



# ***POSICIONAMIENTO Y EXPANSIÓN ALEMANA EN EL ÁFRICA ATLÁNTICA DURANTE LA ERA BISMARCKIANA (1871-1888)***

## ***POSITIONING AND GERMAN EXPANSION IN ATLANTIC AFRICA DURING THE BISMARCK ERA (1871-1888)***

**Fernando Navarro Beltrame\* y Daniel Castillo Hidalgo\*\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** Navarro Beltrame, F. y Castillo Hidalgo, D. (2017). Posicionamiento y expansión alemana en el África atlántica durante la era Bismarckiana (1871-1888). *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-039. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9985>

**Resumen:** Esta comunicación analiza las herramientas empresariales y políticas empleadas por Alemania para incrementar su presencia regional en África Occidental y cuál fue la respuesta de las instituciones británicas y francesas (en el África Occidental Francesa). Se exploran cuestiones vinculadas al desarrollo comercial y marítimo regional, observando la importancia de los puertos regionales como centros de oportunidades para el desarrollo de actividades empresariales (carbón, comercio marítimo, etc.).

**Palabras clave:** Imperialismo, Alemania, Francia, Islas Canarias, Cabo Verde, África Occidental, Navegación, Comercio Marítimo

**Abstract:** This paper analyzes the political and entrepreneurial strategies used by Germany in order to extend its regional influence over West African and how British and French (FWA) institutions reacted. We explore topics related to trade and seaborne activity where ports were key elements are centers of economic opportunities (coal, maritime trade, etc.).

**Keywords:** Imperialismo, Alemania, Francia, Islas Canarias, Cabo Verde, África Occidental, Navegación, Comercio Marítimo

### INTRODUCCIÓN

Desde el último tercio del siglo XIX, la rivalidad imperialista entre las naciones europeas se incrementó de forma notable, erosionando las relaciones internacionales. En el continente africano, la emergencia y control de los nuevos mercados coloniales se convirtió en uno de los elementos esenciales que caracterizó la reestructuración geográfica en distintas áreas de influencia<sup>1</sup>. A. G. Hopkins (1973) señala precisamente el control de los mercados emergentes africanos como una palanca de actuación de las potencias coloniales sobre el terreno, movilizandolos recursos y capitales para la puesta en valor de los territorios<sup>2</sup>. La definición territorial-fronteriza de las colonias africanas pactada en la Conferencia de Berlín entre -fundamentalmente- Gran Bretaña, Francia y Alemania era una herramienta también de carácter fiscal. Frankema y van Waijenburg (2014) han observado la importancia de la definición espacial de los territorios coloniales y su vinculación con las políticas y capacidad fiscal de

---

\* Investigador postdoctoral. Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: [beltramenavarro@gmail.com](mailto:beltramenavarro@gmail.com)

\*\* Investigador postdoctoral. IATEXT. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: [daniel.castillohidalgo@ulpgc.es](mailto:daniel.castillohidalgo@ulpgc.es)

<sup>1</sup> SPEITKAMP (2010).

<sup>2</sup> COQUERY-VIDROVITCH (1979).



estos espacios en el largo plazo. Adoptando cualquiera de estas perspectivas, debe señalarse que estas disputas por el control de los espacios y la apropiación de sus recursos económicos se sitúan en el centro de la pugna colonial. No obstante, autores como Samir Amin (1972) o Walter Rodney (1971) lo sitúan como la principal motivación de las potencias imperiales que explican la intervención europea en África: la *acumulación de capital por desposesión*.

En esta comunicación se estudia la expansión alemana por la costa occidental africana, observando sus motivaciones y principales herramientas y políticas desarrolladas para incrementar su presencia regional. Alemania llegó relativamente tarde al reparto del continente, teniendo en cuenta la dilatada presencia franco-británica desde mediados del siglo XVII. Por lo tanto, el recién fundado imperio alemán en 1871 debía hacer frente a unas enormes dificultades de partida, debido al establecimiento y consolidación de zonas de influencia franco-británicas a lo largo de la costa atlántica africana. Los intereses económicos de las empresas imperiales de los países en liza van a ejercer un papel predominante en la definición de las políticas públicas en la región, esencialmente en la cooperación franco-británica a partir de 1898 frente a la pujanza alemana. En este trabajo se presta un especial interés al desarrollo de las políticas desarrolladas por Alemania en el sector marítimo-portuario regional, observando la reacción francesa y británica frente a la mayor importancia de su flota mercante y su sector comercial. Los puertos y las regiones portuarias africanas eran los principales centros comerciales regionales, aglutinando la inversión colonial y la concentración de capitales, tanto en el sector público como privado. Por esta razón, el estudio se centra en las políticas empresariales e institucionales desarrolladas en los puertos regionales, prestando una especial atención a la importancia de las Islas Canarias en la estructura geopolítica regional<sup>3</sup>. De forma sintética por las dimensiones espaciales de esta comunicación, se pretende responder a las siguientes cuestiones de investigación:

- ¿Qué papel debían jugar los puertos regionales en las políticas alemanas?
- ¿Cuáles fueron los mecanismos que empleó Alemania para incrementar su influencia en las dinámicas económicas regionales?
- ¿Cuál fue la estrategia empresarial alemana para sobreponerse al predominio franco-británico de los mercados regionales?

Desde un punto de vista metodológico, se han empleado fuentes primarias procedentes de un amplio repertorio de instituciones documentales como sus archivos diplomáticos y boletines oficiales (BA, DGPEK); se han contrastado estas fuentes alemanas con fuentes francesas procedentes de sus archivos diplomáticos (CADN), los Archivos Nacionales de Ultramar (ANOM) y otras fuentes secundarias. La comunicación se estructura del siguiente modo: en la siguiente sección (2) se exponen los principales factores que condicionaron la expansión alemana en África, observando su posición de retraso frente a Gran Bretaña y Francia; posteriormente (3) se analizan los movimientos estratégicos utilizados por Alemania para incrementar su presencia en el continente. En la sección 4, se exploran las principales estrategias empresariales desarrolladas por las empresas alemanas en los enclaves costeros regionales. Finalmente, se ofrecen algunas conclusiones de carácter general.

