

LA RIVALIDAD ANGLO-ALEMANA EN CANARIAS EN VÍSPERAS DE LA GRAN GUERRA

P O R

JAVIER PONCE MARRERO

Dentro de una aproximación a los intereses extranjeros en Canarias en los años previos a la Primera Guerra Mundial merece especial atención el estudio de la rivalidad anglo-alemana, que se incrementó en el archipiélago como exponente de un desarrollo fundamental en las relaciones internacionales que conducen a la Gran Guerra. Dicha rivalidad fue consecuencia de la creciente presencia de Alemania en la economía, el comercio y las aguas insulares, que amenazaba la clara hegemonía de Gran Bretaña. Acudiremos aquí principalmente a la documentación diplomática que explicita específicamente esa pugna, mostrándonos las iniciativas de los rivales y la actitud que, frente a éstas, adoptaron las autoridades españolas.

El período que vamos a abordar es el de la *Paz Armada* de 1907 a 1914, cuando, configurados los dos bloques antagónicos, se profundiza en esa rivalidad internacional anglo-alemana, y se revela la naturaleza de la misma en el ámbito canario, tras los Acuerdos de Cartagena de 1907 y el franco-alemán de 1911. Los primeros significaron para España la obtención de la garantía internacional —especialmente para Canarias— que perseguía desde el 98, y la inclinación de su política exterior hacia Gran Bretaña y su socia de la Entente; el segundo estableció la ex-

clusión germana de Marruecos, donde las apetencias de Alemania habían impulsado algunas de sus iniciativas en las islas. La pervivencia e, incluso, el incremento del antagonismo anglo-alemán en el archipiélago hasta 1914 nos explicará los fundamentos que lo fomentaron.

El contexto internacional del período prebélico venía marcado por el expansionismo europeo desarrollado desde el último cuarto del siglo XIX, al que había contribuido la propia dinámica de crecimiento del capitalismo industrial y el surgimiento de nuevas preocupaciones estratégicas, asociadas a la necesidad de garantizar la seguridad de las comunicaciones marítimas y disponer de puntos de aprovisionamiento para las flotas mercantes y de guerra¹. Economía y estrategia, que junto a otras motivaciones demográficas, políticas e ideológicas, impulsaron este desarrollo del imperialismo colonial europeo².

En los años noventa se incrementó la competencia por el dominio colonial, con el comienzo a gran escala de la *Weltpolitik* alemana y el ascenso de Japón y Estados Unidos como competidores extraeuropeos. Entonces empezaron a escasear los territorios susceptibles de ser conquistados libremente por las grandes potencias y la expansión adoptó nuevas formas, asegurando zonas de privilegio, derechos de prioridad, monopolios para la explotación de recursos, o concesiones para la construcción de

¹ Estas y otras preocupaciones estratégicas fueron expuestas en la obra de JULIAN S. CORBETT, *Some Principles of Maritime Strategy*, Longmans, Green, London, 1911. Los fundamentos estratégicos de la política naval británica en los últimos años del siglo XIX y primeros del XX han sido estudiados por ARTHUR J. MARDER en *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, Alfred A. Knopf, New York, 1940; y más recientemente por JON TETSURO SUMIDA en *In defence of naval supremacy: Finance, technology and British naval policy, 1889-1914*, Routledge, London and New York, 1993 (Unwin Hyman, Boston, 1989), *pássim*, y especialmente pp. 3-36.

² Cf. WILLIAM L. LANGER, *The Diplomacy of Imperialism, 1890-1902*, Alfred A. Knopf, New York, 1951 (2.^a ed. rev.); y DAVID K. FIELDHOUSE, *Economía e imperio. La expansión de Europa (1830-1914)*, Siglo XXI, Madrid, 1990 (*Economics and Empire, 1830-1914*, Weidenfeld and Nicolson, London, 1973), donde se examinan las distintas interpretaciones del imperialismo, valoradas a la luz del estudio concreto de la expansión imperial en diferentes áreas geográficas.

infraestructuras que abrieran el comercio. Ello ocasionó una mayor competencia económica y financiera entre las grandes potencias industriales, a la vez que aumentó la presión de éstas sobre los Estados colonizadores más débiles, que se vieron obligados a hacer concesiones en los territorios bajo su dominio.

Las islas Canarias no fueron ajenas a este movimiento expansionista del capitalismo europeo. Bien al contrario, las islas estarían presentes en los sucesivos desarrollos de este movimiento de expansión económica y financiera, como consecuencia de su posición estratégica, próximas al Estrecho de Gibraltar y en el trayecto de las más importantes rutas marítimas abiertas al comercio europeo con América del Sur y el continente africano. Si bien los planes expansionistas de las potencias europeas podían realizarse sin el desalojo de la administración española, fue la defensa de los distintos intereses implicados lo que convirtió a Canarias en una pieza clave en el entramado de la política internacional de las potencias europeas, cuyas rivalidades encontraron en las islas un campo de acción que en numerosas ocasiones probó la extrema fragilidad, en todos los órdenes, de la realidad canaria correspondiente a este período que culmina con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial.

El interés por las islas motivaba especialmente una competencia entre Gran Bretaña y Alemania relacionada con su rivalidad por el dominio de los mares, acentuada tras la segunda crisis marroquí y el fracaso —en marzo de 1912— de las negociaciones tendentes a limitar la carrera de armamentos navales³. Para ese dominio de los mares las islas Canarias ofrecían su ubicación oceánica en las rutas más frecuentadas por el tráfico marítimo. Concretemos el volumen real que en Canarias tenían los intereses económicos de las dos principales potencias antagónicas, que motivaban la presencia de las islas en las políticas de sus cancillerías; una para conservar la primacía de sus intereses nacionales en el archipiélago, otra para aprovechar las posibilidades de expansión que éste le brindaba.

