjunto se completa con dos estancias auxiliares de 5x5 ms., y un remate elevado que conecta las galerías a un respiradero circular que aflora a la superficie de la montaña, de 2,5 ms. de diámetro y unos 40 ms. de longitud.



Galerías. Gráfica Jesús Tremps

El suelo es de hormigón. Las paredes y las bóvedas están recubiertas de tabiques de ladrillo enfoscado que separan las estancias del lecho de roca de la montaña, presumiblemente en prevención de derrumbes y desprendimientos. A lo largo de ellas se observan restos de una red eléctrica que parece abarcaba todas las dependencias, y refuerzos transversales de vigas o soportes de hierro. Los firmes de las secciones internas de las galerías están cubiertos por una suerte de raíles de hormigón, distribuidos a ambos lados de una pieza de mayor altura y volumen del mismo material.

Estos son los rasgos sobresalientes de una construcción sin duda notable, en un estado de conservación que puede calificarse de bueno o muy bueno. La ventilación es suficiente, no se aprecian filtraciones ni derrumbes importantes, salvo cortos tramos donde la cubierta de ladrillo ha cedido. Paredes y firme, incluidos los mentados “raíles” presentan buen aspecto. Quizá demasiado buen aspecto...

Para completar la descripción, importa señalar que por el Oeste, las galerías lindan o más bien están colgadas sobre una cantera de unos 40 m. de profundidad, la cual se encontraba en explotación en la fecha de construcción de los subterráneos. Esta circunstancia justifica la extraordinaria longitud y curioso diseño en “L” del túnel de acceso. Según fuentes orales, “*por allí se inició la excavación y se vació la montaña*”.

Desconcierto

Cuando iniciamos las indagaciones sobre la historia de los subterráneos de la montaña de El Púlpito, se hizo evidente que se trataba de una construcción militar del siglo XX. Quienes conocían su existencia coincidían en que “era un polvorín en desuso”. Lo cierto es que todas las instalaciones militares subterráneas de cierta envergadura de la isla han tenido esta finalidad, por lo que la obra no sería otra cosa que el depósito de explosivos y munición de *Los Rodeos*. La hipótesis parecía plausible. Pero pronto tropezó con serias dificultades: no encontramos ningún documento que la confirmase. O más exactamente, en el Archivo Intermedio Militar de Canarias no existía legajo alguno que mencionase siquiera la existencia de tales subterráneos, cosa que contrastaba notablemente con instalaciones análogas: 179 documentos relacionados con el polvorín de Geneto, 147 con el de Tabares, 69 con el de Taco..., y como decimos, ninguno con El Púlpito.

Por otra parte, la Capitanía General de Canarias realizaba inspecciones o revistas anuales de los depósitos de explosivos. En la serie 1955-1963 tampoco se hacía la menor referencia a Los Rodeos. La hipótesis de que los subterráneos hubieran sido alguna vez un polvorín se debilitaba, y daba la impresión de que cierto velo de secretismo envolvía el asunto. ¿Cuándo se construyeron? Y..., ¿exactamente para qué?

Una entrevista con D^a M^a Rosario González Reyes, residente y natural de la zona, comenzó a arrojar cierta luz sobre el asunto. “*Los terrenos de la montaña de El Púlpito los compró mi padre, Pedro González Carlos, en 1935. Allí teníamos animales y algo plantado. Una mañana que fuimos a sacar las vacas, vimos muchos militares que no nos dejaron pasar. Ni ese día ni después. Los terrenos fueron ocupados sin aviso y a las bravas*”. Doña M^a del Rosario situó estos sucesos a principios de los 40, es decir en plena II Guerra Mundial.