#### LAS CONDICIONES DE LA EXPANSIÓN ALEMANA EN ÁFRICA OCCIDENTAL

El expansionismo alemán de finales del siglo XIX se explica, entre otros factores, por un acelerado y sostenido crecimiento demográfico, los avances técnicos en algunos sectores

---

<sup>3</sup> PONCE MARRERO (2002).

punteros industriales y en el potencial de su sector financiero que permitía un soporte eficaz de la aventura colonial que, poco a poco, fue retroalimentándose de un fuerte carácter ideológico<sup>4</sup>. La multiplicación de sociedades geográficas, misioneras y coloniales adquirieron rasgos diferenciadores con respecto a las otras potencias imperialistas en el continente africano. Pese a la existencia de bloques de opinión bien diferenciados sobre la expansión imperial y la ocupación de territorios de ultramar por otras naciones como Francia<sup>5</sup>, en Alemania el debate adquirió mayores dimensiones, habida cuenta de la importancia estratégica de los nuevos mercados coloniales para el sector industrial y comercial metropolitano<sup>6</sup>.

A modo de resumen de la política comercial marítima alemana, desde el siglo XVII algunos Estados Germanos habían vinculado su estructura económica a las posesiones extranjeras de ultramar. Desde el siglo XVIII, con la emergencia de las grandes Compañías Coloniales, estos Estados desarrollaban relaciones comerciales con los reinos de África Occidental y las factorías y fortalezas holandesas, británicas, portuguesas y francesas situadas en la costa atlántica. Los puertos de Bremen, Hamburgo y Lübeck se convirtieron en los ejes de este comercio alemán de ultramar en una trayectoria centenaria que reforzó su posicionamiento como grandes nodos comerciales en el norte de Europa. Estos puertos, y sus principales agentes económicos, incrementaron su importancia debido a los largos periodos de guerra que se desarrollaron entre 1776 y 1816, que modificó temporalmente los flujos comerciales internacionales, produciéndose además una relativa acumulación de capitales que ayudó a impulsar y consolidar el desarrollo industrial alemán<sup>7</sup>. La posición de Austria, Prusia y el resto de Estados Germanos durante el Congreso de Viena había revelado el escaso interés de una intervención directa (colonización) en el continente africano, aunque buscaron una cierta complicidad en materia comercial con Gran Bretaña con sus posesiones de ultramar. Sin embargo, ya desde el primer tercio del siglo XIX, el desarrollo de la estructura comercial y su acelerado crecimiento económico hicieron necesaria la conformación de una marina mercante propia, a semejanza de la flota británica que comenzaba a despuntar a nivel mundial. En un momento de transición económica a nivel global, la disponibilidad de una flota mercante propia y competitiva, capaz de garantizar unos fletes a precios razonables para industriales y comerciantes se convirtió en uno de los principales objetivos de las cancillerías europeas. La marina mercante se convertiría además en un elemento de mayor conectividad de los mercados metropolitanos con las emergentes posesiones coloniales, favoreciendo además las comunicaciones postales, fundamentales para la administración pública y la progresiva reducción de costes de transporte y transacción<sup>8</sup>.

Sin embargo, la presencia alemana en África Occidental era escasa, limitada a algunos comerciantes e intermediarios expatriados. Entre 1808 y 1843, distintas expediciones alemanas habían realizado misiones de reconocimiento en África, publicando posteriormente estos relatos en informes, libros, conferencias y otros medios de comunicación que generaban una importante atención por parte de la opinión pública de la época<sup>9</sup>. No obstante, la ocupación efectiva del territorio era un elemento que apenas contó con ninguna iniciativa de entidad hasta el último tercio del siglo. La coincidencia de las fechas es evidente, en tanto que los intereses económicos alemanes en la región observaban la importancia en recursos que proporcionaban las colonias a la metrópolis en territorios como Namibia y las posesiones del golfo de Guinea. Las *nuevas* colonias africanas se convirtieron en mercados en expansión,

<sup>4</sup> ARENDT (1973).

<sup>5</sup> MARSEILLE (1989).

<sup>6</sup> BADE (2005).

<sup>7</sup> HEYDEN (2001); LAGONI (1988).

<sup>8</sup> WILLIAMS Y ARMSTRONG (2012).

<sup>9</sup> JONES Y VOIGT (2012).

dónde desde la década de 1850, el sector productivo se orientaría hacia la evacuación masiva de *commodities* variadas (caucho, aceite y semillas de palma, sisal, maderas, etc.). Por otra parte, la delimitación territorial que se consolidó en la década de 1880 aseguraba el control económico de estos territorios, articulando herramientas proteccionistas como la *exclusividad colonial* que garantizaba un estatus privilegiado por parte de los industriales y exportadores metropolitanos. Hasta ese entonces, la única iniciativa de envergadura por parte alemana supuso un acuerdo comercial con Portugal en 1844 que permitía el pase y comercio franco de buques alemanes con las posesiones portuguesas en África. Las posibilidades que ofrecía este comercio directo y relativamente libre en un periodo de estancamiento de la productividad alemana suponían interesantes oportunidades a los lobbies industriales<sup>10</sup>.

