

El tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario, 1862-1973

Concepción M. A. Pérez Hernández
Universidad de La Laguna

Recibido, Marzo de 2002; Aceptado, Junio de 2002.

BIBLID [0213-7525 (2003); 68; 161-186]

PALABRAS CLAVE: Petróleo, Comercio exterior, CEPSA, Canarias.

KEY WORDS: Oil, Foreign trade, CEPSA, Canary Islands

RESUMEN

En este trabajo se estudia el tráfico de petróleos en Canarias desde 1862 hasta 1973. A pesar de que las Islas tienen que importar todo el petróleo que consumen, gracias a su situación geográfica y a su particular sistema fiscal desempeñan también la función de suministradores energéticos a otras economías, con CEPSA como actor principal desde 1930. El análisis se divide en tres etapas, describiendo en cada una los productos objeto del tráfico, su origen y destino. El objetivo es doble: explicar la estructura energética regional y llamar la atención sobre la necesidad de rectificar los valores de los productos petrolíferos en la balanza de pagos regional.

ABSTRACT

Oil foreign trade of Canary Islands from 1862 to 1973 is studied in this paper. In spite of Canaries have to import all the oil consumed, play the role of energetic supplier of other countries thanks to their geographical situation and particular fiscal system, with CEPSA as main actor from 1930. An analysis by products and by import origins and export destination is made in each one of the three phases that can be described. This study has two objectives: to explain regional energetic structure, and to show the different values that oil imports and exports must have in the regional balance of payments.

1. INTRODUCCIÓN

Desde la década de 1960, el comercio de los petróleos crudos y derivados constituye uno de los renglones más importantes del tráfico internacional. Tres factores han condicionado esta destacada participación del comercio petrolero: la intensificación en el empleo de este recurso energético por parte de las economías industrializadas, el desigual reparto de los productos petrolíferos en la geografía mundial y, por último, la relativa distancia entre zonas productoras y consumidoras¹.

1. Referencia de L.I. Vasilewski extraída de García Alonso e Iranzo Martín (1989: 89).

Canarias no es una región productora de esta energía y su mercado es limitado; no obstante, las Islas no han estado nunca ajenas a este flujo mundial de petróleos. Su régimen de Puertos Francos y la situación geográfica insular, en medio de la principal ruta del transporte petrolero mundial², así como su proximidad a los grandes mercados europeos atlánticos, facilitaron el desarrollo de un sector exterior cuyo principal objeto de transacción desde la década de 1930 hasta hace pocos años fue el petróleo.

Esta importancia del tráfico petrolero en las relaciones económicas de Canarias con el exterior no ha tenido, sin embargo, suficiente eco en la historiografía regional. Hasta ahora los trabajos realizados se han centrado de forma casi exclusiva en determinar el papel del sector agroexportador en el desarrollo económico y explicar las razones del déficit de nuestra balanza de mercancías. Un esfuerzo investigador que, sin duda, ha permitido comprender la dinámica de la *economía de producción* del Archipiélago, pero ha dejado al margen a la *economía de servicios*, sin cuya contribución resulta inexplicable el modelo canario de desarrollo³. Pues bien, en el siglo XX el petróleo ha desempeñado un papel fundamental en esta *economía de servicios*, de modo que todo avance en el conocimiento del tráfico y comercio petrolero constituye una aportación singular para comprender en su día el comportamiento de la balanza de pagos isleña.

El presente artículo se sitúa en esta línea de investigación. Estudia la relevancia analítica del tráfico petrolero en el comercio exterior isleño y apunta algunos de sus efectos inducidos sobre la estructura productiva del país. No obstante, buena parte de nuestro análisis se centra en la valoración crítica de la información disponible. La *Estadística del Comercio Exterior de España* de la Dirección General de Aduanas y las *Estadísticas de Tráfico y Memorias* de las Juntas de Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, han sido las principales fuentes⁴. Las lagunas cronológicas allí observadas se han tratado de subsanar con

2. Desde la década de 1950, la principal ruta petrolera marítima ha sido la del Golfo Pérsico-Europa Occidental (con destino básicamente en los puertos atlánticos). Las dificultades para cruzar el Canal del Suez por parte de los grandes buques cisterna y los problemas puntuales en su uso han terminado desviando la mayor parte de este tráfico por el cabo de Buena Esperanza, es así que, con datos de 1985, el 11% del crudo mundial transportado se hizo por las Islas. García Alonso e Iranzo Martín (1989: 87-90).
3. Macías Hernández (2000).
4. Los datos aportados por ambas estadísticas no están exentos de problemas. Aunque aquí no utilizamos los valores monetarios del comercio exterior, que son los que han recibido mayor crítica por parte de la bibliografía, también es cierto que existen algunas dudas sobre la exactitud de las cifras del tonelaje intercambiado, cifras utilizadas en nuestro estudio. Y, si bien nos encontramos con lagunas cronológicas, incluso más amplias de las que se dan para el territorio peninsular –tanto en la publicación de Aduanas como en las de Puertos– acceder a esa información estadística sobre comercio exterior en la etapa contemporánea es un privilegio del que carecen muchos espacios

fuentes alternativas, cuyo estudio también ha permitido contrastar la fiabilidad de las dos anteriores⁵.

2. LOS INICIOS EN EL TRÁFICO DE PETRÓLEOS (1862-1919)

El petróleo era un aceite mineral conocido y usado en las civilizaciones antiguas como fuente lumínica, impermeabilizante, lubricante e incluso medicinal, si bien la bibliografía ha fijado 1859 como la fecha de su descubrimiento. El éxito en la perforación de un pozo petrolífero en el estado de Pennsylvania (EEUU) fue el punto de partida de la producción a gran escala. Los procesos de transformación y comercialización se desarrollaron de inmediato, y el hidrocarburo pronto irrumpió en el comercio internacional.

Estados Unidos fue el principal productor mundial hasta 1900. A partir de esta fecha, Rusia logró las cifras de producción norteamericana y arrebató la supremacía estadounidense en los mercados europeos. Pero no fue por mucho tiempo. Ya con anterioridad a la Primera Guerra Mundial, Estados Unidos, a través de la *Standard Oil*, había expandido por Europa sus derivados petrolíferos, estableciendo sus propias empresas de importación y distribución en suelo británico, francés y español⁶. Mientras tanto intentaba la explotación de crudos en los nuevos yacimientos indonesios o persas y abría un primer flanco frente a las nuevas empresas petroleras europeas.

Para algunas economías urbanas e industriales, los nuevos aceites eran un sustitutivo del gas de hulla y de las grasas animales y vegetales que, hasta enton-

regionales. En cuanto a la documentación de Aduanas la ventaja procede de que, a efectos estadísticos y hasta 1953, no se consideró al comercio exterior canario como parte del comercio exterior español; las Islas eran contempladas como un país tercero, con lo que siempre sus cifras aparecían independientes del mercado peninsular. Después de 1953, el mantenimiento de la especificidad fiscal isleña favoreció que aún después de que esa consideración variara –el comercio canario comenzó a sumarse al comercio del resto de la nación– las cifras canarias siguieran recibiendo un tratamiento diferenciado en la publicación. En lo relativo a las estadísticas del tráfico de las Juntas de Obras de los Puertos, es cierto que sólo nos revelan lo sucedido en dos de los puertos canarios, pero se trata de los más importantes y además dónde se centralizó la mayor parte del comercio con el exterior. Para más información sobre las fuentes véase Pérez Hernández (2001).

5. Informes Consulares Británicos, estadísticas de CEPESA y Memorias de las Direcciones Provinciales de Comercio. Véase Pérez Hernández (2002).
6. Estados Unidos era también el principal país consumidor de hidrocarburos. Partiendo de las estadísticas de Mitchell, tenemos que la media anual de producción de crudo entre 1880 y 1910 fue para Estados Unidos de 9,66 millones de toneladas métricas frente a los 6,37 millones de Rusia, de esa producción se dedicaron a la exportación el 3,6% y el 13%, respectivamente. Mitchell (1981: 392-395).

ces, cubrían las necesidades de alumbrado y lubricación de la maquinaria industrial. Países como Bélgica u Holanda, deficitarios en los productos tradicionales, adoptaron prontamente los derivados petrolíferos. Su bajo coste y su verificada calidad facilitaron unos índices de consumo relativamente altos desde la década de 1870⁷. Gran Bretaña, Alemania, Dinamarca y Austria se le sumaron años más tarde. Italia, Portugal y España aumentaron sus importaciones, pero su nivel de consumo era aún poco relevante en este período (1 y 3 litros por habitante en los años 1870 y 1913, respectivamente); no obstante, existían importantes diferencias entre las diversas regiones españolas⁸.

