

**DOS EPISODIOS DE LA RIVALIDAD ANGLOGERMANA
EN CANARIAS A COMIENZOS DEL SIGLO ACTUAL**

ULISES MARTÍN HERNÁNDEZ

1. INTRODUCCIÓN

Pocos períodos de nuestra historia registran con tanta intensidad como los años iniciales del presente siglo la siempre destacada iniciativa extranjera en el ámbito de la economía isleña. Una presencia tan relevante y ubicua que habría de afectar los más diversos ámbitos de la sociedad insular, configurando ya, en su origen, los elementos más característicos de nuestro desarrollo económico contemporáneo. Sin embargo, la actividad extranjera no resultaba por aquel entonces un acontecimiento de reciente manifestación en el Archipiélago. Por el contrario, nutridos contingentes de comerciantes extranjeros se habían asentado tradicionalmente en las islas llegando a desempeñar, casi siempre, una destacada actividad económica y un notorio protagonismo social. Italianos y flamencos en el siglo XVI, franceses e irlandeses más tarde, han determinado en buena medida la evolución de la economía isleña a lo largo del tiempo. Desde 1880, sin embargo, la penetración extranjera adquiere una intensidad desconocida hasta entonces, registrándose un momento culminante de lo que había sido un proceso secular de nuestra historia.

En este sentido, resulta obligado remontarse hasta 1852, fecha en que tiene lugar la promulgación del Real Decreto de Puertos Francos, para dar con uno de los factores más decisivos y determinantes del desarrollo económico contemporáneo del Archipiélago. La aplicación de las franquicias contribuyó al crecimiento del tráfico portuario y a la reactivación económica general posibilitando, asimismo, la colonización comercial del mercado isleño por parte de los géneros industriales británicos. Concurrían así varios de los factores que permitirán, una vez más, la incorporación de las islas a los circuitos económicos norteeuropeos.

Un rasgo distintivo de la nueva dinámica vendrá dado por el incremento espectacular de las importaciones de carbón, estimuladas por la

arribada creciente de vapores en nuestros puertos, no en vano el desenvolvimiento de la política colonial de las principales potencias europeas revalorizó el papel de los enclaves oceánicos que, como Canarias, podían desempeñar un destacado papel de apoyo a la navegación ultramarina. A partir de 1880, la consolidación paulatina de los nuevos cultivos centrales —plátanos, tomates y papas— supondrá, asimismo, la configuración de una nueva fase de desarrollo de la agricultura isleña y, por supuesto, la renovación de las tradicionales vinculaciones comerciales con los mercados del Norte de Europa.

Por otro lado, el intenso proceso de concentración financiera y el consiguiente desarrollo de los monopolios que se registra en las naciones más industrializadas a partir de la década de 1860 es causa directa de la orientación exterior que adopta una proporción cada vez mayor de las inversiones de capital. En este sentido, los territorios coloniales se convierten en áreas privilegiadas de la inversión capitalista que tiende, igualmente, a penetrar los ámbitos más dispares de la estructura económica. Así, en Canarias, aparte el tradicional sector comercial, son otros los renglones económicos especialmente penetrados por la iniciativa extranjera. Tal y como ocurría en el resto del territorio nacional, los capitales foráneos se orientaron hacia el sector de los servicios públicos, la banca y los seguros y a un ámbito propiamente isleño, el turismo, sin olvidar tampoco el estratégico sector de la actividad portuaria. Se establecen, pues, en este momento los elementos básicos que habrán de configurar el nacimiento de un nuevo ciclo económico en el Archipiélago, en cuyo desarrollo se advierten ya los rasgos generales propios de la formación social canaria en su fase contemporánea.

En este sentido, la contemplación del contexto histórico internacional (aparición de los monopolios, expansión imperialista, etc.) constituye un marco referencial inexcusable en el que se halla explicación a buena parte de los acontecimientos y procesos históricos registrados en las islas. Por otro lado, la información que brinda el estudio comparativo con los otros archipiélagos del área y, asimismo, el estudio de las relaciones políticas y económicas sostenidas con el resto del Estado, constituyen elementos de obligada referencia que facilitan la confirmación de uno de nuestros objetivos fundamentales, esto es, demostrar el elevado protagonismo ostentado por la iniciativa extranjera en el marco más amplio del modelo de crecimiento económico y social implantado en el Archipiélago a partir de 1880. A partir de ahí se plantean sugerentes hipótesis de trabajo cuyo estudio y comprobación plantea en ocasiones dificultades de cierta consideración. Así, cabe preguntarse: ¿Cuál fue el protagonismo respectivo de las distintas presencias extranjeras?, ¿Qué grado de rivalidad se registró entre la iniciativa británica, alemana