Por lo tanto, desde mediados del siglo XIX, con un comercio mundial en crecimiento, la cancillería, el sector industrial y las compañías marítimas alemanas comenzaron a incrementar su interés por la seguridad de sus inversiones en territorios de ultramar. Empresas coloniales vinculadas a Woermann, O'Swald & Co., F.M. Vietor & Söhne y G.L. Gaiser operaban desde 1849 en las factorías y asentamientos costeros europeos de la costa atlántica africana. En un periodo de preocupación interna por la Unificación Alemana, puede señalarse un crecimiento de la presencia de comerciantes e intermediarios de las ciudades de Bremen y Hamburgo en el Golfo de Guinea, pero también en otros territorios dónde la influencia británica era relativamente débil, permitiendo la acción de nuevos agentes económicos<sup>11</sup>. No obstante, como se señaló anteriormente, existía una cierta cooperación con Gran Bretaña, especialmente en materia de seguridad y protección de súbditos alemanes en el continente africano. La presencia europea generaba conflictos con las poblaciones africanas y especialmente con las élites comerciales locales que observaban una pérdida cada vez mayor de soberanía económica. Ante estas situaciones, los súbditos alemanes expatriados solicitaban la protección de los cónsules y fuerzas armadas británicas. El primer gran incidente de esta naturaleza se produjo en 1868, cuando comerciantes germanos solicitaron la protección metropolitana y Gran Bretaña vetó cualquier intervención directa en el continente. El conflicto se solventó con la promesa británica de protección de estas personas en sus territorios<sup>12</sup>. Este tipo de acuerdos de protección y salvaguarda de las relaciones comerciales en territorios coloniales fue común a partir de 1850 y la penetración europea en el continente. Como ejemplo, sirvan los acuerdos firmados por Francia con los distintos reinos existentes en Senegal en el periodo 1854-1861 que velaban por la integridad física de los comerciantes e individuos que transitaran por las zonas bajo soberanía francesa<sup>13</sup>. Por otra parte, el conflicto franco-prusiano puso de relieve la importancia de disponer de efectivos materiales y humanos de los territorios coloniales. Francia había sido capaz de movilizar tropas desde Senegal y Argelia, además de desplegar una mayor potencia naval, cuyo papel en esa guerra fue limitado, pero representativo del cambio de los tiempos<sup>14</sup>.

Frente a la relativa cooperación entre Gran Bretaña y Alemania, las hostilidades contra Francia se convirtieron en un elemento común que se prolongará durante décadas en la costa occidental africana<sup>15</sup>. El llamamiento a la revuelta anticolonial de las tribus beréberes y las

---

<sup>10</sup> TREUE (1963).

<sup>11</sup> HIEKE (1937).

<sup>12</sup> DIERKS (2003).

<sup>13</sup> Bibliothèque Nationale de France: Annuaire du Sénégal et dépendances pour l'année 1861 suivi des opérations de guerre de 1854 à 1861 et des traités de paix passés, à leur suite, avec les divers états indigènes (1863), Saint-Louis, Imprimerie du Gouvernement.

<sup>14</sup> HART (2013).

<sup>15</sup> Los fondos del consulado francés en Las Palmas (serie 346PO/B) de los Archivos Diplomáticos de Nantes ofrecen importante información sobre esta actividad durante el periodo de entreguerras. La información proporcionada por los cónsules franceses revela la importancia del puerto canario como centro de información, además de eje económico regional.

comunidades islámicas en África Occidental fue una constante desde el momento en que Berlín observó posibilidades de rebelión contra París en suelo africano<sup>16</sup>. Las victorias en el conflicto franco-prusiano elevaron las pretensiones de las élites económicas alemanas en África, especialmente ante la coyuntural debilidad francesa. Pretensiones que fueron abortadas por la cancillería, pero que fueron reactivadas justo al final del conflicto. Para el canciller Bismarck, la mayor presencia alemana en África, especialmente en el Norte de África y Sudáfrica (puntos de paso clave para el comercio y la flota colonial francesa y británica) debía ser un instrumento de presión frente a la diplomacia europea, fortaleciendo además la posición alemana a nivel global<sup>17</sup>. Siguiendo una política de expansión prudente, el canciller observaba una progresiva ampliación de los intereses alemanes en África, pretendiendo además restablecer unas relaciones internacionales de cordialidad entre sus vecinos. Uno de los primeros pasos debía ser la creación de una flota mercante poderosa y la elaboración de una compleja red diplomática internacional, sustentada además por una red telegráfica que garantizara la confidencialidad y la soberanía de las comunicaciones alemanas. Además, la intervención alemana sería a través de inversores privados en territorios escasamente ocupados por otros agentes europeos, promoviendo de este modo una imagen de cordialidad y de *capitalismo de caballeros*. El apoyo de esta diplomacia alemana *blanda* a esta estrategia de pacificación favoreció la expansión de otras potencias en el continente, sin que ello supusiera ignorar los beneficios que se estaban obteniendo de ricas colonias como Argelia, Senegal o Sudáfrica. Sin embargo, la política de Bismarck ha sido frecuentemente etiquetada como vacilante, dependiendo de la coyuntura internacional y la propia evolución interna de la economía alemana; la máxima de que mientras él fuese canciller, *Alemania nunca tendría una política colonial definida*, resume sus objetivos estratégicos y diplomáticos, muchas veces contrarios a los del gran capital alemán<sup>18</sup>. El *giro* en esta dinámica diplomática se desarrolló fundamentalmente a partir de 1884, cuando la cancillería comenzó a reclamar la redefinición de territorios en África dónde hubiese intereses alemanes consolidados sobre el terreno. El principal objetivo de Bismarck era conceder protección a las empresas imperiales alemanas en asentamientos que no perteneciesen formalmente a ninguna otra potencia, pudiendo de este modo consolidar fronteras, articulando políticas comerciales y fiscales propias bajo figuras jurídicas próximas a los protectorados. No obstante, el modelo de administración indirecta parecía poco realista, teniendo en cuenta la relativa debilidad de las compañías imperiales alemanas en contraste con las británicas u holandesas que gestionaban enormes territorios de forma autónoma<sup>19</sup>. A partir de 1888, la cancillería se vio obligada a cambiar el régimen jurídico de sus protectorados hacia colonias de administración directa, convirtiéndose en colonias alemanas *de facto*.

#### LOS MOVIMIENTOS ESTRATÉGICOS ALEMANES EN ÁFRICA OCCIDENTAL

Ya en 1855 se había firmado un tratado de amistad, comercio y navegación entre los estados hanseáticos y el recién creado gobierno de Liberia, con la expectativa de ampliar el abanico de actividades comerciales hacia las posesiones portuguesas vecinas. La transición de la esclavitud al comercio de materias primas ofrecía importantes oportunidades de negocio a los comerciantes expatriados que fuesen capaces de establecer relaciones comerciales con intermediarios y príncipes mercantes africanos. Sin embargo, en esta primera fase de

<sup>16</sup> BALLANO GONZALO (2013).

<sup>17</sup> DE GRUNWALD (1963).

<sup>18</sup> BALFOUR (1964); STERN (1977).