En Canarias, o al menos en sus principales puertos, la arribada de productos petrolíferos estuvo garantizada desde la década de 1860. La *belmontina*, como también se conoció al queroseno en las Islas, se reflejó en las importaciones a partir de 1862; la media de esa década fue muy limitada, en torno a unas 32 toneladas anuales, y el país suministrador fue Estados Unidos. El tráfico marítimo de tránsito hacia África y Europa, mayoritariamente controlado por la flota mercante británica, facilitó esta conexión con las distribuidoras norteamericanas. Por esos años, concretamente en 1863, los Ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria decidieron cambiar las lámparas de aceite vegetal en sus viarios por las de *belmontina*. Entonces resultaba excesivamente costosa la alternativa del alumbrado por gas, y la más viable era el nuevo aceite mineral⁹. Las lámparas de los muelles y probablemente de las viviendas quemaron también el nuevo producto energético. Sin embargo, el bajo grado de urbanización, el escaso grado de mecanización de la pequeña industria isleña y la precaria accesibilidad a los derivados petrolíferos de las zonas más alejadas de los principales centros de distribución, los puertos de las capitales insulares, determinaron que las Islas se mantuvieran todavía a oscuras y con unos niveles de consumo estimados en tan solo 0,67 litros por habitante en 1869, el año de mayor volumen¹⁰.

Este nivel de demanda experimentó un fuerte cambio en las décadas finales del siglo XIX. Las opciones de consumo (iluminación y lubricación seguían siendo sus principales destinos) no se modificaron de forma sustancial, pero las entradas de petróleos se multiplicaron entre 5 y 10 en la década de 1890, y nada menos que entre 200 y 500 en la primera década del siglo XX. Aunque los datos disponibles

7. Carles Sudrià estima para Bélgica unas importaciones –consumo– de 11,36 litros por habitante en el año 1870 frente a los 1,14 litros de Gran Bretaña con fuerte tradición gasística. Sudrià (1990: 185).
8. Cataluña importaba-consumía la cantidad de 1,7, 6,0 y 6,6 litros por habitante, en los años 1870, 1900 y 1913 respectivamente (para pasar a litros los kilogramos de petróleo se han multiplicado por 1,158948 y los galones por 3,785). Sudrià (1990: 185).
9. Cabrera Armas y Hernández Hernández (1988: 26-27 y 36).
10. Estimación hecha de acuerdo con la *Estadística de Comercio Exterior de España* y la media intercensal de población.

CUADRO 1
TRÁFICO Y CONSUMO DE PETRÓLEOS EN CANARIAS, 1904-1917 (TM)

	Importación	Exportación	Consumo	E / I%
1904	3.036,1	25.559,3*	+	
1905	2.389,7	1.315,4	1.074,3	55
1906	3.893,6	1.068,7	2.824,9	27
1907	2.496,3	1.883,4	612,9	75
1908	3.490,7	2.490,9	999,8	71
1909	1.652,1	1.429,4	222,7	87
1910	2.695,9	626,7	2.069,2	23
1911	3.869,8	2.063,2	1.806,6	53
1912	2.200,6	912,2	1.288,4	41
1913	1.433,6	721,3	712,3	50
1914	3.434,8	1.499,8	1.935,0	44
1915	3.198,9	343,5	2.855,4	11
1916	1.606,6	11,8	1.594,8	1
1917	1.187,0	10,8	1.176,2	1

* Cifra dudosa

Fuente: Estadística del Comercio Exterior de España de la Dirección General de Aduanas. Elaboración propia.

sobre la década de 1890 son incompletos y con muchos interrogantes, los comentarios de los coetáneos no parecen ofrecer muchas dudas¹¹. El petróleo, básicamente queroseno, era importado de los Estados Unidos para luego ser reexportado hacia las colonias británicas en el África occidental sin haber sufrido transformación alguna¹². El Puerto de La Luz fue el principal intermediario en esta actividad,

11. Los datos aportados por los informes consulares británicos entre 1886 y 1900 no nos permiten elaborar una serie. Mas los datos aislados de algunos de los puertos principales, además de las consideraciones de los cónsules son indicativos del papel canario en el comercio con África. Quintana Navarro (1992: 289, 497 y otras).
12. Rusia a principios del siglo XX, como hemos señalado, ya era una consolidada productora y exportadora de petróleo, no obstante más del 90% de las importaciones de las Islas seguían procediendo de los Estados Unidos. Sólo a partir de la segunda década del siglo XX, algunos países europeos participaron en este comercio, ya sea como simples intermediarios o como participantes en los procesos de transformación del petróleo. Hablamos de Gran Bretaña, Alemania o la propia España, aún así, en esas fechas no superaron en conjunto el 20% del total.

siendo las empresas comerciales británicas, en particular las carboneras, las que ejercieron el control directo¹³.

En las Islas quedaba en torno a un 45% de las importaciones, lo que significaba, en cualquier caso, un aumento del consumo *per cápita* de derivados con respecto a las décadas anteriores. El precio del queroseno, impulsado por los propios acontecimientos internacionales, había descendido en términos constantes al iniciarse el siglo, lo que, unido a la mejor calidad de su luminosidad, debió de proporcionar una mayor demanda¹⁴. Otros factores favorables de este incremento del consumo fueron el aumento de la población urbana y el retraso en la instalación del alumbrado eléctrico y por gas; según los datos de Aduanas, el consumo de petróleo fue de 2,96 kg/habitante en el quinquenio 1905-1909 y de 3,33 kg/habitante en el quinquenio 1910-1914, y ello cuando en otras regiones españolas se observaba el proceso contrario¹⁵.

Además, sucede que, junto al queroseno y los lubricantes, comenzaron a importarse otros hidrocarburos más ligeros, como la gasolina¹⁶. Y es que, luego de la invención del motor de combustión interna y del automóvil, surgió una nueva demanda para el aceite mineral: la del transporte por carretera. El primer vehículo llega, al parecer, en 1902; pero, al margen de lo anecdótico de esta efeméride, se debe señalar que el parque automovilístico alcanzó al iniciarse la Primera Guerra Mundial la cifra de 197 vehículos (4,4 vehículos por cada 10.000 habitantes) y que, incluso durante el conflicto, no cesó de crecer hasta alcanzar las 267 unidades en 1919¹⁷. Este crecimiento estuvo acompañado de la instalación de la multinacional *Vacuum Oil Company* en 1913, básicamente encargada de suministrar gasolina al mercado interno¹⁸.

13. *The Grand Canary Coaling Co* y *The Tenerife Coaling Co* disponían desde antes de 1908 de depósitos para el almacenaje de derivados petrolíferos. La baja inflamabilidad del queroseno permitía su almacenamiento sin grandes requisitos de seguridad, su transporte era mayoritariamente realizado en latas que, a su vez y a pares, se disponían en cajas que facilitaban su movilidad y apilamiento. La *Elder Dempster*, matriz de ambas carboneras, actuó como agente de la *Vacuum Oil* antes del establecimiento de ésta en las Islas.
14. Pérez Hernández (2000).
15. Sudriá (1990: 186-189).
16. Hasta 1908 más del 90% de las importaciones son "petróleos que dejan por la destilación a 300° menos del 20% de residuos", -dentro de este grupo nos encontramos a los querosenos-, en los años previos a la guerra ese porcentaje no bajará del 70%; las gasolinas, bencinas y otros semejantes apenas constituían un 1%, y no alcanzarán el 10% de las importaciones hasta 1912, fecha en la que la normativa aduanera dispondrá una partida específica para las gasolinas. 1912 y 1913 son años en los que se importa una cantidad excepcional de gasolinas, anticipamos que es el momento en que se establece la *Vacuum Oil Co*.
17. Esta cifra se ha estimado partiendo de los datos sobre matriculación aportados en *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*, noviembre de 1930.
18. La propia *Vacuum*, a través de agentes comerciales, señala que antes de que llegara el primer coche a las Islas ya estaban ellos esperando con sus gasolinas y lubricantes. Su gasolina se publicitaba en la prensa local con la marca *sunflower*. Archivo del Cabildo Insular de Tenerife (ACIT), leg 12, expte. 24, folio 52.