o francesa?, ¿Cuál fue la actitud demostrada por la Administración española ante su existencia?, es más, ¿Halló eco la influencia capitalista foránea en el ámbito social o cultural isleño? Toda una serie de interrogantes cuya resolución pone de manifiesto la necesidad de abordar un análisis detallado de la actividad extranjera. Un análisis que perfile el panorama de la presencia extranjera desde diversos puntos de vista. En este sentido, es posible clasificar la iniciativa foránea según la procedencia nacional o la antigüedad de su implantación en el Archipiélago. Enorme interés reviste, asimismo, el estudio de las firmas extranjeras en atención a su potencial financiero u organización empresarial. Así, cabe distinguir empresas familiares como Miller o Hamilton, de incuestionable arraigo en la estructura socioeconómica isleña tras casi un siglo de asentamiento; firmas de última implantación con dirección en las respectivas capitales insulares, caso de J. Ahlers o H. Wolfson; y, por fin, el capítulo integrado por las grandes compañías capitalistas, llegadas también después de 1880, con sede central y base accionarial localizada en importantes ciudades europeas (Londres, Hamburgo, Bruselas, etcétera), y a las que cabe reconocer como las formas empresariales definitorias y representativas de la nueva dinámica económica generada a fines de siglo. Entre ellas, Elder Dempster, Fyffes, Cory Brothers, Woermann Linie, Yeoward Brothers, etc. son, sin duda, las más conocidas.

No es menos cierto, por otro lado, que la consideración de los efectos desarticuladores, tanto geográficos como sectoriales, derivados de la implantación del nuevo modelo de crecimiento económico y, asimismo, el estudio de las relaciones de dependencia contraídas por Canarias respecto de las distintas metrópolis europeas da pie al planteamiento de un debate teórico en torno a la integración de la estructura económica del Archipiélago en los circuitos comerciales y financieros del capitalismo de finales de siglo XIX. Proceso de incorporación en el que se advierte un “modus operandi” común en muchos aspectos al registrado en otras áreas geográficas inequívocamente coloniales y que, en efecto, contribuye a perfilar en Canarias un tipo de estructura económica periférica dependiente de los centros de decisión del capitalismo europeo.

También en el Archipiélago se registra un notorio incremento de la inversión procedente de Gran Bretaña, Alemania, Bélgica, etc., cuya aportación se revela determinante en el proceso de recuperación económica emprendido tras la aguda crisis de la cochinilla y en la posterior implantación de los nuevos cultivos centrales. Igualmente, resulta significativa la orientación terciaria que observa una proporción mayoritaria de las inversiones de capital. En este sentido, son los canales de

la comercialización frutera, el entorno portuario, el negocio turístico y la infraestructura de los servicios públicos los ámbitos económicos más intensamente penetrados por las compañías extranjeras. Es éste, pues, un rasgo característico del nuevo período que halla manifestación también en el ámbito de la Península, donde la inversión extranjera en importantes sectores terciarios —banca y seguros, transportes, servicios públicos, etc.— resultó igualmente relevante. El caso peninsular presenta, sin embargo, notorias diferencias respecto de Canarias. La mayor diversidad de la producción agrícola, la presencia de un sector secundario de cierta consideración, un mayor control local de los circuitos de comercialización e, incluso, la superior capacidad financiera permite a la economía peninsular disfrutar de un margen de autonomía más amplio respecto de los capitales extranjeros.

En el caso de Canarias, la ubicación oceánica del Archipiélago al paso de las principales rutas ultramarinas constituye un factor estructural que peculiariza la situación de las islas en el marco general del Estado. Indudablemente, el revalorizado papel que toca jugar a los puertos isleños como escalas ultramarinas de apoyo a la navegación colonial constituye uno de los cometidos esenciales que corresponde asumir a Canarias en el contexto internacional a partir de 1880. Así, la estratégica posición geográfica del Archipiélago adquiere de nuevo un protagonismo de primer orden al amparo de la expansión marítima y colonial en que se hallan comprometidas las principales potencias europeas.

Por otro lado, ha de señalarse el desarrollo registrado en otros ámbitos productivos como un aspecto original del particular proceso de crecimiento económico operado en Canarias y, en última instancia, como un rasgo propio del proceso de incorporación del Archipiélago a los mecanismos de funcionamiento del capitalismo. En este sentido, la artesanía del calado y el desarrollo de la actividad turística constituyen facetas originales del modelo de crecimiento económico implantado en el Archipiélago que responden a la necesidad de satisfacer nuevos hábitos de consumo surgidos en el seno de la sociedad europea.

Es notorio, pues, a la vista del apurado repaso realizado hasta ahora, que el modelo particular de crecimiento económico implantado en el Archipiélago presenta, sin duda, unas características muy peculiares. En este sentido, la progresiva integración de Canarias en el área económica norte-europea, fruto de la cual es el interés igualmente creciente demostrado por las cancillerías europeas ante los asuntos isleños, contrasta con la despreocupación y escasa previsión que el Gobierno central demostró ante la situación económica y social del Archipiélago, actitud que evidenciaba, en suma, la carencia de un proyecto global para Canarias. La inexistencia de comunicaciones marítimas frecuentes,

tanto mercantiles como postales, la escasa participación de la Península en nuestras transacciones comerciales o la reducida presencia de capital peninsular en el ámbito de los servicios públicos y del turismo son algunos de los argumentos que justificaban la necesidad de “españolizar a Canarias”, tal y como afirmaba Ricardo Ruiz y Benítez de Lugo a comienzos de siglo.

