

LAS FUENTES ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR EN CANARIAS. EL PROBLEMA AÑADIDO DE LOS PRODUCTOS ENERGÉTICOS

POR

CONCEPCIÓN M. A. PÉREZ HERNÁNDEZ

Si la preocupación de la ciencia económica, primero por la formación de la riqueza nacional y, después, por los problemas del subdesarrollo, ha dado como resultado un creciente interés por el análisis de las relaciones exteriores de los países en desarrollo¹, «la internacionalización de las economías regionales y la territorialización del comercio internacional»² ha permitido a su vez la ampliación de las investigaciones al campo económico regional. El análisis histórico-económico de las relaciones transnacionales, pues, ha incorporado un nuevo escenario analítico y, por supuesto, un mayor grado de complejidad³.

¹ Para una visión general sobre esta temática véase la introducción historiográfica realizada por L. PRADOS DE LA ESCOSURA, «El comercio exterior y la economía española durante el siglo XIX», en SÁNCHEZ ALBORNOZ, N. (comp.), *La modernización económica de España 1830-1930*, Madrid, 1987, pp. 147 y ss.

² CATIN, M. y P. DJONDANG (dirs.), *Commerce international et économies régionales*, París, 1992.

³ La apertura comercial de las regiones, y su actuación en el ámbito internacional como una forma de diferenciación con las economías del entorno es objeto frecuente de estudio, aunque también es cierto que la

Este nuevo marco teórico afecta especialmente al debate acerca de la contribución del comercio exterior al crecimiento económico; la opinión más frecuente, hasta hace dos décadas, era que el comercio internacional perjudicaba a los países no industrializados. Tal era el caso de España, justificándose entonces su elevado nivel de proteccionismo⁴. Sin embargo, la historiografía reciente contradice esta tesis, al tiempo que introduce en el análisis la teorización de las «ventajas estáticas» y «dinámicas» del comercio internacional⁵.

La conformación en Canarias, desde la colonización, de una estructura productiva vinculada a los mercados internacionales, motiva el interés de los investigadores locales por los estudios sobre el comercio exterior y explica su participación en este debate. Para unos, la articulación de la economía canaria en el contexto internacional ha sido sinónimo de crecimiento económico, y de ahí que Canarias, con su particular régimen aduanero⁶, sea observada como el potencial caso contrafactual de la altamente protegida economía española de

mayor integración de los mercados y la globalización de las economías dificulta el control estadístico de las transacciones, cuyo origen suele ser de naturaleza fiscal.

⁴ NADAL, J., *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, 1982, pp. 52-53; VICENS VIVES, J., *Manual de Historia Económica de España*, sexta reedición 1981, p. 597; SÁNCHEZ ALBORNOZ, N., *España hace un siglo, una economía dual*, Madrid, 1977, p. 22; NADAL FARRERAS, J., *Comercio exterior y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: Política económica y relaciones comerciales*, Madrid, 1978.

⁵ Los conceptos de «ventajas estáticas» y «dinámicas» pueden verse en ELKAN, W., *Introducción a la teoría económica del desarrollo*, Madrid, 1982, pp. 43-62. Para los efectos del proteccionismo comercial y las ventajas de un contrafactual librecambismo en España véase PRADOS DE LA ESCOSURA, L., art. cit., pp. 163 y ss.; y TORTELLA, G., *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1995, pp. 126-128.

⁶ El Real Decreto de 11 de julio de 1852 declara puertos francos en las Islas Canarias a los principales puertos de comercio con el extranjero: Santa Cruz de Tenerife, La Orotava, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de La Palma, Arrecife, Puerto Cabras y San Sebastián. En 1870 se le sumaría el puerto de El Hierro, y definitivamente la Ley de 6 de marzo de 1900 los ratificaría a todos.

gran parte de los siglos XIX y XX⁷. Otros investigadores, sin embargo, han interpretado esta articulación como la manifestación propia de una economía periférica, dependiente e inductora al subdesarrollo⁸.

La proliferación de estos estudios sobre el comercio exterior canario en la etapa contemporánea se ha visto además favorecida por el acceso a una información estadística de la que carecen muchos espacios regionales. El control y la fiscalización de la actividad comercial por parte de distintos organismos locales, nacionales e incluso extranjeros, han generado, en efecto, una abundante documentación, aunque de difícil contraste.

La entrada de mercancías de modo casi exclusivo por vía marítima convierte a las estadísticas de las Juntas de Obras de los Puertos en una fuente de información privilegiada sobre el comercio exterior canario. Sin embargo, sus series sólo pueden ser utilizadas de modo complementario debido a la presentación agregada del comercio de cabotaje (peninsular e insular)⁹, la heterogeneidad de criterios en la publicación anterior a 1958, la no valoración de las mercaderías, o la inexistencia de información sobre el comercio desarrollado en los puertos menores¹⁰.

⁷ Véase, entre otros, a MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M., «Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936» y RODRÍGUEZ MARTÍN, J. A., «Economía 1936-1979» en *Canarias Siglo XX*, Las Palmas de Gran Canaria, 1983, pp. 275-304 y 305-338, respectivamente.

⁸ Véase por ejemplo, NADAL FARRERAS, J., «Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, 1809-1914», *Hacienda Pública Española*, 38 (1976), pp. 157-169; BERGASA PERDOMO, O. y A. GONZÁLEZ VIÉTIEZ, *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, reedición 1995; y GUIMERÁ RAVINA, A., «Canarias y su comercio exterior, monopolio, libre comercio y dependencia» en VARIOS, *Canarias ante el cambio*, Santa Cruz de Tenerife, 1981, pp. 147-156.