³ Cf. PAUL M. KENNEDY, *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860-1914*, The Ashfield Press, London, 1990 (Allen & Unwin, 1980), pp. 448-452.

LA PRIMACÍA BRITÁNICA

Gran Bretaña ocupaba en el sistema económico canario de estos años una posición de predominio indiscutible, que había ido consolidando a partir de la activa participación de compañías británicas en la construcción de los puertos insulares con el propósito de que desempeñaran la función de escala para el tráfico comercial británico. Este desarrollo había convertido los dos puertos principales de Canarias —el de La Luz en Las Palmas⁴ y el de Santa Cruz de Tenerife⁵— en emporios marítimos de primer orden en las rutas marítimas intercontinentales. Además, con la extensión de la navegación a vapor los puertos canarios acrecentaron su valor estratégico y se convirtieron en atractivas estaciones carboneras, al servicio de poderosas sociedades capitalistas británicas implicadas en la expansión colonial⁶.

Esta función de los puertos canarios como estaciones de carboneo estaba monopolizada por compañías británicas, con la excepción de la *Woermann Linie*, que desde 1906 disponía de un depósito de carbón en Las Palmas. Después del establecimiento

⁴ Fundamental para evaluar en su justa medida la participación del capital extranjero —británico en su práctica totalidad— en el desarrollo portuario de Las Palmas hasta 1914 es la obra de FRANCISCO QUINTANA NAVARRO, *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz, 1883-1913*, CIES, Las Palmas de Gran Canaria, 1985, pássim, y especialmente pp. 45-68.

⁵ Para la presencia de los intereses extranjeros en la ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife se puede consultar la obra de ULISES MARTÍN HERNÁNDEZ, *Tenerife y el Expansionismo Ultramarino Europeo (1880-1919)*, ACT, Santa Cruz de Tenerife, 1988, pp. 171-250.

⁶ Véanse AGUSTÍN MILLARES CANTERO, «Sobre el papel de las compañías imperialistas en Gran Canaria. Canary Islands: Union, Coppa, City, Selp, Cicer, Unelco y Tranvías», en *Aguayro*, núms. 98-101, Las Palmas, abril-julio 1978, pp. 31-34, 31-34, 39-42 y 31-33; y las varias contribuciones al respecto de VÍCTOR MORALES LEZCANO, entre las que podemos mencionar «Inversiones inglesas en Canarias durante el siglo XIX», en *Moneda y Crédito*, núm. 118, Madrid, septiembre, 1971, pp. 101-121; y «Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)», IV Coloquio de Historia Social de Canarias, en *Anuario del Centro Asociado de la UNED de Las Palmas*, núm. 5, 1979, pp. 141-162.

de este depósito alemán, la relación de las concesiones existentes en 1908 en los puertos canarios seguía mostrando a las claras el predominio británico en el negocio carbonero. En Las Palmas disponían de almacenes y muelles de carbón las compañías británicas *Cory Brothers*, *Miller & Co.*, *Elder Dempster & Co.*, *Elders & Fyffes Ltd.*, *Blandy Brothers* y *Wilson Sons*, además de la mencionada *Woermann Linie* alemana. En Santa Cruz de Tenerife disponían de concesiones análogas las compañías *Cory Brothers*, *Miller Wolfson & Co.*, *Hamilton & Co.*, así como la *Elder Dempster & Co.*, todas ellas británicas.

El establecimiento de estas compañías respondía a la necesidad de disponer de una base de operaciones para su flota y para apoyar sus intereses coloniales en África —caso de *Elder*⁷— y en América —caso de *Wilson Sons*—. También servían de agencias a las importantes navieras que eran atraídas por las facilidades que encontraban en los puertos canarios. Estas compañías afianzaron su presencia, pues la preponderancia que pronto ostentaron en todos los servicios portuarios les reportó pingües beneficios que les permitieron la expansión de sus actividades a otros sectores de la economía canaria. Controlaban las exportaciones e importaciones, el sector financiero, el de los seguros, los establecimientos hoteleros y gran parte de los servicios públicos, como el abasto de agua o las telecomunicaciones.

El imperio *Elder* fue el ejemplo más representativo de esta expansión británica, pero desde luego no fue el único. Tras el establecimiento en las islas de la sucursal de *Elder Dempster* —con el objetivo de servir a la escala de líneas como *British and African Steam Navigation Co.* y *British and African Steamship Co.*—, fundó la *Grand Canary Coaling Company* y la *Teneriffe Coaling Company* para el aprovisionamiento de carbón en Las Palmas y en Santa Cruz de Tenerife, a lo que siguió su vinculación con otros sectores económicos. Así, constituyó la *Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios* —en la órbita del capital de *Elder*, a pesar de su nombre—, concesionaria del servicio postal y la subvencionada navegación interinsular. A ello se sumó su gestión de la sucursal del *Bank of British West Afri-*

⁷ Véase la obra de PETER N. DAVIES, *The Trade Makers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, George Allen & Unwin, London, 1973.

ca Ltd., soporte financiero para las actividades expansivas del capitalismo británico, que con *Elders & Fyffes* impulsaba la exportación a gran escala de los plátanos canarios hacia el mercado británico⁸.

Los servicios portuarios fundamentales para puertos de escala eran el aprovisionamiento rápido y eficaz de los buques en tránsito —carboneo, aguada y víveres—, así como reparaciones y operaciones diversas a realizar en astilleros y varaderos. El carboneo era la función esencial de los puertos canarios y las compañías británicas transportaban el carbón desde Gran Bretaña —principalmente desde Cardiff—, lo cual vino a suponer un espectacular incremento de las importaciones de carbón. El valor de éstas en 1913 representaba más del 40 por 100 del total de las importaciones canarias de productos británicos⁹.