Sin duda, el ritmo siempre creciente de la inversión foránea, el intenso aprovechamiento de nuestros puertos mayores por parte de las principales potencias coloniales e, igualmente, la configuración física de una colonia extranjera estable —de lo que se deriva un conjunto de significativas manifestaciones sociales— son testimonios irrefutables que confirman el acentuado protagonismo extranjero y, especialmente, británico en el particular desenvolvimiento de la economía isleña. Asimismo, la consideración de la evolución política general pone de manifiesto el difícil equilibrio que juega el Archipiélago en el concierto de los intereses internacionales. No es arriesgado afirmar, pues, que las Islas Canarias, separadas del resto del Estado por la geografía y por el abandono en que las tenía sumidas el Gobierno de Madrid, aparecían entonces como un “bocado apetecido” por el imperialismo europeo.

Situación general la apuntada anteriormente que parece tener su paralelismo en otros espacios geográficos próximos a nuestras islas. Así, la consideración de Canarias en el marco más amplio de los Archipiélagos Atlánticos, junto a Azores, Madeira y Cabo Verde, revela de inmediato la existencia de una serie de rasgos compartidos que sugieren la adopción de un modelo de crecimiento económico común. En este sentido, el control de la exportación agrícola por parte de las firmas extranjeras, el protagonismo de la iniciativa foránea en el desarrollo y consolidación de la actividad portuaria, el concurso decisivo del capital extranjero en el proceso de modernización de los servicios urbanos, etc. son varios de los rasgos comunes que parecen confirmar la hipótesis de un modelo atlántico de integración en los circuitos económicos del capitalismo de finales del siglo XIX. No en vano, resulta también operativa en el caso de los archipiélagos portugueses la aplicación del concepto de soberanía compartida, en esta ocasión entre Portugal, en el plano político y administrativo, y Gran Bretaña, en el ámbito económico y estratégico general.

Influencia extranjera decisiva y variada, pues, que comprometió la acción de distintas naciones europeas, Gran Bretaña y Alemania principalmente, haciendo de las Islas Canarias un escenario más de la intensa rivalidad anglo-germana registrada a principios de siglo. Diversos son los acontecimientos generados por la mencionada rivalidad en los más diversos órdenes de la vida social y económica insular. El

comercio, pero también el turismo, los servicios urbanos, el puerto, las comunicaciones, etc. resultaron, sin duda, los sectores más afectados por la citada competencia, evidenciando siempre la resuelta actitud de Gran Bretaña por evitar la ingerencia alemana en un ámbito geográfico sometido a su tradicional influencia. Abordemos, pues, a continuación dos episodios inéditos de la historia isleña cuyas implicaciones diplomáticas confirman, sin lugar a dudas, la importancia del espacio geoestratégico canario y la gravedad de los intereses internacionales comprometidos en él.

2. LA RIVALIDAD COLONIAL: CANARIAS Y EL TELÉGRAFO

Las conocidas y tan recordadas virtudes de nuestra estratégica posición geográfica fueron históricamente aprovechadas por la navegación internacional, como testimonia el temprano protagonismo ostentado por los puertos isleños en la conquista de las Indias y en buena parte de las empresas colonizadoras que tienen lugar a lo largo de la Edad Moderna. El desarrollo registrado por el capitalismo en Europa y la consiguiente aceleración que experimenta la expansión colonial produjeron a finales del siglo pasado un sustancial incremento de la actividad portuaria del Archipiélago, al servicio ya del Imperialismo europeo.

Menos conocida resulta, sin embargo, la utilidad revestida por Canarias y, por los otros Archipiélagos Atlánticos en el concierto de las comunicaciones postales y, en especial, telegráficas sostenidas por Europa con Sudamérica y el continente africano. En este sentido, no es arriesgado asegurar ya, adelantándonos a los testimonios y comentarios más abajo señalados, que la importante posición estratégica ostentada por las islas habrá de convertirlas en nudo privilegiado de las modernas comunicaciones telegráficas durante el período más álgido de la expansión colonial europea.