Ahora bien, al tiempo que comenzó a desarrollarse la demanda de hidrocarburos ligeros, la función reexportadora de petróleos se debilitó, para prácticamente desaparecer durante la contienda bélica. La guerra implicó un descenso en el tráfico marítimo y con él la merma y el encarecimiento de los productos importados, entre los que se hallaban los productos petrolíferos¹⁹. La economía canaria comenzaba a notar los problemas de la dependencia energética, aunque en este momento serían mucho más graves los planteados por la escasez de carbón mineral, pues el petróleo en los años previos a la guerra representaba tan sólo un 1,20% del valor monetario total de las importaciones²⁰.

3. EL PERÍODO DE ENTREGUERRAS: UNA NUEVA OPCIÓN PARA EL COMERCIO DE PETRÓLEOS, 1920-1939

Cuando finaliza la guerra, el comercio mundial de petróleos ha variado sustancialmente; de hecho, el conflicto ha servido para mostrar la potencialidad energética de los derivados y lo imprescindible que empiezan a resultar para el transporte y la industria mundial²¹. La demanda incentivó el aumento de las inversiones en nuevos yacimientos. Entre 1920 y 1945 la producción mundial de crudos creció alrededor de un 13% anual. Las grandes empresas europeas y estadounidenses, inicialmente sólo preocupadas por la comercialización, ahora se disputaron las licencias para la explotación del crudo en países latinoamericanos, del sudeste asiático y de Oriente Medio. Consecuencia de ello fue que Venezuela e Irán alcanzaran ya en 1945 cuotas de producción del 13% y 5%, y de comercialización exterior del 34% y 12%, respectivamente.

Los grandes consumidores, norteamericanos y europeos, habían desviado gran parte de su demanda hacia nuevos refinados. Ya no se requería queroseno porque había quedado relegado con el desarrollo de la industria eléctrica, sino gasolina, gasoil y fueloil, es decir, unos bienes que se habían hecho imprescindibles para el transporte terrestre, aéreo y marítimo, y necesarios para las industrias sin posibilidades de suministrarse de electricidad. Pero además de la variación en la

19. Pérez Hernández (2000).

20. Nos hemos atrevido a utilizar como referencia los valores monetarios oficiales del comercio exterior, en la medida que los errores de subvaloración o sobrevaloración de las mercancías importadas deben afectar de modo similar a todas las partidas. En todo caso este dato se ha expresado sólo para observar la insignificancia del tráfico en el período anterior a la guerra, y no debe llevarse mucho más allá.

21. Además del estreno bélico de camiones y coches, la guerra incentivó al desarrollo de tecnologías basadas en la nueva fuente energética, los tanques y la consolidación de la navegación aérea fueron dos de los más relevantes. Yerguin (1992: 219-241).

composición del comercio de derivados petrolíferos y en su estructura geográfica, en este período observamos un segundo fenómeno: la proliferación en los países consumidores del establecimiento de refinerías, que no sólo garantizaban el autoabastecimiento de derivados sino que permitían el que éstos, los países no productores, exportaran refinados. De ahí que tengamos ahora tres clases de oferentes: los países industrializados exportadores de crudos y refinados; los países exportadores sólo de refinados, localizados en el hemisferio norte, y los países exportadores únicamente de crudos, ubicados en el hemisferio sur²². Esta diversidad geográfica en la industria del refino contrasta con el alto nivel de concentración de la estructura empresarial: siete grandes empresas controlaban más de dos tercios de la producción mundial y de la distribución de derivados, y la mitad del refino. Se trataba de las norteamericanas *Standard Oil of New Jersey* (ESSO), *Standard Oil of New York* (SOCONY-MOBIL, a la que se vincularía la *Vacuum Oil*), *Standard Oil of California* (SOCAL), *Gulf Oil* y *Texas Oil Company*, y de las europeas *Royal Dutch-Shell* y *Anglo-Iranian* (posteriormente BP)²³. Como respuesta al oligopolio, y con la observación de que el petróleo se convertía en un producto de primera necesidad, algunos países netamente importadores intentaron reforzar la garantía de su abastecimiento creando monopolios o interviniendo directamente en el mercado interno; en el primer caso se encuentra España (CAMPESA) e Italia (ENI); en el segundo, Francia (CFP).

Canarias no quedó al margen de esta reestructuración mundial. Por el contrario, de nuevo volvió a extraer rentas de su situación entre continentes y de su proximidad a los mercados consumidores. Cuando concluyó la Primera Guerra Mundial no sólo se había consolidado la presencia de la multinacional *Vacuum Oil*²⁴, sino que otras empresas establecieron sucursales o filiales en las Islas, si bien, ahora el interés era otro: la posibilidad de explotar un mercado mucho más amplio que el interno, el del avituallamiento de buques.

Así, en 1921 se instaló en el Puerto de La Luz la *Sociedad Petrolífera Española*, filial de la *Shell*, teniendo como objetivo principal el suministro de combustible a los vapores que habían ido adaptando su maquinaria y demandaban la nueva energía. También intentaron participar en ese mercado las carboneras –tanto las de nueva implantación en las Islas, como la *Compañía General Canaria de Combustibles*²⁵, o de gran arraigo, como *Cory Brothers and Co. Ltd.*–, que ampliaron su

22. García Alonso e Iranzo Martín (1988: 103).

23. En 1928 sellaban en Achnacarry su primer acuerdo para el control del mercado mundial.

24. En 1916 sitúa su domicilio social en Las Palmas y toma el nombre de *Vacuum Oil Company of Canary Islands, S.A.*

25. La empresa se constituyó en Barcelona a finales de 1920 con el objeto de explotar depósitos de carbones, aceites combustibles, consignaciones, remolques, suministros de agua y víveres a buques en las Islas Canarias (inicialmente su capital era mixto: español e inglés).

actividad al suministro de aceites a los buques²⁶. No quedaron atrás los comerciantes isleños, como Eufemiano Fuentes Cabrera o José Hernández Sánchez, que después de obtenidas las licencias para instalar depósitos, terminaron traspasándolas a empresas extranjeras²⁷. La disponibilidad de petróleo se convirtió en un elemento esencial, pues determinaba la competitividad de los puertos, y así lo entendió la clase política y mercantil tinerfeña, que decía observar un menor crecimiento en la arribada de buques al Puerto de Santa Cruz con relación al de Las Palmas²⁸. Esta observación justificó la búsqueda de un capital dispuesto a invertir y ofertar el nuevo servicio en el puerto tinerfeño. En principio, parece que se dieron las mayores facilidades para la creación de esa nueva infraestructura; se contactó con la sociedad *Depósitos de Carbones de Tenerife*, pero el proyecto no fraguó²⁹. No fue hasta 1930, que desde un barco, propiedad de la *Sociedad Petrolífera Española*, se ofertó petróleo a los buques que llegaban al Puerto de Santa Cruz. La prestación del servicio por parte de *Shell* en Tenerife coincidía “casualmente” con la construcción de las instalaciones para suministro de aceites de la Junta de Obras, así como con el inicio del proyecto de refinería de la *Compañía Española de Petróleos*.

La década de 1920 es, pues, un momento de expansión en el tráfico de petróleo en las Islas y, de modo especial, en Gran Canaria, porque a la demanda interna de combustibles, derivada de la sustitución energética en algunos procesos productivos y, como no, del propio crecimiento económico del período, se le unió la demanda del transporte marítimo, que rápidamente sobrepasó en importancia a la primera³⁰. En 1926 se señala para el Puerto de la Luz una importación de 170.676 toneladas de petróleos; esto supone el 28% del tonelaje de los combustibles im-

26. Cory obtuvo la concesión de almacenaje de productos petrolíferos y suministro a buques en la década de 1920, más parece que su primer suministro no lo realizaría hasta el año 1933, múltiples problemas relacionados con la instalación y con la empresa en servicio –*Shell*– lo atrasarían (Archivo de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas -AJOPLP- leg. 92, caja 134 expte. 44 y leg. 99, caja 144). En todo caso, desde depósitos flotantes a nombre de la *Asiatic Company*, Cory se sumaban a la oferta del Puerto de la Luz y Las Palmas (AJOPLP, leg. 99, caja 143).
27. Eufemiano Fuentes traspasó sus derechos de establecimiento de depósitos a la *The Texas Company*, S.A.E. y José Hernández a la *Cory*.
28. ACIT, Inventario 31, 4/1921-22.
29. ACIT, Inventario 28, 22/1921-22, e Inventario 31, 4/1921-22.
30. La evolución a la baja en los precios de los derivados petrolíferos con posterioridad a la Gran Guerra, debió ser un factor favorable en la introducción del petróleo y la sustitución del carbón, dado que las máquinas de vapor se adaptaron inicialmente para consumir petróleo. Luego vendría la introducción de los motores de combustión y diesel, de mayor potencia y con menos servidumbres que las máquinas de vapor, comenzándose su instalación en pequeñas industrias. El escaso desarrollo eléctrico condicionaba también la prosperidad de los motores como elemento propulsor de las pequeñas industrias en un territorio como el canario, dividido y de difícil orografía. Por último, no debemos olvidar el avance de la demanda desde el sector del transporte por carretera. Según datos del *Real Automóvil Club* el parque de vehículos en Canarias pasó de 1.096 en el año 1922, a 7.662 en 1930.

portados para suministro a buques y el 19% del total de las mercancías que entraron por ese puerto³¹.