Por otro lado, no se debe olvidar el componente estratégico que se hallaba presente en este asentamiento de los capitales británicos en las islas. En este sentido, Canarias, junto a Azores y Madeira, se convirtió en una base de operaciones no sólo para la flota mercante inglesa, sino también para su flota de guerra, encargada de mantener expeditas las rutas abiertas por el comercio británico. La significación estratégica del archipiélago fue tratada al más alto nivel en junio de 1912, durante la entrevista que sobre política mediterránea mantuvieron en Gibraltar el primer ministro de Gran Bretaña, Winston Churchill —ministro de Marina—, Bunsen, a la sazón embajador en España, y otros mandos británicos, y en la que Bunsen recordó el peligro que supondrían las islas Canarias en manos hostiles¹⁰. En el perio-

⁸ Imprescindible para conocer en detalle la evolución de las exportaciones de plátanos desde Canarias y la relación de su comercio con la actividad de *Elder Dempster* en otros sectores de la economía canaria, es la obra del mismo autor, PETER N. DAVIES, *Fyffes and the Banana: Musa Sapientum. A Centenary History, 1888-1988*, The Athlone Press, London, 1990, pássim.

⁹ Sugerente y esclarecedor resulta el artículo, que incluye un apéndice estadístico, de JOAQUIM NADAL-FARRERAS, «Dependencia y subdesarrollo: el caso canario. Notas sobre las relaciones comerciales entre Gran Bretaña y las Islas Canarias, 1809-1914», en *Hacienda Pública Española*, núm. 38, Madrid, 1976, pp. 157-169.

¹⁰ Privado, Bunsen a Nicolson, Gibraltar, 8 junio 1912, *BDOW (British*

do previo a la guerra se sucedieron las visitas de buques de la Armada británica a los puertos canarios¹¹.

LAS INICIATIVAS ALEMANAS Y LA REACCIÓN BRITÁNICA

Por su parte Alemania no había renunciado a la expansión de sus intereses en Canarias, que se mostrarían muy activos en estos años que preceden a la guerra¹². La presencia alemana se extendió en los primeros años del siglo xx al ámbito portuario y de las comunicaciones, con el establecimiento de un depósito de carbón en Las Palmas y la concesión para el amarrado de un cable telegráfico en Tenerife, acciones que aceleraron las negociaciones que culminaron con los Acuerdos de Cartagena¹³.

Alemania continuaba desarrollando su *Weltpolitik* y su programa de construcciones navales —*Flottenbau*—, lo cual implicaba necesariamente la búsqueda de nuevos espacios para su expansión. Así, en 1908, un año después de la firma de los mencionados acuerdos mediterráneos, se produjo un intento alemán de asegurarse otro depósito de carbón en Canarias, esta

Documents on the Origins of the War, 1898-1914, 11 vols., London, 1926-1938), X, núm. 393.

¹¹ Arthur H. Hardinge, embajador británico, al marqués de Lema, ministro de Estado, Madrid, 25 enero y 2 febrero 1914, AMAE (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores), *Política Exterior. Gran Bretaña*, H 2508.

¹² Ya desde finales de la década de los ochenta del siglo XIX era perceptible la creciente penetración alemana en el mercado canario, según ponen de relieve los informes consulares británicos de esos años, siempre pendientes del lento —pero seguro— incremento del tráfico y el competitivo comercio alemanes; véase el «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias» durante los años 1886, 1888 y 1895, en *Informes Consulares Británicos sobre Canarias (1856-1914)*, con edición y estudio preliminar de FRANCISCO QUINTANA NAVARRO, 2 vols., CIES, Las Palmas de Gran Canaria, 1992, I, pp. 332, 345, 395-396, 405, 412, 431-432, 435 y 440.

¹³ Véase nuestro trabajo sobre «Canarias en la política exterior española tras el 98: la senda hacia Cartagena», en *La historia de las relaciones internacionales: una visión desde España*, I Jornadas sobre Historia de las Relaciones Internacionales, CEHRI, Madrid, 1996, pp. 473-495.

vez en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde no disponían de ninguna concesión. Ángel Crossa realizaba gestiones en Madrid para obtener los permisos ministeriales necesarios, aunque actuaba, según la embajada británica, como testaferro del *North German Lloyd* o de otra compañía alemana. Esto provocó la actividad diplomática inglesa desde comienzos del verano de 1908 para impedir que se otorgase la concesión solicitada, pretextando que una solicitud análoga a nombre de una compañía inglesa había sido denegada en 1902¹⁴.

Desde Tenerife diversas instituciones de la isla dirigieron al Ministerio de Estado¹⁵ y al propio Rey¹⁶ telegramas para que se accediese a la petición de Crossa y a las que pudiesen presentarse para el establecimiento de nuevas casas carboneras. Se argumentaba que ésta era la mejor forma de atender a los intereses generales de la isla y solventar la crisis ocasionada en el puerto capitalino por el monopolio de algunas casas en el suministro de carbón, que ya había provocado un descenso del tráfico marítimo y el desvío de parte de la navegación alemana hacia otros puertos.

La Sección de Política del Ministerio de Estado expuso claramente el 8 de agosto el criterio que le merecía el asunto en cuestión. Para dicha sección resultaba ante todo evidente que:

... no cabe admitir el principio de que una exigencia de un Gobierno extranjero ponga cortapisas a las decisiones del de Su Majestad encaminadas a fomentar o proteger los intereses de los naturales de una provincia española; inte-

¹⁴ Nota urgente de Evelyn Grant Duff, encargado de Negocios de Gran Bretaña, a Manuel Allendesalazar, ministro de Estado, Madrid, 20 julio 1908, AMAE, *Política Exterior. Gran Bretaña*, H 2508.

