



EL DESABASTECIMIENTO DE PETRÓLEO EN CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

OIL SHORTAGE IN THE CANARY ISLANDS DURING THE SECOND WORLD WAR

Juan José Díaz Benítez* 

Fecha de Recepción: 8 de marzo de 2022
Fecha de Aceptación: 13 de mayo de 2022

Cómo citar este artículo/Citation: Juan José Díaz Benítez (2023). El desabastecimiento de petróleo en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. *Anuario de Estudios Atlánticos*; nº 69: 069-017. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/10822/aea>
ISSN 2386-5571. <https://doi.org/10.36980/10822/aea>

Resumen: El objetivo de este artículo consiste en estudiar la escasez de petróleo en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial, en un contexto marcado por la no beligerancia española y la política autárquica del régimen franquista. Con este fin han sido consultadas fuentes españolas del Archivo Naval de Canarias, Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores y Archivo General de la Administración, y norteamericanas de los National Archives & Record Administration que reflejan las existencias de combustible en el archipiélago y las dificultades derivadas de su escasez. Entre sus principales conclusiones destaca que la escasez de combustible en las islas se debió principalmente a la reacción de los Aliados frente a la discutida neutralidad española, aunque también fue agravada por la política autárquica del primer franquismo.

Palabras clave: Petróleo, no beligerancia española, Segunda Guerra Mundial, Canarias, bloqueo económico.

Abstract: The goal of this article is to study the oil shortage in the Canary Islands during the Second World War, in a context defined by Spanish non-belligerence and the autarchic policy of Franco's regime. To accomplish this objective, the sources of the Spanish Archivo Naval de Canarias, Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores, and Archivo General de la Administración, and the United States National Archives & Record Administration have been consulted, as they show the oil stocks in the archipelago, and the oil shortages and their consequences. Between the main conclusions it's to be noted that the oil shortage was caused in first place by Allied reaction to the discussed Spanish neutrality, although it became worse too by the autarchic policy of the first Francoism.

Key words: Oil, Spanish non-belligerence, Second World War, Canary Islands, economic blockade.

ESTADO DE LA CUESTIÓN, FUENTES Y METODOLOGÍA

A lo largo del siglo XX ha crecido la importancia del petróleo como recurso energético de carácter estratégico, sobre todo a medida que ha aumentado su demanda y especialmente durante los conflictos bélicos. La Segunda Guerra Mundial fue una de las primeras contiendas en las que adquirió un papel estratégico, tal y como han demostrado varios autores al estudiar sus principales campañas bélicas, el bloqueo económico ejercido contra el Eje y las relaciones con los neutrales¹.

* Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, edificio de Humanidades, despacho 43. C/ Pérez del Toro, 1, 35004. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34928451717; correo electrónico: juanjose.diaz@ulpgc.es

¹ MEDLICOTT (1978); GORALSKI y FREEBURG (1989); WYLIE (2002).

Entre estos últimos, España no fue una excepción, dada su dependencia de las importaciones de crudo y productos refinados, aunque, salvo algunas excepciones, no ha recibido una atención específica sino en el marco de la economía española durante la contienda y el marco más amplio de la dictadura franquista (1939-1975) o en el de las relaciones diplomáticas españolas con el Reino Unido y los Estados Unidos². Tampoco disponemos de estudios monográficos que analicen su escasez a escala local, sobre todo en Canarias, donde se encontraba la refinera de la Compañía Española de Petróleos Sociedad Anónima (CEPSA) y para la que apenas disponemos de obras de carácter más general en las que este tema solo es abordado de forma tangencial³.

Este artículo pretende contribuir a paliar esta laguna historiográfica mediante el estudio de la escasez de petróleo en Canarias durante la guerra. Para ello han sido consultados varios archivos, entre los que destaca el Archivo Naval de Canarias (ANC), cuya documentación permite analizar la evolución de las existencias de combustibles líquidos en el archipiélago desde mediados de 1940 hasta el final de la guerra, además de reflejar las dificultades que provocó su escasez para la Armada y también para la economía canaria. Además, ha sido recopilada información de fuentes diplomáticas, tanto españolas como norteamericanas. En España destacan las del Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE) y la Embajada española en Washington en el Archivo General de la Administración (AGA), que reflejan las negociaciones con los Estados Unidos para garantizar las importaciones españolas de petróleo. En este último país los informes de los consulados norteamericanos en Canarias, custodiados en los National Archives & Record Administration (NARA), son vitales para contrastar la información procedente de las fuentes españolas, sobre todo la que se refiere al impacto de la escasez de combustible en las islas, y también para comprender el origen de las sospechas norteamericanas sobre el uso que hacían del combustible importado las autoridades españolas. A partir de estas fuentes, el estudio ha sido desarrollado mediante un enfoque diacrónico que permite conectar la evolución anual de las existencias de petróleo y sus consecuencias con las relaciones diplomáticas entre España y los Aliados⁴.

La investigación parte de tres hipótesis principales, verificadas por estas fuentes a lo largo de las siguientes páginas. La primera consiste en que en el archipiélago se produjo una gran reducción de las existencias de combustible a lo largo de la guerra, como consecuencia de la disminución, o ausencia en determinados periodos, de las importaciones de petróleo. La segunda es que la principal razón de esta reducción está relacionada con la política exterior española durante el conflicto, ya que generó dudas sobre la neutralidad española que se tradujeron en la utilización del petróleo, sobre todo por parte de Estados Unidos, como instrumento de presión para obligar al Gobierno español a cumplir con sus obligaciones como neutral e incluso, en los últimos años de la guerra, a la adopción de una neutralidad benévola hacia los Aliados. La tercera sostiene que la rigidez de la política autárquica del primer franquismo agravó los problemas generados por el descenso de las importaciones.

LA NO BELIGERANCIA ESPAÑOLA Y LAS PRIMERAS RESTRICCIONES EN LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO (1940)

Durante la Gran Guerra (1914-1918) las potencias centrales sufrieron un bloqueo económico que tuvo como finalidad debilitar sus economías hasta el extremo de que fueran incapaces de sostener el esfuerzo bélico. Sus consecuencias no fueron decisivas para la derrota de Alemania, pero al comenzar la Segunda Guerra Mundial se consideraba que había tenido un gran éxito y, por tanto, fue aplicado inmediatamente contra el Tercer Reich⁵. Los productos petrolíferos formaban parte inicialmente de la lista de artículos considerados como contrabando de guerra, aunque el endurecimiento del bloqueo como represalia a la ofensiva submarina alemana propició

2 SANSIGRE (1984); VIÑAS (1984); CATALAN (1995); BARCIELA, LÓPEZ, MELGAREJO y MIRANDA (2001); FEIS (1948); CORTADA (1973); TUSELL (1995); MORADIELLOS (2005); THOMÀS (2007 y 2010).

3 BURRIEL (1974); RODRÍGUEZ (1983); GUERRA (2006); DÍAZ (2008a).

4 La documentación consultada en el ANC y el AMAE ha sido trasladada al AGA. Este artículo mantiene las firmas originales de la documentación en los archivos en los que fue consultada.

5 HARDACH (1986), pp. 41-45; MILWARD (1986), pp. 355-364.

que desde finales de 1939 todas las propiedades procedentes de un puerto enemigo fueran confiscadas en el caso de ser interceptadas por los Aliados. Tras la derrota de Francia el Reino Unido intentó reducir la disponibilidad de petróleo en Europa para evitar que acabara en manos del Eje⁶. En consecuencia, la importación de petróleo en países neutrales como Suecia y Suiza cayó en 1940 a niveles inferiores a los de 1935, hasta tocar fondo en Suecia en 1942 con un 12% de lo importado en 1935 y en Suiza en 1945 con un 7%. Portugal, en cambio y a pesar de caer hasta el 22% en 1942, mantuvo unos índices de importación más elevados, normalmente superiores a los de su vecino ibérico⁷.

España no fue una excepción en el bloqueo aliado contra el Eje, pero su política exterior sí se distinguía de la de otros neutrales en un sentido que resultaba preocupante para los Aliados. La declaración de neutralidad de Franco en septiembre de 1939 había sido forzada por el agotamiento del país tras la Guerra Civil y la necesidad de ayuda económica para su reconstrucción. Sin embargo, la ayuda económica y militar recibida por los sublevados contra la República, así como la afinidad ideológica con el Tercer Reich y la Italia fascista facilitaron el alineamiento diplomático de España con el Eje⁸. Las aspiraciones coloniales españolas en África, los ambiciosos proyectos de rearme y los planes de operaciones contra Francia y Reino Unido apuntaban hacia una guerra contra estas potencias y alineada militarmente con el Eje⁹. El aplazamiento de la beligerancia no impidió que, ya desde 1939, el Gobierno español mostrara sus simpatías hacia el Tercer Reich a través de la propaganda bélica e incluso al permitir la preparación del suministro de combustible y víveres a buques de guerra alemanes en puertos españoles¹⁰. Las rápidas victorias alemanas de abril y mayo de 1940 hicieron pensar a Franco en un rápido fin de la guerra, por lo que en junio proclamó la no beligerancia, interpretada como una prebeligerancia que no llegó a culminar con su entrada en la contienda¹¹.

La beligerancia de España supondría la pérdida o inutilización de Gibraltar para el Reino Unido, entre otras consecuencias, por lo que, además de preparar la conquista de una alternativa a Gibraltar en las islas atlánticas españolas y portuguesas, el Gabinete de Guerra británico (*War Cabinet*) intentó evitar que se materializara la entrada de España en la guerra. Entre otras medidas, como el envío de Samuel Hoare en calidad de embajador en misión especial o una amplia operación de soborno dirigida a la cúpula militar española para reforzar su voluntad neutralista, el Gobierno británico también utilizó una política de apaciguamiento económico¹². Pero además llevó a cabo un endurecimiento del bloqueo económico que afectó a las importaciones españolas de petróleo. Ante la sospecha de que las reservas españolas eran excesivas, el Gobierno británico decidió reducirlas con apoyo de los Estados Unidos, en aquel momento oficialmente neutrales: además de racionar las importaciones de petróleo de Portugal y España, las de esta última no podrían utilizar buques norteamericanos sino solo petroleros españoles, lo que suponía una gran reducción de la cantidad importada e incluso la interrupción de las importaciones hasta septiembre, cuando se acordó su control para que las reservas bajaran a 160.000 toneladas en cinco meses¹³.