Aunque buena parte del flujo postal que atravesaba el Atlántico tenía en las islas una escala obligada, lo que en sí mismo justificaría sobradamente un estudio más detenido del tema, la novedad y mayor eficacia de las comunicaciones telegráficas y, ya con el nuevo siglo, las inalámbricas exige un mayor detenimiento dado el decisivo papel ostentado por el capital extranjero y la rivalidad internacional que suscita la implantación de los nuevos servicios. En Canarias habrá que esperar hasta el 6 de diciembre de 1883 para que se registre la inauguración del primer cable que unirá a las islas con el exterior, más concretamente con Cádiz. En este sentido, la carencia de comunicaciones telegráficas constituyó un indudable obstáculo que limitó el desarrollo de las acti-

vidades comerciales y portuarias, que entraban ya en una nueva fase de crecimiento. En 1879 afirmaba el cónsul británico en Tenerife:

“The absence of telegraphic communication is an obstacle to vessels calling here”¹.

Nuevos cables fueron tendidos durante los años siguientes hasta St. Louis (Senegal) con prolongación a Recife (Brasil), interinsulares a Gran Canaria, La Palma y Lanzarote, etc. Pero, sin duda, el episodio más destacado por sus repercusiones internacionales y por su gran significación en el contexto de la rivalidad generada al calor de la carrera colonial hubo de registrarse a raíz de la instalación del llamado “Cable Alemán”. Las gestiones de Alemania encaminadas a establecer un servicio telegráfico directo con Canarias se granjearon de inmediato la oposición de Gran Bretaña y Francia a las que la presencia de Alemania en la zona del N.O. africano no resultaba nada atractiva. En última instancia, los proyectos alemanes contemplaban la conexión de la metrópoli con las colonias africanas y el continente sudamericano, rompiendo así el monopolio cablegráfico anglo-francés. Por su parte, el Gobierno británico se opuso desde un principio a las pretensiones alemanas protegiendo los intereses de la “Eastern Telegraph Co.”, demostrando así su firme intención de evitar cualquier tipo de ingerencia en un área sometida secularmente a su influencia². Asimismo, los planes expansionistas franceses se veían virtualmente afectados, pues se temía la prolongación del cable hasta la cercana costa de Marruecos, donde los intereses de Francia habían quedado reconocidos tras la celebración de la Conferencia de Algeciras. En este sentido, parece que el Gobierno español había dado algún género de garantías a Francia comprometiéndose a no facilitar la penetración de Alemania en Marruecos³.

Las presiones diplomáticas ejercidas por Gran Bretaña y Francia sobre el Gobierno español se prolongan entre finales de 1906 y 1907. Los ingleses sugirieron la idea de que el tendido de un cable explotado por una compañía española resultaba políticamente más aconsejable que el cable alemán. Se constituyó entonces una sociedad con capital anglo-

1. “La ausencia de comunicaciones telegráficas es un obstáculo para los buques que arriban aquí. “Foreign Office: Diplomatic and Consular Report (DCR). (1879-80). P. 303.

2. “The proposed German cable by its extension to South and West Africa and South America would compete seriously with the system of the Eastern Telegraph Company. England therefore cannot be expected to approve the German scheme.”

“El cable alemán, por su extensión a África del Sur y del Oeste, podría competir seriamente con el sistema de la Eastern Telegraph Company. Inglaterra, por tanto, no puede aprobar el proyecto alemán.”

Foreign Office, 368/127. 74116. Diciembre 28, 1906. Public Record Office.

3. *Ibidem*.

francés al objeto de presionar aún más sobre el Gobierno español. No obstante, las gestiones diplomáticas alemanas, conducentes a allanar todo género de dificultades que pudieran impedir un acuerdo, fueron ganando paulatinamente terreno. Asimismo, las autoridades españolas parecían convencidas —ofreciendo así ciertas garantías a Francia— de que Alemania no estaba interesada en prolongar el cable hasta Marruecos⁴. Por otro lado, la favorable actitud de España ante el tendido del cable francés entre Tenerife y Dakar en 1883 había sentado un precedente que era oportunamente recordado ahora por los diplomáticos alemanes. No resultaba, pues, sencillo rechazar la petición alemana, máxime cuando —según el embajador británico en Madrid— los representantes españoles en la Conferencia de Algeciras habían hecho ciertas promesas a sus colegas alemanas hallándose, pues, en la obligación de demostrar una buena disposición:

“It seems, further, that Spain gave some sort of promise to Germany during Algeciras Conference, and cannot now get out of doing something”⁵.

La actitud española, sin embargo, parecía proclive a garantizar en el mayor grado posible los intereses anglo-franceses limitando de alguna manera el alcance de los acuerdos con Alemania⁶, aunque evitando también cualquier tipo de manifestación que pudiera considerarse poco amistosa por esta nación. En este sentido, el Gobierno acuerda a comienzos de 1907 reservarse por razones estratégicas el tendido y la explotación de las comunicaciones telegráficas entre la Península y Canarias. El hecho alteró el proyecto original de Alemania que se verá obligada a prescindir de Vigo —único punto de la costa peninsular donde amarraba el cable— para apoyar su recorrido entre Emden, puerto alemán del Mar del Norte, y las Islas Canarias. El Gobierno consideró incluso la posibilidad —para satisfacción de Inglaterra— de que el cable no fuera amarrado en Tenerife, sino en alguna de las islas menores, reservándose también el derecho a cortarlo en el caso de que fuera declarada alguna guerra en la que interviniera Alemania⁷.

