



EL DESABASTECIMIENTO DE CARBÓN EN CANARIAS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

COAL SHORTAGE IN THE CANARY ISLANDS DURING THE SECOND WORLD WAR

Juan José Díaz Benítez*

Cómo citar este artículo/Citation: Díaz Benítez, J.J. (2023). El desabastecimiento de carbón en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana (2022)*, XXV-059. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10896>

Resumen: El objetivo de esta investigación es estudiar la evolución de las existencias de carbón en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial y explicarla en el contexto de la política de no beligerancia española durante dicho conflicto y la autarquía que dominó el primer franquismo. Las fuentes principales consisten en los documentos del Estado Mayor de la Comandancia Naval de Canarias, a través de los cuales se constata la escasez de combustible en el archipiélago. Como principal conclusión destaca que, aunque la carencia de carbón no fue tan grave como durante la Primera Guerra Mundial, hubo evidentes dificultades para garantizar el abastecimiento de carbón e incluso problemas de coordinación entre las diferentes autoridades encargadas de gestionar la distribución de este combustible.

Palabras clave: Segunda Guerra Mundial, no beligerancia española, Canarias, carbón, autarquía.

Abstract: The objective of this research is to study the evolution of the stocks of coal in the Canary Islands during the Second World War and to explain it in the context of the Spanish non-belligerence policy during this conflict and the autarchy that prevailed in the first Francoism. The main source is the documentation of the General Staff of the Naval Command of the Canary Islands, which shows the shortage of combustible in the islands. The main conclusion is that, although the shortage of combustible wasn't so serious as in the First World War, there were obvious difficulties to guarantee the supply of coal and indeed coordination problems between the authorities in charge of the distribution of this combustible.

Keywords: Second World War, Spanish Non-Belligerence, Canary Islands, Coal, Autarchy.

Uno de los principales problemas de la economía canaria ha sido su vulnerabilidad frente a las crisis internacionales, especialmente desde finales del siglo XIX con un nuevo modelo económico impulsado por la revalorización de los principales puertos canarios como puntos de escala para la navegación internacional y el desarrollo de una agricultura de exportación dirigida principalmente a los mercados extranjeros¹. El crecimiento económico impulsado por estas actividades fue interrumpido bruscamente por la Primera Guerra Mundial (1914-1918), durante la que se produjo una gran disminución de las exportaciones canarias y del tráfico portuario, patente este último en un acusado descenso de la importación de carbón². A pesar de la recuperación de la posguerra, la crisis económica internacional iniciada en Estados Unidos en 1929 y, sobre todo, la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) repercutieron muy negativamente en la economía del archipiélago, aunque en esta última coyuntura bélica hubo

* Profesor Titular del Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. C/ Pérez del Toro, 1. 35003. Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: juanjose.diaz@ulpgc.es

1 CABRERA DE ARMAS Y DÍAZ DE LA PAZ (2011), pp. 201-206.

2 PONCE MARRERO (1993), pp. 12-13.



otros factores, como la política exterior y la política económica del régimen franquista, que también contribuyeron a agravar las dificultades económicas.

Con el fin de realizar una aproximación a los factores que influyeron en la desfavorable coyuntura económica de la Segunda Guerra Mundial en Canarias, esta investigación desarrolla un análisis cuantitativo de las existencias de carbón en los principales puertos canarios, completado con la correspondiente contextualización e información de carácter cualitativo. El carbón tenía todavía una gran importancia en el transporte marítimo, por lo que la evolución de sus existencias refleja el desabastecimiento padecido en las islas y los factores que influyeron en él. Las fuentes primarias consisten, fundamentalmente, en la documentación de la 3ª Sección y de la 2ª y 3ª Sección combinadas del Estado Mayor (EM) de la Comandancia Naval de Canarias, inicialmente en el Archivo Naval de Canarias y reorganizadas y trasladadas posteriormente a la Península. En este trabajo se mantiene las firmas originales de la documentación en el momento en el que fue consultada.

La hipótesis de partida consiste en que, si bien la coyuntura bélica repercutió negativamente en las existencias de carbón en el archipiélago, su escasez se vio agravada por las dificultades que el modelo autárquico creó en la distribución del carbón disponible. De hecho, la situación no fue tan crítica como en el suministro de productos derivados del petróleo, mucho más condicionado por las consecuencias de la política de no beligerancia española y que requiere de un estudio específico. Pero a pesar de la menor dependencia externa en el suministro de carbón, este apenas pudo cubrir la demanda generada en las islas. Por esta razón es necesario comenzar por el marco internacional, nacional y regional en el que se insertaba el suministro de carbón, para a continuación, analizar su evolución en Canarias a lo largo de esta coyuntura bélica, a partir de los partes semanales remitidos por los comandantes militares de Marina de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife al comandante naval de Canarias. En esta evolución cabe distinguir dos etapas, una de disminución de existencias hasta el último cuatrimestre de 1942 y otra de recuperación a partir de entonces, más evidente en los promedios anuales, aunque también más irregular en las cifras semanales.