Los informes del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife, Winfield H. Scott, entre junio y septiembre de 1940 alentaron probablemente las sospechas del Departamento de Estado. A finales de junio comunicó un gran aumento de la actividad de la refinería de CEPSA, que habría recibido 60.000 toneladas de crudo durante ese mes. Unas semanas después alertó de la disminución de las reservas de productos refinados, a pesar de la disminución del tráfico marítimo. En un principio, el incremento de las importaciones de crudo tenía como objetivo reponer las reservas para la marina mercante y la exportación a la península y las colonias, pero él creía que respondía también a una finalidad militar. Más preocupante era la posibilidad de que

6 MEDLICOTT (1978), vol. 1, pp. 113-114 y 474.

7 CATALAN (1995), p. 253.

8 HERNÁNDEZ y MORADIELLOS (2002), pp. 243-246.

9 ROS (2002), pp. 28-71.

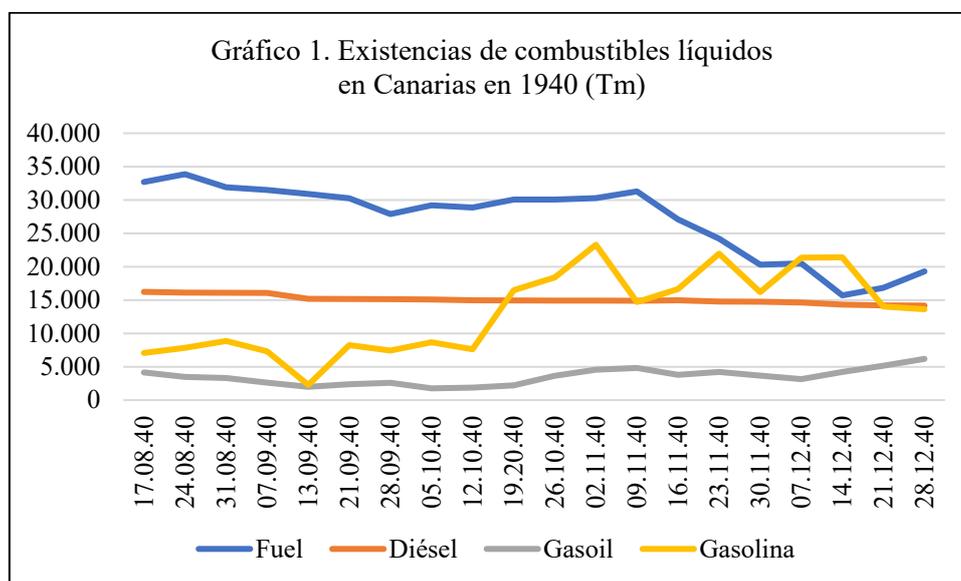
10 HERNÁNDEZ y MORADIELLOS (2002); pp. 246-249, LEITZ (2000), pp. 119-121; ROS (2002), pp. 97-99; DÍAZ (2016), pp. 519-526.

11 MORALES (1995), pp. 241-273; ROS (2008), pp. 215-268; LEITZ (2000), pp. 121-127.

12 MORADIELLOS (2005), pp. 134-170; VIÑAS (2016), pp. 96-124; DÍAZ (2013 y 2021).

13 MEDLICOTT (1978), vol. 1, pp. 474-476 y 534-538; SANSIGRE (1984), pp. 11-12; THOMAS (2007), pp. 212-233.

una parte de ese combustible hubiera ido a parar a los buques refugiados en ese puerto, como 900 toneladas de crudo que habrían sido embarcadas en dos petroleros italianos. Y lo más alarmante fue la salida clandestina de un petrolero alemán en julio tras cargar 1.500 toneladas de fuel y 4.000 de gasoil, así como la de otro en septiembre con 6.000 toneladas de gasoil¹⁴.



Elaboración propia a partir de: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 1, Carpeta 6, partes semanales de existencias de combustible, 1940.

La interrupción de las importaciones en agosto y la reducción acordada en septiembre comenzaron a notarse en los partes semanales de existencias de combustible que las comandancias militares de Marina de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife enviaron a la Comandancia Naval de Canarias. Esta última había sido creada en julio de 1940 como parte de las medidas para reforzar la defensa del archipiélago frente a un intento de ocupación británica, con el que se contaba si España entraba en la guerra y atacaba Gibraltar¹⁵. Las existencias de diésel apenas disminuyeron, mientras que las de gasoil experimentaron un ligero aumento a partir de octubre. Donde sí se apreció la reducción de las reservas fue en el fuel, que pasó de más de 30.000 toneladas en agosto a menos de 20.000 al terminar el año. En cambio, las existencias de gasolina experimentaron un aumento a partir de septiembre que no pasó desapercibido para el cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife, sobre todo cuando informó sobre el fin del racionamiento de gasolina a partir del 31 de octubre¹⁶.

Las importaciones de petróleo en el Puerto de la Luz fueron decrecientes desde la Guerra Civil, pues en 1940 constituían el 27,52% de las recibidas en 1937 y todavía se redujeron más en 1941 y 1942, cuando se situaron en el 2,93% y el 8,32% de 1937, respectivamente¹⁷. Sin embargo, desde el punto de vista norteamericano la situación era muy distinta, ya que se tomaba como referencia solo los datos de las empresas norteamericanas. En este sentido, los embarques de petróleo de Texaco a España siguieron una tendencia creciente, pues pasaron de 344.000 toneladas en 1936 a 624.000 en 1939 y 432.000 solo en la primera mitad de 1940. Las cifras totales exportadas por todas las compañías norteamericanas a España en el mismo periodo ascendieron de 543.000 en 1936 a 868.000 en 1939 y 433.000 solo en el primer semestre de 1940. Las importaciones canarias de petróleo perteneciente a empresas norteamericanas crecieron de las 44.000 toneladas de 1935 a 64.000 al año siguiente, 221.000 en 1939 y 234.000 en el primer

14 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informes del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 20 de junio y 3 de septiembre de 1940, y Caja C-212, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 15 de julio de 1940.

15 DÍAZ (2008b), pp. 125-126.

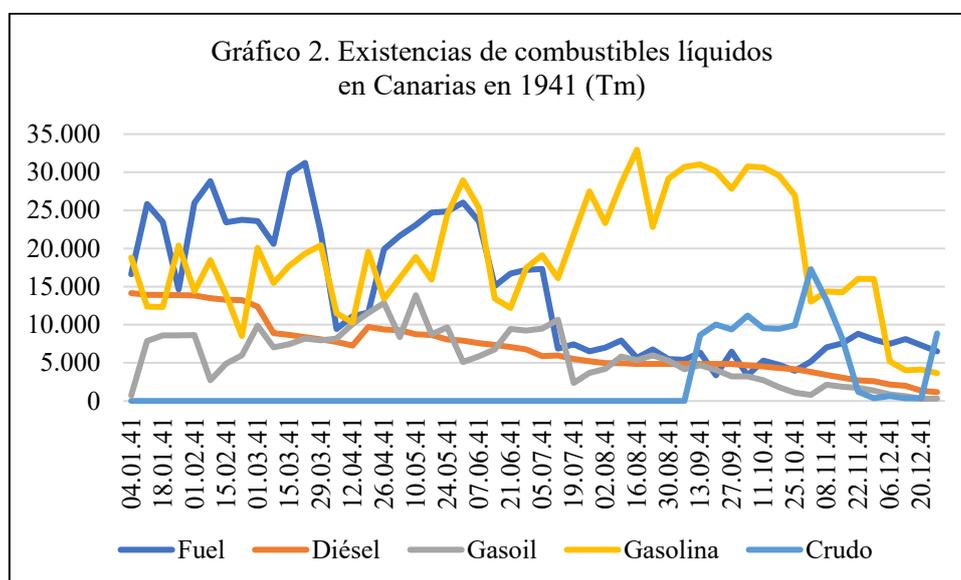
16 NARA, RG-59, Decimal File, Caja C-212, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 1 de noviembre de 1940.

17 BURRIEL (1974), p. 24.

semestre de 1940¹⁸. Desde esta perspectiva norteamericana, las importaciones de petróleo en España, en general, y en Canarias, en particular, eran preocupantes, sobre todo por las incertidumbres que generaba la no beligerancia española.

EL COSTE DE LA «BELIGERANCIA MORAL» (1941)

En un principio, el suministro de petróleo a España a lo largo de 1941 debería haberse ajustado a lo acordado en septiembre del año anterior y, de hecho, las existencias de gasoil y fuel se mantuvieron elevadas hasta julio, mientras las de diésel experimentaban una progresiva disminución y las de gasolina permanecieron elevadas durante el verano y el comienzo del otoño hasta disminuir rápidamente a partir de noviembre, al igual que las de crudo. Estas últimas comenzaron a ser registradas en los partes semanales a partir de septiembre de 1941 y, a pesar de un repunte en el último parte del año, al comenzar diciembre se encontraban en su punto más bajo, al igual que las existencias de productos refinados. Por tanto, destacan dos reducciones significativas en las reservas de combustibles líquidos: julio para el fuel y gasoil, y noviembre para la gasolina y el crudo, mientras el diésel presentó a lo largo del año una disminución progresiva.