<sup>19</sup> STÜRMER (1983).

expansión colonial, el papel alemán era marginal, especialmente frente a la pujanza del capital británico que articuló una fuerte red comercial vinculada al sector marítimo y el desarrollo de redes comerciales en el Atlántico<sup>20</sup>. Desde 1852, Gran Bretaña ocupaba una posición de predominio en el suministro de carbón en Cabo Verde, principal estación de escala en el Atlántico Medio<sup>21</sup>. Este posicionamiento de liderazgo desde una fase tan temprana ejerció una influencia decisiva en el desarrollo posterior de la navegación regional, al igual que en la modernización de los puertos, dónde Gran Bretaña se convirtió en el -prácticamente- absoluto dominador, especialmente en la distribución del esencial combustible para el desplazamiento de buques en estas rutas de navegación<sup>22</sup>. Por lo tanto, desde los primeros años de la década de 1850, Gran Bretaña desarrolló un control casi monopolístico en el transporte y suministro de carbón en los puertos regionales, monopolio que se mantuvo prácticamente inalterado hasta las vísperas de la Gran Guerra, dónde el carbón norteamericano comenzó a incrementar su cuota de mercado de forma progresiva<sup>23</sup>. Evidentemente, siguiendo las políticas de defensa de los intereses nacionales, esto suponía un contratiempo importante para el desarrollo de una actividad marítima de envergadura para cualquier compañía de navegación que no fuese británica, favoreciendo además la acumulación de capital y una balanza muy favorable para Gran Bretaña. En África Occidental, Francia tuvo que renunciar a cualquier posibilidad de importación de carbón nacional para su propia Armada en la base naval de Dakar desde 1898, mostrando la dependencia internacional que generaba el combustible británico en términos de coste y eficiencia energética<sup>24</sup>. Resulta evidente, por lo tanto, que si una potencia colonial con presencia importante en la región estaba sometida en cierta medida a intereses económicos británicos, la posición alemana era todavía más compleja.

Hasta 1864, varias factorías y pequeños asentamientos alemanes habían sido abandonados, quedando reducida la presencia alemana a la acción de algunas empresas hanseáticas, situadas en una posición de debilidad frente a británicos y franceses. Por las razones señaladas anteriormente, la acción de la marina mercante alemana era muy escasa hasta finales de la década de 1880, cuando empresas navales de relevancia como WoermannLinie se convirtieron en un agente económico de importancia a nivel regional. Sin embargo, los primeros pasos para consolidar la posición de estas compañías se dieron entre 1868 y 1869 con la designación de los primeros cónsules alemanes en el continente y archipiélagos hispano-portugueses de la costa atlántica. Los cónsules debían desempeñar un papel de informantes y garantes de los intereses económicos y diplomáticos nacionales en territorios de un altísimo componente estratégico. Si los puertos de Praia y Mindelo en Cabo Verde eran lugares dónde la navegación internacional estaba desarrollándose a un ritmo importante, sustentado por el capital británico, los puertos de las Islas Canarias iban a convertirse también en ejes estratégicos para las distintas potencias imperiales desde 1880, momento en el que comienza la modernización de los puertos y se produce la explosión de la actividad comercial isleña<sup>25</sup>. Por lo tanto, el interés alemán en ambos territorios era manifiestamente claro, teniendo en cuenta su papel estratégico como plataformas logísticas regionales. El gobierno alemán estaba convencido de la importancia de la promoción internacional de sus intereses económicos, manteniendo una relativa cordialidad diplomática que garantizase una paz beneficiosa para el crecimiento y consolidación de la marina y el comercio alemanes en la región. La diplomacia era una de las principales herramientas para la estabilización del tablero internacional y el equilibrio de fuerzas. La política de acuerdos y alianzas *bismarckiana*

<sup>20</sup> DAVIES (2000).

<sup>21</sup> PRATA (2014).

<sup>22</sup> SUÁREZ BOSA Y CABRERA ARMAS (2012).

<sup>23</sup> SUÁREZ BOSA (2004).

<sup>24</sup> CASTILLO HIDALGO (2016), pp. 114-27.

<sup>25</sup> SUÁREZ BOSA (2004).

formaba parte de esta estrategia que requería, además, del acuerdo de los inversores privados. El Congreso de Berlín de 1878 había impulsado esta política que trasladó las tensiones desde el Mediterráneo al África Subsahariana, donde las esferas de influencia de las potencias coloniales aparecía relativamente más difusa que en el norte del continente.

Bismarck consideraba deseable una política de entendimiento con Francia, respetando su influencia sobre Marruecos a cambio de la custodia alemana en Togo, una pequeña colonia, encorsetada entre colonias francesas y británicas en el Golfo de Guinea<sup>26</sup>. Pese a su escaso interés desde el punto de vista de la explotación económica, Togo representaba una posición avanzada del capital alemán, permitiendo establecer relaciones comerciales más intensas con las ricas colonias de Nigeria y el Congo. Además, la política colonial francesa aspiraba a aglutinar toda la región del norte y oeste de África, uniendo el Magreb (Túnez, Argelia, Marruecos) con sus posesiones al sur del Sahara (Mauritania, Senegal, Alto Volta -Burkina-, Níger