LAS CONSECUENCIAS DE LA NO BELIGERANCIA ESPAÑOLA EN EL SUMINISTRO DE CARBÓN

En septiembre de 1939 el Gobierno español se declaró neutral ante la guerra que comenzaba en Europa. A pesar de ello, la deuda económica contraída con el Tercer Reich e Italia por su apoyo al bando franquista durante la Guerra Civil, su afinidad ideológica con los regímenes fascistas y los acuerdos diplomáticos firmados con dichas potencias alineaban a España con el Eje³. De hecho, a finales de noviembre de ese año Franco dio su consentimiento para permitir las actividades del servicio de abastecimiento para la Marina alemana (*Etappendienst*) en los puertos españoles, incumpliendo así sus obligaciones como neutral⁴. Las victorias alemanas durante la primavera de 1940 y la beligerancia de Italia alentaron la tentación belicista española, patente en la declaración de no beligerancia y las negociaciones con el Tercer Reich para intervenir en la contienda. La falta de acuerdo sobre las reivindicaciones coloniales españolas condujo al aplazamiento de la beligerancia del régimen franquista, pero no al fin de la tentación belicista⁵. Fue necesario esperar hasta el verano de 1942 para que se iniciara el giro de la política exterior española hacia la neutralidad, propiciado por el relevo de Ramón Serrano Suñer por

3 HERNÁNDEZ-SANDOICA y MORADIELLOS (2002), pp. 243-246; ROS AGUDO (2008), pp. 25-34; PIKE (2010), pp. 63-64.

4 BURDICK (1970), pp. 274-276; LEITZ (2000), pp. 119-121; ROS AGUDO (2002), pp. 97-99; DÍAZ BENÍTEZ (2016), pp. 519-526.

5 ROS AGUDO (2008), pp. 215-268.

Francisco Gómez-Jordana como ministro de Asuntos Exteriores, tras una grave crisis política interna, y reforzado por el curso de la guerra, cada vez más favorable a los Aliados⁶. Tras el armisticio de Italia en septiembre de 1943, los Aliados intensificaron su presión diplomática sobre el Gobierno español para terminar con su colaboración con el Tercer Reich, aunque sin conseguirlo por completo hasta el final de la guerra⁷.

La discutible neutralidad española preocupaba a los Aliados, que ya desde el inicio de la contienda habían impuesto un bloqueo económico sobre el Tercer Reich y a finales de 1939 habían endurecido el control de la navegación neutral para evitar el contrabando de guerra a favor del enemigo⁸. La tentación belicista española no pasó inadvertida para el Reino Unido, pues era consciente de que la entrada de España en la contienda significaría la inutilización de Gibraltar como base naval, por lo que decidió adelantarse garantizando la neutralidad española con una serie de medidas que iban desde el soborno de la cúpula militar española para apoyar el mantenimiento de la neutralidad hasta una política de ayuda económica controlada, de la cual dependía el país ibérico para la importación de alimentos y combustible⁹. El Gobierno británico también estudió medidas de contingencia por si, finalmente, no era posible evitar la entrada de España en la contienda, como la conquista de una alternativa a Gibraltar en los archipiélagos ibéricos del Atlántico, pero no fue necesario ejecutarlas¹⁰. En cambio, las medidas de apaciguamiento económico afectaron sobre todo a las importaciones españolas de petróleo, limitadas por el acuerdo anglo-español de 6 de septiembre de 1940, y todavía más tras la entrada de Estados Unidos en la guerra, pues llegaron a interrumpirse en la primera mitad de 1942 y 1944, en este último año como medida de presión para cortar la exportación de wolframio desde la Península Ibérica hasta el Tercer Reich¹¹.

Las restricciones en el suministro de petróleo fueron graves para la economía española, pues en 1942 el petróleo importado apenas llegó al 25% del suministrado en 1935, pero no tanto como en otros neutrales. Durante ese mismo año de 1942 las importaciones de petróleo en Portugal, Suiza y Suecia no superaron el 22%, 21% y 12%, respectivamente, de las cantidades importadas en 1935. De hecho, en Suiza tuvo lugar la mayor caída, pues en 1945 apenas obtuvo el 7% del petróleo importado en 1935. Al igual que ocurrió con el petróleo, los países neutrales encontraron grandes dificultades para importar carbón. En Portugal, Suecia y Suiza, el consumo de carbón en 1940 ya era inferior al de 1935 y continuó disminuyendo hasta que en 1945 llegó al 70% en Portugal, 13% en Suecia y 8% en Suiza. Sin embargo, el consumo de carbón aumentó en España como alternativa a la carencia de combustibles derivados del petróleo y sobre todo porque disponía de minas, cuya producción permitía compensar la disminución de las importaciones de carbón británico. Durante toda la guerra el consumo de carbón en España fue superior a 1935 y en aumento, alcanzando un 137% en 1945. Sin embargo, el rígido control de la distribución de carbón tuvo consecuencias negativas, patentes en el incremento de los precios, la expansión del mercado negro y el predominio de carbón de menor calidad, el lignito, frente a la hulla y la antracita, cuyos precios estaban más controlados¹².