El principal derivado que se importó fue el *mazut*, un aceite de alta densidad (entre 0,83 y 0,93), al que se le adjudicaba un mayor rendimiento mecánico y económico que el del carbón en su uso para la navegación. Tenía mayor poder calorífico que éste, ocupaba menos espacio en los buques, y ahorraba mano de obra y tiempo de carga. Además, ocasionaba menos cantidad de humos y suciedad y no se inflamaba a menos de 300 grados. Por último, la adaptación de la máquina de vapor a su consumo era relativamente fácil³². Junto al *mazut* o fueloil, también se importó gasolina, bencina, lubricante, queroseno y asfalto; estos últimos con destino prioritario al mercado interno. A partir de los puertos principales se surtía al resto de las Islas, siendo las cantidades consumidas, en todo caso, de escasa relevancia con relación a lo que era el nuevo negocio petrolero.

La instalación de la refinería de la *Compañía Española de Petróleos* –CEPSA– vino a cambiar por completo la estructura del tráfico petrolero en las Islas, de modo particular en Tenerife, donde produjo el primer impacto la iniciativa industrial. La refinería era un proyecto que respondía al objetivo del nacionalismo económico español y que buscaba la autosuficiencia en materia energética; era la continuidad, respaldada en este caso por la iniciativa privada, de la política petrolífera que se iniciara con la Ley de Monopolio de 1927³³. Canarias, como consecuencia de su régimen fiscal al margen del ámbito de actuación del Monopolio, del “radio de acción” que controló y de ser “punto de convergencia de líneas de navegación”, contó con un “mercado natural que [se decía] no ha[bía] de temer competencias peligrosas”³⁴. Tenerife, por las especiales condiciones que se le ofrecieron a la Compañía, fue la ubicación definitiva. Tanto las autoridades municipales como insulares dieron facilidades al establecimiento industrial, deseosas de hacer frente a la mayor competitividad que hasta entonces venía ofreciendo el Puerto de la Luz.

31. *Memoria del Puerto de la Luz en Gran Canaria*, 1927, p. 38.

32. *Memoria del proyecto reformado de instalación de depósitos de aceites pesados presentada por Cory Brothers en el Puerto de la Luz*. 1927. AJOPLP, leg. 99 caja 143.

33. “Creado el Monopolio de Petróleos, instrumento fiscal y de distribución de productos, creyeron los fundadores de nuestra Compañía que si aquel debía representar un firme comienzo de la política española de petróleo, era necesario completar el gran instrumento distributivo y fiscal con la formación de las organizaciones necesarias para nacionalizar la producción de petróleo, base de una verdadera independencia en tal vital aspecto de la vida del país” *Memoria y Balance del primer ejercicio social de la Compañía Española de Petróleos, S.A.*, pp. 5-6. Cuestiones de índole política –relacionadas con el fracaso de la Dictadura de Miguel Primo de Rivera y la irrupción del régimen republicano– terminaron alejando a las dos compañías, marcándose objetivos diferentes a los pocos meses de la creación de CEPSA, aunque eso sí, en principio respetándose los contratos firmados. CEPSA (1954: 23-25). Véase también Marín Quemada (1978: 47-50).

34. CEPSA (1954: 25).

La refinería, primera de sus características en el ámbito nacional, se inauguró a finales de 1930, aunque no se puso en marcha hasta unos meses después, destilando crudo propio procedente del *royalty* sobre la producción de la *Lago Petroleum Corporation* en el Lago Maracaibo (Venezuela)³⁵. Entonces su principal mercado era el peninsular, al que accedía a través de contratos con la *Compañía Arrendataria del Monopolio*, en los que se comprometía a entregar fueloil, gasolina, gasoil, queroseno y lubricantes. No obstante, no todos los productos fueron refinados en Tenerife, puesto que la Compañía tuvo que recurrir a la importación de derivados que completaran su producción. En cualquier caso, la puesta en marcha de la industria supuso la incorporación de nuevos productos a la exportación canaria, que vinieron a transformar y diversificar la tradicional estructura comercial, de preeminencia agrícola. Además, CEPESA se sumó a los oferentes de fueloil y diesel-oil a buques, si bien hasta el inicio de la década de 1950 sólo lo hizo desde el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El establecimiento de esta industria y el crecimiento de la flota consumidora de petróleos dio lugar a que ya en 1931 el 39% del tonelaje de las mercancías importadas por las Islas fueran productos petrolíferos –el 16% si diéramos por válidos los valores monetarios publicados por Aduanas-, y el 21% del tonelaje de las exportaciones, excluidos los suministros –el 4% del valor monetario de lo exportado³⁶.

Los datos de las Juntas de Obras de los Puertos afirman la continuidad del predominio grancanario como puerto petrolero, cuestión ésta que sólo cambiaría cuando concluye el conflicto español. Esta conclusión no sería extraña, por cuanto el avituallamiento a los buques fue el principal objetivo de esas importaciones, y el puerto de La Luz era el que mayoritariamente seguía recibiendo a los buques en tránsito. En 1933 cambió, al parecer, esta tendencia, puesto que a partir de esta fecha las importaciones de petróleos comenzaron a descender hasta quedarse en 1939 por debajo de las realizadas por el puerto santacruzero. Por otro lado, y desde entonces, la tendencia de este puerto fue creciente, al apoyarse en el nuevo establecimiento industrial y en su demanda tanto de crudos como de refinados.

35. En la *Estadística de Comercio Exterior* de la Delegación de Aduanas y en las de la Junta de Obras del puerto de Santa Cruz aparecerá en ocasiones Aruba (Antillas Holandesas) como origen de importación, es esta Isla del Caribe el lugar dónde CEPESA tiene concertado el almacenaje de su crudo.

36. Pérez Hernández (2002).

CUADRO 2
**IMPORTACIÓN CANARIA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, 1928-1939.
 CONTRASTE DE FUENTES ESTADÍSTICAS (TM)**

Años	JOP La Luz	JOP S/C Tenerife ³⁷	Total (JOPs)	Aduanas ³⁸
1928	218.706	-	-	s.d
1929	251.339	-	-	s.d
1930	261.633	42.481	304.114	284.761
1931	385.295	181.117	566.412	413.226
1932	600.159	252.940	853.099	510.591
1933	648.413	315.158	963.571	595.344
1934	473.066	398.937	872.003	679.237
1935	464.679	409.739	874.418	s.d
1936	391.097	422.641	813.738	s.d.
1937	561.787	310.332	872.119	s.d.
1938	458.777	-	-	s.d.
1939	429.403	564.697	994.100	s.d.

Fuente: *Estadísticas de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas, Estadísticas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Memoria Emilio Azarola* para los datos del Puerto de Santa Cruz entre 1930 y 1937; y *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas. Elaboración propia.

Sin embargo, hemos de señalar que las cifras aportadas por las respectivas Juntas de Obras difieren en cuantía, aunque no en tendencia, de la Dirección General de Aduanas (Cuadro 2). Pudiéramos estar ante una subvaloración por parte de

37. Tenemos información sobre las importaciones del puerto de Santa Cruz para los años 1928 y 1929, hablan de 7.675 tn y 8.639 tn importadas, si bien, la fuente es la *Estadística comercial del puerto de Santa Cruz de Tenerife* (1924-1932) de edición desconocida; las importaciones de 1930 a 1932 son inferiores a las publicadas en la *Memoria de Azarola* que hemos utilizado para el resto del período, de ahí que hayamos preferido no incluirlas. En cuanto al dato de 1938, hemos de señalar que ese año no hubo publicación, no obstante en un estadillo manuscrito sobre productos petrolíferos y localizados en la Secretaría de la Junta de Obras se estima la cantidad de 350.516 toneladas importadas; se trata de un promedio que ha sido calculado en el año 1966 ante la inexistencia de referencias sobre ese año; quizás es muy arriesgado aceptar esa cifra al coincidir con el período de la guerra civil. (AJOPSC, expte.17-1-5).
38. La Dirección General de Aduanas no publicó datos sobre el comercio exterior de España ni en 1923 ni en la Guerra Civil (1936-1939). Además en las estadísticas de este organismo de 1869 a 1903 y de 1918 a 1929, tampoco tenemos referencia sobre el comercio exterior canario.

este último organismo como consecuencia de la exención fiscal que disfrutaban los derivados petrolíferos destinados al avituallamiento, y tampoco sería extraño que los Puertos inflaran sus cifras o incluyeran el tráfico interinsular³⁹.

