

THE TRADE MAKERS. ELDER DEMPSTER IN WEST AFRICA 1852 - 1972

I

La recensión de un libro, de una monografía importante, dentro de un campo de estudio delimitado, no sólo puede ser una ocasión pertinente para ciertas observaciones "tempestivas", sino que debe de convertirse en oportunidad insoslayable para hacer un balance del estado de la cuestión de que se trata.

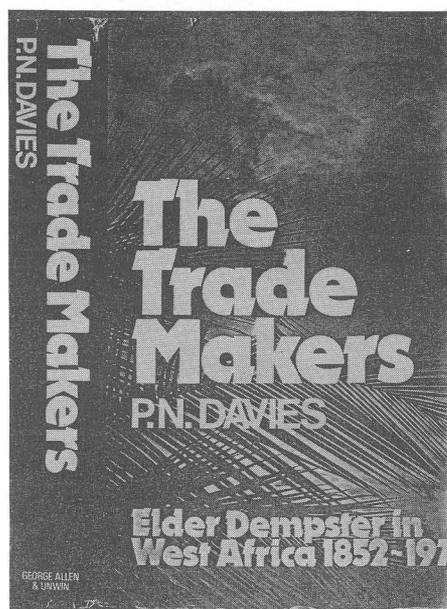
Esperemos que este ambicioso esquema salga adelante a lo largo de estas breves líneas, a propósito de la monografía del profesor de Historia Económica de la Universidad de Liverpool, P.N. Davies, titulada **The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa: 1852-1972**; London, Allen and Unwin Ltd., 2.^a ed., 1980, 526. pp.

II

Poco se entendería el Imperio Británico (q.d.e.p.) si se ignorasen las fuerzas motrices de la Gran Bretaña del siglo XIX y primera mitad del siglo XX. Es decir, la plenitud de comprensión de una política internacional (con los "iguales" y con los subordinados) sólo es factible cuando se poseen claras en la mente las claves internas que dictan esa política.

En el caso preciso del Imperio Británico, podemos aplicar el conocido patrón heurístico y metodológico de J.L. Miège (**Expansion Européenne et Décolonisation de 1870 à nos Jours**; Paris, PUF, 1973, 414 pp.). Según este prestigioso profesor de la Universidad de Aix en Provence (Francia) los factores demográficos (excedente de población), económico-financieros y técnicos constituyen las condiciones de partida de una expansión colonial fuerte; las condiciones anteriores estarían, así, en los orígenes de las motivaciones imperiales de Gran Bretaña, necesitada —durante la construcción de su Imperio— de unas rutas marítimas escalonadas y salvas, de unas bases estratégicas, tanto militar como comercial y energéticamente garantizadas, y de una imparable actividad industrial enriquecedora de la metrópoli, a través del comercio exterior ventajoso con las colonias y —cuando lo permitían las circunstancias— con los sedicentes "iguales" del sistema internacional.

Toda expansión colonial —y la británica no fue excepción— se ha efectuado con una serie de etapas, con procesos de reajuste (recuérdese la teoría de la "redistribución" colonial, en vísperas de la Primera Guerra Mundial) de acuerdo con el estado de las variables en juego. El Imperio Británico conoció entre 1815 - 1945, aproximadamente, estas etapas: a) una de consolidación de sus posiciones en Oriente, con la India como "diamante"; b) otra de asen-



tamiento y hegemonía compartida (con Francia) en Africa; c) una tercera y última que, desde el período de entreguerras, anuncia, premonitaria, la desintegración del Imperio (¡tout Empire périsse!, según ha titulado J.B. Duroselle uno de sus últimos trabajos).

III

El estudio del profesor Davies hace una contribución considerable a la historia de la compañía naviera Elder Dempster, de Liverpool. Sin embargo, es necesario recordar que la E.D. fue —en la perspectiva que nos dispensa el paso del tiempo— un medio para un fin, un mecanismo (todo lo poderoso que se quiera) dentro de un engranaje superior: el de las colonias británicas en la costa atlántica del continente africano (Gambia, Sierra Leona, Costa de Oro, Nigeria y, muchas millas más hacia el sur, la colonia de Ciudad del Cabo, un Eldorado de antaño).