Elaboración propia a partir de: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 4, Carpetas 1 y 2, partes semanales de existencias de combustible, 1941.

El mantenimiento de unos niveles de existencias relativamente altos hasta el verano de 1941 persistió pese a las noticias que el cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife enviaba al secretario de Estado sobre la salida de buques enemigos y el posible uso de combustible líquido español en beneficio de las fuerzas navales del Eje. Las salidas de buques enemigos incluyeron al petrolero alemán *Rudolf Albrecht* y al italiano *Burano*, ambos con cargamentos de fuel, así como al vapor italiano *Capo Algo*, los tres durante la noche del 22 de marzo. A ellos los siguieron los petroleros italianos *Recco*, con 8.479 toneladas de fuel, y *Sangro*, con 5.500 toneladas de fuel, 2.200 de diésel y 1.780 de crudo, el 19 de abril. El 27 de mayo también abandonó el archipiélago el petrolero italiano *Todaro* con 6.430 toneladas de nafta¹⁹. Por otra parte, el cónsul desmintió el supuesto suministro de petróleo desde el petrolero *W. H. Libby* a uno alemán y otro italiano, pero

¹⁸ FEIS (1948), pp. 269 y 273.

¹⁹ NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informes del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 2 de abril y 6 de junio de 1941, y Caja C-212, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 6 de mayo de 1941.

a finales de febrero afirmó que se había proporcionado fuel o diésel a buques alemanes e italianos en Tenerife, de los que tres habrían zarpado con destino desconocido²⁰.

Ninguna de estas noticias parece haber influido en el suministro de petróleo a Canarias. Sin embargo, la reacción del Gobierno español a la invasión alemana de la Unión Soviética a finales de junio sí tuvo consecuencias importantes: la formación de la División Española de Voluntarios, más conocida como División Azul, para luchar como parte de la *Wehrmacht* contra el Ejército Rojo, en lo que el semanario falangista *Arriba* definió como «beligerancia moral». Esta iniciativa constituía un paso más de la prebeligerancia, agravada por el discurso del ministro español de Asuntos Exteriores, Ramón Serrano Suñer, el 2 de julio y el de Franco dos semanas después. El Gabinete de Guerra británico creyó tan inminente la beligerancia española que se planteó la ejecución de la operación preparada para ocupar Canarias como alternativa a Gibraltar, aunque fue aplazada ante la información de los servicios de inteligencia británicos y el embajador en Madrid que descartaban que España fuera a entrar en la guerra a corto plazo²¹.

Pero donde más se notó la respuesta británica fue en el endurecimiento de la presión económica sobre España. En respuesta a la petición británica y al grave deterioro de las relaciones entre el ministro español de Asuntos Exteriores y el embajador norteamericano, Alexander W. Weddell, Estados Unidos endureció su política de exportación de petróleo a España, lo cual provocó una gran disminución de las importaciones, el consumo y, sobre todo, las reservas españolas que, en el último semestre de 1941, apenas representaban un tercio de las existentes al inicio del año²². A partir del 1 de agosto Estados Unidos exigió licencia de exportación para todos los productos petrolíferos enviados fuera del hemisferio americano. Esto tuvo como consecuencia la anulación de todos los permisos anteriores y que los petroleros españoles en Port Arthur, Texas, quedaran a la espera de la tramitación de dichas licencias²³.

La reducción del suministro de combustible líquido se fue notando a lo largo de los siguientes meses en el archipiélago, aunque ya desde principios de julio se consideraba que las reservas estaban por debajo de lo habitual²⁴. En agosto el cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife afirmó que España intentaría sustituir con su limitada flota de petroleros a los de bandera panameña, que estaban controlados por empresas norteamericanas. Advirtió también que la reducción del crudo importado provocaría el cierre de la refinería de CEPSA, el racionamiento de la gasolina y su encarecimiento, al igual que el del queroseno²⁵. A finales de septiembre el jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) ordenó restringir al máximo los movimientos de los buques de guerra, debido a la escasez de combustible²⁶. El 6 de noviembre se extendió a Canarias la serie de restricciones en el uso de combustible líquidos, ya vigentes en la península y cuya consecuencia fue la formación de dos juntas provinciales para regular la restricción del consumo de combustibles líquidos. Esto supuso también la aplicación de dieciséis normas emitidas entre febrero y noviembre de 1940 para la península, a las que se añadió a final de noviembre de 1941 la reducción del recorrido mensual de los vehículos del Ejército de Tierra²⁷.

Las dificultades para la importación de petróleo se agravaron como consecuencia de las tensas relaciones con Estados Unidos y la beligerancia de este país en diciembre de 1941. Unos días

20 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.262, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 24 de febrero de 1941.

21 LEITZ (2000), pp. 127-128; HERNÁNDEZ y MORADIELLOS (2002), pp. 259-261; MORADIELLOS (2005), pp. 232-248; THOMAS (2007), pp. 382-403.

22 MEDLICOTT (1978), vol. 2, pp. 283-288; SANSIGRE (1984), pp. 12-13; HERNÁNDEZ y MORADIELLOS (2002), pp. 261-262; MORADIELLOS (2005), pp. 238-240; THOMAS (2007), pp. 403-409.

23 AMAE, expediente R-1.330/1, escrito del director general de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos Sociedad Anónima (CAMPSA) al director de Asuntos Económicos del Ministerio de Asuntos Exteriores, 13 de agosto de 1941.

24 NARA, RG-84, Caja 1, despacho del cónsul norteamericano en Las Palmas, Clifton R. Wharton, al secretario de Estado, 9 de julio de 1941.

25 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 2 de agosto de 1941.

26 ANC, 3ª Sección de Estado Mayor (EM), Legajo 4, Carpeta 12, orden del AJEMA al comandante naval de Canarias, 24 de septiembre de 1941.

27 ANC, 1ª Sección de EM, Legajo 8, Carpeta 40, orden del jefe de EM de la Capitanía General de Canarias, 30 de noviembre de 1941, y comunicación del capitán general de Canarias al comandante naval de Canarias, 5 de diciembre de 1941.

antes del ataque contra Pearl Harbor, el Departamento de Estado se negó a conceder las licencias de exportación para dos petroleros españoles hasta conseguir información detallada sobre el consumo y distribución de petróleo de junio a noviembre de 1941 y las previsiones hasta marzo de 1942²⁸. Unos días después, el director de Asuntos Económicos del Ministerio de Asuntos Exteriores, Luis Calderón, insistió en la necesidad de proporcionar información detallada, que en el caso de Canarias no se limitaba al archipiélago sino también a la actividad de la refinería. Igualmente recomendó justificar la acumulación de gasoil a causa de los retrasos en las importaciones, con el fin de superar el recelo generado por una campaña periodística sobre la supuesta reexportación de gasoil al Eje²⁹. CEPSA no tardó mucho en proporcionar la información detallada solicitada, en la que se aprecia un elevado nivel de cobertura de las necesidades anuales de combustibles líquidos en el archipiélago e incluso un exceso en el suministro de gasoil, pero la escasez iba a persistir durante el primer semestre de 1942.

Cuadro 1. Necesidades y consumo de combustibles líquidos en Canarias en 1941.

	Necesidades (Tm)		Entregado por CEPSA en 1941 (Tm)	% de las necesidades anuales
	Mensuales	Anuales		
Gasolina	1.500	18.000	14.479,655	80,44
Queroseno	650	7.800	6.475,710	83,02
Gasoil	1.200	14.400	14.856,451	103,17
Fuel	1.400	16.800	16.047,012	95,52
Total	4.750	57.000	51.858,828	90,98

Elaboración propia a partir de: AGA, Asuntos Exteriores, caja 8.927, información de CEPSA sobre la refinería de Tenerife y la distribución de su producción, 13 de diciembre de 1941.

INTERRUPCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PETROLÍFERAS EN 1942

Las negociaciones entre España y Estados Unidos se prolongaron durante meses hasta que en abril de 1942 se alcanzó un acuerdo sobre el control de las importaciones españolas de petróleo y a finales de agosto otro más amplio para el comercio del país ibérico con los Aliados³⁰. Hasta entonces las existencias de combustible se habían reducido cada vez más hasta desaparecer en el caso del crudo entre febrero y julio de ese año. Desde Tenerife, el cónsul norteamericano, Richard B. Haven, informó a lo largo de febrero y marzo de los inconvenientes que originaba esta escasez en el archipiélago, como la paralización de los motoveleros fruteros por falta de gasoil, el racionamiento de la gasolina y la reducción de las horas de suministro de electricidad. Pero a pesar de todo, consideró que «el control y limitación del suministro de crudo a Tenerife es un argumento muy efectivo y persuasivo: igual quizá a un bloqueo general». En la prensa y en la calle se culpaba a Estados Unidos de la escasez, aunque él también recogía rumores sobre el supuesto suministro de gasoil a submarinos del Eje cerca del archipiélago o el uso de motoveleros para llevar clandestinamente gasolina a las islas de Cabo Verde³¹. El cónsul norteamericano en

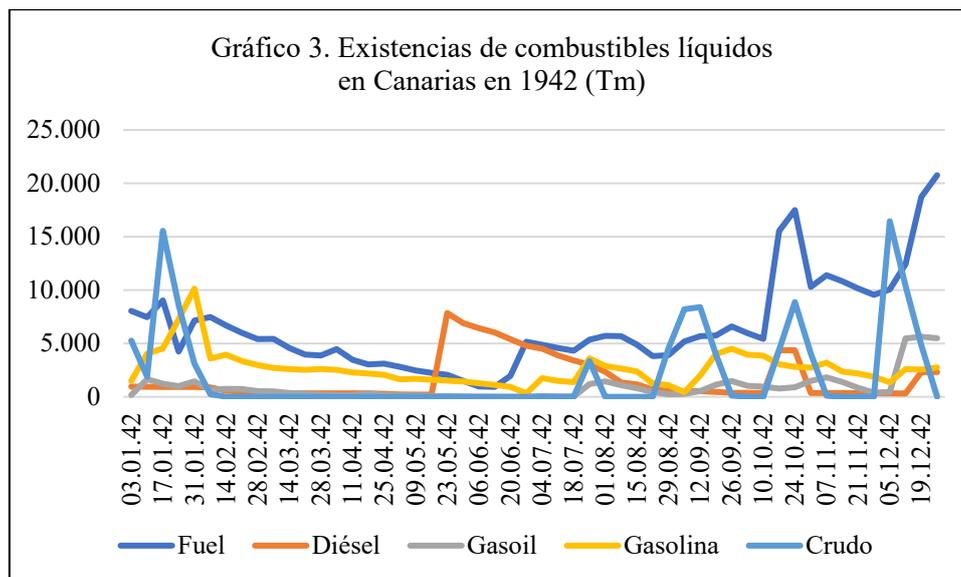
28 AGA, Asuntos Exteriores, Caja 8.927, telegrama del embajador español en Washington, Juan Francisco de Cárdenas, al Ministerio de Asuntos Exteriores, 5 de diciembre de 1941.