⁹ Para una buena parte del período no disponemos de los datos desagregados del comercio de cabotaje, cuestión esta que se solía detallar en las Estadísticas de Tráfico pero no en las Memorias Anuales de las Juntas de Obras. Para el caso concreto del Puerto de La Luz y de Las Palmas sólo nos ha sido posible distinguir el tráfico interinsular del peninsular en el período 1940-46.

¹⁰ La Comisión Administrativa de los Puertos, a cargo directo del Es-

De otro lado, y debido a la especial organización administrativa y fiscal del Archipiélago, los Cabildos Insulares han controlado la importación y exportación desde la segunda década del siglo xx, si bien no se ha elaborado estadística alguna sobre la actividad comercial sujeta a arbitrios y la sola recopilación de las liquidaciones sería un arduo trabajo, a la vez que poco fructífero, dado que buena parte de la información ha sido destruida. No obstante, esta documentación sí nos permitiría aclarar aspectos puntuales.

También la especialidad del régimen fiscal isleño ha delimitado claramente nuestro espacio desde el exterior. La estadística extranjera mantuvo diferenciado el comercio con las Islas del resto de la nación española; en ese sentido y para los períodos en que el nivel de concentración geográfica del comercio es alto y escasa la relación con el territorio peninsular, es decir, antes de 1930, la fuente extranjera tiene una especial relevancia¹¹.

Por último, la política de control de cambios y divisas puesta en marcha en los años veinte y acentuada en el período autárquico favoreció una nueva y especial fuente de información, la ofrecida por la Dirección General de Comercio y el Instituto Español de Moneda Extranjera; más al margen de los propios desfases temporales de la serie, especificidades como la tramitación directa con Madrid de algunas licencias —el caso de los hidrocarburos importados por la Com-

tado, publicaba unas memorias anuales, no obstante, la información que facilitó sobre el tráfico de mercancías en los puertos menores canarios entre 1939 y 1955 fue prácticamente nula. A partir de 1958, con la homogeneización de las publicaciones el nivel de información aumentó, si bien en esos momentos la relevancia de los puertos menores con relación a los capitalinos era bien escasa.

¹¹ Así, J. NADAL FARRERAS, para el análisis del período 1809-1914, utiliza las estadísticas aduaneras británicas conservadas en el *Public Record Office* y citadas detalladamente en la nota 2 del art. cit., y U. MARTÍN HERNÁNDEZ en *El comercio exterior canario (1880-1920)*, La Laguna, 1992, hace lo propio con los *Diplomatic and Consular Reports* y otra correspondencia consular, que por otra parte, y en ese mismo año, fueron traducidos y editados por F. QUINTANA NAVARRO, *Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1992.

pañía Española de Petróleos—, no la hacen especialmente atractiva.

La *Estadística de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas es la fuente que se utiliza con mayor frecuencia para el estudio de las importaciones y exportaciones, dada su publicación sistemática, el tratamiento uniforme de la información territorial, la evaluación monetaria del tráfico y las posibilidades de contrastación nacional. No obstante, la serie de Aduanas sobre el comercio exterior canario¹² no existe como tal sino para los períodos 1849-1869, 1904-1917 y 1930-34, siendo entonces publicada como un anexo a la Estadística Nacional. Por el contrario, la serie que se inicia en 1941 y llega a la actualidad ha sido elaborada reuniendo los datos del comercio de Canarias con los países extranjeros que siempre han tenido un trato especial en el documento estadístico, y los del comercio de cabotaje con Península y territorios españoles en África¹³

Aún así, la estadística de Aduanas no está exenta de problemas; y aunque algunos se han señalado de forma reiterada, tales como la infravaloración de las importaciones o el elevado y ficticio déficit energético¹⁴, nadie hasta el momento ha

¹² Entendido como aquel que realizan las Islas con el extranjero, territorios españoles en Africa, Península y Baleares (las dos últimas recogidas en la estadística como tráfico con España).

¹³ Las lagunas cronológicas en la serie nacional iniciada en 1849 son las del año 1923 y las de 1936-39. En Canarias, sin embargo, estas son más abundantes al no disponer tampoco de datos para los períodos 1869-1903 y 1918-1929, con la excepción del comercio con Península que entonces era poco representativo. Por último, para 1982 no contamos con los datos del comercio Canarias-Península, aunque en este caso sí con los del extranjero.

¹⁴ Denuncias coetáneas sobre las estadísticas de Aduanas fueron hechas por los cónsules británicos en el siglo XIX y por las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación y Delegaciones de Comercio en el siglo XX. Algunas de ellas además están publicadas. Véase QUINTANA NAVARRO, F., *op. cit.* ; ALONSO LUENGO, F., *Las Islas Canarias. Estudio geográfico-económico. Notas sobre la tierra y los hombres*, Madrid, 1947, pp. 273-274; DÍAZ-LLANOS Y LECUONA, R., *Síntesis de la economía de Canarias*, La Coruña, 1953, pp. 389-390; y ARENCIBIA ROCHA, J., «El sector exterior», *Información Comercial Española*, 389 (1966), pp. 131-141.

rectificado las series existentes¹⁵, de modo que los estudios sobre el comercio exterior isleño han adoptado la solución más simple; eliminar o marginar los productos conflictivos¹⁶. Así el capítulo 27 de la estadística de Aduanas: «Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación, materias bituminosas. Ceras minerales» ha sido excluido en la mayor parte de los estudios realizados sobre el comercio canario, con lo que se han desvirtuado aspectos claves de nuestra economía, como son la dependencia energética, las ventajas comerciales de la prestación de servicios portuarios o las economías generadas por la instalación de la refinería de petróleo. Pues bien, el objeto de este artículo es explicar cuáles son las dificultades del empleo de la *Estadística de Comercio Exterior* de la Dirección General de Aduanas en el análisis del comercio exterior isleño.