Es dentro de estas coordenadas geohistóricas, estratégicas y económicas, donde ha de insertarse la contribución del profesor Davies, en la medida en que la poderosa marina mercante de pabellón inglés hizo de los puertos mayores de Canarias, en Santa Cruz de Tenerife y en Las Palmas, un punto de apoyo precioso para su Imperio en Africa, y para la navegación hacia Iberoamérica en general. De este modo, Canarias entró en el circuito imperial británico tangencialmente. ¿Punto de apoyo?, ¿estación carbonera?, ¿colonia sin bandera?. No es fácil, ciertamente, encajar al Archipiélago dentro de una tipología de esta suerte, pero, en cualquier caso, la conexión real existente en el pasado se estableció hace un siglo largo y puso, para Canarias, los cimientos de su acceso a la modernización

"desigual y combinada" de la que todavía se resiente.

IV

La E.D. irrumpió, en 1868, en el registro de compañías navieras inglesas destinadas a vincular comercial y postalmente Liverpool y Londres con el Africa Occidental británica. Esta etapa fundacional implicó unos años de "pulso" con la **African Steam Ship Company** y la **British and African Steam Company**; no obstante, la cooperación entre las tres compañías involucradas se hizo cada vez más compacta.

El joven colaborador de los fundadores de la E.D., Alfred Lewis Jones, de origen galés, imprimió una irresistible acometividad a la firma, hasta el punto de convertirla en la principal accionista de las otras dos navieras inglesas consagradas a la conexión entre la metrópoli y las colonias anteriormente mencionadas.

Sin embargo, la E.D., bajo la égida de A.L. Jones (1891-1909), tuvo que hacer frente a la creciente competencia de otras navieras europeas de diversas nacionalidades, entre las cuales sobresalió la Woermann, con sede social en Hamburgo: eran los días de la acerada competencia comercial, financiera e industrial anglo-germana, en plena antecámara de la Primera Guerra Mundial (1914-18). El sistema económico capitalista, en una fecha avanzada de su expansión en régimen concurrencial, logró encontrar una fórmula de ajuste de intereses en pugna a través de, en este caso concreto, la llamada **West African Shipping Conference**, que permitió a la E.D. disfrutar del beneficio de un "suave" monopolio del comercio europeo con la costa occidental de Africa.

Bajo A.L. Jones, e incluso durante el reinado de su sucesor en los destinos de la firma —Lord Kysant—, la E.D. inició el proceso de expansión de su radio de acción en la esfera de transportes marítimos (formación, en 1912, de la Fyffes Line, para garantizar servicios fruteros rápidos entre las Antillas y el Reino Unido, y en cuyo patronato directivo se encontraban auténticos magnates del mercado frutero internacional como A.R. Ackerley y J.M. Leacock). La expansión de la E.D. se hizo extensiva, en Sierra Leona, Costa de Oro, Nigeria, Jamaica y las Islas Canarias, al mundo de las estaciones carboneras, los almacenes de mercancías, la adquisición de fincas agrícolas dedicadas a cultivos tropicales intensivos y a la industria hotelera. El **West African Bank Limited** primero (1890) y el **Bank of British West Africa**, años más tarde (1894), concedieron el apoyo dinerario imprescindible a la **Elder Dempster Shipping Limited**, tal como fue reconocida la firma a partir de 1899.



FREIG PROPERTIES IN THE GRAND CANARY

(A) The property of *Elder Demster and Company*

1. Hotel Metropole and Annexe and Brown's House.
2. Finca Alfredo Building Estate of about 33 acres on which are situate the Villa Alfredo and the Villa Flores.
3. Finca Alcaravaneras Building Estate of about 53 acres on which are situate the Villas Alcaravaneras the Norwegian House Belle Vue House Swiss Cottage and Vista Alegre House.
4. Escaleritas Estate.
5. Zarita's Tank.
6. Escorial Warehouse.
7. Jetty and Mole at Santa Catalina.
8. Stables at Santa Catalina.
9. Land in Santa Catalina (5.762 square metres) with timber camperter's shop and boat-house.
10. Office on Santa Catalina Mole.
11. Land in Calle Viera y Clavijo Las Palmas with timber store.
12. Tras Palacio Warehouse.
13. Warehouse at Las Palmas known as Elder and Fyffe's Warehouse.
14. Office at Las Palmas.
15. Hotel Victoria Monte.

