

## Forjando Imperios: la conferencia marítima de 1895 y su repercusión en Canarias y África Occidental (1895-1914)

Daniel Castillo Hidalgo  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

### Resumen

Las conferencias marítimas son un fenómeno histórico que se generaliza en el último tercio del siglo XIX. Su papel rector como ordenador de la actividad marítima supuso el establecimiento de jerarquías atlánticas, en las cuales las empresas de navegación van a jugar un rol fundamental. En Canarias y África Occidental, la conferencia pactada entre *Elder Dempster* y *Woermann Linie* en 1895 supuso una reestructuración de los tráficos portuarios, elevando la actividad en los puertos canarios y situándolos a la cabeza de los puertos del Atlántico medio. Las empresas que participaron en esta conferencia disfrutarán además de una posición de ventaja comparativa con respecto a sus competidores.

**Palabras clave:** Puertos; Empresas multinacionales; Colonialismo; Comercio internacional; Acuerdos Internacionales.

**Códigos JEL:** N77; N27.

### Abstract

The shipping conferences are historical phenomena that were usual in the last third of the 19<sup>th</sup> Century. Their leading role as regulator of the maritime activity supposed the establishment of an Atlantic hierarchical structure, where the main shipping enterprises played a key role. In the Canary Islands and West Africa, the shipping conference agreed between *Elder Dempster* and *Woermann Linie* in 1895 supposed a restructuration of the port traffics, increasing the activity in the Canary ports and placing them at the top of the ports hierarchy in the Middle Atlantic. The enterprises that participated in this conference enjoyed an advantageous comparative position regarding their competitors.

**Key words:** Ports; Multinational enterprises; Colonialism; International trade; International agreements.

**JEL Codes:** N77; N27.

## Forjando Imperios: la conferencia marítima de 1895 y su repercusión en Canarias y África Occidental (1895-1914)

*Fecha de recepción del original: 07-07-2010 ; versión definitiva: 12-10-2010*

**Daniel Castillo Hidalgo**

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

“La politique coloniale est fille de la politique industrielle”

Jules Ferry, *Le Tonkin et la mère patrie* (1890)

### 1. Introducción

Las conferencias marítimas han sido elementos rectores del tráfico marítimo desde su creación y consolidación en el último tercio del siglo XIX hasta la actualidad. Las conferencias marítimas perfilaron y controlaron la navegación comercial en todos los océanos del planeta a través de pactos nacionales o internacionales entre diversas empresas de notable entidad. En este artículo hemos centrado nuestro análisis en el desarrollo de la conferencia marítima pactada en 1895 entre la empresa británica de Liverpool *Elder Dempster & Co.*, y la alemana de Hamburgo *Woermann Linie*, que tenía como principal objetivo controlar los tráficos comerciales en la costa occidental africana entre las dos empresas, representantes sin duda del poderío económico de sus propios Imperios. El arco temporal estudiado se extiende desde 1895 (año del acuerdo) hasta su extinción momentánea, tras el estallido de la Primera Guerra Mundial, en el verano de 1914.

Con el establecimiento de la Conferencia Marítima de África Occidental (CMAO), el Imperio Británico se aseguró el dominio marítimo y comercial de sus principales enclaves en la costa occidental de África (Nigeria, Sierra Leona, Ghana). El acuerdo representa fielmente las orientaciones políticas europeas de finales del siglo XIX: expansión colonial y control del comercio internacional.

“I would follow the example of England in granting to these merchants something like Royal Charters...I do not wish to found provinces, but to protect commercial establishments in their own development... We hope that the tree will flou-

[168]

rish in proportion to the activity of the gardener, but if it does not, the whole responsibility rests with him and not with the Empire, which will lose nothing”<sup>1</sup>.