¹⁵ Telegrama de Adolfo Benítez, alcalde de Santa Cruz de Tenerife, a Allendesalazar, ministro de Estado, Tenerife, 31 julio 1908; telegrama del Ateneo de La Laguna al ministro de Estado, La Laguna (Tenerife), 3 agosto 1908; telegrama del alcalde de Santa Cruz de Tenerife al ministro de Estado, Tenerife, 6 agosto 1908, *ibíd.*

¹⁶ Telegrama de Adolfo Benítez, alcalde de Santa Cruz de Tenerife, al jefe superior de Palacio, Tenerife, 31 julio 1908, AMAE, *Política Exterior. Alemania*, H 2290.

reses que, a juzgar por los telegramas..., se verían altamente favorecidos por la concesión de que se trata.

Acceder a semejante pretensión de la Embajada de la Gran Bretaña equivaldría a menoscabar los derechos de soberanía que disfruta toda nación independiente...¹⁷.

Para el propio presidente del Consejo de Ministros resultaba obvio la conveniencia de desbaratar el monopolio de las casas carboneras inglesas en Canarias¹⁸. En concordancia con el presidente, Primo de Rivera y Allendesalazar, ministros de la Guerra y de Estado respectivamente, apuntaban la necesidad de deshacer en lo posible este monopolio, por el evidente perjuicio que los elevados precios ocasionaban a los intereses del archipiélago. Este motivo justificaba, en su opinión, la concesión del muelle solicitado, reservándose expresamente el Gobierno la libertad de otorgar otras concesiones en análogos términos, sin perjuicio de, una vez desmantelado el monopolio inglés, perseverar en la línea de conducta de no otorgar a extranjeros ni a sus testaferros tales concesiones para evitar el riesgo de que se acabase por enajenar el uso de casi toda la zona marítima¹⁹.

El asunto fue despachado en Consejo de Ministros durante el mismo mes de agosto para no dar ocasión a que se presentasen otras peticiones. Además, el ministro de Estado comunicó al embajador británico que en lo sucesivo se examinarían aisladamente las peticiones a medida que se fueran recibiendo y el Gobierno las resolvería una por una, aceptándolas o rechazándolas según fueran o no convenientes²⁰. Una Real Orden del 28 de septiembre de 1908 autorizaba a Ángel Crossa para establecer un muelle de tráfico de toda clase de mercancías en el lugar solicitado.

¹⁷ Sección de Política, Ministerio de Estado, Madrid, 8 agosto 1908, *ibíd.*

¹⁸ Presidente del Consejo de Ministros a Faustino Rodríguez San Pedro, ministro de Instrucción Pública, 4 agosto 1908, *ibíd.*

¹⁹ Allendesalazar, ministro de Estado, a Rodríguez San Pedro, ministro de Instrucción Pública, San Sebastián, 7 agosto 1908, *ibíd.*

²⁰ Particular, ministro de Estado a Bunsen, Guernica-Udechea, 24 agosto 1908, *ibíd.*

Las insistentes comunicaciones de la Embajada británica sobre esta cuestión²¹ tenían motivaciones estratégicas. Debido al avance de la Flota alemana y a la tensión sobre la cuestión naval en 1908 los británicos estaban obligados a oponerse a este intento alemán de obtener otra estación de carbón en Canarias²². Aunque fracasaron sus gestiones para impedir la concesión, la oposición de las casas británicas establecidas en el archipiélago debió ser muy intensa, pues todavía en marzo de 1909 la Embajada alemana en Madrid se dirigía al Ministerio de Estado requiriendo la solución del asunto que, debido a la imposibilidad técnica de cumplir una de las cláusulas de la R.O. referida, se hallaba pendiente de un informe del Estado Mayor Central. Al mismo tiempo, el embajador llamaba la atención del ministro sobre las gestiones que la *Wilson Sons Company Limited* seguía realizando para que el Gobierno español no accediera a las pretensiones de Crossa sobre el muelle y depósito de carbón²³. La propia competencia entre las compañías británicas en Canarias²⁴ motivó esta oposición de la *Wilson Sons Company Limited*, compañía británica ya establecida en el puerto de Las Palmas, y que en 1909 aspiraba a introducirse en el negocio carbonero de Santa Cruz de Tenerife²⁵.

Un día después de la comunicación de la Embajada alemana, el ministro de Estado dispuso que el asunto quedase en suspenso²⁶ por las dificultades diplomáticas hispano-alemanas surgidas en esos días acerca de las comunicaciones cablegráficas canarias. En junio del mismo año la Embajada alemana en

²¹ Particular, Bunsen a Allendesalazar, ministro de Estado, San Sebastián, 8 agosto 1908; telegrama de Bunsen a Allendesalazar, Santander, 21 agosto 1908, *ibíd.*

²² *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, editado por F. H. HINSLEY, Cambridge University Press, 1977, p. 224.

²³ Embajada alemana en España al ministro de Estado, Madrid, 11 marzo 1909, AMAE, *Política Exterior. Gran Bretaña*, H 2508.

²⁴ U. MARTÍN HERNÁNDEZ, *op. cit.*, pp. 191-192.

²⁵ Solicitud de concesión para establecer comercio de carbón en Santa Cruz de Tenerife, sociedad inglesa carbonífera *Wilson Sons Company Limited*, 1909, AMAE, *Política Exterior. Gran Bretaña*, H 2508.