En todo caso, lo que se evidencia en unas y otras estadísticas es que los crudos aumentaron su participación en las entradas totales de petróleos, siendo su procedencia prioritaria el Caribe. También hubo crudos rumanos y estadounidenses, mas apenas en algunos años lograron alcanzar el 20% del total. En cuanto a los derivados petrolíferos, su origen fue similar al de los crudos –cuestión esta que deducimos de los escasos datos de Aduanas–, aunque quizás el porcentaje de los petróleos refinados originarios de Europa y EEUU fue más elevado si aceptamos la exclusión en la citada *Estadística* de los petróleos importados para suministro.

Otro elemento que resultó de interés en el nuevo tráfico petrolífero fue el de la transformación que introdujo en la vida portuaria. Por un lado, el crudo trajo a nuestras costas un tipo de buque desconocido, el buque cisterna o buque-tanque, con un tonelaje que apenas aún alcanzaba las 16.000 TPM, pero que no por ello, y debido a su particular diseño, dejó de impresionar a aquéllos que se acercaban a los muelles⁴⁰. Por otro lado, tanto la descarga de los crudos como el suministro a buques se realizaron a partir de entonces a través de un sistema de tuberías, lo que modificó las condiciones del trabajo portuario, minorándose la utilización de mano de obra con respecto a la empleada en la carga y descarga del carbón⁴¹.

4. EL IMPACTO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL Y LA EXPANSIÓN PETROLERA (1940-1973)

La Segunda Guerra Mundial fue “una guerra de motores y octanos”. La disponibilidad por parte de los ejércitos de este elemento fue entonces, incluso más que

39. Pérez Hernández (2002).

40. Esa sería la dimensión de los mayores buques, aunque la media de los que arribaron a nuestras costas fue inferior a las 6.000 TPM.

41. Quizás sea éste, junto con la formación del *trust* de las carboneras que señala Suárez Bosa (1990: 154-159), otro factor a considerar en la explicación del descenso del empleo en el sector portuario al inicio de la década de 1930. Tanto las empresas privadas como las Juntas de Obras participaron en la colocación de toda una red de tuberías que se conectaron a los depósitos de combustibles y facilitaron el suministro a los buques, labor ésta que se podía realizar paralela a otras operaciones de carga. AJOPLP, *Proyecto de instalación de doble tubería de acero para abastecimiento de aceites pesados como combustible a los buques* (1919) y otros, leg. 99, caja 144. Además, CEPESA en Tenerife, extendió sus tuberías a lo largo de toda la Avenida Marítima y el Dique sur, de modo que conectó la refinería con los buques que traían el crudo, con los que cargaban y con los que se suministraban. Archivo de la Junta de Obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife -AJOPSC- leg. 10 expte. 1.

en la anterior Guerra, un factor determinante para la victoria. Es por ello que el petróleo se utilizó como un instrumento de presión sobre los países netamente consumidores. Durante el transcurso de la Guerra Civil, el Gobierno del General Franco no había tenido prácticamente problemas con el abastecimiento de petróleos gracias a los apoyos de CEPSA y de la norteamericana *Texas Oil Company*. Pero desde 1940, y como consecuencia de su identificación política con las potencias del Eje, el abastecimiento energético nacional comenzó a notar los efectos del bloqueo aliado. Se establecieron contingentes para España y se limitaron sus actividades exportadoras y de suministro a los buques “enemigos”. También se incluyó a CEPSA en una *lista negra*, se controló su producción dentro de la propia refinería, se estableció una periodicidad para sus cargamentos e, incluso, en determinado momento (el primer semestre de 1942) se suspendió la salida de todo petróleo con destino a España⁴². Las condiciones del comercio español de petróleos empezaron a mejorar en 1943, pero las restricciones externas se mantuvieron hasta el fin de la Guerra Mundial.

En el tráfico canario de petróleos, la guerra actuó con gran crudeza, quizás en mayor medida de lo que le ocurriría a otras mercaderías de importación, pues no sólo la dependencia externa de nuestra economía y el desarrollo del conflicto en las aguas cercanas del Atlántico impedía la llegada del petróleo. Como hemos mostrado anteriormente, debemos agregar las restricciones específicas impuestas a este producto, así como los problemas en su transporte y la imposible compensación con productos peninsulares. Las empresas extranjeras se mantuvieron inactivas durante la contienda, y sólo CEPSA pudo cubrir precariamente la demanda, siendo controlada en todo momento por el *Mando Económico* y estando supeditada a las necesidades de la economía nacional⁴³.

El conflicto disparó los fletes y eliminó el mercado libre de contratación de la flota petrolera; de ahí que CEPSA se viera obligada a utilizar exclusivamente la flota española –la de CAMPSA. Esto perjudicó aún más el tránsito e indudablemente fue el factor determinante para que la empresa diera salida al proyecto de creación de su propia flota. Esta decisión trajo novedades al tráfico marítimo del Archipiélago, entre otras cuestiones porque desde entonces nos encontramos con los primeros petroleros abanderados en Canarias: el *Gerona* (10.500 TPM), el *Zaragoza* (9.000

42. Viñas y otros (1979: 334, 356-366).

43. La lejanía del Archipiélago Canario y las complicaciones que pudieran surgir en la contienda mundial fueron los argumentos utilizados para la creación del *Mando Económico* en el verano de 1941. Una institución singular que dejaba en manos del Capitán General de Canarias la dirección de la economía del Archipiélago, además del mando de las fuerzas de los tres ejércitos. En febrero de 1946 concluyó su labor. Para más información véanse Capitanía General de Canarias. *Mando Económico del Archipiélago, Memoria de la labor realizada por este organismo durante el tiempo de su funcionamiento, septiembre 1941 a febrero de 1946* y Cabrera Armas y Carnero Lorenzo (1999: 460-466).

TPM) y el *Bailén* (10.600 TPM) fueron los primeros buques-tanque incluidos en el Registro de la Dirección Local de Navegación y Pesca Marítima de Santa Cruz de Tenerife.

El fin de la contienda mostró un nuevo marco para el desarrollo de la actividad petrolera en las Islas. Se terminaba con las restricciones impuestas a España desde el exterior, pero ahora se veían con más claridad las restricciones que el propio Gobierno español establecía para el comercio con el extranjero. La eliminación *de facto* de las franquicias con la introducción de un control absoluto sobre las importaciones y exportaciones, junto con la escasez de divisas, eran los nuevos elementos que iban a condicionar el tráfico. No obstante, se dio un tratamiento especial al comercio de petróleos, siendo CEPSA la empresa menos perjudicada. De un lado, porque las ventas de derivados petrolíferos al extranjero y el suministro a buques reportaban divisas a la economía española, ventaja ésta que no aportaban las empresas extranjeras asentadas en las Islas, que contrataban y cobraban los servicios de suministro en el exterior. Y, de otro lado, porque la refinería de CEPSA permitía ahorrar divisas, pues buena parte de su producción se dirigía al mercado español. Como consecuencia, la Dirección General de Comercio discriminó la actividad de CEPSA de la de otros importadores, aunque todos ellos debieron contar, al menos hasta 1959, año en el que se liberalizó el producto, con la preceptiva autorización⁴⁴.

La exigencia de tramitar la licencia de importación y exportación, incluso al principio en el servicio de suministro de combustible a buques, supuso para las empresas, en particular para las radicadas en el Puerto de La Luz, un serio inconveniente, que afectaba de forma directa a la competitividad del puerto⁴⁵. Las empresas aducían que en sus operaciones no utilizaban divisas y que, por tanto, no había razón alguna para el trámite de solicitud de licencia. Sus operaciones –decían– “no son de compra y venta, sino más bien de trasbordo”⁴⁶. El problema terminó resolviéndose al eliminar la licencia de exportación para los suministros a buques, pero las empresas quedaron limitadas a importar sólo para suministros, y las compras

44. La autorización para las importaciones de CEPSA (crudos o derivados) la concede desde Madrid el Servicio Central de la Dirección General de Comercio y no la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, o la Delegación Provincial de Comercio. Ésta comienza a tomar razón de las importaciones cuando se liberaliza el comercio de petróleos en julio de 1959. *Memoria de la Delegación Provincial de Comercio de Santa Cruz de Tenerife, 1959* (Archivo de la Delegación Provincial de Comercio de Santa Cruz de Tenerife -ADCSC).