6 RUHL (1986), p. 116; TUSELL (1995), pp. 348-349; HERNÁNDEZ-SANDOICA y MORADIELLOS (2002), pp. 262-265; SÁENZ-FRANCÉS (2009), pp. 273-277.

7 LEITZ (2000), pp. 134-137; MORADIELLOS (2005), pp. 321-384; LÓPEZ ZAPICO (2008), pp. 291-329; PIKE (2010), pp. 227-253.

8 MEDLICOTT (1978), vol. I, pp. 112-115.

9 MORADIELLOS (2005), pp. 134-170; VIÑAS (2016), pp. 96-124.

10 DÍAZ BENÍTEZ (2013); DÍAZ BENÍTEZ (2021).

11 MORADIELLOS (2005), pp. 166-168; THOMAS (2007), pp. 453-505; THOMAS (2010), pp. 124-200.

12 CATALÁN (1995), pp. 108-110 y 254-257; BARCIELA, LÓPEZ, MELGAREJO y MIRANDA (2001), pp. 141-143.

La escasez de combustible y el intervencionismo estatal en su distribución no eran nuevos. En el caso de Canarias existía el precedente de la Gran Guerra, donde la dependencia isleña del carbón británico se tradujo en un desabastecimiento más grave que en la Península, que tocó fondo en 1918, cuando el carbón importado solo llegó al 0,7% del recibido en 1913¹³. La llegada en 1933 de los efectos de la crisis económica iniciada en Estados Unidos en 1929 constituyó el prelude del largo periodo autárquico (1936-1960), marcado por el intervencionismo estatal en la economía y la reorientación de las exportaciones hacia el mercado español, no solo por necesidades económicas sino también por objetivos políticos como la consolidación de un régimen autoritario mediante una economía de guerra y fomentar la integración en España del archipiélago, que hasta entonces había estado más vinculado económicamente a los mercados extranjeros. Este intervencionismo autárquico contribuyó a que el desabastecimiento en las islas no fuera tan grave como en la Península, pero no logró alcanzar el objetivo del autoabastecimiento en una región cuya economía había estado orientada al exterior¹⁴. Así, en 1945 el 88% de las exportaciones canarias y el 56% de las importaciones se dirigió hacia el mercado nacional, con un déficit de cincuenta millones de pesetas en la balanza comercial, mientras que en 1946, tras el fin de la guerra, el comercio canario se reorientó al exterior, que acaparó más del 96% de las importaciones canarias y el 84% de las exportaciones¹⁵.

El control de los artículos de primera necesidad en Canarias tiene sus antecedentes en la Gran Guerra, con las Juntas de Subsistencias, creadas en 1915 y disueltas en 1923, mucho después de terminada la contienda. Su objetivo de garantizar el abastecimiento a unos precios contenidos se vio lastrado por el desarrollo del mercado negro¹⁶. El intervencionismo retornó al comienzo de la Guerra Civil, con la creación de las Juntas Provinciales de Economía, dependientes de la Comandancia General de Canarias y sustituidas en 1937 por las Juntas Provinciales de Abastos. En marzo de 1939 fue creada la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, reorganizada en julio de 1941 y de la que en Canarias se constituyó la zona décima con dos delegaciones provinciales¹⁷. La descoordinación y limitaciones de estas delegaciones para garantizar el abastecimiento y acumular reservas para resistir un bloqueo en caso de que España entrara en la guerra dieron pie a la creación del Mando Económico en agosto y septiembre de 1941. A partir de entonces el capitán general de Canarias asumió las competencias de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes en el archipiélago, ampliándolas con otras pertenecientes a otros organismos hasta su disolución en 1946¹⁸.

La distribución de combustibles de uso doméstico era una de las competencias de la comisaría general y, más tarde, del Mando Económico, pero la mayor parte del carbón consumido en Canarias no entraba en esta categoría. Además de las necesidades de la fábrica de electricidad y la refinería de CEPSA en Tenerife, había que cubrir la demanda para el tráfico marítimo, bajo la intervención de otras autoridades. Los directores generales de Comunicaciones Marítimas y de Pesca, ambos dependientes del Ministerio de Industria y Comercio, controlaban el carbón para los buques del Servicio Nacional del Trigo (SNT) y los pesqueros, respectivamente. En cambio, el carbón puesto a disposición del Gobierno suizo en el Puerto de la Luz era gestionado por las