(B) The property of *Grand Canary Coaling Company*

1. Offices.
2. Coal Depot.
3. Officers and Stores.
4. Plot of land (1.500 square metres).
5. Plot of land (5.856 square metres).
6. Ship-building yard.
7. Government concessions for slipway, dated 15 July 1896 and 25 October 1905.
8. Petroleum stores and yard.
9. plot of land adjoining castle.
10. Plot of land (containing 3.000 square metres).
11. Office on Santa Catalina Mole.

IN TENERIFE

(A) The property of *Elder Dempster and Company*.

1. Pino do Oro Hotel Santa Cruz Tenerife.
2. Land and Offices in Calle Castello Santa Cruz aforesaid.

(B) The property of the *Tenerife Coaling Company*.

1. Coal stores, Santa Cruz.
2. Slipway, Santa Cruz.
3. Petroleum store, Lana de los Molinos.
4. Water tanks, Calle San Martin and at La Masita, Santa Cruz.

Note: All the lighters steam tugs and other craft of the Grand Canary Coaling Company and the Tenerife Coaling Company are vested in the Compannia de Embarcaciones Canarias.

Los avatares de la E.D. en la primera mitad del siglo XX fueron muchos y difíciles de sortear: dos guerras mundiales, una aceleración tecnológica ininterrumpida, con efectos-demostración en los transportes marítimos y en las economías de escala; el declive histórico de Gran Bretaña y su Imperio, la descolonización afro-asiática, en suma, hilvanaron un bloque de desafíos a cual más dramáticos para la legendaria firma de Liverpool, digna de un relato novelesco generacionalmente ensamblado como gustó hacer a Thomas Mann.

V

El libro de P.N. Davies abre, para historiadores y estudiosos de la especificidad canaria, dentro del conjunto socio-económico y cultural hispano, unas avenidas temáticas y unos registros documentales de precioso valor.

Por ejemplo: incita a pensar en la relación de sentido existente entre la expansión colonial de la Europa industrializada y la modernización "desigual y combinada" de la periferia meridional del viejo mundo, dentro de la que podríamos situar —política y culturalmente— a Canarias, aunque geográfica y portuariamente se trate de un enclave crucial para la navegación atlántica, tema éste de la actualidad insular sobre el que hemos abundado esporádicamente.

También es incitante pensar en el "maridaje" de intereses entre las firmas extranjeras —británicas en un apabullante porcentaje, hacia 1900—, la Administración del Estado y los mediadores insulares (¿burguesía sucursalista por partida doble?).

En tercero y último lugar —por no abultar en demasía estas líneas finales, dedicadas al capítulo de consideraciones de lector impenitente— hay que traer a colación la necesidad de recopilar sistemáticamente el acervo documental inglés, no sólo de los grandes repositorios como el **Public Record Office**, sino el de los archivos privados de las firmas protagonizadoras, en parte, de la inclusión de Canarias en el entresijo contemporáneo, dentro del cual está el Archipiélago —a la altura de 1983— más involucrado que nunca antes. Sobre esta necesidad he escrito a veces, y he voceado otras, sin que la sugerencia haya sido recogida y traducida prácticamente por los sedicentes poderes políticos y las fuerzas de la cultura insulares.

Para concluir esta recensión, que es tanto un homenaje al buen saber historiográfico del profesor Davies como a los Puertos Mayores de Canarias (el de La Luz, muy en particular), brindo al lector la reproducción original del estado de las propiedades de la E.D. en las Islas Canarias en fecha de 1910.

Tengo para mí que resulte sumamente expresiva de cuanto es sabido, y siempre algo más en profundidad, gracias a libros como **Trade Makers**.

VICTOR MORALES LEZCANO