45. Así se pronunciaba el presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas haciéndose eco de lo manifestado por las empresas perjudicadas. COCIN Las Palmas, Secretaría. *Expte. Gestiones sobre declaración de libre importación de los combustibles líquidos para suministro a buques, 1945-1946*.

46. *Cory Brothers*. *Ibidem*.

dirigidas al mercado interno hubieron de hacerse a través de CEPSA, empresa que haría valer su preeminencia como productora nacional⁴⁷.

Aún con esto, el tráfico de petróleos incrementó su peso de forma ostensible en la balanza canaria. En lo relativo a las importaciones se incrementaron tanto las de crudos como las de derivados, y en lo que se refiere a las salidas, aumentaron de forma clara las exportaciones y los suministros a buques y aeronaves. Veamos ese tráfico de hidrocarburos desglosado por partidas, comenzando por los crudos.

La tendencia importadora estuvo directamente relacionada con la ampliación de la capacidad productiva de la refinería de petróleos, que a su vez dependía no sólo de la demanda de sus propios mercados sino también de mercados ajenos. Y es que, como consecuencia de la destrucción de una parte del aparato productivo europeo en el transcurso de la Guerra y de la oportuna situación estratégica de las Islas, la refinería se dedicó a destilar crudos ajenos por encargo a partir de 1948. Su primer contrato fue con la *Mobil Overseas Oil Company*, pero después vendrían la *Anglo-Iranian*, la *Oljekonsumeters*, la *BP-Trading Limited* y otras⁴⁸. No contamos con una serie completa acerca del peso de estas importaciones de crudo sobre el total, pero son suficientes como para constatar la relevancia del mismo en determinadas etapas⁴⁹ (Cuadro 3). No se debe olvidar, a efectos de la rectificación de los valores del sector exterior canario, que la entrada de estos crudos no suponía desembolso alguno de divisas.

CUADRO 3
**IMPORTACIONES POR CUENTA AJENA SOBRE EL TOTAL DE CRUDOS
IMPORTADOS POR LA REFINERIA DE TENERIFE**

Años	% sobre total	Años	% sobre total
1948	25,6	1956	19,1
1952	30,4	1967	0,2

Fuente: ACEPSA. Elaboración propia

Siguiendo con los crudos, en la Figura 1 puede observarse la evolución de sus importaciones según los datos publicados por tres fuentes diferentes; las divergencias no parecen ser muy graves. Quizás la que más destaca es la del período 1954 a 1956, por cuanto la tendencia es contraria entre lo observado por Aduanas y la

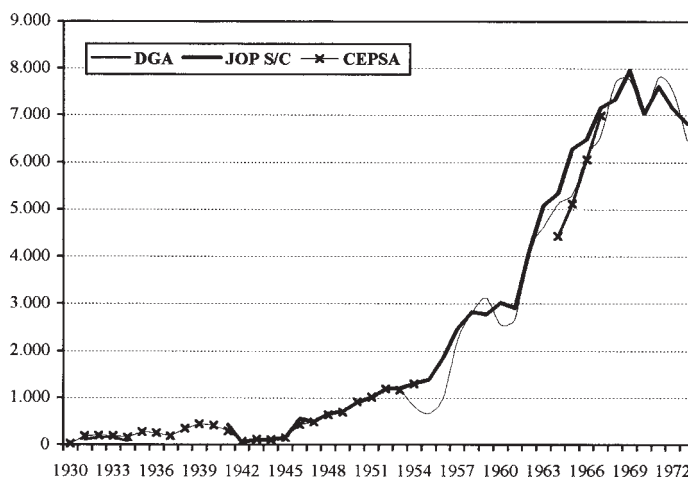
47. Luego Distribuidora Industrial, -DISA, empresa creada en 1936 por directivos de la CEPSA- será la que actuará como mayorista para las gasolineras de las multinacionales.

48. Archivo de la Compañía Española de Petróleos -ACEPSA- idd. 8.02, Top. 72/65, 2CP, 948.

49. Finales de la década de 1940, principios de la de 1950, y fuera del período ahora objeto de análisis, la década de 1980.

JOP de Santa Cruz. Esa misma divergencia se halla en la importación de derivados y suministro a buques, aunque la supuesta caída que refleja la *Estadística* de Aduanas no encuentra respaldo en los hechos que se suceden en esos años, anteriores al cierre del Canal del Suez. En 1954 un accidente inutilizó por unos meses una de las unidades de destilación de la refinería, pero la Compañía, lejos de señalar un descenso en la actividad, mostró un incremento de relativa importancia⁵⁰. De ahí que optemos por considerar como mejores datos los de la Junta de Obras.

FIGURA 1
IMPORTACIONES CANARIAS DE PETRÓLEO CRUDO SEGÚN VARIAS FUENTES (EN MILES DE TONELADAS)



Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas (DGA), *Estadísticas de tráfico*, Junta de obras del Puerto de Santa Cruz de Tenerife (JOP S/C) y Archivo de la Compañía Española de Petróleos (CEPSA). Datos Apéndice Tesis Doctoral de Pérez Hernández (en preparación).

Así, la evolución de las importaciones en el período comprendido entre el fin de la contienda y la crisis de la década de 1970 puede dividirse en tres fases. La primera abarca la década de 1946-1955; la actividad industrial de CEPSA crece apoyándose en *las operaciones de maquila*, que permiten aprovechar el potencial productivo de la refinería y proporcionan financiación para sucesivas ampliaciones. Durante la segunda etapa (1956-1969), la tasa de crecimiento de las importaciones aumentó considerablemente con respecto al período anterior; el primer cierre del Canal del Suez en 1956, lejos de

50. CEPSA. *Memoria y balance del ejercicio vigésimo quinto*, 1954, p. 12.

perjudicar a la refinería, la favorece, de modo que el desvío del tráfico por el Cabo de Buena Esperanza es una buena oportunidad para aumentar la demanda de crudos y probar las nuevas unidades de destilación, que desde ese año permiten transformar hasta 3,2 millones de toneladas de petróleos; una nueva ampliación de la infraestructura, la de 1962, provoca el segundo salto en las importaciones de crudos. Se consolida el petróleo como primera materia energética de economías como la española y la canaria, que en el período 1964-1975 tuvieron unas tasas de crecimiento real anual del VAB del 5,58 y 7,41%, respectivamente⁵¹. La tercera etapa (1970-1973) va precedida de un nuevo cierre en el Canal, el de 1967, al que le seguirán una política restrictiva y de toma de posiciones por parte de los principales países exportadores de petróleos.

En cuanto al origen de los petróleos, se observan algunas modificaciones con respecto a la etapa anterior. Indudablemente influyó el cambio en la orientación de los mercados internacionales después de la II Guerra Mundial. Ahora, la mayor parte de los crudos que alimentaban la refinería de Tenerife provenían de los países de Oriente Medio: Arabia Saudita, Kuwait, Irak e Irán, principalmente. Las reservas que se estimaban para la zona y las cualidades de estos crudos eran determinantes en el desvío de los mercados del Caribe al Golfo Pérsico. Aún así, Venezuela continuó siendo uno de los principales países proveedores de las Islas. Destaca, no obstante, la elevada concentración geográfica de las importaciones de crudo, que resultó ser bastante peligrosa, desde el punto de vista empresarial, cuando los intereses económicos de estos países quedaron aunados bajo la OPEP⁵².