13 PONCE MARRERO (1993), pp. 12-13.

14 RODRÍGUEZ MARTÍN (1983), pp. 306-319; MACÍAS HERNÁNDEZ y RODRÍGUEZ MARTÍN (1995), pp. 414-420.

15 BERGASA PERDOMO y GONZÁLEZ VIÉITEZ (1995), pp. 44-45.

16 CABRERA DE ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2011), p. 213.

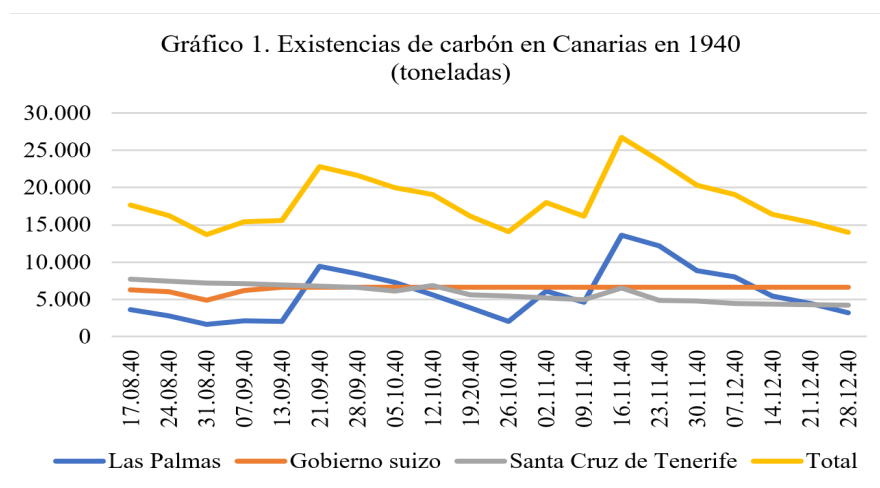
17 GUERRA PALMERO (2006), pp. 31-42.

18 DÍAZ BENÍTEZ (2008a), pp. 179-192; GUERRA PALMERO (2006), pp. 42-56.

Casas Reunidas Inglesas, mientras que el carbón destinado a los buques de la Armada quedaba bajo la autoridad del comandante naval de Canarias¹⁹.

DISMINUCIÓN DE LAS EXISTENCIAS DE CARBÓN, 1940-1942

En junio de 1940 fue creada la Comandancia Naval de Canarias, como parte del refuerzo defensivo del archipiélago intensificado durante la tentación belicista del Gobierno español²⁰. Poco después, a mediados de agosto de ese mismo año, los comandantes militares de Marina comenzaron a remitir al comandante naval partes semanales sobre las existencias de carbón, combustibles líquidos y lubricantes en los dos principales puertos canarios. En los correspondientes a 1940 se aprecian dos tendencias que se prolongan a lo largo de la guerra. Primero, la evolución del total de existencias en el archipiélago está marcada por la provincia oriental, con grandes oscilaciones. Segundo, la evolución en la provincia occidental y en el depósito a disposición del Gobierno suizo es más regular, con menos altibajos.



Fuente: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 1, Carpeta 6, partes semanales de existencias de combustible, 1941. Elaboración propia.

A partir de 1941 las existencias de carbón en Las Palmas van superando a las de Santa Cruz de Tenerife, aunque no de forma definitiva hasta 1942 y dentro de una tendencia decreciente para el conjunto del archipiélago. Desde los primeros meses del año se notó la escasez de carbón: en febrero los comandantes militares de Marina comunicaron al director general de Comunicaciones Marítimas que no podían proporcionar combustible a los buques de la naviera Transmediterránea, ya que no había suficiente para atender todas las necesidades²¹. A pesar de la mejoría que se aprecia en el segundo trimestre, las existencias continuaron disminuyendo durante la segunda mitad del año hasta provocar una situación de desabastecimiento que condujo a que el gobernador militar de Gran Canaria y delegado de abastos de Las Palmas ordenara al comandante militar de Marina de esta provincia requisar en varias ocasiones carbón del depósito de los buques del SNT para destinarlo a usos industriales y domésticos, a pesar de la oposición del director general de Comunicaciones Marítimas y con el consiguiente perjuicio

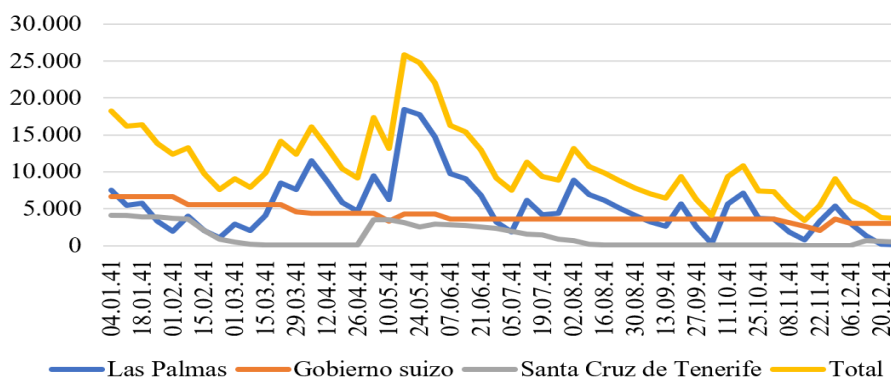
19 DÍAZ BENÍTEZ (2008b), pp. 130-131.