Subterráneos de El Púlpito. Foto Francisco Hernández

Europa en guerra

En el verano de 1940 Francia se había rendido a las fuerzas de ocupación alemanas, y Hitler se paseaba por los Campos Elíseos como dueño indiscutido de la Europa continental. El bloqueo a Gran Bretaña estaba en su punto álgido, y debía ser completado con acciones estratégicas que arrebatasen a los británicos sus colonias ultramarinas. Entre ellas se incluía la toma de Gibraltar, y posteriormente del Norte de África, desde Marruecos hasta el canal de Suez.

El proyecto de conquista del peñón se bautizó como *Operación Félix*, y comenzó a planificarse en julio 1940. Dos cuerpos de ejército de la Wehrmacht cruzarían Los Pirineos, y se dirigirían al sur de la península para iniciar el asedio. El plan incluía el apoyo aéreo de varias escuadras de la Luftwaffe, y la colaboración del ejército español. Hitler tenía previsto entrevistarse con Franco en octubre, y esperaba obtener su consentimiento.

El 18 de julio Franco reclamó oficialmente Gibraltar a los ingleses, y el 24 de agosto la *Operación Félix* fue aprobada por el *Führer*. Se designó como comandante al Mariscal de Campo Walther von Reichenau, y se fijo una fecha: los Panzers cruzarían Los Pirineos el 10 de enero de 1941. Las implicaciones eran evidentes: España abandonaría su sesgada no-belligerancia y entraría en la guerra en el bando del Eje.

Del lado británico los preparativos se seguían con preocupación. La base de Gibraltar era esencial para *Royal Navy*. Además de un centro logístico de primer orden, era la llave del Mediterráneo, la cerradura que mantenía separadas las flotas italianas y germanas, y el tapón que les impedía el acceso al Magreb. Pero..., si Franco entraba en guerra, Gibraltar era indefendible. Así lo consideró el Estado Mayor de Su Majestad.

Los británicos no podían renunciar a la única ventaja militar apreciable que poseían en ese momento: la supremacía naval. No era asumible una retirada completa del Atlántico al sur del paralelo 30. Así, en junio de 1940 se diseñó la *Operación Puma*, que incluía la ocupación de Tenerife y Gran Canaria. Un asalto aeronaval en toda regla, cuyos principales objetivos eran la ciudad de Las Palmas², y los aeródromos de Gando y Los Rodeos. Los británicos sustituirían Gibraltar por una o varias de las Canarias.

La fuerza prevista constaba de un portaviones con una escuadra de cazas, uno o dos cruceros, cuatro buques de transportes, destructores, buques de carga, lanchas de desembarco..., artillería ligera, pesada y antiaérea, dos brigadas de infantería...

Ambos bandos conocían con bastante precisión los planes y preparativos del adversario, por lo que el siguiente movimiento de los germanos fue presionar al gobierno español para que reforzase la defensa de las islas. Llegaron efectivos desde la península, y se decretó una amplia movilización que elevó a 26.000 el número de combatientes. A finales de 1940, todo apuntaba a la inminente apertura de un nuevo frente en el África atlántica cuyo epicentro sería Canarias.

En las islas caló el ambiente prebélico. Además de la mencionada movilización, se actualizaron los planes defensivos, se reforzaron las baterías costeras, la artillería antiaérea y se adoptaron otras medidas que dan idea de la seriedad con que los isleños se tomaron la amenaza. Así por ejemplo, en La Laguna se constituyó una *Junta de Defensa Antiaérea Pasiva*, cuyo cometido era proteger a la población civil de posibles bombardeos mediante la construcción de cuatro refugios subterráneos en el casco histórico de la ciudad.

El alto mando alemán no se fiaba de los datos que sobre Canarias le suministraban el embajador y el ministro de exteriores de Franco. Deseaba información de primera mano, por lo que envió a un oficial con la misión de realizar una gira de inspección, y evaluar el estado real de las defensas del archipiélago.

El informe Krauss

El capitán de fragata Krauss llegó a Gran Canaria el 12 de diciembre de 1940. En una semana visitó las dos islas mayores, se entrevistó con los principales mandos militares, y preparó un informe de 19 páginas más anexos, que presentó a sus superiores a comienzos de 1941.