-Mali-, Sudán). La oposición de Alemania, España, Gran Bretaña e Italia a establecer un primer protectorado en Marruecos en junio de 1884 impulsó la expansión francesa al sur del Sahara. Frente a estos movimientos franceses en lo que a partir de 1895 será el África Occidental Francesa (AOF), Alemania tomaba posiciones en territorios de escaso interés para franceses y británicos. La flotilla de cuatro buques alemanes que dieron pie a la creación de las colonias alemanas hizo escala en Canarias y Cabo Verde para anclar por fin en aguas del Golfo de Guinea a comienzos de julio de 1884. El 5 de julio de 1884, la bandera del Segundo Reich se izó en territorio togolés, camerunés y namibio<sup>27</sup>. Este movimiento marcó un impulso decisivo en el desarrollo de la flota mercante alemana, dado que desde ese momento, las posibilidades de incrementar su presencia regional aumentaban de forma notable. Sin embargo, para ello debían acometerse importantes obras de reforma en las infraestructuras del transporte en estos *nuevos* territorios bajo soberanía alemana. La reforma portuaria requería una importante inversión de capital que generalmente se acometía con recursos propios de las colonias, con la garantía y apoyo de los ministerios de ultramar europeos. Un ejemplo representativo de esta cuestión puede encontrarse en los puertos coloniales franceses del AOF. La financiación de estas grandes obras públicas se había desarrollado con inversión directa del gobierno francés hasta 1900, año en que se aprobó la ley de autonomía financiera de las colonias francesas. Desde ese entonces, la relativa mejora en la fiscalidad de las colonias permitió el desarrollo de políticas de inversión de carácter autónomo con el soporte financiero del Ministerio de Ultramar. Hacia 1884, momento en que Alemania toma posesión de su imperio colonial africano, las posibilidades de expansión portuaria eran muy limitadas, sometidas además a la jerarquía de enclaves vecinos como Lagos o Matadi<sup>28</sup>. Por lo tanto, las oportunidades de desarrollo de una actividad de envergadura en estos nuevos territorios eran limitadas, observando además el estado de atraso relativo de los sectores exportadores que debían convertirse en la columna vertebral del sistema productivo colonial. Como ejemplo, sirva señalar que el puerto de Lomé (Togo), primer embarcadero de madera sin abrigo, fue puesto en funcionamiento en 1900, momento en que ya se estaban construyendo puertos con características modernas en Nigeria, Sierra Leona y Senegal. En términos ilustrativos de este atraso relativo, el puerto de Duala (Camerún) movía dieciocho mil toneladas de mercancías en 1903, y 62.000 toneladas en 1912. Dakar, principal puerto en la costa occidental africana,

---

<sup>26</sup> FERGUSON (2003).

<sup>27</sup> SEBALD (1977). PAAA, Reichstagsakten 1884-1885, Befestigung 41, Sammlung von Dokumenten im Zusammenhang der Platzierung der Togo-Bereich und Biafra Bay, S.132-S.135, Bericht vom Imperial Konsul Dr. Nachtigal, Golfo de Benin, 9 de julio de 1884.

<sup>28</sup> OLUKOJU (2004).

movía más de setenta y siete mil toneladas de mercancías en 1902 y superaba las seiscientas mil en 1912<sup>29</sup>.

Los inversores alemanes debían movilizar de forma rápida los recursos disponibles para rentabilizar la aventura colonial y proporcionar materias primas baratas a la industria metropolitana, como disfrutaban franceses y británicos. Como se expondrá en la siguiente sección, las empresas alemanas invirtieron importantes sumas en otros sectores productivos más allá de sus posesiones coloniales. En las Islas Canarias, cónsules y empresas portuarias (apoyo a la navegación, sector agro-exportador) incrementaron su actividad de forma notable en el cambio de siglo, con motivo de las nuevas políticas expansionistas alemanas. Al norte de Senegal, en la colonia francesa de Mauritania, la presencia alemana es continua, y las denuncias del gobernador de la colonia sobre actividades ilícitas y de contrabando por parte de embarcaciones alemanas -y españolas- son continuas desde inicios del siglo, prolongándose durante la Gran Guerra<sup>30</sup>. Desde Dakar, capital del AOF desde 1902, la vigilancia intensa sobre súbditos alemanes se incrementó de forma notable, así como los telegramas y comunicaciones emitidos por el Gobierno Federal hacia los cónsules en las Islas Canarias. En estos documentos, los distintos gobernadores reclaman información sobre agentes y cónsules alemanes en las islas, solicitando datos sobre actividad comercial, ocupaciones profesionales, etc... Toda esta actividad se multiplicó con el estallido de la Guerra, donde se solicitaba además la cooperación española para el mantenimiento del estatus jurídico propio de la neutralidad. Por su parte, Ponce Marrero (2002) ha estudiado de forma precisa las políticas empresariales desarrolladas por las compañías imperiales en las Islas Canarias en vísperas de la Primera Guerra Mundial. No obstante, la documentación consular francesa incorpora datos inéditos sobre la actividad alemana en Canarias y la profunda red de contactos y relaciones económicas establecidas entre las compañías alemanas y capitalistas locales. Una línea de investigación que puede ofrecer importantes contribuciones en futuras investigaciones.

#### ESTRATEGIAS EMPRESARIALES ALEMANAS EN EL ATLÁNTICO AFRICANO

La voluntad de intervención de Alemania en la mayor parte de África no fue impulsada por la tradicional presencia de empresas y emprendedores expatriados en el continente africano: los prósperos comerciantes germanos dejaban las arriesgadas inversiones coloniales en manos de competidores descapitalizados y en dificultades financieras o bien en aventureros sin ánimo de lucro que pudiesen correr con los costes de exploración y los primeros costes de transacción. Una vez estas inversiones pareciesen lucrativas y sin grandes riesgos desde el punto de vista financiero, los grandes bancos alemanes iniciaron la inversión de capitales en sectores productivos africanos<sup>31</sup>. Aparte de África Occidental, dónde se encontraban las colonias más ricas y productivas en términos de materias primas (excepto las colonias de Sudáfrica), los intereses alemanes eran prácticamente nulos, dominados en el oriente africano por comerciantes británicos en Mombasa (Kenya) y otras ciudades costeras.

Ya desde 1869, la Armada de la Federación Alemana del Norte había comenzado a buscar posiciones estratégicas para el suministro de carbón en el Atlántico, solicitando fondos extraordinarios durante un periodo de diez años para soportar la expansión marítima

<sup>29</sup> CASTILLO, DUCRUET y MOHAMED-CHÉRIF (en prensa).

<sup>30</sup> CADN. Serie 346PO/B, Cartones 9, 12, 14 y 16. BA, Auswärtiges Amt, 13 Neutralität, 13.7 Waffenhandel und Schmuggel von Kriegsmaterial, R901/33691, Waffenschmuggel, Ein-, Durch- und Ausfuhrverbot für Waffen und Kriegsmaterial im Ausland. Marokko, Bd.1 (Mayo 1893-Diciembre 1912).