Finalmente, el acuerdo se firmó garantizándose las exigencias y condiciones anglo-francesas: el cable sería tendido directamente entre Emden y Tenerife y se obtenía cierta seguridad de que no sería prolongado hasta Marruecos. El hecho constituía un éxito de la diplomacia

4. *Ibidem*.

5. “Parece además que España hizo alguna clase de promesa a Alemania durante la Conferencia de Algeciras y no puede ahora dejar de hacer algo.”

Ibidem, enero 10, 1907.

6. *Ibidem*, enero 18, 1907.

7. *Ibidem*.

alemana dirigida por Herr Von Radowitz ante las pretensiones aliadas. Así al menos lo entendieron algunos corresponsales de la prensa alemana destacados en Madrid para los que la firma del acuerdo constituía la ruptura del monopolio cablegráfico anglo-francés en África y Sudamérica:

“The triumph is all the greater in consideration of English influence in Tenerife and the closeness of Anglo-Spanish relations, and in future Germany will be able to advance her commercial interests, without having to pay the high English cable tariff, not only in South America but in her West African Colonies...”⁸.

Para los ingleses, el cable era cuando menos “an element of trouble and disturbance”, como manifestara el embajador británico en Madrid, Maurice de Bunsen⁹. No andaban equivocados, pues casi inmediatamente los alemanes iniciaron nuevas gestiones encaminadas a prolongar el tendido. La proyectada continuación del cable hacia el África Oriental (Tanganica) vía Liberia y Camerún fue seguida muy pronto de activas gestiones encaminadas a obtener nuevas concesiones en Marruecos y Guinea Española¹⁰. Se llegó a publicar incluso en la prensa norteamericana —New York Times— que la “German Atlantic Cable Co.” había obtenido una concesión del Gobierno español para tender un tercer cable entre Emden y Nueva York con estación en Tenerife¹¹; la noticia fue desmentida posteriormente.

Las gestiones administrativas, sin embargo, siguieron su curso y a mediados de 1907 la compañía “Felten und Guillaume” de Muhlein del Rin obtuvo la autorización para tender el cable Emden-Tenerife, previéndose un período de concesión de cincuenta años¹². La inauguración del servicio en agosto de 1909, explotado finalmente por la “Deutsch-Südamerikanische Telegraphy”, fue objeto de una gran celebración realizada en el Hotel Quisisana a la que asistió la colonia alemana establecida en Tenerife. La línea fue posteriormente continuada hasta Monrovia (Liberia) y Recife (Brasil), convirtiéndose en un eficaz auxilio de la política imperialista alemana.

8. “El triunfo es aún mayor si consideramos la influencia inglesa en Tenerife y las estrechas relaciones anglo-españolas; en el futuro Alemania podrá hacer progresar sus intereses comerciales sin tener que pagar las elevadas tarifas telegráficas inglesas, no sólo en Sudamérica sino incluso en las colonias del África Occidental...”

Ibidem. Junio 19, 1907.

9. “... un elemento perturbador.”

Ibidem. Mayo, 1907.

10. Según el periódico británico “The Daily Telegraph”, estaba en los proyectos de Alemania conectar la red telegráfica atlántica con los cables del Pacífico.

Ibidem. Mayo 1907.

11. Ibidem. Mayo 18, 1907.

12. Las Canarias, 5-6-1907.

3. EL CARBONERO PORTUARIO. MONOPOLIO BRITÁNICO Y OFENSIVA ALEMANA

Especial relevancia presenta el conjunto de acontecimientos generados por la rivalidad anglo-germana en el particular ámbito del negocio carbonero. La presencia de compañías suministradoras alemanas en el área parece remontarse a 1904 cuando tiene lugar en Funchal (Madeira) la apertura de un depósito de mineral destinado preferentemente al abastecimiento de los buques alemanes, cuyo número había aumentado notablemente hasta representar casi una cuarta parte del total durante los últimos años¹³. Hacia 1908 operaban en Funchal cuatro firmas carboneras: tres inglesas, entre ellas “Cory Brothers” y “Blandy Brothers”, y una alemana. Asimismo, en Cabo Verde, donde en 1881 existían dos compañías inglesas, el suministro de carbón será controlado prácticamente por la iniciativa británica; en 1913 se estaban realizando trabajos conducentes al establecimiento de una nueva firma.