29 AMAE, expediente R-1.330/1, telegrama del director de Asuntos Económicos del Ministerio de Asuntos Exteriores al comisario general de Combustibles Líquidos y al director gerente de CAMPSA, 8 de diciembre de 1941.

30 MORADIELLOS (2005), pp. 257-275; THOMÁS (2007), pp. 453-493.

31 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 3 de marzo de 1942, Caja 5.262, informes del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al secretario de Estado, 24 de febrero de 1942, y al encargado de negocios en Madrid, 27 de marzo de 1942, y Caja C-212, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al encargado de negocios en Madrid, 24 de marzo de 1942.

Las Palmas, Robert F. Fernald, añadió por su parte los rumores sobre el supuesto contrabando de gasolina de aviación del Ejército del Aire que habría terminado en manos alemanas³².



Elaboración propia a partir de: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpetas 20 y 21, partes semanales de existencias de combustible, 1942.

La restricción del suministro eléctrico por falta de combustible también afectó a Las Palmas, donde UNELCO, cuyo accionista mayoritario era la empresa norteamericana Consolidated Electric & Gas Company, intentó adquirir fuel a través de la británica Cory Brothers para mantener en funcionamiento la central eléctrica³³. Pero a pesar de la llegada de algún cargamento de combustible líquido durante esos meses, la escasez fue tan grave que Transmediterránea avisó en más de una ocasión de que varias de sus motonaves tendrían que permanecer amarradas³⁴. El comandante naval de Canarias intentó crear una reserva permanente de fuel para garantizar el servicio de los buques de guerra, pero a finales de ese año solo podía contar con 350 toneladas mensuales³⁵. La carencia afectó también a la distribución de gasolina. En marzo parecía a punto de agotarse, por lo que el comandante naval solicitó al ministro de Marina que le enviara gasógenos, aunque en abril todavía quedaba suficiente para un nuevo cupo, reducido a 500 litros que, en relación con la potencia en caballos de vapor, resultó inferior a los del cuerpo consular y los taxis³⁶.

32 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informe del cónsul norteamericano en Las Palmas al encargado de negocios en Madrid, 30 de marzo de 1942.

33 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.262, informe del cónsul norteamericano en Las Palmas al secretario de Estado, 7 de abril de 1942; ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 1, comunicación del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 7 de marzo de 1942, y respuestas de este último el 21 de marzo y 10 de abril de 1942.

34 ANC, 2ª Sección de EM, Legajo 3, Carpeta 14, comunicaciones del comandante militar de Marina de Las Palmas al comandante naval de Canarias, 24 de abril y 8 de mayo de 1942.

35 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 3, comunicación del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 24 de febrero de 1942, y respuestas de este último el 28 de marzo y el 5 de noviembre de 1942.

36 ANC, 1ª Sección de EM (Organización), Legajo 2, Carpeta 11, comunicaciones del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 5 de marzo de 1942; ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 4, comunicación del jefe de los Servicios de Intendencia de la Comandancia Naval de Canarias al comandante naval, 20 de abril de 1942.

EL DESABASTECIMIENTO DE PETRÓLEO EN CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA...

Cuadro 2. Distribución de los productos de la refinería de CEPSA en julio de 1942.

	Gasolina (%)	Queroseno (%)	Gasoil (%)	Fuel (%)
Canarias	49,1	57,9	80,1	92,5
Marruecos	45,0	36,3	17,8	6,3
Guinea	3,9	4,8	1,6	---
Sáhara	2,0	1,0	0,5	1,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Elaboración propia a partir de: NARA, RG 59, Decimal File, Caja 5.262, memorándum de 20 de julio de 1942 adjunto al despacho núm. 187 del embajador norteamericano en Madrid al secretario de Estado, 3 de agosto de 1942.

CEPSA aceptó a finales de febrero las condiciones norteamericanas para autorizar las importaciones destinadas a la refinería, incluida la presencia permanente de un observador norteamericano en dicha instalación³⁷. Pero la reanudación del suministro de crudo tuvo que esperar hasta los acuerdos alcanzados en las conversaciones sostenidas del 9 al 22 de julio entre el agregado de la Embajada de Estados Unidos en Madrid, el representante de DISA y el presidente de la Junta de Carburantes Líquidos. En ellos se fijaba una serie de cuotas mensuales para la distribución del petróleo refinado por CEPSA, cuyo principal destino era el archipiélago, donde el 10% de su cuota de gasolina sería para uso militar. Al no haber acuerdo entre DISA y las demás compañías distribuidoras en Canarias para aumentar las cuotas asignadas a la primera, se mantuvo la distribución existente en ese momento. No se llegó a un acuerdo con CEPSA sobre el fuel, que, inicialmente, no sería enviado al Protectorado Español en Marruecos. CEPSA se encargaría de suministrar combustible a los barcos españoles, bajo la supervisión del vicecónsul norteamericano en Tenerife. Las reservas disponibles no podrían superar el consumo previsto para seis semanas y la Junta de Carburantes Líquidos se comprometía a garantizar que ningún producto petrolífero sería utilizado en beneficio del Eje³⁸.

Cuadro 3. Compañías distribuidoras de productos petrolíferos en Canarias en julio de 1942.

	Gasolina (%)	Queroseno (%)	Gasoil (%)
Vacuum	36,28	50,62	12,00
Shell	22,47	15,23	62,00
Texas	17,25	17,15	---
Disa	24,00	17,00	26,00
Total	100,00	100,00	100,00

Elaboración propia a partir de: NARA, RG 59, Decimal File, Caja 5.262, memorándum de 20 de julio de 1942 adjunto al despacho núm. 187 del embajador norteamericano en Madrid al secretario de Estado, 3 de agosto de 1942.

³⁷ AMAE, expediente R-1.330/2, escrito del comisario de Carburantes Líquidos al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, 27 de febrero de 1942; AGA, Asuntos Exteriores, Caja 8.927, memorándum del embajador español en Washington para el Departamento de Estado, 14 de marzo de 1942.

³⁸ NARA, RG 59, Decimal File, Caja 5.262, memorándum de 20 de julio de 1942 adjunto al despacho núm. 187 del embajador norteamericano en Madrid al secretario de Estado, 3 de agosto de 1942

Cuadro 4. Distribución de productos petrolíferos en las dos provincias canarias en julio de 1942.

	Gasolina (%)	Queroseno (%)	Gasoil (%)
Las Palmas	56	60	68
Santa Cruz de Tenerife	44	40	32
Total	100	100	100

Elaboración propia a partir de: NARA, RG 59, Decimal File, Caja 5.262, memorándum de 20 de julio de 1942 adjunto al despacho núm. 187 del embajador norteamericano en Madrid al secretario de Estado, 3 de agosto de 1942.

Las condiciones aceptadas por CEPSA para la reapertura de su refinería incluían, en primer lugar, aceptar la presencia de un observador norteamericano en la refinería para comprobar la llegada de crudo, los productos refinados, su destino y las existencias disponibles, entre otras tareas. En segundo lugar, CEPSA produciría las cantidades acordadas y que podían ser modificadas. En tercer lugar, proporcionaría sus productos a todas las compañías distribuidoras, sin discriminar, de acuerdo con las cuotas acordadas hasta entonces para cada producto. En cuarto lugar, debía facilitar informes mensuales a la embajada norteamericana sobre las operaciones de la refinería. Por último, no entregaría ni reexportaría ningún producto petrolífero para el Eje ni para aviones o barcos de otros países, salvo los americanos y los Aliados³⁹.

Un problema adicional a la falta de combustible líquido fue la escasez de buques para transportarlo. El gobernador militar de Gran Canaria solicitó reiteradamente que el minador *Marte* transportara fuel a la fábrica de UNELCO en esta isla desde Tenerife, al menos en seis ocasiones desde finales de julio hasta el comienzo de septiembre de 1942⁴⁰. Al final del año el comandante naval de Canarias hizo un balance negativo de estas operaciones: once viajes durante el verano para transportar 2.596 toneladas de fuel, con un consumo de 132 toneladas y la inutilización del minador durante este tiempo, mientras que el petrolero *Gobeo*, en Tenerife del 1 al 8 de diciembre, podía haber llevado 2.000 toneladas en menos tiempo y con menor coste. Por tanto, recomendaba no autorizar el nuevo transporte solicitado ese mismo mes, a lo que el capitán general de Canarias respondió solicitando que el *Marte* cediera 200 toneladas de fuel para la refinería, lo cual fue autorizado en enero de 1943⁴¹.