El informe Krauss no solo recoge certeramente el estado de las defensas ante un posible desembarco a gran escala, sino que se adentra en consideraciones tácticas, es decir, propone medidas para las tres armas (tierra, mar y aire) en lo que podría considerarse un borrador de plan general de defensa, muy similar al que poco después fue aprobado por el Capitán General Ricardo Serrador Santés. También evalúa y comenta las capacidades y preferencias ideológicas de los principales mandos militares de Canarias, y de la

población en general. Dado que el documento ha sido ampliamente estudiado³, solo nos detendremos en aquellos aspectos directamente relacionados con este trabajo.

La situación general de las defensas era deficiente. Aunque el número de combatientes era considerable, en cuanto armamento, infraestructuras y combustible podría calificarse de penosa. Las baterías de costa eran escasas y anticuadas. Pero las principales carencias estaban en la aviación y la marina. Esta última solo contaba con un buque minador (con 250 minas) y un guarda costa.

En cuanto a la Fuerza Aérea, el 1 de agosto de 1940 el buque Castillo de Coca había desembarcado en la Base Naval de Las Palmas 24 cazas *Fiat R-32*. De ellos 14 se quedaron en la isla, y 10 se enviaron a Los Rodeos. A estos habría que añadir 6 transportes *Junker Ju-52* y dos hidroaviones *Donier Wall* de reconocimiento. En total 32 aviones.

Krauss consideró que el mínimo imprescindible ascendería a 50-60, pero las autoridades canarias tenían sus propias pretensiones. Ante el anuncio de la llegada del militar germano, habían elaborado una lista del material bélico que estimaban necesario para afrontar con garantías un ataque inglés. Una suerte de carta a los Reyes Magos que incluía 24 Piezas de artillería de 150mm, 28 Cañones antiaéreos, 35 Cañones de Costa, 120 camiones, material de transmisiones..., y 112 aviones.

Junto a los 32 ya existentes, un total de 144 aparatos se desplegarían en la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO). En definitiva, el mando de la ZACAO quería *los Stukas de Hitler*. En aquellas fechas lo encabezaba el Teniente Coronel Antonio Llorente Solá, descrito en el informe Krauss como “*deseoso de resistir un posible ataque y con una actitud positiva para Alemania*”.

Para hacerse una idea de la magnitud del pedido, baste señalar que en 1940 el ejército español disponía de 172 cazas y 164 bombarderos para todo el territorio. Se trataba pues de incrementar en un tercio la Fuerza Aérea Española, cantidad que se destinaría íntegramente a Canarias. Y da la impresión que al capitán Krauss no le desagrado la idea.

La ZACAO contaba entonces con dos aeródromos operativos, Gando y Los Rodeos, dos en construcción, Lanzarote y Fuerteventura, y pistas de aterrizaje en Cabo Juby, Ifni y Villa Cisneros. El mejor equipado era el de Gran Canaria, pero su cercanía al mar y el hecho de no contar con depósito subterráneo de combustible lo hacían vulnerable. En Los Rodeos había hangar, estación meteorológica y teléfono. Aunque carecía de alojamiento para la tropa, estaba a 15 Km. de la costa y disponía del suministro

procedentes de la refinería de petróleos que almacenaba 500 toneladas de gasolina de aviación.

Krauss advirtió que el punto débil del sistema defensivo es precisamente el combustible: los depósitos existentes en los puertos, y la propia refinería de Tenerife quedarían inermes ante el presumible ataque de los ingleses, por lo que propone medidas desesperadas y utópicas.

Se trataría de conseguir 40.000 cubas de 200 litros, y desperdigarlas por barrancos y cuevas de las islas. El combustible se distribuiría allí donde fuese necesario mediante animales de carga (se mencionan camellos). Desde luego no había tal cantidad de estos depósitos en las islas, por lo que Krauss finaliza recomendando “la *urgentísima construcción de depósitos subterráneos*”.