En este contexto de expansión imperialista, el archipiélago canario jugó un papel destacado como eje en las rutas atlánticas, atrayendo capitales de las principales potencias europeas hacia sus ciudades-puerto. De este modo, numerosas empresas europeas –fundamentalmente británicas– ocuparon espacios de influencia en los principales puertos canarios. Los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas (cuya construcción como puerto de refugio comenzó en 1883) se convirtieron en escalas obligatorias de las principales empresas de navegación en sus rutas intercontinentales. Paralelamente, el acuerdo anglo-germano de 1895 impulsó el establecimiento de empresas portuarias en las islas. En un breve espacio de tiempo irán incorporándose en Las Palmas la *Grand Canary Coaling Company* (1894) –como filial de *Elder Dempster*–, *Woermann Linie* (1906), *Blandy Brothers* (1885), *Miller & Company* (1887), *Wilson Sons* (1889) y *Cory Brothers* (1904). En Tenerife el proceso de implantación de la compañía germana se retrasaría hasta 1913, cuando, tras años de perseverancia, la *Deutsche Kohlen Depot Geseschaft* se instalara como suministradora del “oro negro” en Santa Cruz, sumándose a las compañías carboneras ya establecidas, como la *Tenerife Coaling Company* –filial también de la empresa de Liverpool–<sup>2</sup>.

El acuerdo se plasmó en el puerto de Las Palmas en un predominio de las principales actividades portuarias por parte de la *Grand Canary Coaling Company*. Bajo la gestión y administración de sir Alfred Lewis Jones desde 1884 hasta su muerte en 1909, la empresa británica se convirtió en una compañía de entidad supranacional con una gran diversidad de actividades (navieras, financieras, constructoras, comerciales, turísticas), implantada en África Occidental, Sudáfrica, América del Sur y el sudeste asiático<sup>3</sup>.

Nuestro artículo pretende analizar el funcionamiento de una conferencia marítima a través del ejemplo que nos proporciona la CMAO (1895-1914). Partimos de la hipótesis principal de que el cártel formado por británicos y alemanes supuso una *oligopolización* del sector portuario con consecuencias directas en los precios de los servicios y las mercancías en África Occidental, y la desaparición *de facto* de un mercado de pretendida competencia perfecta. Además, provocó una dependencia aún mayor hacia el exterior de la economía canaria, gravemente afectada tras el comienzo de las hostilidades en 1914. A partir de 1895, *Elder Dempster & Co.* quedó fuertemente fortalecida en Canarias (conociendo la competencia de *Woermann Linie*, *Miller & Cía* u otras compañías de exportación frutera, como *Otto Thoresen y Cía*), dominando la actividad portuaria (consignación de buques, reparaciones navales) y la exportación de productos agrícolas extra-temperanos a través de su acuerdo con *Fyffes* en 1908.

<sup>1</sup> Discurso del canciller Bismarck en el Reichstag, junio de 1884, recogido por Henderson (1938).

<sup>2</sup> Ponce Marrero (2002), p. 149.

<sup>3</sup> Davies (1973), p. 144; Brayshay *et alii* (2005), p. 216.

## 2. El camino hacia la conformación de la Conferencia Marítima de África Occidental

El avance tecnológico que supuso la revolución industrial en Europa a partir de la primera mitad del siglo XIX puso en la línea de salida a los diferentes Estados en liza en la pugna imperialista. El impulso del capital privado en busca de nuevos mercados exteriores y, sobre todo, el apoyo político por parte de los gobiernos imperiales se aglutinaron para crear un proceso de expansión industrial por todo el globo. Teniendo en cuenta que en la primera década del siglo XX las empresas comerciales alemanas y británicas eran “responsables” de no menos del 35% del comercio internacional, resulta necesario realizar una breve síntesis sobre la capacidad económica de esas potencias imperiales para comprender el porqué del desarrollo de las políticas de acuerdos comerciales<sup>4</sup>.

Gran Bretaña es fundamental para comprender el avance de los medios de comunicación y transporte relacionados intimamente con la expansión del Imperio por África y Asia<sup>5</sup>. El incremento de la flota británica aparece ligado al florecimiento económico de su imperio colonial y su papel como máximo defensor de las políticas liberales. Si en 1850 (comienzos de la gran expansión de la navegación a vapor) el Reino Unido tenía registrados unos 1.187 buques de vapor (con un porcentaje sobre el tonelaje total registrado en el país del 4,7%), en 1900 la cifra de buques movidos por vapor alcanzaba los 9.209 (representando un 77,5% del tonelaje de registro bruto inglés)<sup>6</sup>.