CUADRO 4
ORIGEN DE LOS CRUDOS IMPORTADOS POR LA REFINERÍA DE TENERIFE (%)

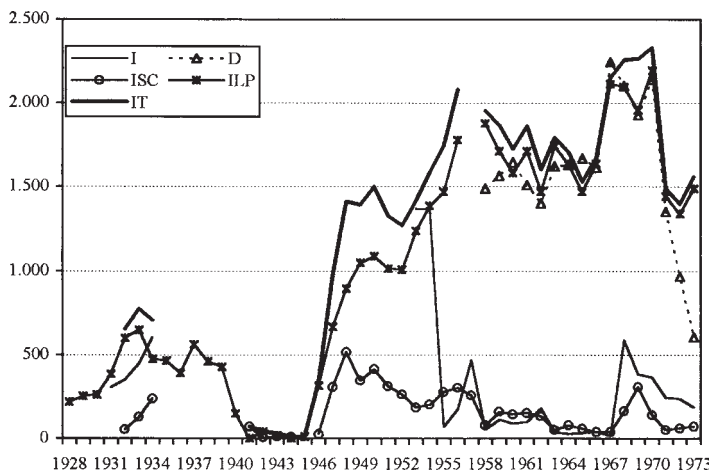
Años	Venezuela	Arabia Saudita	Kuwait	Irak	Iran	Libia	Otros
1931-34	66,0						34,0
1953-56	31,0	58,0		10,0			1,0
1957-60	39,0	34,0	0,6	13,0	0,3		13,1
1961-64	43,0	12,0	22,0	18,0		0,2	4,8
1965-68	29,0	22,0	17,0	14,0	0,6	0,6	16,8
1969-72	16,0	42,0	0,3	0,7	14,0	0,4	26,6

Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas. Elaboración propia.

51. Rus y otros (1998: 58)

52. Los países de los que Canarias importaba crudo fueron socios fundadores de esta organización creada en 1960, a excepción de Libia que entró en 1962.

FIGURA 2
IMPORTACIONES CANARIAS DE DERIVADOS PETROLÍFEROS, CONTRASTE DE FUENTES (EN MILES DE TM)



Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas y *Estadísticas de tráfico* de las Juntas de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas y del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. (I, importaciones de derivados petrolíferos según Aduanas; D, entradas de derivados en el depósito flotante del Puerto de La Luz, según Aduanas; ISC, importaciones de derivados por el puerto de Santa Cruz, según la Junta de Obras; ILP, importaciones de derivados por el Puerto de la Luz, según Junta de Obras; y IT = ISC + ILP. Datos en Apéndice Tesis Doctoral de Pérez Hernández (en preparación).

La creciente oferta de derivados petrolíferos de la refinería de Santa Cruz de Tenerife al mercado interno y a la navegación (aérea y portuaria), así como las restricciones impuestas a la actividad comercial con el exterior, no frenaron la importación de derivados petrolíferos en las Islas. Finalizada la Guerra, las importaciones de refinados continuaron en ascenso, con tasas de crecimiento menores que las observadas en los crudos, pero no por ello menos significativas. La información sobre los derivados petrolíferos presenta algunas divergencias (Figura 2). El volumen de importación de la *Estadística de Comercio Exterior* es muy inferior a la de las Juntas de Obras de los Puertos⁵³. El principal factor que determina esta diferen-

53. Sólo en los años 1953 y 1954 parecen encontrarse más cercanas. Parece ser que en esos años la *Estadística* daba la consideración de importación a las mercaderías cuyo destino era el aprovisionamiento a la navegación. El año en que deja de hacerlo es 1955, véase la advertencia del tomo I de la *Estadística del Comercio Exterior de España*, año 1955, pp. VII-VIII.

cia es la exclusión estadística por parte de Aduanas de aquellas importaciones cuyo destino era el suministro a la navegación. Así, la mayor divergencia se muestra con el Puerto de La Luz y de Las Palmas, que durante este período importa derivados con el fin exclusivo de suministrar a los buques. Las necesidades del mercado interno se las cubre la refinería de CEPESA⁵⁴. A partir de 1958, en apartado independiente al del comercio especial, Aduanas recogió en su publicación las entradas y salidas de petróleos en depósitos flotantes. Es entonces cuando las cantidades vuelven a ser coincidentes.

Hechas las rectificaciones, comprobamos que los niveles de importación de preguerra quedaron atrás inmediatamente, alcanzándose ya los dos millones de toneladas a principios de la década de 1950. Los refinados importados fueron, por orden de importancia, fueloil, gasoil, lubricantes y, a partir de 1972, diesel. El origen de estos derivados petrolíferos se situó, de modo preferente, en Surinam y las Antillas holandesas, pero también en Venezuela, Trinidad y Tobago, posesiones británicas en América, Francia, Holanda y otros muchos países. En este caso, la diversificación de las fuentes de las que se nutrieron los puertos fue una de las características principales de este tráfico. A las compañías que operaban en los puertos a principios de la década de 1930 se le sumaron otras, como la TEXACO o la ESSO, y también aumentaron la capacidad de sus depósitos *Mobil*, CEPESA y *Shell*.

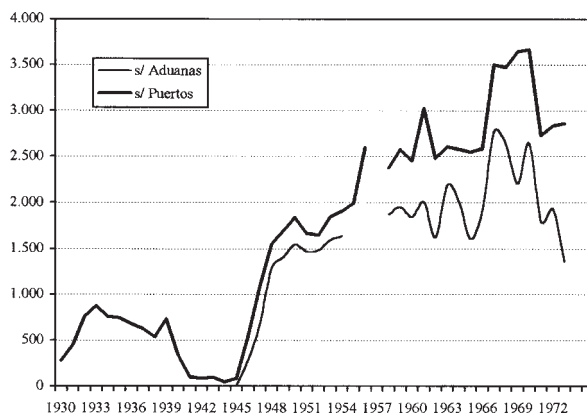
La recuperación de los niveles del tráfico portuario internacional y la reconversión energética de la flota fueron los elementos determinantes de este comercio de derivados, cuya contrapartida evidente la veremos en el servicio de avituallamiento. De hecho, hay total coincidencia para el Puerto de la Luz en las cifras de importación y las de avituallamiento, distanciándose sólo y de forma paulatina a finales de la década de 1950, cuando CEPESA irrumpió en el servicio con sus propios derivados. Para observar, pues, la evolución de los avituallamientos en estas fechas, no basta con la comprobación de los refinados importados; hemos de sumarle las provisiones efectuadas con petróleos que han sido transformados en el Archipiélago (Figura 3).

Las diferencias entre una y otra fuente son obvias, a pesar de las correcciones que hemos introducido en las cifras de Aduanas, consistentes en sumar las salidas del depósito flotante del Puerto de la Luz, y considerando que las estadísticas publicadas por los Puertos no recogen los avituallamientos a aeronaves, ni tampoco los realizados desde los puertos menores⁵⁵. Debería estimarse con mayor exactitud cuál ha sido el suministro real, porque evidentemente resulta un dato necesario

54. El resto de los importadores sólo concurre al mercado interno con lubricantes.

55. Los datos relativos a los puertos menores se han publicado en las *Memorias de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado*, si bien las series no están completas.

FIGURA 3
**SUMINISTROS DE PETRÓLEOS A LA NAVEGACIÓN EN LOS PUERTOS
 CANARIOS (EN MILES DE TM.)**



Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas y *Estadísticas de tráfico* de las Juntas de Obras del Puerto de Las Palmas y del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Datos elaborados en Apéndice Tesis Doctoral de Pérez Hernández (en preparación).

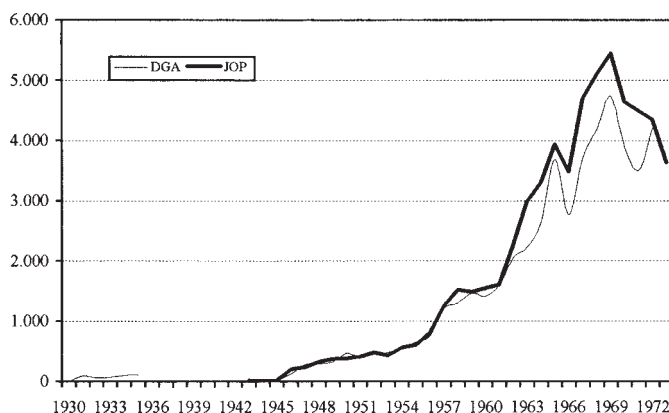
para la reconstrucción de la balanza canaria por cuenta corriente. Ahora nos serviremos sólo de ella para observar la tendencia de la demanda portuaria en este período. Una demanda creciente desde el fin de la Guerra Mundial hasta que, en los años finales de la década de 1960, mostró los primeros síntomas de la crisis petrolera mundial que se avecinaba. El avituallamiento a buques fue tarea cubierta en un 68% por el puerto grancanario⁵⁶, siendo allí la Compañía *Shell* la principal suministradora⁵⁷; por su parte, en el puerto de Santa Cruz fue CEPSA.