Llama la atención no tanto el procedimiento, como la cantidad implicada. Se trata nada menos que de 8 millones de litros..., y en un momento en que España estaba sometida a un durísimo bloqueo por parte de ingleses y norteamericanos. En el primer semestre de 1940 Franco logró importar 1.165.000 barriles de gasolina⁴. Las reservas propuestas por Krauss significarían el 26% del consumo mensual del país. ¿Fantaseaba el alemán? Quizá..., pero en ese caso no era el único.

Atando cabos

Menos de un mes después de que Krauss abandonase las islas, el General Vigón, a la sazón Ministro del Aire, ordenó con carácter “preferente y *urgentísima*” la instalación de “depósitos de combustible en Los Rodeos, Gran Canaria, Cabo Juby e Ifni”,⁵ por lo que en la última semana de enero de 1941, una comisión del *Servicio de Estudios y Experiencias* del Ministerio del Aire se desplazó al archipiélago para realizar un informe previo.

Había prisa. El 19 de febrero la comisión estaba de vuelta y realizaba un pedido a la Dirección General de Materiales, un documento estrictamente técnico que de manera indirecta desvela el propósito de los subterráneos de la montaña de El Púlpito⁶.

En el preámbulo se puede leer que el pedido de materiales tiene como destino “*las instalaciones de combustible de los Aeródromos de África y Fuerzas del Atlántico y las dos instalaciones de Reserva, con un total general estas últimas, de 2.500.000 litros*” y más adelante “*Material necesario para la construcción de 50 tanques cilíndricos de eje*

horizontal, remachados, de 50.000 litros de capacidad que hacen un total de 2.500.000 litros para instalaciones subterráneas”

Por lo que todo apunta a que El Púlpito era una de estas dos reservas estratégicas previstas. Así, el enigma de los subterráneos quedaba resuelto, tanto en lo que respecta a su funcionalidad como a la fecha del proyecto. Sin embargo..., de nuevo llama la atención las magnitudes manejadas.

Considerando que la mitad de la capacidad prevista (1,25 millones de litros) estuviese destinado a Los Rodeos, y atendiendo a las dimensiones descritas para las tres galerías principales (65 x 4,5 x 5 ms), resultaría que el 40% de lo excavado bastaría para albergar el combustible. O visto de otra manera, las instalaciones de la montaña de El Púlpito eran suficientes para acoger la totalidad de la Reserva Estratégica de la ZACAO. Por lo que es posible que el proyecto inicial se variase, incrementando la capacidad del depósito lagunero.

Sea como fuere, lo cierto es que las previsiones de la ZACAO casaban bastante bien con las expuestas por Krauss: 8 millones de litros para el conjunto del ejército, de los cuales, 2,5 serían para la aviación. Como hemos señalado, tales previsiones eran drásticamente incompatibles con la situación del país..., salvo que el alto mando creyese firmemente en la llegada de *los Stukas de Hitler*, con sus tripulaciones, sus mecánicos, sus equipos de comunicaciones..., y su combustible.

De otra manera, habría que admitir una radical desproporción entre fines y medios. Habría que dar por bueno que la finalidad de una obra de la envergadura descrita fue atender las necesidades de los diez *Fiat R-32*, biplanos de dos plazas con autonomía de 800 Kilómetros y capacidad de depósito de 325 litros, y de los uno o dos *Ju-52* que entonces operaban en Los Rodeos.

Supone admitir también que lo poco que había se destinó al servicio de estos aparatos cuando “*buenas partes de los recursos disponibles para el Ejército del Aire iban a parar directamente a pagar los sueldos de la oficialidad remanente de la guerra, cuya fidelidad a Franco constituía el más firme pilar del Régimen. La penuria era tal que las actividades de Iberia debieron suspenderse por completo durante la mayor parte de 1943 por falta del combustible*”⁷.