CUADRO I
LOS PRODUCTOS PETROLÍFEROS EN EL COMERCIO
EXTERIOR CANARIO (%)

Años	T o n e l a d a s		V a l o r	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación
1931	38,7	21,1	16,2	3,7
1934	s.d.	s.d.	s.d.	5,8
1941	52,3	s.d.	21,5	s.d.
1946	67,1	63,6	27,0	41,3
1951	84,3	82,5	49,3	57,2
1956	69,1	73,8	25,5	40,8
1961	76,6	75,8	34,6	40,4
1966	79,8	85,0	28,1	40,1
1971	75,6	79,6	18,7	27,8
1976	73,0	74,1	29,1	38,6

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

¹⁵ Hay una excepción, pero la rectificación afecta solamente a un año y su objeto son los productos petrolíferos. La reconstrucción se realiza utilizando los datos del Plan General de Combustibles del año 1965, véase ARENCIBIA ROCHA, J., art. cit., p. 141.

¹⁶ CUENCA GARCÍA, E. Y OTROS, *Opciones de la política comercial en Canarias ante la entrada de España en las Comunidades Europeas*, Santa Cruz de Tenerife, 1982; MOLINA PETIT, R. Y J. LUIS CORREA, «El comercio exterior», *Información Comercial Española*, 543 (1978), pp. 74-83; ALONSO LUENGO, F., *op. cit.*; y DÍAZ-LLANOS Y LECUONA, R., *op. cit.*

Adelantamos que los problemas de la estadística oficial no son exclusivos de Canarias. Sin embargo, ciertos elementos característicos de nuestra economía introducen matizaciones de especial relevancia. La franquicia aduanera elimina la causa originadora de la propia estadística, es decir, el cobro de los derechos arancelarios. El peso del sector servicios, sobresaliente desde finales del siglo XIX como consecuencia de los avances en la navegación y del desarrollo portuario, y fundamental desde la década de 1960, debido ahora al auge turístico, ha supuesto el incremento de la dependencia energética exterior por encima de la media nacional, de por sí bastante elevada. Finalmente, la instalación de una industria refinera de petróleo en 1930, con mercados externos más relevantes que los locales, ha aumentado esa hipertrofia de la balanza comercial, pues los petróleos crudos y derivados constituyen uno de sus mayores capítulos desde la Segunda Guerra Mundial (cfr. cuadro I).

El profesor Valentín Andrés Álvarez fue uno de los primeros en denunciar para el contexto nacional el gran número de incorrecciones y su magnitud en la estadística oficial de comercio, al menos en la anterior a 1930¹⁷. Los trabajos posteriores han seguido esta línea crítica y recuperado esta estadística para el análisis histórico¹⁸ aunque dejando fuera de su

¹⁷ ANDRÉS ALVAREZ, V., «Historia y crítica de los valores de nuestra balanza de comercio», *Moneda y Crédito*, 4 (1943); y «Las balanzas. Estadísticas de nuestro comercio exterior», *Revista de Economía Política*, I (1945), reproducidos ambos en la obra recopilatoria de VELARDE FUERTES, J., *Lecturas de economía española*, Madrid, 1969, pp. 536-565. Además consultar GWINNER, A., «La política comercial de España en los últimos decenios» (1892) recogido por ESTAPÉ, F., *Textos olvidados*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1973, pp. 288-291; VANDELLÓS, J. A., «La balanza comercial y el cambio de la peseta», *Revista Nacional de Economía*, vol. XXXII (1931), pp. 6-9; y TENA JUNGUITO, A., «Una reconstrucción del comercio exterior español, 1914-35: la rectificación de las estadísticas oficiales», *Revista de Historia Económica*, 1 (1985), pp. 77-79, donde se comentan ampliamente las críticas coetáneas al sistema estadístico español.

¹⁸ Los primeros trabajos centrados en el período anterior a la Guerra Civil suavizan la gravedad del problema destacado por el profesor Andrés Álvarez y se alejan de los altos porcentajes de error estimados por J. A. VANDELLÓS. Véase TORTELLA CASARES G. y otros, «Las balanzas del comer-

valoración a las Islas Canarias y los territorios españoles en África¹⁹.

El principal problema que aborda el análisis estadístico es el de la valoración de las transacciones comerciales. En efecto; los valores de las mercancías que aparecen reflejados en la estadística en el período que va de 1849 a 1930²⁰ no responden a los precios del mercado sino a los fijados por la Hacienda Pública con el fin de practicar la liquidación de los derechos aduaneros. El retraso o incluso la falta de actualización de dichos valores unitarios, en particular en el período 1914-1920 —ya fuera por negligencia, falta de medios, cálculos erróneos o voluntades políticas proteccionistas—, y el mantenimiento de unos precios tipo para grupos de mercancías de calidad o naturaleza diferente, implican sesgos en los datos que para el caso del territorio nacional han reflejado mayores déficit en la década de 1860 (más suavizados por la estadística oficial), tendencia al superávit donde había déficit —perío-

cio exterior español: un experimento histórico-estadístico, 1875-1913», en GARCÍA DELGADO, J. L. y J. SEGURA (eds.), *Ciencia Social y análisis económico. Estudios en homenaje al profesor Valentín Andrés Álvarez*, Madrid, 1978, pp. 487-513; PRADOS DE LA ESCOSURA, L., «Una serie anual del comercio exterior español (1821-1913)», *Revista de Historia Económica*, 1 (1986), pp. 103-150; VIÑAS, A. y otros, *Política comercial exterior de España (1931-1975)*, Banco Exterior de España, pp. 63, 66, 126, 153, 236 y 428; y TENA JUNGUITO, A., art. cit. y *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad*, Servicio de Estudios de Historia Económica del Banco de España, 24 (1992). En este último trabajo de A. Tena se abordan los problemas de la estadística hasta el año 1985.