20 DÍAZ BENÍTEZ (2008b), pp. 125-129.

21 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 3, Carpeta 7, comunicaciones de los comandantes militares de Marina de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas al comandante naval de Canarias, 20 de febrero y 5 de marzo de 1941, respectivamente.

para el tráfico de estos barcos encargados de importar alimentos desde América²². La anulación, por parte de Estados Unidos, de las autorizaciones para dos cargamentos de carbón hizo que los correíllos interinsulares de Transmediterránea, encargados de realizar transportes militares en el archipiélago, se quedaran sin combustible, por lo que la Comandancia Naval de Canarias les adelantó 270 toneladas del depósito de la base naval²³.

Gráfico 2. Existencias de carbón en Canarias en 1941 (toneladas)



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

En enero fueron suministradas otras 150 toneladas a Transmediterránea y 100 más al *Consuelo Huidobro*, procedentes del depósito de carbón de la base naval, aunque en este último caso el almirante jefe del EM de la Armada (AJEMA) dispuso que no se repitiera²⁴. Pero lo cierto es que posteriormente hubo más anticipos y al comienzo de junio fue necesario suspender el servicio del guardacostas *Xauen*, el cañonero *Lauria* y los dos aljibes de la base naval por falta de combustible. Esta escasez obligó a la Marina a solicitar un anticipo de 300 toneladas a Transmediterránea que, al comienzo de julio, ya estaba agotado, por lo que el comandante naval de Canarias solicitó al ministro de Marina otro de 100 toneladas, en este caso del depósito del SNT, aunque finalmente fue resuelto con un anticipo de 50 toneladas de Transmediterránea²⁵. Ante la gravedad de la situación, el ministro de Marina ordenó a los comandantes de los departamentos marítimos y los dos archipiélagos no atender ninguna petición de carbón por parte de particulares o autoridades, sino dirigirlas al Ministerio de Industria y Comercio, reservando así el carbón de los depósitos de la Marina para los buques y dependencias de la Armada²⁶.

22 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 3, Carpeta 49, comunicación del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 17 de diciembre de 1941.

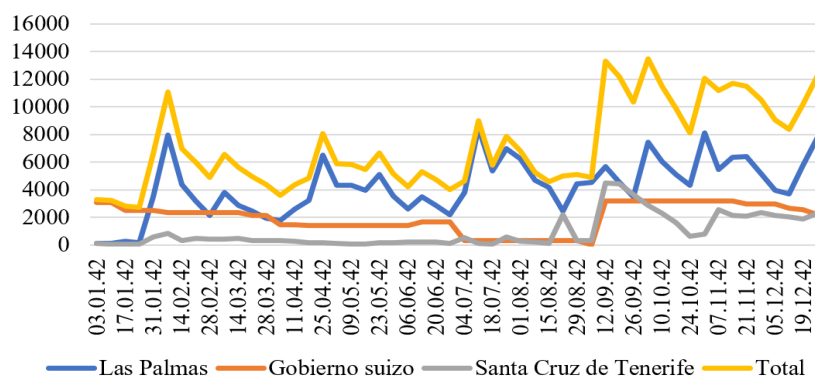
23 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 3, Carpeta 49, comunicación del comandante militar de Marina de Las Palmas al comandante naval de Canarias, 18 de diciembre de 1941, y Carpeta 47, comunicación del jefe de EM de la Comandancia Naval de Canarias al comandante del cañonero *Lauria*, 27 de diciembre de 1941.

24 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 4, Carpeta 5, comunicación del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 7 de enero de 1942, y respuesta de este último el 14 de enero de 1942.

25 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 4, Carpeta 5, radiotelegramas del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 8 de junio y 13 de julio de 1942, y Legajo 5, Carpeta 15, radiotelegrama del comandante naval de Canarias al ministro de Marina, 15 de julio de 1942.

26 ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 4, Carpeta 5, comunicación del ministro de Marina a los comandantes de los departamentos marítimos y los dos archipiélagos, 31 de agosto de 1942.

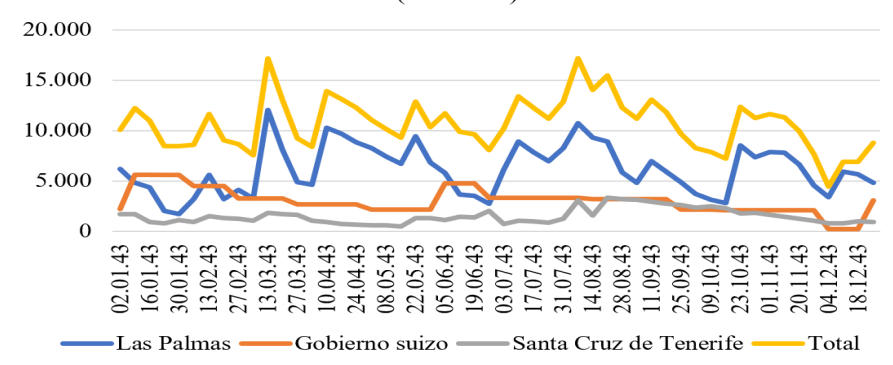
Gráfico 3. Existencias de carbón en Canarias en 1942 (toneladas)