<sup>31</sup> STERN (1977).



alemana<sup>32</sup>. Por otra parte, y en contraste con la política agresiva posteriormente impulsada por el Kaiser Guillermo II, hasta 1870 los intercambios comerciales entre Alemania y Marruecos eran casi inexistentes. Las distintas crisis de Marruecos previas a la Gran Guerra representan fielmente este cambio en la política exterior alemana, consolidada en la región con la organización institucional del puerto internacional *-universal-* de Tánger<sup>33</sup>. En líneas generales, el temor de Gran Bretaña, Portugal y Alemania era que Francia elevase las barreras arancelarias en sus nuevas posesiones coloniales del África Occidental, fomentando desde ese instante la carrera por el reparto del continente africano. La Guerra de Cabo Palmas en 1876 por definir las fronteras territoriales entre Liberia y Costa de Marfil fue un ejemplo de estas fricciones en el continente africano, que fomentó la apertura en Cavalla de un consulado alemán con el que mantener informada a la cancillería y salvaguardar sus intereses. Esta política diplomática *blanda*, en la que Bismarck cedía el reparto del continente para británicos y franceses ocultaba en última instancia un deseo aún mayor: el desvío de la atención de estas dos naciones ante el crecimiento económico e industrial alemán. Hasta el cambio de tendencia a finales del siglo XIX, Alemania incitaba al mismo tiempo la política colonial francesa en África Occidental, y por otra parte, la intervención cada vez mayor de Gran Bretaña en Egipto que culminaría con la creación del Protectorado en 1882. En un par de décadas, la política africana pasaría de ser una cuestión marginal a un elemento de primera entidad en la diplomacia europea.

No obstante, la debilidad deseada por Alemania de un enrarecimiento de las relaciones entre Francia y Gran Bretaña no terminaba de crecer, y comenzaba a vislumbrarse una política de concierto y amistad mutua entre ambas naciones que podía mermar las posibilidades de crecimiento alemanas<sup>34</sup>. En 1882 se firmó una convención franco-británica para delimitar las posesiones de ambos imperios en África Occidental, cuyo principal propósito era frenar cualquier posible conflicto. Además, la delimitación territorial favorecía el control fiscal y militar del territorio, incrementando las posibilidades de proteger los mercados y las inversiones directas sobre el terreno (Hopkins, 1973, capítulo 4). Durante el verano de 1884, la política bismarckiana fue puesta en revisión y debatida en el Reichstag, aunque siguió rechazando cualquier aventura costosa, arriesgada y desestabilizadora que pudiese poner en riesgo el crecimiento económico alemán.

No obstante, la política colonial implicaba algunos beneficios desde el punto de vista político para los partidarios pro-gubernamentales, lo que impulsó algunos cambios que fueron introduciéndose de forma progresiva<sup>35</sup>. Estos grupos de presión incorporaban también a importantes capitalistas, deseosos de obtener beneficios de los mercados africanos que comenzaban a ser explotados de forma masiva. El 25 de septiembre de 1884, una delegación de partidarios colonialistas se reunió en Berlín en el Palacio Imperial:

El canciller discutió por primera vez sobre la fusión de las casas comerciales en los protectorados alemanes de la costa oeste de África. En estas zonas, el Segundo Reich podría hacerse cargo de asuntos de guerra, asuntos exteriores y justicia, pero los departamentos de interior y de comercio tendrían que ser organizados por los comerciantes [...]. Los presentes aprobaron la formación de un organismo destinado a cuidar de sus intereses, llegando a un acuerdo con las casas comerciales establecidas en el área de Togo: Wolber&Brohm (Hamburgo), C. Gödel (Hamburgo) y FM Söhne Víctor (Bremen). En cuanto a los tramos costeros al sur de

<sup>32</sup> BA, R901 Auswärtiges Amt, 18. Marine, R901/22280 Norddeutscher Kriegsmarine (1870-1912).

<sup>33</sup> CADN. Serie 675POB2, Carton 23. Société Internationale du Port de Tanger (1912-17).

<sup>34</sup> WESSELING (1991).

<sup>35</sup> JANUÉ I MIRET (2007). DGPEK, 3. Band. Das Bismarcksche Bündnissystem, Berlín 1922, pp. 414-415, Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Graf von Hatzfeldt an den Reichskanzler Fürst von Bismarck, Nr. 681, 11 de Agosto de 1884.

Batanga bajo la protección alemana, interrumpidos por enclaves franceses [...] en las zonas donde Alemania chocó con mayores pretensiones francesas, se acordaría un intercambio con otras áreas. En lo que respecta a la organización y administración del Golfo de Biafra, los presentes expresaron que la soberanía debía ser ejercida en nombre del káiser [...] representado por un ‘gobernador’, título más familiar para los nativos y con sede en Camerún [...]. La legislación alemana, especialmente el código de derecho mercantil y el código de procedimiento penal iban a ser introducidos para los no europeos. En lo que respecta a la jurisdicción sobre los nativos, las costumbres del país debían ser respetadas [...]. Visitas frecuentes de cañoneras alemanas en los distritos costeros serían muy apreciadas. Un vapor costero y un pequeño buque tendrían que ser puestos a disposición del gobernador [...]. Además se consideró conveniente que, mediante edicto imperial o bajo otra forma, la adquisición alemana del Golfo de Biafra fuese proclamada públicamente tan pronto como fuese posible<sup>36</sup>.

Bismarck y Busch, su ministro económico, estaban relativamente satisfechos por los resultados obtenidos en esta negociación, porque aseguraba una posición de no injerencia y respeto de los acuerdos con otras naciones con respecto a la delimitación territorial, especialmente de sus escasas posesiones africanas. Sin embargo, las compañías Woermann y Jantzen&Thormählen habían exigido una política más agresiva en la conquista y colonización del interior de las colonias con el mismo ahínco que habían realizado otras naciones. La expedición coordinada por el empresario marsellés Charles Verminck-fundador de la Compagnie Française de l’Afrique Occidentale- había asegurado desde la década de 1870 la soberanía francesa en el alto Níger y Sudán<sup>37</sup>. Con un puñado de colonias en su poder, Alemania redobló sus esfuerzos para alcanzar un acuerdo con Francia bajo una óptica fuertemente anti británica. El 24 de diciembre de 1885 se firmó un nuevo protocolo entre Alemania y Francia sobre las esferas de influencia en la costa occidental africana<sup>38</sup>.