¹⁹ El territorio estadístico nacional al que se refieren los valores oficiales de comercio es el de la Península y Baleares hasta 1953. Canarias y el resto de territorios de ultramar no son incluidos en las cifras del comercio nacional, permaneciendo hasta entonces en un anexo. Las estimaciones y rectificaciones estadísticas que han realizado para el contexto nacional los distintos autores no consideran al tráfico exterior canario, ni a los territorios españoles en África, América o Asia. Véase TENA JUNGUITO, A., «Comercio exterior», en CARRERAS, A. (coord.), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*, Madrid, 1989, p. 345.

²⁰ La primera publicación con carácter regular de la Dirección General de Aduanas es del año 1852, no obstante en ella se hace referencia al comercio desde 1849. En cuanto a la fecha final de esta primera fase de publicaciones es exactamente la del 1 de agosto de 1930.

do 1870-1913—, y sesgos a la baja tanto en importaciones como en exportaciones, desde 1914 a 1935, aunque más tenues a partir de 1930²¹.

Sin embargo, este problema, el de la evaluación a precios unitarios, no parece tener lugar en el caso de Canarias hasta 1904. Antes de esa fecha las oficinas de Aduanas utilizan como base de la liquidación del impuesto «ad valorem» las declaraciones de los importadores. Así lo señalan los informes comerciales de los cónsules británicos en Canarias y así parece inferirse de la propia publicación²². Hemos tomado como ejemplo la evolución de los valores medios del carbón y la *belmontina* —un derivado del petróleo—, y observamos claras diferencias entre los precios medios de los artículos, según sea la procedencia del género, el año de importación e incluso la bandera del buque que lo porta (cfr. cuadro II). Otra cosa es que este sistema de valores declarados tampoco sea el adecuado y sufra la crítica y denuncia de los cónsules por la infravaloración de sus importaciones en, al menos, un 33%²³.

CUADRO II
VALORES MEDIOS* DE PRODUCTOS IMPORTADOS
EN CANARIAS, 1861-1869

	<i>Carbón mineral - Ptas/Tn</i>		<i>Belmontina - Ptas/litro</i>	
	<i>Inglés</i>	<i>Otro origen</i>	<i>Americana</i>	<i>Otro origen</i>
1861	11,47			
1862	10,86	12,50	0,86	0,78
1863	24,69		1,18	0,73
1864	21,82		0,78	
1865	26,38		0,95	1,61
1866	29,28	52,80	0,98	0,96
1867	29,58	543,48	0,75	1,01
1868	31,65	64,95	0,75	0,77
1869	28,45	357,14	0,53	0,75

Fuente: *Estadísticas de comercio exterior* de la Dirección General de Aduanas. Elaboración propia.

* Estas cantidades son el resultado de dividir las importaciones valoradas monetariamente por el peso de las mismas.

²¹ PRADOS DE LA ESCOSURA, L., art. cit. (1986); y TENA JUNGUITO, A., art. cit. (1985).

²² Véase QUINTANA NAVARRO, F., *op. cit.*, 1992, pp. 26 y 37.

²³ *Ibidem*, p. 171.

A tenor de lo dicho, la magnitud e incluso dirección de los sesgos en Canarias debe diferir de la calculada para el territorio peninsular. En lo relativo al siglo XIX, porque parece que el sistema de valores declarados también da pie a resultados inexactos. En cuanto al siglo XX, y cuando se emplean valores unitarios, porque el comportamiento de los precios en las Islas debe responder, en mayor medida que en la Península, a la evolución de los precios internacionales, dadas las supuestas ventajas que conlleva el régimen librecambista.

Por otra parte, la minoración de los sesgos que se producen en la estadística nacional después de 1930 al implantarse el método de valores estadísticos declarados, según constatación de Antonio Tena²⁴, no ocurre en la estadística canaria, ya que, a partir de aquella fecha, parece que la valoración del comercio insular se realiza conforme «valores estadísticos medios declarados» de mercancías importadas y exportadas en Península, lo que trae consecuencias similares al anterior sistema de valores unitarios²⁵.

La utilización del método de valores declarados conlleva también otro cambio: el cómputo de precios *Cif* para las importaciones y *Fob* para las exportaciones —hasta entonces ambos en *Fob*²⁶—. Al computarse el comercio canario conforme valores medios declarados en la Península, esto es, *Cif*-Península para las importaciones, las Islas no se benefician estadísticamente de sus ventajas geográficas en el tráfico in-

²⁴ La Real Orden del Ministerio de Hacienda de 22 de marzo de 1930 implanta el sistema de valores declarados con fines exclusivamente estadísticos

²⁵ Este extremo se ha confirmado tanto en las Memorias de algunas instituciones relacionadas con la actividad comercial de las Islas como por la propia bibliografía. Véanse *Memorias* de la CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA y DELEGACIÓN DE COMERCIO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE; y VIÑAS, A. y otros, *op. cit.*, p. 126.

²⁶ La fórmula de cotización *Cif* y *Fob* se corresponde con una cláusula frecuentemente utilizada en la contratación del transporte marítimo; esto es, la factura de las mercancías para el importador supone el costo de éstas más seguro y flete hasta su puerto de destino (*Coast, Insurance and Freight*); para el exportador, el coste de la mercancía puesta a bordo del buque (*Free on board*).

ternacional, es decir, de los menores fletes, pudiendo en este sentido estar sobrevaluadas²⁷.