En Canarias, las tentativas de establecimiento de casas carboneras alemanas tropezaron siempre con la resuelta oposición de las firmas británicas respaldadas, a su vez, por el Foreign Office. Así, la instalación de la “Woermann Linie” en el Puerto de La Luz y la posterior de “Deutsche Kohlen Depot G.” en Santa Cruz vinieron precedidas de intensas gestiones empresariales y diplomáticas encaminadas a impedir su establecimiento. Sin embargo, el episodio más significativo generado por la rivalidad anglo-germana en el ámbito carbonero insular se registra en 1908 cuando las fuertes presiones británicas logran frustrar el ya inminente asentamiento de una importante compañía alemana en el puerto tinerfeño. La apremiante necesidad de contar con una infraestructura de abastecimiento carbonero propia en esta zona del Atlántico orienta la acción diplomática de Alemania ante la Administración española. En este sentido, no cabe mayor identificación entre los intereses empresariales y navieros de las compañías alemanas —“Woermann Linie”, “Hamburg-Südamerikanische”, etc.— y los intereses ultramarinos del Estado alemán. El consabido valor geoestratégico de Canarias adquiriría, pues, para Alemania una importancia mayor si acaso que para el resto de las potencias coloniales, dotadas de una superior infraestructura logística en apoyo de sus empresas navales.

13. Se esperaba incluso un mayor incremento pues la carencia de establecimientos similares en Canarias y San Vicente (Cabo Verde) desviaría parte del tráfico alemán hacia Funchal.

Foreign Office: Diplomatic and Consular Report (DCR). Madeira. 3475. (1904). Pág. 5.

A mediados de abril de 1908 el embajador de H.M.B. en Madrid, Maurice de Bunsen, recibía del cónsul británico en Canarias, John E. Croker, una solicitud de intervención para impedir el asentamiento de una compañía carbonera alemana en el puerto de Santa Cruz de Tenerife¹⁴. La iniciativa había partido, como en ocasiones anteriores, de las firmas británicas establecidas en el recinto portuario tinerfeño, que en términos inequívocos solicitaban del Foreign Office su intervención inmediata. En carta remitida al cónsul Croker las casas “Cory Brothers & Co.”, “Hamilton & Co.” y “The Teneriffe Coaling Co. Ltd.” exponían sus argumentos:

“Should the Germans get this Concession at Teneriffe, British interests would, as already mentioned, be seriously prejudiced, as happened in Las Palmas when the Woermann Linie established a coaling station there. This said Woermann Linie began by offering severe competition to the British firms established there, reducing the prices of coal to an unprofitable figure, but eventually the British firms, in order to avoid severe losses, had to arrange to give the Germans a certain percentage of the entire trade at the said port, considerably decreasing of business held for years by Britishers, any no doubt the North German Lloyd would adopt the same tactics here, should they get the Concession they have asked for.

This would not only reduce the business of the British firms, but would also lessen the British influence here, and would considerably decrease the amount of income tax paid to-day by British firms to the British Government; and therefore we beg of you to kindly cable to His Majesty's Ambassador at Madrid, asking his Excellency to do everything in his power to prevail upon the Spanish Government to refuse the said Concession¹⁵”.

Mientras tanto, los alemanes (North German Lloyd), representados por el comerciante tinerfeño Ángel Crosa, desplegaban en Madrid y Canarias toda su influencia, respaldados al parecer por las gestiones per-

14. Public Record Office. FO 371/526. 74116.

15. “Si los alemanes obtienen esta concesión en Tenerife, los intereses británicos serían, como ya mencionamos, gravemente afectados, como ocurrió en Las Palmas cuando la Woermann Linie estableció una estación carbonera. La citada Woermann Linie comenzó ofreciendo una aguda competencia a las firmas británicas allí establecidas, reduciendo los precios del carbón a un nivel deficitario. Finalmente, las firmas británicas, en orden a evitar grandes pérdidas, acordaron ceder a los alemanes un cierto porcentaje del negocio en el citado puerto, disminuyendo considerablemente el negocio realizado por los británicos. No hay duda de que el North German Lloyd adoptaría la misma táctica aquí si obtiene la concesión que han solicitado.

Esto no sólo reduciría el negocio de las firmas británicas, sino que también disminuiría la influencia inglesa aquí y mermaría considerablemente los impuestos pagados por las firmas inglesas al Gobierno británico. Por lo tanto nosotros le rogamos telegrafíe al H.M. Embajador en Madrid pidiéndole que haga todo lo que está en su mano para convencer al Gobierno español de que rechace la citada concesión.”

Public Record Office. *Op. Cit.*

sonales del Kaiser que había demostrado un gran interés en el asunto¹⁶. La preocupación del Gobierno británico, convencido de la inconveniencia de la concesión¹⁷, resulta cada vez más patente decidiéndose a intervenir ante las autoridades de Madrid. El Foreign Office recuerda entonces al Gobierno español la desestimación —contenida en R.O. de 23 de agosto, 1902— de que fue objeto una solicitud de “Wilson Sons & Co.”, representada por M. Gaspar Fdez., para el establecimiento de unas instalaciones carboneras en el puerto tinerfeño. La citada petición, rechazada entonces por motivos militares, contemplaba la construcción de almacenes y muelle carbonero en los mismos terrenos solicitados después por los alemanes¹⁸. El Foreign Office asumía, pues, la argumentación de las firmas carboneras británicas para las que “it would be a great injustice should the Spanish Government now grant a Concession which was previously refused to Britishers¹⁹.”