El cupo mensual de gasolina para los vehículos de la base naval era de 1.500 litros en diciembre de 1942, el triple que en el mes de abril, cuando era considerado no solo insuficiente sino también inferior al de los automóviles y camiones particulares⁴². En noviembre de ese año y ante la mejora del abastecimiento de combustible, el ministro de Marina dispuso la creación de reservas de gasolina en los departamentos marítimos y comandancias generales de las bases navales, en previsión de futuras interrupciones del suministro de este combustible⁴³. No obstante y a pesar de la evidente mejoría en el suministro de combustibles durante la segunda mitad de 1942, había problemas más acuciantes, como la escasez de aceites lubricantes, de los cuales no se había podido importar ninguna cantidad en julio⁴⁴. Ante el agotamiento de las existencias, el

39 NARA, RG 59, Decimal File, Caja 5.262, memorándum de 23 de junio de 1942 adjunto al despacho núm. 187 del embajador norteamericano en Madrid al secretario de Estado, 3 de agosto de 1942.

40 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 1, comunicación del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 31 de julio de 1942, escrito del gobernador militar de Gran Canaria al comandante naval de Canarias, 7 de agosto de 1942, y radiotelegramas del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 14, 19 y 28 de agosto, y 5 y 9 de septiembre de 1942.

41 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 1, comunicaciones del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 15 y 31 de diciembre de 1942, y respuesta de este último el 2 de enero de 1943.

42 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 5, comunicación del comandante naval de Canarias al gobernador militar de Gran Canaria, 19 de diciembre de 1942.

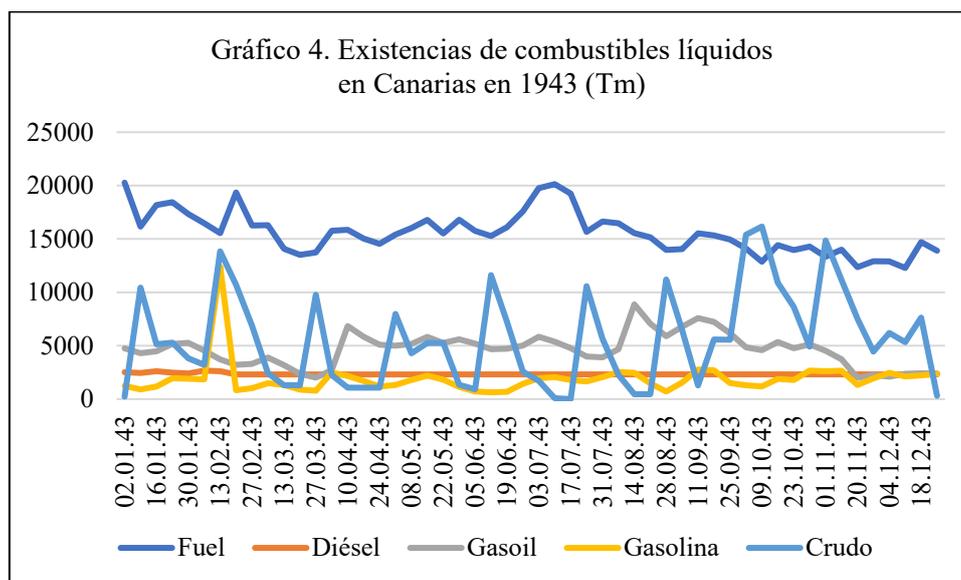
43 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 5, orden comunicada del ministro de Marina a las capitánías generales de los departamentos marítimos y las comandancias generales de las bases navales, 25 de noviembre de 1942.

44 AMAE, expediente R-1.330/2, escrito del director general de Timbre y Monopolios al director de Asuntos Económicos del Ministerio de Asuntos Exteriores, 24 de julio de 1942.

comandante naval tuvo que suspender los movimientos de sus buques el 3 y el 24 de septiembre hasta que en octubre llegaron los lubricantes necesarios⁴⁵.

RECUPERACIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO
Y GIRO NEUTRALISTA DE LA POLÍTICA EXTERIOR (1943)

En agosto de 1942 comenzó un giro neutralista de la política exterior española, propiciado por el relevo de Ramón Serrano Suñer por Francisco Gómez-Jordana como ministro de Asuntos Exteriores, tras una grave crisis política interna. El cambio del curso de la guerra a favor de los Aliados, que en noviembre de ese año desembarcaron en el noroeste de África, contribuyó a alejar la tentación intervencionista del régimen franquista⁴⁶. La sucesión de avances aliados a lo largo del primer semestre de 1943 en el norte de África, Sicilia y, sobre todo, la Unión Soviética hacía cada vez más impensable una beligerancia española, ya que la victoria del Eje, en la que todavía creía Franco, no parecía cercana ni completa. Pero la disminución de la colaboración con el Eje no fue tan rápida como esperaban los Aliados, especialmente al mantener a la División Española de Voluntarios en el frente ruso⁴⁷. Por eso en agosto de 1943, tras la caída de Mussolini, se intensificó la presión diplomática angloamericana sobre el Gobierno español, acompañada de nuevas restricciones en el suministro de petróleo, para obligarlo a la adopción de una neutralidad más estricta⁴⁸. Así, en agosto de 1943 el Gobierno norteamericano comunicó al español que consideraba que sus importaciones eran demasiado elevadas, por lo que pretendía reducir el cupo anual de 541.000 toneladas a 400.000, además de reforzar el control de la distribución de productos petrolíferos y conseguir una declaración oficial sobre las reservas que existían en España⁴⁹.



Elaboración propia a partir de: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 11, Carpetas 19 y 20, partes semanales de existencias de combustible, 1943.

45 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 22, comunicación y radiotelegrama del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 3 y 24 de septiembre, respectivamente, y comunicación del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 22 de octubre de 1942.

46 TUSELL (1995), pp. 331-349; FERNÁNDEZ-LONGORIA (2004), pp. 253-268; MORADIELLOS (2005), pp. 278-298; THOMÀS (2007), p. 517; PAYNE (2008), pp. 271-292; SÁENZ-FRANCÉS (2009), pp. 253-300; PIKE (2010), pp. 184-189.

47 ROS (2002), pp. 218-231; MORADIELLOS (2005), pp. 298-319; THOMÀS (2007), pp. 176-200; PIKE (2010), pp. 189-226.

48 MORADIELLOS (2005), pp. 321-330; THOMÀS (2010), pp. 75-79.

49 AMAE, expediente R-2.070/9, acta de la reunión con diplomáticos norteamericanos presidida por el director general de Política Económica del Ministerio de Asuntos Exteriores, 11 de agosto de 1943.

Esta presión diplomática renovada desde agosto de 1943 no se dejó sentir inicialmente en las importaciones de petróleo en Canarias. En general, las existencias de combustible mejoraron con respecto a 1942, aunque las de gasolina y diésel se mantuvieron en niveles muy bajos, mientras las de gasoil rondaron en torno a las 5.000 toneladas durante la mayor parte del año. Las importaciones de crudo continuaron con grandes oscilaciones y las existencias de fuel se mantuvieron más elevadas que las del resto de los productos petrolíferos. En otras palabras, a lo largo de 1943 se mantuvo la tendencia iniciada en la segunda mitad de 1942, tras el acuerdo alcanzado en julio de ese año para la reanudación de la actividad de la refinería de CEPSA en Tenerife. En 1943 España recibió el 48% del petróleo importado en 1935, un porcentaje muy superior al 25% de 1942⁵⁰, aunque no estuvo exento de dificultades. Estados Unidos adoptó una línea más dura que la del Reino Unido y, en consecuencia, exigió nuevas condiciones para la exportación de petróleo a España, que el nuevo embajador norteamericano en Madrid, Carlton J. Hayes, consiguió frenar inicialmente⁵¹.

A pesar de la relativa mejora de las importaciones de petróleo en Canarias con respecto a 1942, persistieron las dificultades en la distribución de algunos de sus productos refinados, tal y como pudo constatar la Comandancia General de la Base Naval de Canarias, nueva denominación que recibió la Comandancia Naval de Canarias a partir de febrero de 1943⁵². El archipiélago solo importaba crudo para la refinería: la importación directa de productos refinados estaba prohibida, salvo los lubricantes, que eran distribuidos de acuerdo con los precios fijados por el Mando Económico. CEPSA vendía directamente a los consumidores fuel y gasoil para buques, pero el resto de los productos debían ser adquiridos a DISA, según los precios fijados por las juntas provinciales de carburantes. El comandante general se quejaba de que los precios de CEPSA eran de seis a diez veces superiores a los que había cuando el comercio de estos combustibles era libre y que, además, dicha compañía recargaba casi un 4% estos precios cuando los vendía a la Armada. Al terminar el año el Ministerio de Industria y Comercio todavía estudiaba si el recargo denunciado estaba justificado, aunque afirmó al Ministerio de Marina que DISA no podía vender productos refinados a precios de mayorista⁵³.

La distribución de lubricantes tampoco bastaba para cubrir las necesidades de la Armada en Canarias. Para el comandante general lo ideal habría sido que la gestión de los cupos de lubricantes fuera realizada por el Ministerio de Marina para repartir las existencias en función de las necesidades de los buques. Pero la realidad era que tenía que recibir los lubricantes directamente de la Junta Provincial de Restricción de Carburantes Líquidos de Las Palmas. A finales de marzo de 1943 dicha junta no pudo proporcionarle aceite lubricante y a mediados de abril la junta tinerfeña añadió que no podía proporcionarle suministros semestrales porque el cupo para las Fuerzas Armadas era mensual y correspondía a la junta provincial de Las Palmas asignar la cantidad destinada a la base naval⁵⁴. En julio esta junta le comunicó que no disponía de los aceites solicitados por la Marina y que tampoco podía garantizar nuevas entregas, al no recibir de forma regular los suministros⁵⁵. De hecho, en septiembre de 1943 se negó a suministrar cinco toneladas de lubricante para el *Juan Sebastián Elcano*, pues, si lo hubiera hecho, no habría podido cubrir las necesidades de la provincia durante ese mes⁵⁶.