Por otra parte, la expresión en *Cif* de las importaciones sugiere nuevas dudas. La publicación estadística confunde las exportaciones e importaciones al territorio peninsular y a los territorios españoles en África²⁸. ¿Las exportaciones hacia esas zonas están cotizadas a precios *Cif* y las importaciones a precios *Fob* y, por tanto, estamos ante una infravaloración de las importaciones y una sobrevaloración de las exportaciones? ¿Están ambas a precios *Fob*, de modo que el comercio con la Península está subvalorado con respecto al extranjero? ¿Hay cambios en los criterios cuando Canarias se integra al marco

²⁷ «No nos ofrece el mismo crédito [que las exportaciones] los valores calculados a las importaciones porque estando estos exceptuados del requisito de declaración de valor por los importadores, debido a nuestro especial régimen de Puertos Francos, hemos tenido que aplicar, a fin de valorarlos, los valores estadísticos declarados medios obtenidos para las mercancías importadas en la Península, según estadísticas que anualmente publica la Dirección General de Aduanas, en la que hemos observado que el valor de un artículo determinado únicamente varía según fuera su país de origen, y que esta variación es mucho mayor cuando se refiere a partidas de mercancías comprensivas de calidades diversas, por lo que es evidente que los valores así calculados a nuestras importaciones no reflejan ni por aproximación su costo a bordo en nuestro puerto. Si además se tiene en cuenta que las calidades de las mercancías que se importan en la Península no son iguales a las que se importan en Canarias, porque aquí, por la libertad comercial derivada de sus franquicias, están en libre competencia, allí, por el régimen aduanero, están subordinadas a las imposiciones del arancel, se llega a la conclusión de que los valores aplicados a nuestras importaciones son puramente nominales y absurdos, especialmente en las partidas de artículos manufacturados, comprensivos de valores diferenciales de gran consideración». CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, *Memorias comerciales*, 1934. En esa misma línea constatamos pronunciamientos de otras entidades y en años posteriores, insistiéndose también en la infravaloración de las exportaciones, de modo especial la de tomates y plátanos, a la que no se evalúa conforme los precios alcanzados. DELEGACIÓN DE COMERCIO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, *Memorias*, 1969 y 1973.

²⁸ Comercio canario que desde el inicio del período autárquico se caracteriza por un paulatino acercamiento al mercado nacional. RODRÍGUEZ MARTÍN, J. A., art. cit., p. 310.

estadístico nacional?²⁹ Todas estas cuestiones carecen por ahora de una adecuada respuesta³⁰.

La expresión monetaria de los valores y los problemas de sobrevaluación de la moneda constituyen otra fuente de dificultades. Las unidades monetarias empleadas en la estadística desde el momento de su publicación han sido varias. Pero aquí no reside el inconveniente, sino en el hecho de que, en ocasiones, no se ha sabido en qué unidad se expresan y los autores no han seguido criterios uniformes a la hora de elegir la unidad monetaria supuesta³¹.

La sobrevaluación de la moneda española distorsiona la cuantía real del volumen comercializado e incluso sus saldos. Durante la etapa autárquica, la fijación de los tipos de cambio de forma discrecional y por ley mantiene por encima de su valor la peseta³². Ello, en principio, favorece la práctica por parte de los exportadores de declarar precios menores a los realmente comercializados y de ahí la posible existencia de «infravaloraciones del 50% e incluso del 100% en algunos pro-

²⁹ Véase nota 19.

³⁰ Las consultas realizadas al Servicio Estadístico de la Dirección General de Aduanas no dejan claro este extremo.

³¹ Cfr. ANDRÉS ALVAREZ, V., art. cit. (1945), pp. 556-560, señala que el comercio de 1849 a 1869 viene expresado en reales de vellón y de 1869 a 1890 en pesetas oro y que la dificultad de determinación de la unidad reside en la estadística de 1890 a 1928; de otro lado, TORTELLA CASARES, G., Y OTROS, art. cit, p. 493, sostiene que entre 1890 y 1906 se habla de pesetas oro y entre 1906-1920 de pesetas estadísticas (valor intermedio entre pesetas oro y pesetas corrientes introducido por Andrés Álvarez); por último, los estudios de PRADOS DE LA ESCOSURA, L., «Las estadísticas españolas de comercio exterior 1850-1913: El problema de las «valoraciones», *Moneda y Crédito*, 156 (1981), pp. 48-49, para el período 1890-1913; y de TENA JUNGUITO, A., art. cit. (1985), pp. 85-90, para 1913-1920, señalan pesetas corrientes. De igual forma, parece que Antonio Tena entiende que los valores unitarios de los años 1921-28 son también expresados en pesetas corrientes, al contrario de lo que se refleja en el documento estadístico; entre 1928 y 1960 en pesetas oro; y, por último, de 1960 a la actualidad en pesetas corrientes. En definitiva, un auténtico caos monetario.

³² Para más información sobre el tema véase EGUIDAZU F., *Intervención monetaria y control de cambios en España, 1900-1977*, Madrid, 1978, pp. 173-271.

ductos»³³. Mas si el control de cambios genera este efecto en importadores y exportadores, la introducción del sistema de cambios múltiples a partir de 1949 y el tratamiento diferencial en los tipos de cambio de una serie de mercancías, parece que no han sido considerados por los funcionarios que han convertido los valores de importaciones y exportaciones en la unidad monetaria nacional. Este último hecho en zonas como Canarias, altamente productoras de divisas y cuyo comercio de exportación durante la autarquía se concentraba en torno a tres mercancías con tipos de cambio diferenciado (tomate, plátano y petróleo) significaría una infravaloración de sus exportaciones y, por tanto, el reflejo de una peor situación del saldo comercial³⁴.

Por último, si la valoración de los productos energéticos también acarrea algunas dificultades en la *Estadística de Comercio Exterior*, éstas se acentúan en el análisis del comercio canario en la medida que, como hemos dicho, su importancia relativa en el total del tráfico es mayor. Veamos.