²⁶ Ministerio de Estado, 12 marzo 1909, *ibíd.*

Madrid volvió a solicitar al más alto nivel el despacho del expediente sobre la concesión del muelle y depósito de carbón en Tenerife²⁷. El Ministerio de la Guerra puso en curso la resolución que tenía detenida, y en julio se comunicó al Ministerio de Estado que el expediente había sido informado de acuerdo con los deseos de la Embajada alemana²⁸. Con ello, los buques alemanes se aseguraban el abastecimiento de carbón en Santa Cruz de Tenerife, aunque aún pasarían unos años hasta el establecimiento de un depósito alemán en la isla, sin duda debido a la oposición comercial que siguieron mostrando las compañías carboneras británicas²⁹.

El estudio de este episodio de la competencia anglo-alemana en Canarias, y las actitudes de las partes implicadas en el asunto —intereses británicos, alemanes y administración española— muestran claramente la relación real de las fuerzas económicas enfrentadas, aunque también ponen de manifiesto que la actividad alemana en las islas no descuidaba ninguna de las posibilidades que se le ofrecían para su expansión.

En agosto de 1909 se inauguró el cable Emden-Tenerife, explotado por la compañía *Deutsch-Südamerikanische Telegraphy*. Sin embargo, antes aún de la entrada en servicio del cable con Tenerife, el *Auswärtiges Amt* comenzó una nueva acción diplomática para prolongar el cable hasta Marruecos, lo cual no hacía sino confirmar los designios que fácilmente se suponían estaban detrás de la primera solicitud, y que no habían pasado desapercibidos al *Quai d'Orsay*, al *Foreign Office* ni, sin duda, al propio Ministerio de Estado. Éste se había visto en el compromiso de acceder a la inicial petición alemana tras la Conferencia de Algeciras de 1906, a sabiendas de que las condiciones restrictivas que se estipulasen no impedirían que Berlín solicitase nuevas concesiones de tendido de cables desde Canarias.

²⁷ Telegrama del presidente del Consejo de Ministros al ministro de Estado, Madrid, 28 junio 1909, AMAE, *Política Exterior. Alemania*, H 2290.

²⁸ Ministerio de Estado, AMAE, *Política Exterior. Gran Bretaña*, H 2508.

²⁹ U. MARTÍN HERNÁNDEZ, *op. cit.*, p. 192.

A propósito de las comunicaciones por cable submarino con centro en Canarias, sería una coyuntura surgida de la política de acuerdos de las grandes potencias europeas la que colocaría a España en una situación comprometida. El acuerdo en cuestión fue el franco-alemán de febrero de 1909, que confirmaba el dominio político francés sobre Marruecos a cambio de compartir su explotación económica. Este convenio colocaba en una enojosa situación al Gobierno español, que cursó una invitación a Berlín para firmar una declaración conjunta de reconocimiento de derechos en la zona de influencia española³⁰. Sin embargo, Alemania planteó el asunto como si de una negociación se tratara, y exigió de Madrid, como compensación por reconocer los derechos españoles sobre Marruecos, la prolongación del cable Emden-Tenerife hasta Casablanca, a lo que se negaba el Gobierno español por ser contrario a lo convenido al conceder el cable a Tenerife³¹.

Tras dos meses de difíciles negociaciones, cuando París³² y Londres³³ dieron seguridades de apoyar a la diplomacia española, ésta, que ya había estudiado fórmulas de concesión a Alemania³⁴, reiteró su negativa al *Auswärtiges Amt* sobre la cuestión del cable, ofreciendo como única compensación el depósito de carbón de Tenerife³⁵. Por tanto, el Ministerio de Estado espa-

³⁰ Telegrama de Allendesalazar, ministro de Estado, a Polo de Bernabé, embajador de España en Berlín, Madrid, 13 marzo 1909, AMAE, *Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Alemania*, H 1336.

³¹ Telegrama de Allendesalazar, ministro de Estado, a Polo de Bernabé, embajador de España en Berlín, Madrid, 19 marzo 1909, *ibíd.*

³² Telegrama de Allendesalazar, ministro de Estado, a Polo de Bernabé, embajador de España en Berlín, Madrid, 4 mayo 1909, *ibíd.*; telegrama de Villaurrutia, embajador de España, a Allendesalazar, ministro de Estado, Londres, 4 mayo 1909, AMAE, *Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Gran Bretaña*, H 1583.

³³ Telegrama de Polo de Bernabé, embajador de España, a Allendesalazar, ministro de Estado, Berlín, 10 mayo 1909, AMAE, *Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Alemania*, H 1336.

³⁴ Telegrama muy reservado de Allendesalazar, ministro de Estado, a Polo de Bernabé, embajador de España en Berlín, Madrid, 3 mayo 1909, *ibíd.*

³⁵ Telegrama muy reservado de Allendesalazar, ministro de Estado, a Polo de Bernabé, embajador de España en Berlín, Madrid, 13 mayo 1909, *ibíd.*

ñol logró finalmente impedir la prolongación del cable alemán hasta Marruecos, pero la prolongación posterior del mismo hasta Monrovia (Liberia) y Pernambuco (Brasil) convertiría a Canarias en un centro de las comunicaciones cablegráficas alemanas con África y América del Sur, rompiendo así el monopolio que poseían ingleses y franceses³⁶. Por otro lado, la expansión alemana en las islas Canarias siguió desarrollándose en los años de rivalidad imperialista que restaban hasta el inicio de la Gran Guerra, como lo atestiguan las diferentes solicitudes que el *Auswärtiges Amt* cursó al Ministerio de Estado para la realización de diferentes proyectos en el archipiélago.