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

RECUPERACIÓN DEL SUMINISTRO DE CARBÓN, 1943-1945

Gráfico 4. Existencias de carbón en Canarias en 1943 (toneladas)

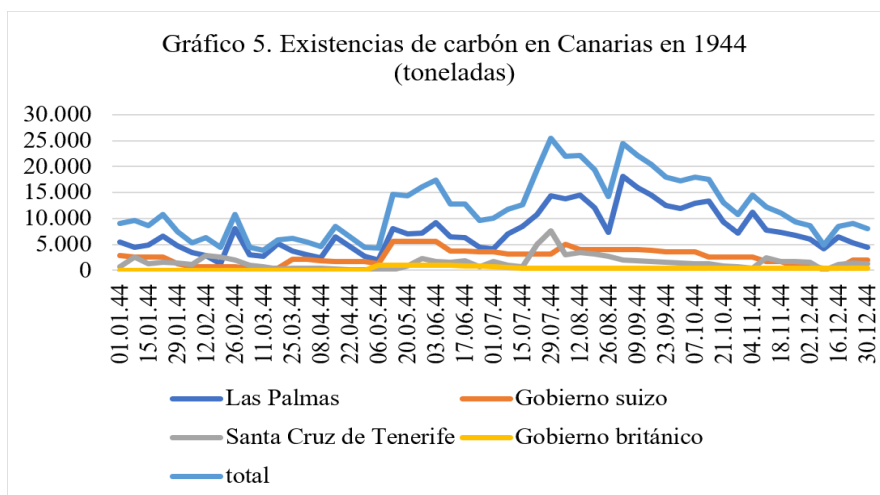


Fuente: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 11, Carpetas 19 y 20, partes semanales de existencias de combustible, 1943. Elaboración propia.

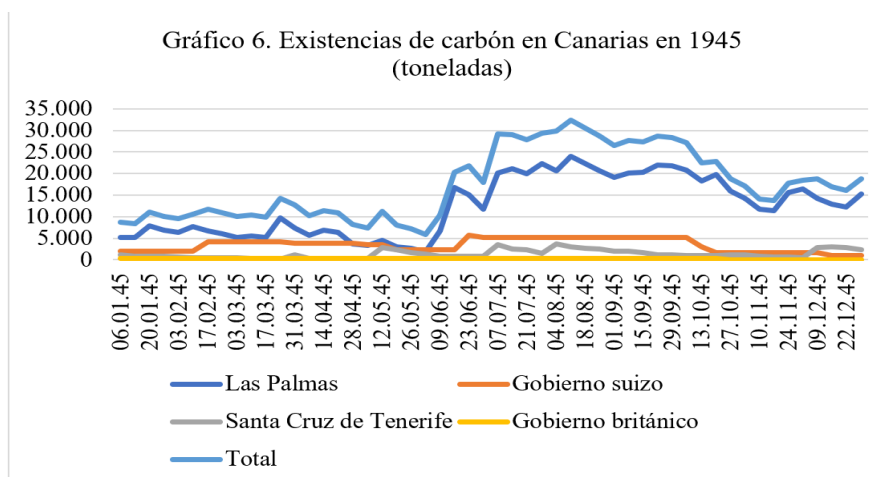
El aumento de las existencias de carbón que comenzó en septiembre de 1942 continuó hasta el final de la guerra, aunque con altibajos. De hecho, el Mando Económico determinaba la distribución del carbón recibido entre los pesqueros y las delegaciones de abastos de ambas provincias y la fábrica de gas en Tenerife, realizando anticipos a devolver posteriormente entre estos destinatarios en función de las necesidades que se presentaran en cada momento²⁷. A pesar de la progresiva mejora del abastecimiento a lo largo de 1943, la Armada se encontró en más de una ocasión con dificultades para mantener sus buques en servicio. Al comienzo de abril el comandante naval de Canarias pidió carbón para que los buques aljibes pudieran transportar agua a las posesiones de la costa sahariana, lo cual fue atendido con el envío urgente de 200 toneladas. Al final de ese mes el depósito de la base naval disponía de menos de 29 toneladas,

²⁷ ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 6, Carpeta 6, comunicación del comandante militar de Marina de Las Palmas al comandante naval de Canarias, 8 de octubre de 1942.

después de un consumo mensual de más de 248 toneladas y unas existencias al inicio de dicho mes de 277 toneladas²⁸.