¿Los conceptos de *avituallamiento* o *pertrechos* y *provisiones* forman parte de la balanza comercial o corresponden a la balanza de servicios? Conforme la definición general de exportación, se trata de la salida efectiva de mercancía hacia un país extranjero (de acuerdo con la normativa internacional, entendemos el buque o aeronave de bandera extranjera como tal); por tanto, el *avituallamiento* es una exportación. Pero la estadística de la Dirección General de Aduanas no siempre lo consideró así, dado que hasta 1945 no aparecen reflejados como tales. En un país como España o, mejor dicho, en una región como Canarias, con dependencia absoluta del exterior en materia energética fósil y con una gran parte de su economía volcada en los servicios portuarios, esa exclusión deriva en un déficit comercial irreal. Pero, además, ¿cómo deben

³³ Tal era la opinión de Antonio Torres Espinosa, Subsecretario de Comercio, recogida en TORRES MARTÍNEZ, M., «El comercio exterior y el desarrollo económico español», *Información Comercial Española* (1960).

³⁴ CARNERO LORENZO, F., «Política cambiaria y economía isleña, 1919-1959. Una primera aproximación», *Situación, Serie de Estudios Regionales: Canarias* (1997), pp. 37-47.

valorarse esas «exportaciones»? ¿Conforme el precio declarado por el suministrador o según el precio medio *fob* del producto? Lo lógico sería que se desagregara el precio de la mercancía del servicio prestado, pero esto parece que en la estadística no es así.

De otro lado, la ligereza con la que se tratan los datos del comercio canario por parte de la estadística oficial, y los cambios en la forma de operar por parte de las empresas y, en particular, en las empresas refineras de petróleo, perjudican también la fiabilidad estadística. La actividad de la refinería de la Compañía Española de Petróleos en Santa Cruz de Tenerife no se circunscribe a la producción de derivados petrolíferos para la exportación y el consumo interno. La infraestructura de la que está dotada y las formas de operar por parte de las multinacionales en los mercados, deseosos de aprovechar la situación estratégica de las Islas, permite a la Compañía producir derivados por cuenta ajena y admitir en consignación derivados para suministro de buques, también por cuenta ajena. Este tipo de tráfico es considerado habitualmente como Admisión Temporal o de Perfeccionamiento Activo³⁵. Los contratos por cuenta ajena o de *maquila* se realizan en la refinería de Tenerife desde el año 1948³⁶ y en la década de 1980 son más del 60% de los crudos recibidos adquiridos por terceros y devueltos a estos una vez transformados³⁷; no obstante la estadística oficial para Canarias (quizás por su especialidad fiscal) no lo recoge como tal sino que lo incluye junto a las exportaciones e importaciones corrientes. Se deduce entonces que el valor estadístico asignado no se corresponde con los flujos monetarios reales.

³⁵ La estadística sobre Admisión Temporal para el territorio peninsular y balear está excluida de los datos del comercio total en el lado de las importaciones —no de las exportaciones— hasta 1960; a partir de esta fecha, importaciones en régimen de admisión temporal y reexportaciones correspondientes a este régimen se incluyen en los totales del comercio exterior de España, y en uno y otro caso la estadística especifica las aduanas en las que radican las concesiones, pero nunca aparecen reseñados las canarias.

³⁶ CEPESA, *Memorias*, año 1948.

³⁷ CEPESA, *Memorias*, años 1980 a 1990.

La bibliografía crítica a las *Estadísticas de Comercio Exterior* se ha concentrado casi exclusivamente en el problema de las valoraciones. En este sentido, parece existir un consenso, al menos en el contexto nacional, para considerar las cifras reales o cantidades —toneladas, litros, metros cúbicos, etc.— como ciertas o al menos como bastante próximas a la realidad. Un consenso que se rompe en el caso de Canarias, pues hemos comentado ya el problema de la exclusión durante un largo período de los suministros³⁸. Pero, además, existen otros elementos a tener en cuenta y que han sido objeto de denuncia: la discutible veracidad de las cifras de productos importados y exportados.

La primera cuestión es el contrabando de mercancías «legales». En el ámbito nacional se han realizado algunos trabajos al respecto, destacándose el contrabando realizado a través de Gibraltar y Portugal en productos manufacturados de importación, y cuya razón fundamental es la presión arancelaria³⁹. Siendo pues una de las principales causas del contrabando el eludir el sistema arancelario, nos debiera preocupar poco en el Archipiélago, sobre todo tras la inauguración de la franquicia aduanera. Sin embargo, no puede dejar de mencionarse como causa de defecto estadístico.

Primero porque la libertad comercial nunca ha sido absoluta en el Archipiélago. Entre 1852 y 1900 se cobró a todas las importaciones un impuesto del 1/1000⁴⁰; luego, en la se-

³⁸ El agua y el hielo, ambos de producción interna y objetos de exportación y venta a buques y aeronaves, han sido excluidos de la estadística comercial (o al menos nosotros hemos sido incapaces de localizarlos), cuando precisamente la búsqueda de éstos era uno de los objetivos del paso de los buques por Canarias, en el que intervinieron tanto administraciones locales como empresas privadas dedicadas al avituallamiento.

³⁹ ESPEJO Y GÓMEZ DE TÍA, E., «El contrabando comercial y su incidencia económica», *Información Comercial Española*, 597 (1983), pp. 65-67; SÁNCHEZ MANTERO, R., «El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del XIX», *Moneda y Crédito*, 157 (1981), pp. 19-40; PRADOS DE LA ESCOSURA, L., «El comercio hispano británico en los siglos XVIII y XIX: tendencia y estructura», *Revista de Historia Económica*, IV, 3 (1986); y «El comercio hispano británico en los siglos XVIII y XIX. I. Reconstrucción», *Revista de Historia Económica*, II, 2 (1984) pp. 113-162.