Incluso, desde febrero de 1909, coincidiendo con el acuerdo franco-alemán sobre Marruecos y las subsiguientes negociaciones hispano-alemanas, se produjo un aumento de las solicitudes referidas a proyectos científicos alemanes, que deseaban establecerse principalmente en Tenerife. El embajador español en Berlín, Polo de Bernabé, no veía peligro inminente en estos hechos, pero creía aconsejable no despreciar ni la más ligera sospecha cuando se trataba de defender la independencia del Gobierno español en el ejercicio de su soberanía. Mencionando los proyectos alemanes de los dos últimos años, el embajador exponía los motivos que impulsaban las actividades expansivas de Alemania en Canarias, el alcance eventual de las mismas y su contextualización en la política internacional del momento:

Sin pretender buscar en estos diversos casos la ejecución de un plan preconcebido, no cabe duda de que son una

³⁶ En 1884 se había tendido un cable francés desde Tenerife hasta la costa del Senegal; sobre el particular puede verse el «Informe del cónsul Dupuis sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1884», en *Informes Consulares Británicos...*, I, p. 306. Unos meses antes del tendido del cable telegráfico submarino francés se había llevado a cabo la primera conexión telegráfica con España. El tendido desde diciembre de 1883 del cable entre Cádiz y Tenerife —y entre ésta y Gran Canaria, La Palma y Lanzarote—, lo había realizado la compañía inglesa *India-rubber, Gutta-percha and Telegraph Works*, y —en opinión del representante británico— coadyuvaría al desarrollo portuario; «Informe de cónsul Dupuis sobre el comercio de Tenerife durante el año de 1883», *Informes Consulares Británicos...*, I, pp. 275 y 291-292.

muestra de la fuerza expansiva de la actividad alemana, que el Gobierno Imperial pudiera creerse obligado algún día a proteger y encauzar en una tendencia determinada; en cual caso coincidirían perfectamente con los elementos que este Gobierno necesita para favorecer su preponderancia en la parte del Atlántico que le sirve de vía de comunicación con sus colonias, por las cuales tan enormes sacrificios se impone, donde no tiene al presente ningún punto de apoyo para los movimientos de sus fuerzas navales, y donde no puede tampoco, por el momento, distraer su escuadra, consignada en Kiel mientras dure la rivalidad latente con Inglaterra, pero que si por cualquier causa que modificara la situación pudiera desatender su actual fondeadero obligado, no hay duda que saldría a otros parajes, teniendo como norma el principio no olvidado por estos estadistas de que «el porvenir de Alemania está en el mar»³⁷.

Ante las siguientes comunicaciones recibidas de su embajador en Berlín, el Gobierno español cursó instrucciones reservadas a las autoridades de Guerra y Gobernación en Canarias con el fin de que permanecieran atentas a las actividades de súbditos alemanes³⁸, que en 1910 dirigían varias solicitudes de permiso de permanencia en Tenerife³⁹. En septiembre de 1910 una solicitud de autorización para un concurso de tiro de la tripulación del crucero alemán *Hansa*, que se encontraba en Canarias, fue denegada de acuerdo con el criterio del presidente del Consejo de Ministros y del ministro de Estado. Ambos entendían se podía establecer un precedente⁴⁰ que no era deseado por el Gobierno español en vista del amplio despliegue de la actividad

³⁷ Despacho muy reservado núm. 53 de Polo de Bernabé, embajador de S.M., a Allendesalazar, ministro de Estado, Berlín, 15 marzo 1909, AMAE, *Política Exterior. Alemania*, H 2290.

³⁸ Reservado, Subsecretaría de Orden Público, Ministerio de la Gobernación, al ministro de Estado, Madrid, 4 octubre 1909 y 18 marzo 1910, *ibíd.*

³⁹ Despachos reservados núm. 37 y 52 de Polo de Bernabé, embajador de S.M., a García Prieto, ministro de Estado, Berlín, 23 febrero y 15 marzo 1910; telegrama del gobernador al ministro de la Gobernación, Tenerife, 31 marzo 1910, *ibíd.*

⁴⁰ Telegrama del ministro de Estado al de la Gobernación, Madrid, 26 septiembre 1910, *ibíd.*

alemana en Canarias, exponente del desarrollo que en las islas tenía la *Weltpolitik*.

La significación que esta política tenía en la actitud de la diplomacia alemana a la hora de defender cualesquiera intereses de sus súbditos nos la muestra una comunicación del 12 de febrero de 1911 del príncipe Ratibor, embajador alemán en Madrid. Tras recibir informes del cónsul alemán en Santa Cruz de Tenerife, el embajador llamaba la atención del ministro de Gracia y Justicia sobre un litigio de propiedad pendiente de resolución y que enfrentaba a la sociedad alemana *Kurhaus*, propietaria en La Orotava del *Gran Hotel*, y a sus anteriores propietarios de la sociedad *Taoro*⁴¹, que contaba con capital inglés. Ratibor, al tiempo que expresaba sus dudas sobre la imparcialidad del Juzgado de La Orotava, instaba a que se activase la resolución de un asunto que podía ocasionar enormes pérdidas a una empresa alemana⁴².

En noviembre de ese año de 1911 Alemania firmó con Francia un acuerdo en el que renunciaba a obstaculizar la acción francesa en Marruecos. Este acuerdo ponía fin a la crisis de Agadir, pero no significaba que Alemania renunciara también a la expansión de sus intereses en Canarias. Más bien al contrario, el archipiélago se revalorizó en la estrategia alemana como punto de apoyo que proporcionaba, fundamentalmente, puertos de escala. De hecho, en 1912, tras el acuerdo franco-alemán sobre Marruecos, la correspondencia entre el embajador español en Berlín y el Ministerio de Estado a propósito de la expansión alemana en las islas siguió siendo tan frecuente como lo había sido anteriormente.

⁴¹ Utilizando fundamentalmente la documentación que sobre el particular contiene el legajo H 2290 de AMAE, *Política Exterior. Alemania*, Manuel Espadas Burgos ha publicado los artículos «El interés alemán por Canarias en vísperas de la Primera Guerra Mundial», en *Homenaje al profesor Antonio Domínguez Ortiz*, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1981, pp. 745-756; y «Empresas científicas y penetración alemana en Canarias. El pleito del Hotel Taoro (1907-1912)», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 33, Patronato de la «Casa de Colón», Madrid-Las Palmas, 1987, pp. 221-235.