Bien..., había que construir una gran reserva estratégica, pero eso llevaría su tiempo. Entre tanto, se precisaba una solución de emergencia. Según testimonio de D. Leandro Rodríguez Martín, natural de la zona “*en 1941 se construyó un depósito subterráneo en la parte de la Hoya del Camello, cerca del aeropuerto*”. Este depósito existe y hemos

podido localizarlo. Se trata de una construcción en bóveda de cañón de unos 200m² y unos 7m. de altura. Fue adquirido en 2000 al Ministerio de Defensa por D. Celso Rodríguez Ramos. Según su declaración, “*estaba casi completamente enterrado, y en su interior había un tanque de unos 2,5m de diámetro y 6m de altura, que según estimaciones podía contener hasta 100.000 litros*”. La instalación se completaba con una casamata de guardia al mando de un sargento.



Depósito Hoya el Camello

En el Archivo Histórico del Ejército del Aire no existe documentación específica acerca de la construcción de los subterráneos de El Púlpito, pero en un expediente relacionado con Los Rodeos se menciona de pasada que en Marzo de 1943 estaban en curso “*las obras del depósito de combustibles*”⁸, de donde se infiere que los trabajos debieron comenzar como muy tarde a mediados de 1942. Las obras avanzaban, y en el otoño del 43 estaban prácticamente terminadas. Esto se desprende de un voluminoso expediente abierto en torno a un suceso que selló definitivamente la suerte de los subterráneos⁹.

Once ataúdes y dos botellas de coñac

En la tarde del 11 de Noviembre de 1943, quince obreros trabajaban en el exterior de los túneles. Se trataba de abrir una pista “*para dar acceso a las galerías donde se instalarán los depósitos metálicos de combustible*”. Esta declaración confirma lo relatado por D^a M^a Rosario González: la excavación y extracción de materiales se realizó a través del túnel de acceso. Una vez finalizadas las galerías principales, había que introducir los depósitos de combustible. Por el túnel era imposible, por tratarse de cilindros metálicos de 2 o más metros de diámetro, y 5 o 6 ms de longitud. Se hacía imprescindible habilitar un acceso a las bocas de las galerías.

A las cinco y cuarto, el cabuquero Pedro Torres estaba “*...dando golpes de mandarria al pistolete que sujetaba Luciano Martín..., cuando vio que se desprendía el terreno y con él caían los compañeros que se encontraban trabajando en las inmediaciones...*”. Torres auxilió a Martín “*... que quedó colgando del pistolete, cogiéndolo por un brazo y jalándolo hacia arriba...*”

El capataz Pedro Carlos Rojas, cuenta que “*...al mirar la hora para cargar un barreno, instintivamente dio un paso atrás en el preciso momento que se desmoronaba la tierra y piedras que había en el trecho de las bocas del depósito y la cantera, viendo caer a todos los obreros hacia dicha cantera que tiene una profundidad de unos cuarenta metros...*”

Luciano Martín corrió al aeródromo a dar el aviso, mientras el capataz y el cabuquero bajaban a la cantera. Seguían cayendo piedras y “*...encontramos tres compañeros con vida, muriendo uno de ellos en sus mismos brazos cuando lo tenía ya sacado. Los otros dos los pude retirar y enviar al botiquín del aeropuerto....dándose cuenta que todos los que quedaban eran ya cadáveres...*” El celador de obras Antonio de Armas, que se encontraba “*...donde está la oficina...salió corriendo dirigiéndose al lugar del suceso...dando cuenta al jefe de obras y al jefe del aeródromo...*”

Este último actuó con rapidez. Nombró Juez Instructor militar al teniente Tomás León Huerta, quien informa que ya de noche “*...El Sr.- Juez de instrucción de La laguna se personó en el lugar del suceso procediendo al levantamiento y conducción de los cadáveres al Depósito del Cementerio de dicha ciudad...*” En total 11 muertos y 1 herido. Este último fue conducido al Hospital Militar de Santa Cruz, donde el Oficial de

Guardia de Los Rodeos declaró que las lesiones eran el resultado de “...el desprendimiento de un muro de un depósito de agua donde se hallaba trabajando...”. Cuesta creer que el Oficial desconociese la naturaleza real de la obra.