No obstante, el curso de los acontecimientos parece decantarse en favor de los intereses alemanes cuyas gestiones en Madrid y Tenerife resultan cada vez más intensas. En este sentido, las compañías inglesas denuncian al cónsul Croker los sobornos que, en su opinión, están prodigándose entre algunas autoridades tinerfeñas con el propósito de garantizar un eficaz respaldo a las gestiones alemanas²⁰. Por otro lado, la desaparición de los motivos militares que en su día condujeron a la desestimación de la solicitud británica venía a actuar ahora en favor de los intereses alemanes. Asimismo, la opinión pública local, deseosa de contar con una compañía carbonera que rompiera el monopolio suministrador británico y contribuyera al descenso de los precios —al igual que ocurría en Las Palmas— se había inclinado decididamente en apoyo de la petición alemana. En el marco de la rivalidad interinsular

16. *Ibidem*.

17. C. Hardiage (Foreign Office) a E. Grant Duff: “You are quite right to be on the alert about a coaling station in the Canaries and the Germans must not be allowed to get any concession of the kind out of the Spaniards.”

“Tu tienes razón al estar prevenido sobre la estación carbonera (alemana) en Canarias, los alemanes no deben obtener de los españoles ninguna concesión de esa clase.”

Public Record Office. *Op. Cit.*

18. Al parecer la compañía llegó a adquirir en 1901 unos terrenos y un carretera situados en el recinto portuario con el proyecto de construir unos depósitos de carbón. La denegación del Gobierno vendría más tarde sin que las gestiones de “Wilson Sons & Co.” tuvieran ningún éxito al encontrar —según la firma inglesa— la oposición de algunas autoridades locales y grupos alemanes.

Public Record Office. *Op. Cit.*

19. “Sería una gran injusticia que el Gobierno español autorizara ahora una concesión que fue previamente denegada a los británicos.”

Public Record Office. *Op. Cit.*

20. *Ibidem*.

existente en Canarias, una apresurada decisión del Gobierno central en contra de la solicitud presentada podía entenderse fácilmente como una prueba de favoritismo del Estado hacia Gran Canaria en perjuicio de Tenerife. Por fin, la arribada a Santa Cruz de una poderosa escuadra alemana a finales del mes de julio parece haber ejercido una gran influencia sobre las autoridades españolas²¹.

Las alusiones británicas a los problemas planteados en Madeira a raíz de la penetración alemana no debieron convencer al Ministerio de Asuntos Exteriores español cuyo titular, Manuel Allendesalazar, recordó al embajador Maurice de Bunsen el episodio ocurrido dos años antes a causa del tendido del llamado “cable alemán”. La situación, cuyo desarrollo fue seguido directamente por el rey Alfonso XIII, resultaba altamente comprometida para el Gobierno español, presionado por Gran Bretaña y carente de razones suficientes para rechazar la petición alemana. Se ponía de manifiesto, pues, la reducida capacidad de actuación de la Administración española en la dirección de aquellos asuntos isleños que pudieran tener repercusión internacional.

Conscientes de la difícil situación en que se hallaba sumido el Gobierno español, el Foreign Office insta a “Wilson Sons & Co.” para que presente nuevamente su solicitud, esperando situarse en iguales o mejores condiciones que los alemanes. La decisión, sin embargo, tardíamente adoptada, no impide que éstos obtengan finalmente la concesión, cuyo texto se publica en la Gaceta de Madrid el 2 de octubre de 1908²². El hecho causa gran preocupación en la administración bri-

21. Public Record Office. *Op. Cit.*

La escuadra estaba integrada por los cruceros Hessen (13.200 tons.), Pommern (13.200 tons.) y Danzig (3.250 tons.)

El Progreso, 1-8-1908.

La llegada de la escuadra era recibida así por la prensa local:

“Preparémonos a recibir dignamente a los marinos germánicos... No nos equivocaremos si suponemos que aquí ha comenzado o va a iniciarse la competencia germano-británica, hoy mantenida en todos los campos de acción del planeta. Alemania nos da una prueba de su amistad, de su interés, con el envío de su escuadra... El acontecimiento merece ser celebrado. No sólo por el hecho de la visita, sino por lo que quiere decir y lo que entraña. Vengan a nuestro suelo, en libre porfía, como van a todas partes, el trabajo y la riqueza alemanes.”

El Progreso, 22-7-1908.

22. El Gobierno español elude en esta ocasión las presiones británicas y favorece a los alemanes haciendo una interpretación particular de los compromisos diplomáticos contraídos con el Foreign Office. Según el ministro M. Allendesalazar, el Estado español no se había comprometido a establecer un plazo para la presentación de ofertas —como parecían entender los británicos—, por el contrario, el procedimiento adoptado suponía el estudio y la aprobación o no de las peticiones a medida que éstas fueran presentadas.