50 CATALAN (1995), p. 253.

51 CORTADA (1973), pp. 65-66; MEDLICOTT (1978), vol. 2, pp. 547-557; THOMÁS (2010), pp. 44-61.

52 DÍAZ (2008b), p. 126.

53 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 22, comunicaciones del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 28 de agosto y 22 de octubre de 1943, y respuesta del AJEMA, 28 de diciembre de 1943.

54 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 22, comunicaciones del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 22 de marzo de 1943, y del general presidente de la Junta Provincial de Restricción de Carburantes Líquidos de Santa Cruz de Tenerife al comandante general de la Base Naval de Canarias, 14 de abril de 1943.

55 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 22, comunicación del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 24 de julio de 1943.

56 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 22, comunicación del jefe de los Servicios de Intendencia de la Base Naval de Canarias al comandante general, 6 de septiembre de 1943.

El control del abastecimiento de productos petrolíferos en los puertos españoles quedó regulado por el acuerdo entre Estados Unidos y España en 1942 que permitía a seis agregados a la embajada norteamericana inspeccionar la descarga de dichos productos. En febrero de 1943 la Subsecretaría de la Marina Mercante autorizó a estos observadores a embarcar en los buques españoles que consumían combustibles líquidos y que se dirigían o procedían de América. En junio, antes de la entrega del memorándum norteamericano para reforzar el control de la distribución de petróleo en España, se asignó un observador al consulado norteamericano en Las Palmas para inspeccionar los buques mercantes, aunque el comandante general de la Base Naval de Canarias dispuso que fuera acompañado por un oficial de la Marina para evitar incidentes y actuaciones independientes en sus inspecciones⁵⁷.

El observador norteamericano en la refinería de CEPSA acordaba los cupos mensuales de productos petrolíferos con la Junta Provincial de Restricción de Carburantes Líquidos de Santa Cruz de Tenerife. Pero la autonomía de los representantes norteamericanos y las autoridades españolas en el archipiélago tenía sus límites. En septiembre de 1943 la junta provincial firmó un memorándum con el observador norteamericano sobre la distribución de productos petrolíferos en Canarias para el segundo semestre de ese año, sin autorización del comisario general y que, según dicho observador, era similar a las condiciones existentes en la península. Desde el Ministerio de Asuntos Exteriores se informó que, efectivamente, ese memorándum e igualmente el firmado para el Marruecos español se ajustaban a la propuesta inicial norteamericana, pero no al estado de las conversaciones a finales de ese año. Entre otras cosas, se había logrado eliminar la cláusula que limitaba el consumo de combustible por el Ejército y también la que se refería a proporcionar “suministros especiales” a los Aliados. Además, y a diferencia de Marruecos, Canarias formaba parte del territorio nacional y, por tanto, desde allí no se podía firmar convenios diferentes a los acordados por las autoridades centrales. En consecuencia, el informe recomendó que el comisario general desautorizara a la junta provincial y que el memorándum fuera adaptado a lo acordado con la embajada norteamericana, además de solicitar al consejero comercial norteamericano que sus delegados rectificaran los memorandos firmados en Canarias y Marruecos⁵⁸.

EMBARGO PETROLÍFERO Y LENTA RECUPERACIÓN (1944-1945)

La presión aliada consiguió que España redujera poco a poco su colaboración con el Tercer Reich, pero sin concluirla del todo, como ocurrió con la División Azul, sustituida en octubre de 1943 por la Legión Azul, una unidad militar de menor tamaño, hasta marzo de 1944. Pero el mayor motivo de preocupación para los Aliados eran las exportaciones españolas de wolframio o tungsteno, un mineral de importancia estratégica para la industria bélica, al Tercer Reich. A lo largo de 1943 el Reino Unido y los Estados Unidos desarrollaron un programa de compras preventivas que no logró impedir las importaciones alemanas y que contribuyó a encarecer los precios. En noviembre, después de que el Tercer Reich agotara su poder adquisitivo, el Gobierno español le concedió un crédito que permitía continuar las importaciones del codiciado mineral. Cuando la noticia fue comunicada a los diplomáticos aliados en enero de 1944, la reacción consistió en un embargo de las exportaciones norteamericanas de petróleo a España que se prolongó hasta mayo, cuando la mediación británica logró alcanzar un acuerdo para reducir sustancialmente las exportaciones españolas de wolframio al Tercer Reich⁵⁹.

Los efectos del embargo petrolífero no tardaron en ser sentidos en Canarias. El 4 de febrero de 1944 el cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife, Henry M. Wolcott, informó al embajador en Madrid que el capitán general de Canarias, Francisco García-Escámez e Iniesta, le

57 ANC, 2ª Sección de EM, Legajo 4, Carpeta 22, comunicaciones del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 4 de agosto y 7 de octubre de 1943.

58 AMAE, expediente R-2.070/9, escrito del comisario general de Carburantes Líquidos al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, 2 de diciembre de 1943, e informe de la Dirección General de Política Económica, 6 de diciembre de 1943.

59 CORTADA (1973), pp. 70-126; MEDLICOTT (1978), vol. 2, pp. 566-576; GARCÍA (1994), pp. 438-492; MORADIELLOS (2005), pp. 345-362; PAYNE (2008), pp. 370-387; THOMÁS (2010), pp. 117-204; COLLADO (2016), pp. 154-203.

había preguntado si tenía información sobre el envío de petróleo al archipiélago y le había pedido que trasladara su petición de información a la embajada, tras recalcar la importancia que este combustible tenía para el archipiélago. La respuesta a la pregunta del capitán general consistió en que no habría excepciones para Canarias en esta interrupción del suministro y, a pesar de la preocupación que mostró, el capitán general pareció aceptarla con resignación⁶⁰. El 2 de marzo llegó el petrolero *Gobeo* con 4.977 toneladas de crudo para la refinería, que no recibió nuevos suministros hasta la llegada del *Gerona* con 10.333 toneladas el 10 de junio⁶¹.

La ausencia de importaciones de crudo entre marzo y junio de 1944 agotó sus existencias y las de gasoil en el archipiélago, además de reducir las de fuel. La situación de las existencias de combustibles líquidos no alcanzó la gravedad de la sufrida en el primer semestre de 1942, pero obligó a introducir restricciones en el uso de los vehículos e incluso a modificar el plan de operaciones del minador *Vulcano* para que pudiera prescindir del suministro de combustible en Canarias⁶². Tras el acuerdo de mayo, el abastecimiento mejoró poco a poco. A finales de junio de 1944 el cónsul norteamericano en Las Palmas informó de que el racionamiento de gasolina había sido suavizado y un mes después era similar al que existía en enero de ese mismo año⁶³. Al terminar agosto en Tenerife había disminuido considerablemente el temor a tener que instalar gasógenos en todos los vehículos, aunque el precio de la gasolina se había encarecido con la excusa de comprar gasógenos para aquellas personas que dependían de sus vehículos para trabajar. Por su parte, el oficial de control del petróleo, el vicecónsul Weir, continuó con la vigilancia de la distribución de los productos petrolíferos, en la que destacaba el contrabando de gasolina y lubricantes entre Tenerife y Puerto Cabras (actual Puerto del Rosario, en Fuerteventura) que habría realizado el motovelero *María del Pilar G.*⁶⁴. Sin embargo, el suministro de lubricantes para la Armada continuó de forma tan precaria como el año anterior. En agosto de 1944 hubo que suspender los transportes de agua para Lanzarote y Fuerteventura por falta de aceites lubricantes, cuya escasez impidió que la junta provincial pudiera proporcionar a la Base Naval de Canarias los cupos correspondientes a los meses de agosto, septiembre y octubre⁶⁵.

Las existencias de combustibles líquidos en Canarias a lo largo de 1945 siguieron la misma tendencia que durante el año anterior, salvo en el caso del fuel y el diésel, que aumentaron a partir de octubre de 1945. En general, las importaciones españolas se habían incrementado con respecto a 1944, pues, frente al 46% recibido ese año con respecto a 1935, se pasó al 58% en 1945, una situación relativa mucho mejor que la de Suecia y Suiza en ese año, con un 21% y 7%, respectivamente⁶⁶. El Reino Unido endureció su actitud hacia el Gobierno español a partir del verano de 1944, tras las victorias aliadas en todos los frentes, y desde finales de ese año comenzó a distanciarse del régimen franquista, secundado por los Estados Unidos a partir de abril de 1945. Ambas potencias no pretendían derrocar la dictadura, aunque sí creían posible forzar cambios que contribuyeran a su apertura⁶⁷.

60 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.262, informes del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife al embajador en Madrid, 4 y 11 de febrero de 1944.

61 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 18, comunicaciones del comandante militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife al comandante general de la Base Naval de Canarias, 2 de marzo y 10 de junio de 1944.

62 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 4, instrucciones del capitán general de Canarias al comandante general de la Base Naval de Canarias, 5 y 15 de febrero de 1944; Legajo 11, Carpeta 4, comunicación del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias, 4 de marzo de 1944.