Por su parte, la sección naval de Woermann -WoermannLinie- había ido incrementando su cuota de mercado sobre los fletes regionales en África Occidental, compitiendo esencialmente- con las compañías de navegación británicas. El impulso de la naviera hamburguesa será tan importante en la última década del siglo XIX que llegará a formar una Conferencia Marítima con la empresa de Liverpool, Elder Dempster en 1895 con el objetivo de repartir los fletes y evitar una competencia cada vez más intensa<sup>39</sup>. Sin embargo, y pese a esta política de cooperación empresarial, la entrada de empresas alemanas en el mercado de los servicios portuarios (distribución y suministro de carbón) en las principales estaciones carboneras de la región fue obstaculizado permanentemente por parte de las compañías británicas que dominaban el sector. En Canarias, una vez alcanzado el liderazgo de las importaciones y suministro de carbón en 1890, los intentos por parte alemana de construir depósitos se vieron frenados permanentemente por las negativas del cártel carbonero insular, organizado en el *Atlantic Islands Depot Arrangement* desde 1902<sup>40</sup>. El mercado caboverdiano apenas ofrecía incentivos a la inversión alemana y los intentos de constituir bases carboneras en Canarias impulsó la acción corporativa de las compañías germanas, principalmente WoermannLinie. Ponce Marrero (2002) ha estudiado la forma en que inversores y empresarios alemanes radicados en Canarias como Jacob Ahlers (cónsul alemán en Canarias) se convirtieron en informantes y agentes activos que trataban de mejorar la posición

<sup>36</sup> PAAA, Reichstagsakten 1884-1885, Befestigung 41, Sammlung von Dokumenten im Zusammenhang der Platzierung der Togo-Bereich und Biafra Bay, S.142, Protokolle einer Konferenz der Reichskanzler und der Kaufmannshäuser Handel mit dem Biafra Bucht, Berlín, 25/09/1884.

<sup>37</sup> BONIN (1987).

<sup>38</sup> AMAE-P, Traités, Allemagne, 18850012, Protocole relatif aux possessions françaises et allemandes sur la côte occidentale d’Afrique et en Océanie, 24 de diciembre de 1885.

<sup>39</sup> DAVIES (2000).

<sup>40</sup> SUÁREZ BOSA (2004).

competitiva de las compañías e inversiones alemanas en las islas<sup>41</sup>. La constitución de depósitos de carbón, el establecimiento de estaciones telegráficas o los acuerdos con terratenientes (p.ej.: Unión de Exportadores del Norte de Tenerife) y comerciantes locales (p.ej.: Guedes y Cía.) se convirtió en otro elemento de interés primario para estas empresas alemanas<sup>42</sup>. En 1906, Woermann obtenía la concesión administrativa por parte del Gobierno Español para la constitución de un depósito carbonero en el puerto de La Luz-Las Palmas<sup>43</sup>. Un hito en la historia empresarial y diplomática alemana en la región que pretendía apuntalar el crecimiento germano en la región<sup>44</sup>.

Este proceso de contactos-negociación-asentamiento que se acaba de exponer partía de un contexto de crecimiento de la propaganda colonial en Alemania que debía movilizar a la opinión pública para un apoyo sin fisuras de la aventura imperial. Parafraseando a K.J. Bade (2005) Alemania estaba en el tercer estadio del proceso de revolución-depresión-expansión, un momento en que la flota imperial representaba el poderío y robustez de la economía frente al resto de naciones, donde Alemania debía apoyar su industria naval y la expansión marítima internacional. La disponibilidad de fletes y los beneficios que podían obtenerse de esta actividad (además de mejorar la conectividad y comunicaciones entre la metrópolis y las colonias) eran el gran atractivo que podía ofrecerse a la opinión pública, dado que el estado de explotación de las colonias alemanas era ínfimo. El sostenimiento del aparato burocrático y militar para sostener las colonias requería de una inversión pública importante que ya se había constatado con las posesiones francesas y británicas. El gobierno alemán carecía de los recursos humanos y materiales suficientes para abarcar todos los territorios en los que el *statu-quo* jurídico permanecía aún poco definido<sup>45</sup>. Por lo tanto, eran las compañías de navegación y sus agentes empresariales quiénes debería desempeñar ese rol que beneficiara la economía metropolitana.

## CONCLUSIONES

En esta comunicación se han señalado algunos de los factores que explican la política colonial alemana, y especialmente sus intentos por incrementar su actividad en unos emergentes mercados regionales dominados por Francia y Gran Bretaña. La política bismarckiana de apaciguamiento y *laissez-faire* con respecto a las apetencias franco-británicas en África dificultó su posterior expansión, ante unos imperios coloniales rivales relativamente consolidados. Se han expuesto también los motivos que explican los cambios en las alianzas diplomáticas entre las naciones en liza, observando la debilidad alemana en la consolidación de sus territorios coloniales, incrustados entre posesiones francesas y británicas. Dificultades de todo tipo que también tuvieron un impacto directo en la escasa inversión en infraestructuras de estos territorios, especialmente en lo relativo a la inversión en puertos y ferrocarriles, elementos esenciales para el desarrollo del modelo económico extractivo impuesto en las colonias africanas.

## BIBLIOGRAFÍA

---

<sup>41</sup> BA.Admiralstab der Marine, 5B. Außereuropäische Abteilung, später Außerheimische Operationsabteilung, 5.3. Kriegsakten, 5.3.10. Etappenangelegenheiten RM5/2209 Bd.1, Schrift-pp. Verkehrsmittel der diplomatischen Vertretung und der Etappe Las Palmas (1914-1916).

<sup>42</sup> CADN. Serie 346PO/B, Carton 12.

<sup>43</sup> ANOM. 14MIOM1455, Mission de recherche dans les ports atlantiques d'Albert Dubarry, 1911.

<sup>44</sup> SUÁREZ BOSA (2004).

<sup>45</sup> KOCKA (1981).