Las víctimas fueron:

Juan García Alemán,	Las Palmas,	32 años	Muerto.
Manuel González Cabrera	Tegueste	43 años	Muerto.
José Gutiérrez	La Laguna	58 años.	Muerto
Cristóbal Sánchez Rivero	Tacoronte	32 años	Muerto
Daniel Quintero Ramallo.	La Laguna.	53 años	Muerto
Antonio Hernández Noda	Tacoronte.	21 años	Muerto
José Pérez Hernández	La Laguna	42 años	Muerto
Delfino González González	Tegueste	18 años	Muerto
Manuel Rodríguez Álvarez	Güímar	37 años	Muerto
Claudio Ramos Ramos	La Laguna	59 años	Muerto
Segundo González Rodríguez	La Laguna	15 años	Muerto
Benito Reyes Molina	Tegueste	18 años	Herido

El caso era grave y la responsabilidad apuntaba al Servicio de Obras e Infraestructuras del Ejército del Aire. El Teniente Instructor tomó declaración a los supervivientes, recopilo las autopsias de los fallecidos, y siguió de cerca la evolución del herido (Benito Reyes sanó y fue dado de alta a principios de 1944). Las diligencias se concluyeron en enero del mismo año, y fueron remitidas al Auditor General quien las devolvió pidiendo entre otras cosas se especificase “*la clase de obra que se realizaba*”. Por otra parte, cuando el Teniente abordó el asunto de las responsabilidades se produjo una curiosa laguna: tras interrogar a Ulises Suárez Hernández, Ayudante de Ingenieros, y a Francisco Armenta Guillén, Coronel de Ingenieros, no fue capaz de determinar quién era el responsable de las obras. Ambos declararon que “...con anterioridad no habían observado nada anormal en los trabajos...no pudiéndose explicar cómo ocurrió el accidente...”

Esta versión fue la que finalmente prevaleció, pues el suceso fue considerado fortuito, y la causa sobreseída en Julio de 1945. Pero quedaba un cabo suelto: el Juez Instructor de La Laguna había realizado su propia investigación, y el sumario seguía abierto, lo cual parece que inquietó a los militares. En tres ocasiones el General Jefe de la Jurisdicción Central Aérea se dirigió al magistrado lagunero conminándolo a que se inhibiera de la causa y cerrase el procedimiento, cosa que efectivamente ocurrió en octubre de 1944, no sin cierta resistencia, pues el juez argumentaba que ...”*el lugar donde se habían producido los hechos no era propiedad del Ministerio del Aire*”, lo cual corrobora lo

testimoniado por D^a M^a Rosario González, cuando afirma que los terrenos “...fueron ocupados sin aviso y a las bravas...”. La irregularidad fue corregida el 1 de septiembre de 1947, cuando el Ministerio del Aire expropió formalmente los terrenos a D. Pedro González Carlos.

En la resolución del proceso no se recoge ningún tipo de reparación o compensación para las familias de las víctimas. Tampoco en la lista de indemnizaciones del Gobierno Militar de Tenerife, sin embargo, en un telegrama de la ZACAO fechado el 18 de enero de 1944¹⁰ se menciona que los gastos de los entierros (férretos, coronas y funeral) corrieron a cargo de la misma, por un montante de 2.621,55 pesetas, a las que hay que añadir “...el importe de 50 pts. de dos botellas de coñac para los obreros y soldados que trabajaron en el desescombro de las víctimas...”