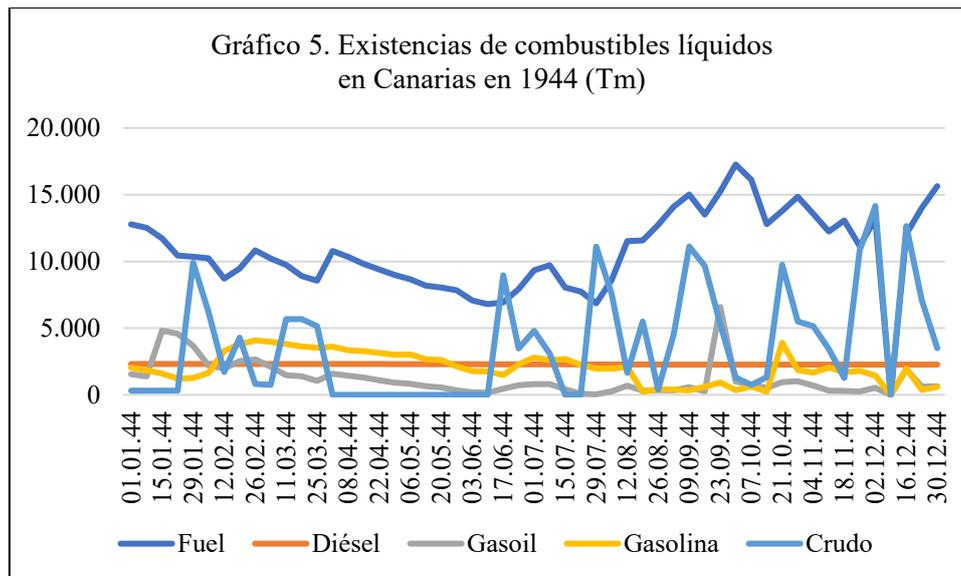
63 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informe del cónsul norteamericano en Las Palmas al embajador en Madrid, 24 de junio de 1944, Caja 5.262, informe del cónsul norteamericano en Las Palmas al encargado de negocios en Madrid, 20 de julio de 1944.

64 NARA, RG-59, Decimal File, Caja 5.261, informe del cónsul norteamericano en Santa Cruz de Tenerife, Richard B. Haven, al secretario de Estado, 28 de agosto de 1944.

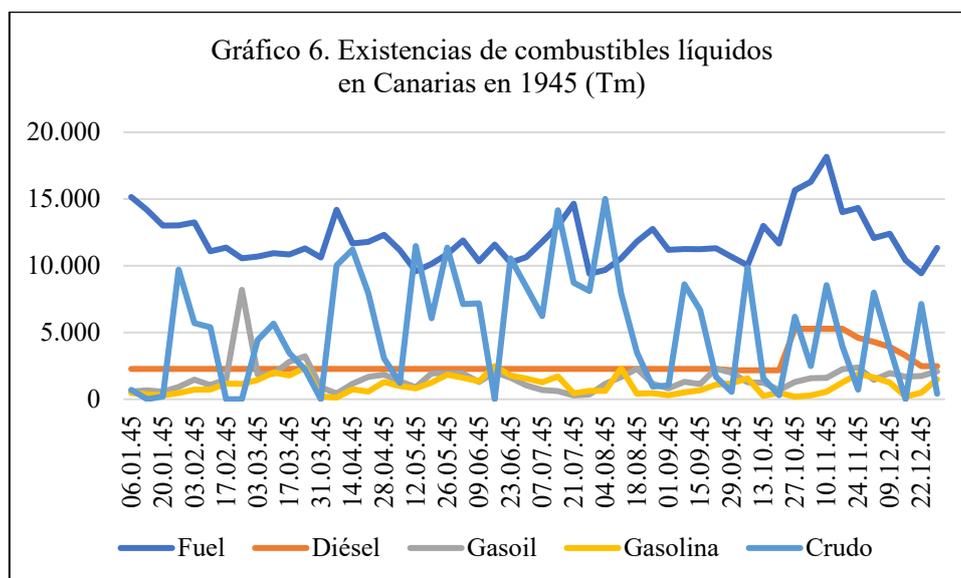
65 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 11, Carpeta 5, radiotelegramas del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 5 de agosto, 4 de septiembre y 9 de noviembre de 1944.

66 CATALAN (1995), p. 253.

67 MORADIELLOS (2005), pp. 363-420; THOMÀS (2010), pp. 262-288; COLLADO (2016), pp. 204-272.



Elaboración propia a partir de: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 17, Carpetas 4 y 5, partes semanales de existencias de combustible, 1944.



Elaboración propia a partir de: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 21, Carpetas 12 y 13, partes semanales de existencias de combustible, 1945.

No parece que esta política perjudicara al abastecimiento español de petróleo, pero la aproximación del fin de la guerra tampoco ayudó a aliviarla rápidamente. En abril de 1945 había dificultades para cargar gasoil en el Caribe, achacadas a que la Marina norteamericana adquiriera todo el combustible que podía para la guerra en el Pacífico y la acumulación de reservas en tiempo de paz⁶⁸. A mediados de septiembre, concluidas las operaciones militares en todos los escenarios, se anunció que España quedaría incluida en el grupo de países para los que se mantendrían las restricciones y trámites vigentes para las exportaciones norteamericanas. En cambio, para el resto se liberaría la mayor parte de los productos sujetos a restricciones, incluida la gasolina de aviación y algunos derivados del petróleo⁶⁹.

68 AGA, Asuntos Exteriores, Caja 8.928, memorándum de José M. Careaga, agregado técnico de la Embajada de España en Washington al embajador, 20 de abril de 1945.

69 AMAE, expediente R-1.330/41, comunicación del Ministerio de Industria y Comercio al Ministerio de Asuntos Exteriores, 14 de septiembre de 1945.

En Canarias el fin de la guerra no acabó con las dificultades de abastecimiento. Durante los meses de julio y agosto el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) ordenó reducir los movimientos de los buques que consumieran combustibles líquidos⁷⁰. En septiembre de 1945 se restringió el consumo de gasolina, después de que la Comisaría General de Carburantes Líquidos informara al Ministerio de Marina de que no podía continuar con el cupo extraordinario que le había concedido hasta entonces. La junta provincial de Las Palmas se negó ese mismo mes a proporcionar gasolina y gasoil a los buques de guerra con base en la Guinea española y al mes siguiente el jefe de la Comisión Hidrográfica se quejó de las dificultades que encontraba por parte de dicha junta para obtener la gasolina necesaria para los trabajos hidrográficos en Canarias e Ifni⁷¹. Incluso en 1946 parecía que la escasez se mantendría indefinidamente, ya que el cargamento de 3.500 toneladas de fuel, 377 de gasoil y 440 de gasoil especial para lanchas torpederas que el *Plutón* debería haber recogido en abril tuvo que ser aplazado hasta junio, mes en el que CEPSA comunicó el aplazamiento de un cargamento de 4.000 toneladas de fuel previsto para ese mes hasta finales de julio o principios de agosto⁷².

Pero el problema más frecuente y que no parecía tener solución consistía en la carencia de aceites lubricantes. El comandante general de la Base Naval de Canarias informó al ministro de Marina que la junta provincial de Las Palmas no le había suministrado ni uno de los cupos de octubre de 1944 a febrero de 1945. En marzo solo recibió una parte del cupo que correspondía a la Base Naval de Canarias. La Comisaría General de Carburantes Líquidos concedió en octubre un cupo extraordinario para el cañonero *Dato*, pero también recordó que los cupos de lubricantes para los buques destacados en Guinea debían ser solicitados a las autoridades de aquel territorio. La persistencia de las dificultades para obtener los cupos de combustibles líquidos y de carbón hicieron que en enero de 1946 el AJEMA ordenara limitar al máximo los auxilios concedidos al Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares y otras entidades que trabajaban para la Marina⁷³. Hubo que esperar hasta agosto de ese año para que se liberase la venta de lubricantes y hasta septiembre para la de gasoil, pero todavía quedaban restringidas las de gasolina y fuel. Incluso en octubre de ese año el AJEMA tuvo que emitir una comunicación circular para limitar el uso de un tipo de aceite lubricante que la Comisaría General de Carburantes Líquidos no podía suministrar en ese momento⁷⁴.

CONCLUSIONES

A lo largo de la Segunda Guerra Mundial las existencias de combustibles líquidos en Canarias experimentaron una notable reducción, reflejada en los partes mensuales que los comandantes militares de Marina enviaron al comandante naval de Canarias. Esta tendencia presentó matices en cada tipo de combustible, aunque alcanzó su mínimo en 1942 para continuar con una recuperación desigual hasta el final de la contienda. Las existencias de gasolina experimentaron un alza inicial hasta 1941 para sufrir después un descenso más acusado que los demás productos derivados del petróleo y mantenerse estancadas en unos niveles bajos desde 1942 hasta 1945, tendencia que en este último tramo de 1942-1945 también se aprecia en las existencias de diésel. El gasoil siguió hasta 1942 una tendencia similar a la de la gasolina, pero a partir de ese año su

70 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 14, Carpeta 12, radiotelegramas del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias, 27 de julio y 3 de agosto de 1945.

71 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 5, comunicación circular del AJEMA, 20 de septiembre de 1945, comunicación del jefe de EM de la Comandancia General de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 21 de septiembre de 1945, y comunicación del jefe de la Comisión Hidrográfica al comandante general de la Base Naval de Canarias, 16 de octubre de 1945.

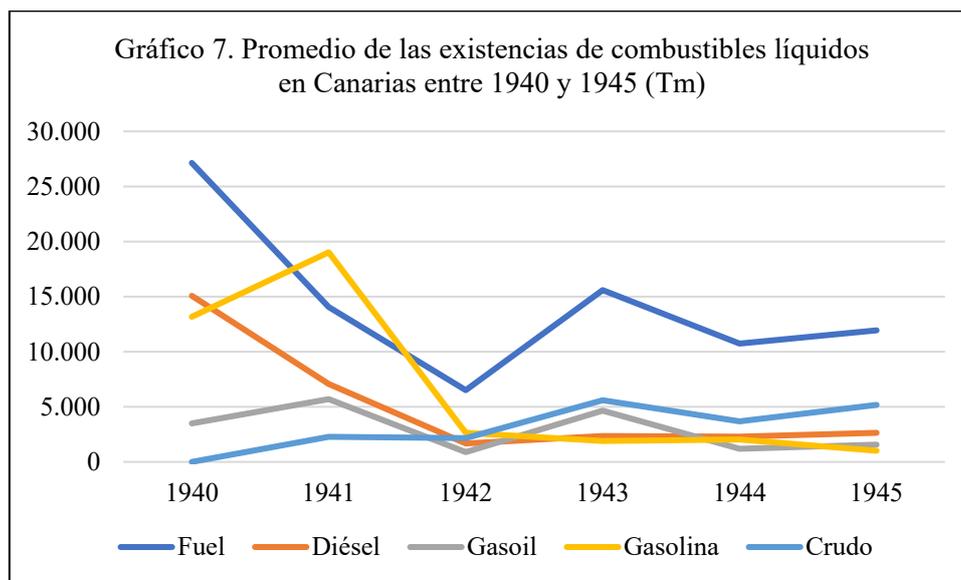
72 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 13, Carpeta 10, radiotelegrama del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias, 6 de abril de 1946 y respuesta de este último el 30 de abril de 1946; Legajo 17, Carpeta 41, escrito del comandante militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife al comandante general de Canarias el 22 de junio de 1946.