Public Record Office. *Op. Cit.*

tánica, resultando muy significativo el siguiente texto remitido por el Almirantazgo al Foreign Office:

“It should also be observed that for some time past the Germans have been making every effort to establish a network of cable communications with the South and West Atlantic, having Teneriffe as the centre, in connection with the other centre established at the Azores. This fact has a possible connection with the special desire of the Germans to establish a coaling station at Teneriffe, as if accomplished it might be of very material advantage to German naval operations in the event of strained relations or imminent hostilities between this country and Germany”²³.

El Almirantazgo concluye informando de la orden cursada al Second Cruiser Squadron para recalar en Tenerife a su regreso de África del Sur.

No obstante el signo adverso que estaban adquiriendo los acontecimientos, los británicos no se arredran y continúan desarrollando sus gestiones orientadas ya a impedir el establecimiento efectivo de la compañía alemana. La nueva estrategia adoptada por Gran Bretaña resulta, sin duda, eficaz, pues casi dos años después, en abril de 1910, los alemanes, convertidos ya en “Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft”, aún no han podido establecerse en Santa Cruz²⁴. La situación se prolongará indefinidamente suscitando algunos comentarios en la prensa local donde se refleja el convencimiento público de que la intervención de las casas carboneras británicas en contra del establecimiento de la firma rival ha resultado decisiva²⁵. Pasarán todavía unos dos años antes de que resulte de nuevo inminente la instalación de una firma alemana en el puerto tinerfeño. Por fin, en enero de 1913 comienza a operar en Santa Cruz la “Deutsche Kohlen Depot G.”, culminando así un largo y esforzado período iniciado cinco años antes. La actividad de la nueva compañía, a cuyo establecimiento contribuyeron decisivamente las gestiones personales del cónsul alemán Jacob Ahlers, no afectó gravemente

23. “Debe ser observado también que por algún tiempo pasado los alemanes han estado haciendo grandes esfuerzos para establecer una red de comunicaciones telegráficas con el Atlántico Sur y Oeste, teniendo a Tenerife como su centro, en conexión con el otro centro establecido en las Azores. Este hecho tiene una posible conexión con el deseo de los alemanes de establecer una estación carbonera en Tenerife, pues de llevarse a cabo sería una gran ventaja material para las operaciones navales alemanas en el caso de relaciones tensas o inminentes hostilidades entre este país y Alemania.”

Public Record Office. *Op. Cit.*

24. Entre otros motivos argumentados entonces por los ingleses figuraba el de que el muelle proyectado por la firma alemana afectaba varios terrenos propiedad de “Wilson Sons & Co.”.

Public Record Office. *Op. Cit.*

25. El Progreso, 18-11-1910.

el tradicional predominio suministrador ejercido por las firmas británicas.

CUADRO I
SUMINISTRO DE CARBÓN EN SANTA CRUZ.
1913-1914²⁶

	<i>Casas británicas</i>	<i>Deutsche Kohlen D.G.</i>
1913	289.824	59.236
1914	201.924	25.787

Tampoco en el Puerto de La Luz los suministros de la “Woermann Linie”, destinados principalmente a los buques alemanes, parecen haber inquietado seriamente a la hegemonía de las compañías carboneras inglesas.

CUADRO II
SUMINISTRO DE CARBÓN EN EL PUERTO DE LA LUZ.
1906-1914²⁷

	<i>Casas británicas</i>	<i>Woermann Linie</i>
1906	294.020	51.500
1907	317.000	58.000
1908		53.000
1909		61.000
1910	632.784	141.643
1911	704.369	120.631
1912	719.982	108.500
1913	685.080	125.860
1914	434.554	44.300

Así, pues, fueron estos años iniciales del siglo un período en el que la rivalidad anglo-germana en el Archipiélago alcanzó uno de sus puntos más álgidos. La penetración comercial y financiera alemana se manifestó especialmente agresiva llegando a preocupar hondamente al Foreign Office y a ciertos sectores de la opinión pública británica. La compra del Hotel Taoro del Puerto de La Cruz por la firma alemana “Kurhaus Co.”, el establecimiento de la “Gaswerk Santa Cruz de Tene-

26. Elaboración propia. DCR.

27. Elaboración propia. DCR.

rife”, concesionaria de la fábrica del gas, a instancias de Jacob Ahlers, el conflicto surgido en torno a la instalación del cable alemán o las tentativas carboneras alemanas son varios episodios, tal vez los más destacados, de esta pugna anglo-germana cuya naturaleza, eminentemente colonial, se inscribe en el marco del aprovechamiento de las condiciones geoestratégicas de los Archipiélagos Atlánticos al servicio del Imperialismo europeo.