- AMIN, S. (1972). *L'Afrique de l'Ouest bloquée : l'économie politique de la colonisation, 1880-1970*. Paris : Les Éditions du Minuit.
- ARENDRT, H. (1973). *The Origins of Totalitarianism*, Harcourt, Brace & World, Londres (traducción española Alianza Editorial, Madrid, 2006).
- BADE, K. J. (2005). *Friedrich Fabri und der Imperialismus in der Bismarckzeit*, I. Br., Friburgo.
- BALFOUR, M. (1964). *The Kaiser and his Times*. Boston: Houghton Mifflin.
- BALLANO GONZALO, F. (2013). *Exploraciones Secretas en África*. Madrid: Ediciones Nowtilus.
- BONIN, H. (1987). *CFAO. Cent Ans de Compétition. 1887-1987*. Paris: Económica.
- CASTILLO HIDALGO, D. (2016). *Puerto de Dakar, puerta de África Occidental. Una Historia Económica de Senegal (1857-1957)*. La Orotava: Le Canarien Ediciones.
- CASTILLO HIDALGO, D.; DUCRUET, C.; y MOHAMED-CHÉRIF, F. Z. (en prensa). "Northwest Africa from colonial to global Shipping", en DUCRUET, C. (ed.), *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling. Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data*, Routledge.
- COQUERY-VIDROVITCH, C. (1979). "Colonisation ou impérialisme : la politique africaine de la France entre les deux guerres", *Le Mouvement Social*, 107, pp. 51-76.
- DAVIES, P. N. (2000). *The Trademakers. Elder Dempster in West Africa (1852-1972, 1973-1989)*, Vol. 19, Research in Maritime History.
- De Grunwald, C. (1963). *Bismarck*, Editions Albin Michel, París (traducción española Editorial Planeta, Barcelona, 1963).
- DIERKS, K. (2003). *Chronology of Namibian History: from Pre-Historical Times to Independent Namibia*. Windhoek: Scientific Society.
- FERGUSON, N. (2003). *Empire*, Allan Lane, Londres (traducción española Debate, Madrid, 2016).
- FRANKEMA, E. y VAN WAIJENBURG, M. (2014). "Metropolitan Blueprints of Colonial Taxation? Lessons from Fiscal Capacity Building in British and French Africa, c.1880-1940", *Journal of African History*, 55 (3), pp. 371-400.
- HART, P. (2013). *The Great War*. Londres: Profile Books (traducción española Crítica, Madrid, 2014).
- HEYDEN, U. (2001). *Rote Adler an Afrikas Küste. Die brandenburgisch-preußische Kolonie Großfriedrichsburg in Westafrika*, Berlín: Selignow.
- HIEKE, E. (1937). "Das hamburgische Handelshaus 'Wm.O'Swald & Co.' und der Beginn des deutschen Afrikahandels (1848-1853)", *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschafts-Geschichte*, 30, pp. 347-374.
- HIEKE, E. (1937). "Der Beginn des Hauses 'C. Woermann' in Afrika", *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschafts-Geschichte*, 30, pp. 261-265.
- HOPKINS, A. G. (1973). *An Economic History of West Africa*. New York: Columbia University Press.
- JANUÉ I MIRET, M. (2007). "Del Prestigio Mundial al Aislamiento: la Conferencia de Algeciras y los Errores de la Weltpolitik Alemana", en GONZÁLEZ ALCANTUD, J. y MARTÍN CORRALES, E. *La Conferencia de Algeciras en 1906: un Banquete Colonial*. Barcelona: Edicions Bellaterra, pp. 73-100.
- JONES, A. y VOIGT, I. (2012). "Just a First Sketchy Makeshift: German Travellers and Their Cartographic Encounters in Africa (1850-1914)", *History in Africa*, 39, pp. 9-39.
- KOCKA, J. (1981). "Capitalism and Bureaucracy in German Industrialization before 1914", *The Economic History Review*, 3, pp. 453-468.
- LAGONI, R. (1988). "Der Hamburger Hafen, die internationale Handelsschiffahrt und das Völkerrecht", *Archiv des Völkerrechts*, 26, pp. 261-365.
- MARSEILLE, J. (1989). "La gauche, la droite et le fait colonial en France. Des années 1880 aux années 1960", *Vingt-tième-siècle. Revue d'histoire*, 24, pp. 17-28.
- PONCE MARRERO, J. (2002). *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*, UMI Microform, Proquest Information and Learning Company, Ann Arbor.
- PRATA, A. (2014). "Porto Grande of S. Vicente: The Coal Business on an Atlantic Island", en SUÁREZ BOSA, M. (ed.). *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1850-1930*. Basingtoke: Palgrave Macmillan, pp. 49-69.
- RODNEY, W. (1971). *How Europe underdeveloped Africa*, Pambazooka Editions, Dar es Salaam (re-edición de 2011).
- SEBALD, P. (1977). "Togo", en STOECKER, H. (ed.). *Drang nach Afrika. Die Koloniale Expansionspolitik und Herrschaft des deutschen Imperialismus in Afrika von den Anfängen bis zum Ende des zweiten Weltkrieges*, Akademie-Verlag, Berlín.
- STÜRMEER, M. (1983). *Das ruhelose Reich. Deutschland 1866-1918*. Berlín: Wolf Jobst Siedler.
- SUÁREZ BOSA, M. (2004). "The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century. Corporate Strategies", *International Journal of Maritime History*, 16 (1), pp. 95-124.
- SPEITKAMP, W. (2007). *Kleine Geschichte Afrikas*. Stuttgart: Reclam.
- STERN, F. (1977). *Gold and Iron*. Nueva York: Random House.
- SUÁREZ BOSA, M. y CABRERA ARMAS, L. G. (2012). "La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58, pp. 363-414.
- TREUE, W. (1963). "Deutsch-portugiesische Wirtschaftsbeziehungen im 19. und 20. Jahrhundert", *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschafts-geschichte*, 50, pp. 25-56.
- WESSELING, H. L. (1991). *Verdeel en heers. De deling van Afrika 1880-1914*, Bert Bakker, Amsterdam (traducción española Editorial RBA, Barcelona, 1999).
- WILLIAMS, D. M., y ARMSTRONG, J. (2012). "An appraisal of the progress of the steamship in the Nineteenth Century", en HARLAFTIS, G., TENOLD, S., y VALDALISO, J. M. (eds.). *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*. Basingtoke: Palgrave Macmillan, pp. 43-63.