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



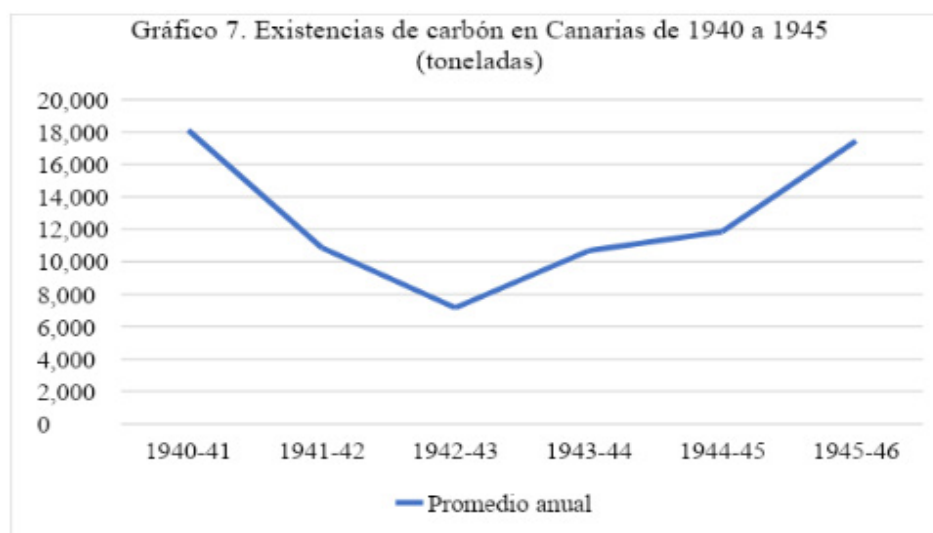
Fuente: ANC, 2ª-3ª Sección de EM, Legajo 21, Carpetas 12 y 13, partes semanales de existencias de combustible, 1945. Elaboración propia.

A partir de mayo de 1944 los partes semanales de la Comandancia Militar de Marina de Santa Cruz de Tenerife recogen la existencia de un pequeño depósito a disposición del Gobierno británico y con unas existencias por debajo de las 1.000 toneladas y, normalmente, incluso menos de 400. El total de existencias experimentó un claro aumento a partir de ese mismo mes, sobre todo por el incremento de las de Las Palmas, cada vez más importantes, y, en menor medida, las del Gobierno suizo. Sin embargo, la Armada tuvo dificultades para abastecer a sus buques en el archipiélago durante la primera mitad de ese año, especialmente los dos aljibes encargados de llevar agua a Fuerteventura, Lanzarote y los enclaves saharianos. La sequía y el refuerzo las guarniciones de las islas más orientales hicieron que ese año fuera el que requirió más viajes

²⁸ ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 5, Carpeta 15, radiotelegrama del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina y respuesta de este último, 3 y 5 de abril de 1943, y comunicación del comandante general de la Base Naval de Canarias, 14 de mayo de 1943.

de ambos buques a las islas orientales²⁹, lo que se tradujo también en un mayor consumo de carbón. En febrero hubo que solicitar un anticipo de 100 toneladas al capitán general, que se repitió en agosto, después de que en marzo, abril y julio se agotaran las existencias de la base naval³⁰.

Ante la grave escasez de carbón padecida ese año, el AJEMA anunció la creación de una reserva de carbón en las bases navales para hacer frente a imprevistos y retrasos en el suministro, con un total de 3.000 toneladas, de las que 200 serían para Canarias³¹. Pero las dificultades para la Armada continuaron al menos hasta mediados del año siguiente, pues en junio y julio de 1945 fueron recibidos dos anticipos de 150 y 20 toneladas de Transmediterránea. De hecho, al terminar el mes de junio las existencias en el depósito de carbones de la base naval se reducían a poco más de seis toneladas³². Poco después hubo que aumentar el envío de agua a Villa Cisneros (actual Dajla) y La Güera, para lo que se autorizó en septiembre aumentar el cupo de carbón de la base naval a 500 toneladas anuales³³. En ese momento continuaba el gran incremento en las existencias de carbón iniciado en junio, sobre todo del destinado a los buques extranjeros en La Luz tras terminar la guerra en Europa, aunque todavía hubo que esperar hasta 1946 para que comenzara a recuperarse el tráfico marítimo internacional en los puertos canarios. En cualquier caso, las cifras totales de las existencias de carbón en Canarias se mantuvieron por encima de las 11.000 toneladas anuales hasta terminar el año. A finales de octubre de ese año desapareció el depósito del Gobierno británico en Santa Cruz de Tenerife, sin que sus existencias llegaran a superar las 350 toneladas a lo largo de 1945.



Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes usadas en los gráficos 1 a 6 (ANC, 2ª-3ª Sección de EM).

²⁹ DÍAZ BENÍTEZ (2008b), pp. 211-221.

³⁰ ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 8, Carpeta 7, radiotelegramas del comandante general de la Base Naval de Canarias al capitán general del archipiélago y respuestas de este último, 16 y 17 de febrero y 16 y 17 de agosto de 1944, y comunicaciones del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 21 de abril, 20 de mayo y 16 de agosto de 1944.

³¹ ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 8, Carpeta 7, instrucción del AJEMA a los comandantes de los departamentos marítimos y las bases navales de los dos archipiélagos, 22 de noviembre de 1944.

³² ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 13, Carpeta 12, comunicaciones del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina, 5 de julio y 8 de agosto de 1945.

³³ ANC, 3ª Sección de EM, Legajo 13, Carpeta 12, comunicación del comandante general de la Base Naval de Canarias al ministro de Marina y respuesta del AJEMA, 14 de agosto y 26 de septiembre de 1945.

En conclusión, el promedio anual de las existencias de carbón en Canarias durante la Segunda Guerra Mundial muestra una tendencia decreciente hasta 1942 y una posterior recuperación hasta 1945, aunque con grandes altibajos dentro de cada año. El retroceso no fue tan duro como en 1918, cuando en Las Palmas se importó menos de 6.000 toneladas, ni como en otros países neutrales europeos durante la Segunda Guerra Mundial³⁴, pero sí resultó ser lo suficientemente importante como para crear graves problemas de abastecimiento. Así se aprecia en los anticipos de carbón de diferentes cupos y en las dificultades de la Armada para mantener en servicio a sus vapores en el archipiélago. Posiblemente, esta carencia se vio agravada en las islas con respecto a la Península, a causa de la disminución de la importación de carbón británico y norteamericano, pero también indica que el incremento de la producción de carbón español fue insuficiente para cubrir toda la demanda y que el control establecido para su distribución adoleció de una rigidez que fue necesario suavizar frecuentemente mediante anticipos de un cupo a otro para evitar la paralización del tráfico marítimo e incluso de los servicios de los buques de la Armada.

BIBLIOGRAFÍA

- BARCIELA, C., LÓPEZ, M. I., MELGAREJO, J. y MIRANDA, J. A. (2001). *La España de Franco (1939-1975). Economía*. Madrid: Editorial Síntesis.
- BERGASA PERDOMO, Ó. y GONZÁLEZ VIÉITEZ, A. (1995). *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*. Santa Cruz de Tenerife: Viceconsejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Canarias.
- BURDICK, C. B. (1970). «Moro: the resupply of German submarines in Spain, 1939-1942». *Central European History*, vol. III (núm. 3), pp. 256-284.
- CABRERA DE ARMAS, L. G. y DÍAZ DE LA PAZ, Á. (2011). «El apogeo del nuevo modelo de crecimiento económico». En MILLARES CANTERO, A., MILLARES CANTERO, S., QUINTANA NAVARRO, F. y SUÁREZ BOSA, M. (dir.): *Historia Contemporánea de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Obra Social de La Caja de Canarias, pp. 197-235.
- CATALÁN, J. (1995). *La economía española y la segunda guerra mundial*. Barcelona: Editorial Ariel.
- 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. Recuperado de: <http://hispanianova.rediris.es>
- 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*, vol. 28 (3), pp. 513-531, DOI: 10.1177/0843871416647347
- DÍAZ BENÍTEZ, J. J. (2021). «Las islas atlánticas portuguesas en la planificación militar británica durante la Segunda Guerra Mundial». *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2020)*, XXIV-118.
<http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10732>
- GUERRA PALMERO, R. (2006). *Sobrevivir en Canarias (1939-1945)*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.

34 PONCE MARRERO (1993), p. 13.

- HERNÁNDEZ SANDOICA, E. y 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.
- LÓPEZ ZAPICO, M.A. (2008). *Las relaciones entre Estados Unidos y España durante la Guerra Civil y el primer franquismo (1936-1945)*. Gijón: Ediciones Trea.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. y RODRÍGUEZ MARTÍN, J.Á. (1995). «La economía contemporánea, 1820-1990». En BETHENCOURT MASSIEU, A. (ed.), *Historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 369-430.
- MEDLICOTT, W. N. (1978). *The economic blockade*. Londres: Her Majesty Stationery Office (HMSO).
- MORADIELLOS, E. (2005). *Franco frente a Churchill. España y Gran Bretaña en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)*. Barcelona: Ediciones Península.
- PIKE, D. W. (2010). *Franco y el Eje Roma-Berlín-Tokio*. Madrid: Alianza Editorial.
- PONCE MARRERO, F. J. (1993). «Canarias, economía y guerra: 1913-1920». *Aguayro*, núm. 204, pp. 10-14.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, J.A. (1983). «Economía 1936-1979». En *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.
- RUHL, K-J. (1986). *Franco, Falange y III Reich. España durante la II Guerra Mundial*. Madrid: Ediciones Akal.
- SÁENZ-FRANCÉS, E. (2009). *Entre la Antorcha y la Esvástica. Franco en la encrucijada de la Segunda Guerra Mundial*. Madrid: Editorial Actas.
- THOMAS, J. M. (2007). *Roosevelt y Franco. De la guerra civil española a Pearl Harbor*. Barcelona: Edhasa.
- THOMAS, 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, A. (2016). *Sobornos. De cómo Churchill y March compraron a los generales de Franco*. Barcelona: Crítica.