Resta examinar el apartado relativo a las exportaciones de derivados petrolíferos. La evolución de este capítulo está condicionada en gran medida por la estrategia empresarial que desarrolla CEPSA. Debemos considerar dos cuestiones: a) la opción de poder establecer una refinería en territorio peninsular tras el cambio de rumbo en la política petrolífera española; y b) las ventas de petróleos bajo *contratos de maquila*, aunque no todas las *maquilas* se expresaron por esta partida; en ocasiones, CEPSA suministró a buques por orden de terceros y a cargo de ellas (en

56. Media que hemos calculado para el período 1946-1973 a partir de las *Estadísticas de tráfico* de los puertos.

57. En el año 1952 el mercado se repartía un 75% para *Shell*, un 18% para *Cory Brothers*, un 6% para *Mobil* y 1% para *Texaco*. *Estadística del tráfico* de la JOP La Luz y de las Palmas, 1952.

FIGURA 4
**EXPORTACIONES CANARIAS DE DERIVADOS PETROLÍFEROS (CARGA-
 MENTOS EN MILES DE TM)**



Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas y *Estadísticas de tráfico* de las Juntas de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas y del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Datos elaborados en Apéndice Tesis Doctoral de Pérez Hernández (en preparación).

estos casos cobraba el canon de maquila, el canon de suministro y un recargo cuando el suministro se hacía desde Las Palmas)⁵⁸. Pues bien, a pesar de las diferencias puntuales que se aprecian en las fuentes⁵⁹, el crecimiento de las exportaciones se mantuvo hasta 1969, año en que alcanzaron el máximo histórico y cuando comenzaron a restringirse los suministros de crudo por parte de los países de la OPEP. Luego, la crisis de la década de 1970 llevaría a la reconversión y reducción de la capacidad productiva de la refinería de Tenerife y a una nueva estrategia de crecimiento por parte de la Compañía Española, ahora con la mirada mucho más abierta hacia el mercado peninsular.

Entendemos mejor lo sucedido cuando observamos los mercados hacia los que se dirigieron esas exportaciones, que fueron, principalmente, el peninsular y las posesiones españolas en África. En estas últimas destacaron las exportaciones hacia la plaza de Ceuta, donde CEPSA tenía instalada una factoría; pero en la déca-

58. *Memoria de la Delegación Provincial de Comercio de Santa Cruz de Tenerife*, 1964.

59. *La Estadística* de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas no distingue en el tráfico de cabotaje las mercancías dirigidas a la Península de las del resto de las Islas. No obstante, entendemos que esas cifras responden fundamentalmente a tráfico interinsular, con los que las hemos excluido de las exportaciones.

da de 1960 y tras la creación de la refinería en Algeciras, la demanda de refinados desde allí disminuyó de forma considerable.

CUADRO 5
**EXPORTACIONES CANARIAS DE DERIVADOS PETROLÍFEROS SEGÚN
MERCADOS DE DESTINO (%) (SE EXCLUYEN SUMINISTROS A BUQUES)**

	Península	Pos. España en África	Otros países europeos	Otros África	Otros
1946-1950	85,0	1,0		0,5	13,5
1951-1955	60,0	24,0	0,2	15,0	0,8
1956-1960	51,0	17,0	1,0	22,0	9,0
1961-1965	49,0	11,0	24,0	15,0	1,0
1966-1970	81,0	0,3	1,0	0,3	17,4
1971-1972	83,0	0,3	11,0	0,2	5,5

Fuente: *Estadísticas de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas. Datos elaborados en Apéndice Tesis Doctoral de Pérez Hernández (en preparación).

Del resto de los mercados sólo ha destacado el marroquí en la década de 1950 y el británico en los primeros años de la década de 1960, que conforme señala la *Estadística* se dirigió tanto a sus posesiones en el África Occidental como a la metrópoli.

5. CONCLUSIONES

Hemos intentado poner de relieve, en primer término, el interés que tiene el estudio del tráfico canario de petróleos para una mejor definición de la balanza por cuenta corriente. No podemos marginar esta mercancía de los estudios del sector exterior, máxime cuando hemos comprobado que en algunos momentos supone hasta un 70% del intercambio exterior del Archipiélago. Además, los datos estadísticos deben ser tomados con mucha cautela; los suministros a buques, los contratos de maquila, los depósitos, y la propia actividad productora de la CEPESA obligan a una atenta revisión de todos los valores observados.

Y en segundo lugar, hemos mostrado cuáles han sido los factores condicionantes del tráfico en cada momento histórico, resaltando en cada caso el marco petrolero mundial, la política petrolífera nacional, las estrategias de desarrollo em-

presarial de la *Compañía Española de Petróleos*, y las circunstancias de la demanda energética isleña. Y así, vimos que los inicios del tráfico petrolero estuvieron determinados por el comercio de reexportación con el África Occidental y la demanda de un limitado mercado interno. Después, y tras la Primera Guerra Mundial, un nuevo elemento de gran relevancia apareció como articulador del tráfico: el avituallamiento de buques. Relacionado con esto, la instalación de la refinería de CEPSA, que tras la Segunda Guerra Mundial colocó a los productos petrolíferos como primera mercancía objeto del comercio tanto de importación como de exportación, en parte condicionada por su propia actividad, pero en tiempos también relacionada con su actuación como intermediaria en la actividad de empresas terceras. En mayor o menor medida, todo ello ha contribuido, por un lado, a introducirnos en el contexto en el que se desarrolló el tráfico de hidrocarburos desde la década de 1860 hasta la de 1970, y, por otro, a sopesar la tantas veces señalada dependencia energética externa, localizando algunos elementos determinantes de la misma.

BIBLIOGRAFÍA

- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y Fernando CARNERO LORENZO (1999): “La economía canaria durante el primer franquismo, 1936-1946”, *Tiempos de silencio. Actas del IV Encuentro de Investigadores del Franquismo*, Universidad de Valencia, Fundación de Estudios e Iniciativas Sociolaborales, pp. 460-466.
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y Álvaro DÍAZ DE LA PAZ (1991): “La economía contemporánea (II): Las dificultades de la modernización económica”, en Francisco MORALES PADRÓN (dir.) *Historia de Canarias*, Prensa Ibérica, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 713-732.
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y Jesús HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ (1988): *UNELCO, Historia de la electricidad en Canarias*, UNELCO, Santa Cruz de Tenerife.
- CEPSA (1954): *Biografía de una realidad (1929-1954)*, CEPSA, Madrid.
- CEPSA: *Memorias* (varios años).
- GARCÍA ALONSO, José M^a y Juan E. IRANZO MARTÍN (1989): *La energía en la economía mundial y en España*, editorial AC, Madrid.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M. (2000): “El comercio exterior canario (siglos XVI y XVII). Una primera aproximación crítica”, en BETHENCOURT MASSIEU, Antonio (coord.), *Felipe II, el Atlántico y Canarias, XIII Coloquio de Historia Canario-Americana, VIII Congreso Internacional de Historia de América (1998)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 125-158.
- MARÍN QUEMADA, José M^a (1978): *Política petrolífera española*, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid.
- CONSEJO SUPERIOR DE INDUSTRIA (1934), *Apuntes para el momento de la industria española de 1930*.
- MITCHELL, Brian R. (1981): *European Historical Statistics 1750-1975*, The MacMillan Press, London.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, Concepción M. A. (2000): “El comportamiento del precio de los combustibles en Canarias. Un análisis histórico”, *II Seminario de Investigación Universitaria sobre la Economía Canaria*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, pp. 449-463.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, Concepción M. A. (2002): “Las fuentes estadísticas del comercio exterior en Canarias. El problema añadido de los productos energéticos”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 48, en prensa.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, Concepción M. A. *Energía y desarrollo económico en Canarias. Análisis histórico (1852-1986)*, Tesis doctoral en preparación.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco. (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856-1914)*, 2 vols., Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

- RUS, Ginés de, Marianela GONZÁLEZ y Lourdes TRUJILLO (1998): *Capitalización y crecimiento económico de la economía canaria 1955-1996*, Fundación BBV, Bilbao.
- SUÁREZ BOSA, Miguel (1991): *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*, Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 19, Centro de Investigación Económica y Social de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- SUDRIÀ, Carles (1990): "El consum de petroli en la industrialització catalana (1860-1936)" en *Recerques*, 23, Homenatge a Pierre Vilar, vol III, pp. 181-200.
- VIÑAS, Angel y otros (1979): *Política comercial exterior en España (1931-1975)*, Banco Exterior de España, Madrid.
- YERGUIN, Daniel (1992): *La historia del petróleo*, Plaza & Janés, Barcelona.