⁴⁰ Desde 1852 los cereales y el tabaco contaron con unos aranceles es-

gunda década del siglo xx, este impuesto fue sustituido por los arbitrios insulares y recargos municipales a la importación y exportación de mercancías; y, por último, en 1972 y hasta 1986, por el Arbitrio Insular a la entrada de mercancías y el Arbitrio Insular sobre el Lujo, todos ellos junto a los derechos de los puertos por prestación de servicios de carga y descarga y tarifas de muellaje. Esta libertad restringida ha debido favorecer, en una medida difícilmente mensurable, la práctica del contrabando.

En segundo lugar, la razón que impulsa el contrabando no es sólo la de alterar «la relación de factores costo-beneficio-venta». Más importante, en los períodos de la Primera y Segunda postguerra mundial y de la Guerra civil española fue cubrir la carencia de artículos básicos⁴¹. Este tráfico se realizó fundamentalmente a través de lo que conocemos como «cambullón», pero el tipo de infraestructura con que contaba esta actividad y la permisividad oficial, sugieren que sus cifras no alteran de modo excesivo los datos globales del comercio⁴².

Por último, el sistema de contingentación y la escasez de divisas durante la autarquía serán un nuevo fundamento para el contrabando⁴³, si bien sus efectos en Canarias siguen pendientes de estudio.

Hemos planteado la problemática del contrabando como causa del defecto informativo de la estadística oficial. Pero como contrapeso a este hecho debemos subrayar la posibilidad del cómputo en exceso de determinado comercio como consecuencia del uso de las Islas como centro reexportador o como trampolín de entrada de productos extranjeros a la Península.

pecíficos, más adelante se introdujeron nuevas tarifas que afectaron a los licores, aguardientes y otros productos coloniales.

⁴¹ ESPEJO Y GÓMEZ DE TÍA, E., art. cit.

⁴² LEAL, C., «Cambullón», *Gran Enciclopedia Canaria*, t. III, 1996; y CUBAS VALENTÍN Y OTROS, «El cambullón en la literatura y la prensa (1885-1950)», *X Coloquio de Historia canario-americana*, t. II, Las Palmas de Gran Canaria, 1994.

⁴³ ESPEJO Y GÓMEZ DE TÍA, E., art. cit.

En cuanto al primer punto, la situación estratégica de Canarias y su utilización como plataforma reexportadora es algo que ha sido destacado en múltiples ocasiones; ahora bien no se ha comentado que este tráfico, desde la óptica estadística, debiera ser considerado como comercio de tránsito a efectos de evitar un excesivo abultamiento del comercio total. Y esta depuración no se ha hecho. Ejemplos de ello lo tenemos en las reexportaciones de ron cubano en el último cuarto del siglo XIX⁴⁴ o en el más importante tráfico de petróleos de las primeras décadas del siglo XX; la mayor parte de la mercancía importada, queroseno para la iluminación procedente de Estados Unidos o Gran Bretaña, se reexportaba hacia las colonias británicas en África (cfr. cuadro III).

CUADRO III
REEXPORTACIONES DE PETRÓLEOS, 1905-1915
(en toneladas)

<i>A ñ o s</i>	<i>Importación</i>	<i>Reexportación</i>
1905.....	2.493,8	1.315,4
1906.....	3.983,5	1.068,7
1907.....	2.613,0	1.883,4
1908.....	3.701,9	2.490,9
1909.....	1.860,6	1.429,4
1910.....	2.880,9	626,7
1911.....	4.589,9	2.063,2
1912.....	2.600,6	912,2
1913.....	1.694,6	721,3
1914.....	4.104,7	1.499,8

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

En cuanto al segundo punto, es decir, la utilización de Canarias como trampolín a la Península eludiendo los aranceles, desde 1852 y hasta que no se introdujo en 1900 el «principio de extranjería comercial», fue una práctica muy frecuente, habiéndose denunciado en productos como el cereal o el azúcar⁴⁵. A partir de 1900, las posibilidades de continuar con

⁴⁴ QUINTANA NAVARRO, F., *op. cit.*

⁴⁵ Véase CABRERA ARMAS, L. G., «La reforma de Villaverde y el régimen de puertos francos de Canarias», *Situación, Serie de Estudios Regionales, Canarias*, BBV, 1997, pp. 23-27.

esta práctica disminuyen en gran medida, pero no por ello creemos que desaparezca, porque la diferencia de sistemas arancelarios sigue resultando bastante propicia⁴⁶.

Por otra parte cabe pensar que pudiera existir defecto en las cifras del comercio como consecuencia de la menor «rigurosidad y exactitud» del control practicado por la Administración de Puertos Francos con relación a las Aduanas; la propia exención aduanera deriva en el menor control no solo de los valores declarados sino de las cantidades consignadas en declaración⁴⁷. En la misma medida que sospechamos de la falta de rigurosidad en el registro de las cantidades, también podemos estimarlo en la clasificación arancelaria de las partidas por parte de las Aduanas canarias⁴⁸ o en la definición geográfica del comercio. Esta última cuestión ha sido denunciada por algunos autores⁴⁹, siendo en todo caso también un problema generalizable a la estadística de buen número de países⁵⁰.

⁴⁶ Las ventajas para el contrabando que se extraen de sistemas arancelarios diferentes y próximos son analizadas por P. SHEPHERD. «Las empresas transnacionales y la desnacionalización de la industria de cigarrillos en América Latina» en TEICHOVA, A. y otros, (comps.) *Empresas multinacionales, finanzas, mercados y gobiernos en el siglo xx. Perspectiva histórica de las empresas multinacionales*, Madrid, 1990, pp. 260-270 Este autor cita precisamente a las Islas Canarias como uno de los lugares utilizados por las filiales de las empresas multinacionales para introducir en los mercados próximos cigarrillos que llevan la etiqueta de producción local, léase p. 262.

⁴⁷ En este mismo sentido se expresa el Delegado de Comercio de Santa Cruz de Tenerife en la Memoria de 1962.