Epílogo

En el verano de 1940 el Estado Mayor Británico aplazó la operación *Puma*. El rumbo de la guerra no favorecía los intereses del gobierno de Su Majestad, y la apertura de un nuevo frente en Canarias excedía sus capacidades. El asunto quedó en suspenso..., pero en julio del año siguiente, unas declaraciones de Franco ante el Consejo de Falange (“Se ha planteado mal la guerra y los aliados la han perdido”), alarmaron al Gabinete de Guerra de Churchill. Pocos días después se retomaron los planes de invasión de Canarias, bautizándolos esta vez como *Operación Pilgrim*. El 10 de agosto debían partir del Reino Unido cuatro portaviones con 20.000 hombres al mando de General Alexander.

Sin embargo, la situación era delicada. Los ingleses no deseaban que España entrase en guerra, para lo cual desarrollaban una política de presión diplomática y embargo naval que esperaban disuadiese a Franco. Así..., un ataque prematuro podría forzar lo que precisamente se trataba de evitar. Una vez más, la invasión se aplazó.

De lado alemán, la *Operación Félix* se mantuvo viva hasta principios de 1941. Tras la poco fructífera reunión de Hendaya y el ataque a la Unión Soviética, los intereses de Hitler giraron hacia el Este, y la toma de Gibraltar fue a su vez aplazada. Las tropas previstas fueron expedidas a la campaña de Rusia, aunque prometiendo volver tras la toma de Moscú. Pero lo que siguió fue el infierno de Stalingrado, y el principio del fin del Reich.

La presión sobre las islas se mantuvo hasta finales de 1943. A lo largo de este año se produjeron diversas escaramuzas con aviones de reconocimiento aliados, siendo el episodio más destacado el combate aéreo del 1 de Noviembre sobre Gran Canaria. Este mismo año se elaboró un nuevo plan de defensa, y las obras en El Púlpito continuaron..., hasta el infiusto 11 de Noviembre.

Habían pasado casi tres años desde que el General Vigón ordenara la “*urgentísima instalación de depósitos de combustible*”, y la guerra había dado un vuelco. España retomó la neutralidad en Agosto de 1943, los aliados estaban a tiro de piedra en sus bases de Marruecos. ... y el mando militar de Canarias comprendió que los *Stukas de Hitler* ya no iban a venir.

Tras el accidente, El Púlpito fue abandonado a su suerte. La pista de acceso a las galerías nunca se terminó, por lo que jamás se almacenó el otrora valioso combustible. Siguieron 30 años de oscuridad, silencio y olvido. La memoria de los subterráneos se fue desvaneciendo, y el rastro documental debilitándose. Hay constancia de reparaciones en la red eléctrica en 1975, y de que años después fueron arrendados a un particular para el cultivo de champiñones. Finalmente, en 1995 el Ministerio (ya de Defensa) decidió enajenarlos, y concedió derecho preferente a los actuales propietarios, descendientes de D. Pedro González Carlos, de D^a M^a Rosario González Reyes, y del aguerrido capataz Pedro Carlos. Un final agridulce con cierto aroma a justicia poética.

lagunaoculta@hotmail.com

1Canarias en la II Guerra Mundial. Víctor Morales Lezcano. Pg. 39. Edirca 1995

2Pilgrim y la defensa de Gran Canaria durante la II Guerra Mundial. Juan José Díaz Benítez. Anuario de Estudios Atlánticos, 2003.

3Colaboración hispano-alemana para la defensa de Canarias. El viaje del capitán de fragata Krauss. Juan José Díaz Benítez. Boletín Millares Carlo. 2002,21:147-164.

4Los difíciles orígenes de la industria petrolera española. Leonardo Caruana de las Cagigas. Revista Empresa y Humanismo. Vol XII pp 13-62.

5Archivo Histórico de Ejército del Aire (AHEA) A2354

6*Ibid.*

7Wikipedia. Ejército del Aire de España.

8AHEA A12021

9AHEA C12031

10AHEA A653