73 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 11, Carpeta 5, comunicaciones del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 16 de febrero y 6 de marzo de 1945, y del AJEMA al comandante general de la Base Naval de Canarias y al capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz, 30 de octubre de 1945, y circular, 8 de enero de 1946.

74 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 16, Carpeta 54, comunicaciones circulares del AJEMA, 28 de agosto y 9 de octubre de 1946.

evolución siguió la del fuel: recuperación en 1943, nueva caída en 1944 y una ligera recuperación hasta 1945. Las existencias de fuel fueron las más elevadas durante toda la guerra y sufrieron grandes oscilaciones: en 1945 representaban menos de la mitad del máximo inicial en 1940, aunque el retroceso experimentado por los demás tipos de combustible en 1945 con respecto a 1940 fue mayor. En cuanto a las existencias de crudo, su evolución fue similar a la del fuel, aunque solo empezaron a ser recogidas en los partes semanales a partir de septiembre de 1941.

La evolución de las existencias de combustibles líquidos en el archipiélago es similar a la de las importaciones de petróleo en España, cuyo mínimo se sitúa en 1942, con una nueva caída en 1944 y una recuperación incompleta en 1943 y 1945. Se trata de una situación que no llegó a ser tan buena como la de Portugal, pero sí mucho mejor que la de Suiza y Suecia, pese a la discutible neutralidad española. A diferencia de los demás neutrales europeos, España fue el único que intentó entrar en la contienda al lado del Eje, concretamente durante el periodo de la no beligerancia, comprendida entre junio de 1940 y agosto de 1942, en el que existió una tentación belicista que no pasó desapercibida para los Aliados. Fue precisamente durante ese periodo cuando se dio la mayor disminución en la importación de petróleo en España y en sus existencias en Canarias, como consecuencias de las restricciones impuestas por el Reino Unido y Estados Unidos para evitar que el Gobierno español acumulara suficientes reservas para entrar en la guerra o para entregárselas al Eje. El lento giro de la política exterior española hacia una neutralidad más estricta, iniciado en el verano de 1942, fue acompañado por la mejora del suministro de petróleo, aunque este fue utilizado como instrumento para forzar al régimen franquista a disminuir su colaboración con el Tercer Reich, sobre todo durante el embargo de enero a mayo de 1944.



Elaboración propia a partir de las fuentes usadas en los gráficos 1-6.

La política exterior española durante la guerra fue el factor más influyente en la evolución de las importaciones de petróleo y también de sus existencias en Canarias, pero no explica por sí sola la escasez de combustible, que fue agravada por la política autárquica del primer franquismo. En el ejemplo tomado como referencia en este artículo, la Comandancia Naval de Canarias, hubo quejas y desencuentros con las juntas provinciales de restricción de carburantes líquidos, no solo en cuanto a los cupos de combustibles y aceites lubricantes asignados, sino también con respecto a los precios fijados. En consecuencia, no faltaron ocasiones en las que los buques de la Base Naval de Canarias se vieron en peligro de quedar inactivos por falta de combustible o lubricantes, mientras sus vehículos fueron obligados a reducir sus movimientos por la reducción de los cupos de gasolina. Esta situación de precariedad no se resolvió del todo con el final de la guerra, sino que se prolongó después de 1945, al igual que la política autárquica, y coincidió durante los primeros años de la posguerra con un creciente aislamiento internacional como consecuencia de las relaciones del régimen franquista con el Tercer Reich y la Italia fascista, cuya importancia es vital para entender el desabastecimiento de petróleo durante la contienda.

REFERENCIAS

- BARCIELA, C., LÓPEZ, M. I., MELGAREJO, J. y MIRANDA, J. A. (2001). *La España de Franco (1939-1975). Economía*. Madrid: Editorial Síntesis.
- BURRIEL DE ORUETA, E. L. (1974). *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: CIES.
- CATALAN, J. (1995). *La economía española y la segunda guerra mundial*. Barcelona: Editorial Ariel.
- COLLADO SEIDEL, C. (2016). *El telegrama que salvó a Franco. Londres, Washington y la cuestión del régimen (1942-1945)*. Barcelona: Crítica.
- CORTADA, J. W. (1973). *Relaciones España-USA 1941-45*. Barcelona: Dopesa.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2008a). *Anglofilia y autarquía en Canarias durante la II Guerra Mundial*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2008b). *La Armada española y la defensa de Canarias durante la II Guerra Mundial*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2013). «Los proyectos británicos para ocupar las islas atlánticas durante la no beligerancia española (1940-1943)». *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 11, pp. 93-119. Recuperado de <http://hispanianova.rediris.es/11/HN2013.pdf> [7 de marzo de 2022]
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2016). «The Spanish support for the Third Reich in the Second World War: New considerations about the Etappenorganisation». *The International Journal of Maritime History*, núm. 3 (vol. 28), pp. 513-531. DOI: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0843871416647347>
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2021). «Las islas atlánticas portuguesas en la planificación militar británica durante la Segunda Guerra Mundial». En ACOSTA GUERRERO, E. (coord.), *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana*, XXIV-118. *Congreso Internacional ADHILAC*, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria del 30 de noviembre al 3 de diciembre de 2020. Casa de Colón, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 1-11. Recuperado de: <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10732> [7 de marzo de 2022]
- FEIS, H. (1948). *The Spanish Story. Franco and the Nations at War*. New York: Alfred A. Knoff.
- FERNÁNDEZ-LONGORIA, M. (2004). «La diplomacia británica y la caída de Serrano Suñer». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V Historia Contemporánea*, núm. 16, pp. 253-268. Recuperado de: <http://espacio.uned.es/fez/eserv.php?pid=bibliuned:ETFSerieV-E8AC5085-B6DA-04A9-9536-241F8DE8A99C&dsID=Documento.pdf> [7 de marzo de 2022]
- GARCÍA PÉREZ, R. (1994). *Franquismo y Tercer Reich*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales.
- GORALSKI, R. y FREEBURG, R. W. (1989). *El petróleo y la guerra*. Madrid: Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército.
- GUERRA PALMERO, R. A. (2006). *Sobrevivir en Canarias (1939-1959)*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- HARDACH, G. (1986). *La Primera Guerra Mundial, 1914-1918*. Barcelona: Crítica.
- HERNÁNDEZ SANDOICA, E. & MORADIELLOS, E. (2002). «Spain and the Second World War, 1939-1945». En WYLIE, N. (ed.), *European neutrals and non-belligerents during the Second World War*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 241-267.
- LEITZ, C. (2000). *Nazi Germany and neutral Europe during the Second World War*. Manchester: Manchester University Press.
- MEDLICOTT, W. N. (1978). *The economic blockade*. Londres: Her Majesty Stationery Office (HMSO).
- MILWARD, A. S. (1986). *La Segunda Guerra Mundial, 1939-1945*. Barcelona: Crítica.
- MORADIELLOS, E. (2005). *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Barcelona: Ediciones Península.
- MORALES LEZCANO, V. (1995). *Historia de la no beligerancia española durante la segunda guerra mundial*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- PAYNE, S. G. (2008). *Franco y Hitler. España, Alemania, la Segunda Guerra Mundial y el Holocausto*. Madrid: La Esfera de los Libros.
- RODRÍGUEZ, J. Á. (1983). «Economía 1936-1979». En VV. AA., *Canarias, siglo XX*. Las Palmas de Gran Canaria: Edirca, pp. 305-322.
- ROS AGUDO, M. (2002). *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*. Barcelona: Crítica.
- ROS AGUDO, M. (2008). *La Gran Tentación. Franco, el Imperio colonial y los planes de intervención en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Styria.
- SÁENZ-FRANCÉS, E. (2009). *Entre la Antorcha y la Esvástica. Franco en la encrucijada de la Segunda Guerra Mundial*. Madrid: Editorial ACTAS.
- SANSIGRE VIDAL, M. (1984). «El petróleo en las relaciones España-USA (1940-419)». *Historia 16*, núm. 98, pp. 11-17.
- THOMÁS, J. M. (2007). *Roosevelt y Franco. De la guerra civil española a Pearl Harbor*. Barcelona: Edhasa.
- THOMÁS, J. M. (2010). *La batalla del wolframio. Estados Unidos y España de Pearl Harbor a la Guerra Fría (1941-1947)*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- TUSELL, J. (1995). *Franco, España y la II Guerra Mundial. Entre el Eje y la neutralidad*. Madrid: Ediciones Temas de Hoy.
- VIÑAS, Á. (2016). *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona: Crítica.
- VIÑAS, Á. (1984). «Factores económicos externos en la neutralidad española». *Revista de Occidente*, núm. 41, pp. 73-88.

WYLIE, N. (ed.) (2002). *European neutrals and non-belligerents during the Second World War*. Cambridge: Cambridge University Press.