⁴⁸ En la clasificación de productos petrolíferos este hecho puede ser bastante frecuente en la medida que las diferencias entre unas partidas y otras son mínimas e incluso físicamente inexistentes, y sólo dependientes del uso que se le da al producto en función de lo cual se le grava.

⁴⁹ ALONSO LUENGO, F., *op. cit.*, pp. 273-274, «[en las Estadísticas de la Dirección General de Aduanas] no figuran como exportaciones de las Islas al extranjero las realizadas a Suiza en los últimos años, [se refiere suponemos, a los años 1940-45 que son la muestra que analiza] sin duda por salir del Archipiélago en régimen de cabotaje y despacharse de exportación por Aduanas de la Península». Véase también DÍAZ-LLANOS Y LECUONA, R., *op. cit.*, p. 389.

⁵⁰ TENA JUNGUITO, A., *op.cit.*, 1992, p. 10.

Finalmente la inexactitud de las cantidades deriva también de los propios intereses de la política exterior, particularmente en el tráfico de productos estratégicos⁵¹.

La reconstrucción de los valores como problema principal de la estadística exige considerar la heterogeneidad de la serie, primero en el nomenclátor de las partidas arancelarias y, segundo, en el registro de las unidades de cuenta de las mercaderías.

En cuanto al nomenclátor, la sucesiva adaptación de la normativa arancelaria y estadística española a un sistema más universal ha motivado que desde el inicio de la publicación estadística hasta hoy haya habido, al menos y con carácter generalizado, tres nomenclátors diferentes⁵². Además, hay períodos en que el nivel de agregación de las partidas es considerablemente alto, dándose entre 1940 y 1944 la circunstancia de una partida que reúne a todos los artículos de comercio oficial y monopolizados (petróleos, fósforos y tabacos) o entre 1945 y 1952 y en el caso canario exclusivamente, la agregación del comercio por grupos de partidas de Arancel⁵³.

En segundo término, la estadística no ha mantenido la expresión del tráfico de determinadas mercaderías en la misma unidad de cuenta, coexistiendo medidas de capacidad, peso y unidades de producto, dificultando el análisis de su evolución, pero sobre todo obstaculizando la reconstrucción de los valores del comercio. Sería muy arriesgada la valoración de parti-

⁵¹ El comercio de armas de guerra, por ejemplo, no se refleja en la estadística oficial. Durante el transcurso de un conflicto bélico esta estrategia político-militar puede además ampliarse a otros productos. Teniendo como base este argumento quizás podamos entender la agregación del dato estadístico de productos monopolizados durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. A pesar de los controles comerciales ejercidos por los países anglosajones, el Estado español pudo mantener y mantuvo un flujo continuado con las potencias fascistas, las cifras de determinados productos estratégicos y la corriente geográfica de su destino parece que pudieron ser manipuladas por conveniencia de la política exterior. Véase VÍÑAS, A. y otros, *op. cit.*, pp. 428 y ss.

⁵² Los cambios más profundos han sido en 1930 y 1960.

⁵³ Por ejemplo, los petróleos, gasolinas y derivados se reúnen en una única cifra.

das como la de maquinaria agrícola, automóviles, etc., que aparecen cuantificadas por su peso y no por unidades.

CONCLUSIÓN

El empleo de las estadísticas de la Dirección General de Aduanas en Canarias debe realizarse con suma cautela, en mayor medida si cabe de la que ha habido para la estadística «española», sobre todo en lo que a valoración monetaria del comercio se refiere. Los datos que tenemos para el siglo XIX, como consecuencia principalmente del contrabando y la reexportación al África Occidental, son del todo inexactos. Si a ello le añadimos la no-consideración de los avituallamientos a buques como parte de la exportación, la balanza resultante refleja una situación totalmente irreal.

Durante el primer tercio del siglo XX, y de un modo especial durante los años de la Primera Guerra Mundial, al problema del «déficit energético» anterior se añade la parálisis que sufren las tablas unitarias de valores y, por lo tanto, la artificial situación del comercio internacional, que, realmente en esos años, está sometido a un grave proceso inflacionario. Las dificultades en la estadística de las Islas no se minoran además, como para el caso de la nacional, en el año 1930; Canarias, al asumir un comercio valorado según precios medios declarados, sigue contando con una balanza donde claramente las importaciones pueden estar sobrevaloradas y las exportaciones subvaloradas, además de presentar sesgos de diferente intensidad entre el comercio con el extranjero y el peninsular.

De otro lado, 1930 también es la fecha del establecimiento de la refinería de petróleo de CEPESA; ello supone nuevos problemas de cómputo estadístico, consecuencia principalmente de la práctica empresarial de aceptar depósitos y producir por cuenta ajena en un territorio donde, al estar exento de pago, no es preciso la petición de admisión temporal, perfeccionamiento activo o declaración de tránsito.

Por último, debemos tener en cuenta que la discrepancia de los valores reales con los estadísticos aumenta durante el

período autárquico como consecuencia del control de cambios y la simplificación estadística que de ellos se realiza al convertir la divisa en pesetas oro; en este caso y dado el predominio de productos con tipo diferenciado en las exportaciones, la balanza comercial se muestra en peores condiciones de las que en realidad estaba.

Nuestra labor debe estar por reconstruir el comercio del siglo xix y xx combinando y contrastando los valores no monetarios de la estadística de Aduanas con fuentes alternativas, donde incluiríamos a las extranjeras no examinadas aún (estadounidenses, francesas y alemanas básicamente) y las procedentes de empresas privadas con fuerte presencia en el comercio exterior canario. Además, es precisa la urgente estimación a partir de esas cifras de nuevos valores monetarios para nuestra balanza comercial, tan tergiversada a lo largo de toda la historia contemporánea. Merecemos una nueva lectura de nuestras relaciones exteriores y del papel que han desempeñado en el crecimiento económico isleño.