⁴² Urgente y privado, Ratibor, embajador alemán en España, a Ruiz Valarino, ministro de Gracia y Justicia, Madrid, 12 febrero 1911, AMAE, *Política Exterior. Alemania*, H 2290.

En octubre de 1912 se presentaba a las Cortes un proyecto de ley autorizando la concesión de un crédito extraordinario para el establecimiento de un observatorio aerológico en Tenerife⁴³, que los alemanes habían intentado establecer por su cuenta en conexión con otros proyectos de índole más o menos científica. Por supuesto que a Gran Bretaña y a su socia en la Entente no pasaban desapercibidas las actividades de Alemania⁴⁴, que persistía en las expediciones científicas al archipiélago⁴⁵ y utilizaba los puertos canarios para escalas de navíos de su Marina de guerra —muy numerosas en los meses previos a la contienda— y mercante, para lo que intentaba obtener nuevos establecimientos portuarios en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Sobre la solicitud de Miguel Curbelo Espino⁴⁶ —representante del incipiente *capitalismo* canario que trataba de competir con el monopolio ejercido por el capital británico— para transferir la concesión de almacenes y muelle, en el puerto de Las Palmas, al súbdito alemán Eduardo Woermann, la defensa que de dicha solicitud hizo en 1912 un representante canario a Cortes exponía algunas consideraciones certeras sobre la situación del archipiélago:

Existe una razón política de muchísima fuerza y que es la que mejor puede garantizar la integridad de nuestro territo-

⁴³ *Gaceta de Madrid*, 16 octubre 1912, pp. 127-128.

⁴⁴ El 24 de marzo de 1913 el *Journal des Débats* publicaba el artículo «La Politique extérieure de l'Espagne: Neutralité, Triplice ou Triple Entente?», en el que se mencionaba la solicitud alemana de *concesión de un depósito de carbón en Canarias y de un observatorio muy visiblemente estratégico sobre el pico del Teide, en Tenerife*.

⁴⁵ Durante el verano de 1912 Polo de Bernabé había comunicado a Madrid que seguían ocupándose muchos alemanes de Canarias; embajador de S.M. en Berlín al ministro de Estado, Berlín, 17 julio 1912, AMAE, *Correspondencia. Embajadas y Legaciones. Alemania*, H 1337. Incluso en julio de 1914 el Gobierno alemán solicitaba facilidades para una expedición de cuatro personas que, dirigida por el profesor Dember, llegaría a Tenerife a finales de mes —comienzo de la guerra— para la realización en el Teide de ensayos eléctricos de fotometría y aerometría; Ratibor, embajador alemán en España, al marqués de Lema, ministro de Estado, Madrid, 13 julio 1914, AMAE, *Política Exterior. Alemania*, H 2290.

⁴⁶ Un estudio de su actividad empresarial en F. QUINTANA NAVARRO, *op. cit.*, pp. 119-127 y pássim.

rio en el Archipiélago Canario y que pueda conservarse indefinidamente nuestra soberanía.

Dados los adelantos modernos en el arte de la guerra, nuestros escasos medios en lo que toca a escuadra, la imposibilidad de poder resistir un bloqueo el Archipiélago por falta de elementos de vida propia, se impone que hagamos una política de carácter internacional, es decir, que demos fácil entrada a peticiones de concesión de las distintas potencias, huyendo estar únicamente en manos de una y tanto más si se tiene presente las discordias que minan desde el punto de vista político aquel Archipiélago y constituye un peligro grave para la patria⁴⁷.

Los dominantes intereses británicos tuvieron que ver, sin duda, con el hecho de que la solicitud fuese paralizada por las autoridades competentes de Canarias⁴⁸. No obstante, la *Woermann Linie* había conseguido, como vimos, establecer un depósito de carbón en Las Palmas. En Santa Cruz de Tenerife, donde los intereses alemanes lo habían intentado desde 1908 con la mediación de la Embajada alemana, habría que esperar hasta enero de 1913 para ver operar a la compañía *Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft*⁴⁹.

Esta mayor presencia alemana en las instalaciones portuarias reflejaba el incremento del número de buques de esa nacionalidad que entraban en los puertos canarios, especialmente en el puerto de Las Palmas, que en 1913 era el primero —seguido por el de Santa Cruz de Tenerife— de todos los puertos españoles en número de vapores y en tonelaje, además de ser el

⁴⁷ Luis Morote, diputado a Cortes por Las Palmas, a Manuel García Prieto, ministro de Estado, Madrid, 15 febrero 1912, AMAE, *Política Exterior: Alemania*, H 2290.

⁴⁸ Está por realizar una investigación minuciosa de las vinculaciones existentes entre las élites políticas canarias y los intereses extranjeros concurrentes. Los elementos condicionantes de esta relación han sido señalados en varios trabajos, como el de M.^a TERESA NOREÑA SALTO y JOSÉ MIGUEL PÉREZ GARCÍA en la ponencia «Canarias: arcaísmo y modernización (1876-1931)», presentada al VII Coloquio de Historia Contemporánea de España, *España entre dos siglos (1875-1931). Continuidad y cambio*, Siglo XXI, Madrid, 1991, pp. 303-313.

⁴⁹ «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1912», *Informes Consulares Británicos...*, II, p. 849.

primer puerto de escala del Atlántico oriental⁵⁰. También era un exponente de la competencia anglo-germana, que, a pesar de la intensificación de las actividades alemanas en el archipiélago, se saldaba con un dominio incuestionable del capital británico en los diversos sectores de la economía canaria⁵¹, ya que:

... las empresas [británicas] que tienen sucursales o agentes que les representan aquí están trabajando el mercado cuidadosa y convenientemente. Dominan, con diferencia, la mayor parte del comercio de las islas y no van a dejar pasar ninguna oportunidad de apertura a nuevas líneas de negocios⁵².

Esta hegemonía económica de Gran Bretaña en las islas era especialmente visible en la economía canaria de exportación, como nos muestran las cifras referidas a los mercados de los principales productos exportados el año anterior al de inicio de las hostilidades:

MERCADOS DE EXPORTACIÓN CANARIA EN 1913⁵³

	PLÁTANOS HUACALES		TOMATES ATADOS		PATATAS CAJAS	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
Gran Bretaña	1.996.905	57,2	1.054.653	83,0	238.817	94,9
Alemania	775.797	22,2	175.550	13,8	12.603	5,0
Otros países (incluida España)	715.749	20,6	40.389	3,2	178	0,1
TOTALES	3.488.451	100	1.270.592	100	251.598	100

⁵⁰ F. QUINTANA NAVARRO, *op. cit.*, pp. 37-40, 45-46 y 217.

⁵¹ En el negocio turístico debemos reseñar que el *Gran Hotel* de La Orotava, en manos de la *Kurhaus* alemana, pasó de nuevo a ser controlado en 1913 por la sociedad *Taoro*, invirtiéndose un importante capital de procedencia británica. En los servicios públicos, durante el mismo año, una empresa británica que había obtenido la concesión empezaba importantes obras destinadas al abastecimiento de agua a Las Palmas y al puerto de La Luz; «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias durante el año 1913», *Informes Consulares Británicos...*, II, pp. 882 y 898.

⁵² *Ibíd.*, p. 876.

⁵³ Fuente: Expediente sobre la exportación de frutos del país, 1913-1934, ACCLP (Archivo de la Cámara de Comercio de Las Palmas), legajo 110. Elaboración propia.

Sin embargo, la rivalidad anglo-germana se incrementó por el desarrollo del comercio alemán, que a su hegemonía en las importaciones canarias de alcohol, cerveza, azúcar y cristalerías, añadía una importante participación en los suministros de artículos de ferretería, hierro y acero, papel, tabaco y café⁵⁴. En la antesala de la guerra aumentó incluso el protagonismo alemán en las importaciones de trigo y, más tímidamente, de abonos químicos⁵⁵.

El creciente antagonismo de los intereses ingleses y alemanes en el archipiélago después del acuerdo franco-alemán que apartaba a Alemania de Marruecos demuestra que sus iniciativas en Canarias no se relacionaban sólo con su expansión en el noroeste continental africano, sino que se insertaban en una geoestrategia más amplia. O sea, podemos concluir que, si bien la rivalidad anglo-alemana se relacionaba con sus intereses en Marruecos y el noroeste africano, su ubicación oceánica insertaba a las islas en unas preocupaciones geoestratégicas mucho más amplias. Así, Gran Bretaña, además de su interés en salvaguardar Gibraltar, tenía, en relación con esto, un interés primordial en salvaguardar su comercio marítimo, cuyo *crossroads* principal en las rutas hacia América del Sur y El Cabo lo constituían las islas Canarias, en donde controlaba sus infraestructuras principales.

Por su parte, el interés de Alemania se debe entender en el mismo contexto, aunque desde una posición bien distinta, de inferioridad manifiesta respecto a la que disfrutaba Gran Bretaña, ya que su expansión imperialista correspondía a un impulso tardío, aunque pujante, de su *Weltpolitik*. Si es cierto que sus proyectos en el archipiélago se relacionaban con sus intereses en Marruecos, también respondían, como había tenido presente el *Foreign Office* en las negociaciones de Cartagena, a una es-

⁵⁴ Las importaciones de café y tabaco procedentes de Alemania experimentaron, empero, una rápida caída en 1912 y 1913, respectivamente, coincidiendo con la introducción en gran escala e inmediata supremacía que en el mercado canario adquirieron el café brasileño y el tabaco estadounidense. Ya en 1914 no se importó ninguna partida de café o tabaco de Alemania.

⁵⁵ Cf. «Informe sobre el comercio de las Islas Canarias» durante los años 1900-1914, *Informes Consulares Británicos...*, II, pp. 553-933.

estrategia que valoraba la importancia de Canarias por su situación de tránsito entre las colonias alemanas y la metrópoli, mayor aún porque, debido a su rezagada expansión imperialista, Alemania carecía de puntos de apoyo en el Atlántico.

En este sentido, Canarias era el único de los archipiélagos atlánticos donde podía adquirir algunos puntos de apoyo para su flota y las comunicaciones con sus colonias, ya que había sido el último de estos archipiélagos en incorporarse al sistema defensivo de la Entente por los mencionados Acuerdos de Cartagena⁵⁶. El *Auswärtiges Amt* no renunció, por tanto, a su expansión en Canarias tras su pactado alejamiento de Marruecos. El resultado de todo ello fue esta creciente rivalidad entre Gran Bretaña y Alemania, que anticipó la confrontación estratégica que ambas protagonizaron en las islas durante la Gran Guerra.

⁵⁶ ... *Alguna gente parece pensar que nosotros no podemos evitar que Alemania adquiriera estaciones carboneras... pero, ¿dónde puede adquirir estaciones carboneras no británicas o francesas? Nosotros estamos obligados a defender las posesiones portuguesas. Sólo permanecen por lo tanto disponibles las posesiones españolas y holandesas, lo cual justificaba —en opinión del embajador británico en París— la conclusión de lo que sería el canje de notas de 1907; privado y confidencial, Bertie a Grey, París, 3 enero 1907, BDOW, VII, núm. 8.*