Este rápido incremento del número de buques de vapor –que fue arrinconando progresivamente el tráfico oceánico a los buques de vela, debido a sus mejores rendimientos de carga y velocidad<sup>7</sup>– también supuso una mayor dependencia del carbón que debía ser suministrado frecuentemente en las diferentes rutas marítimas. El Imperio Británico estableció diversas estaciones carboneras a lo largo de la ruta que iba desde Europa hasta Sudáfrica, creando una red de estaciones de servicio atlánticas. Las estaciones carboneras situadas en Azores, Madeira, Canarias y Cabo Verde quedaron inmersas en estas redes atlánticas, vinculadas a través de las diferentes empresas portuarias a los puertos de Monrovia, Takoradi, Sekondi, Dakar y las posesiones europeas en el Golfo de Guinea (principalmente Nigeria, Camerún y el Congo)<sup>8</sup>.

En esta red atlántica, el archipiélago canario se veía favorecido por un sistema fiscal que ya en 1836 aplicaba bajos aranceles al suministro de carbón (2% en los gastos de almacenaje) y, sobre todo, tras la concesión de las franquicias comerciales

<sup>4</sup> Crammond (1914) cifra en un 39,4% el valor total de la intervención anglo-germana en el comercio mundial (26,9% del Imperio Británico por el 12,5% del Imperio Alemán). El mismo autor asegura que el 53% de la marina mercante mundial estaba bajo el mando de alguno de estos dos Estados en 1911.

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

<sup>6</sup> Deakin (1973), p. 19.

<sup>7</sup> Fletcher (1958), p. 561, señala: “The years 1870 and 1871 brought enormous returns for steamship owners having large, first class steamers able to take the new route the East via to the Suez Canal. Their profits ran from 25 to 45 per cent per year”.

<sup>8</sup> Suárez Bosa (2004).

**[170]**

en los puertos canarios en 1852 por parte del Estado español. Entre otros, los factores institucionales convirtieron a los puertos canarios en una magnífica elección para las casas consignatarias extranjeras, que vieron en los alicientes fiscales una excelente oportunidad de negocio<sup>9</sup>. Este fue un elemento clave que hizo decantar la *batalla del carbón* a su favor en detrimento de los puertos vecinos –fundamentalmente San Vicente y Dakar–. El Gobernador de Cabo Verde era claro cuando afirmaba en 1890: “a diferença entre o preço do carvão em S. Vicente e os portos de Las Palmas e Tenerife, é, a meu ver, a principal causa da diminuição da navegação ao porto de S. Vicente”<sup>10</sup>. Los puertos de San Vicente y Praia (además de Azores), habían gozado del liderato en la jerarquía portuaria atlántica, debido al establecimiento temprano de empresas británicas<sup>11</sup>. En 1850 el Gobierno portugués había permitido a la *Royal Mail* británica el establecimiento de un depósito de carbón en San Vicente, que fue el impulso definitivo para el desarrollo de la actividad portuaria en Mindelo. Posteriormente se sumaron otras compañías británicas, como *Cory Brothers*, *Miller* o *Wilson and Sons*.

Siguiendo el modelo propuesto por Valdaliso, estos factores institucionales son fundamentales para el desarrollo de la actividad empresarial en los puertos, dado que los costes fijos (de organización y operación) suponen un 80-90% de los costes totales y los variables entre un 10 y un 20% (carga y descarga del buque)<sup>12</sup>.

En 1898 las compañías británicas proporcionaban casi 347.000 toneladas de carbón a los buques de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. En 1912 la cantidad de carbón suministrado alcanzaba casi 1,3 millones de toneladas. Por otra parte, el suministro alemán en Canarias no alcanzaría las 200.000 toneladas al año (185.096 t en 1913, año en que se incorpora la *Deutsche Kohlen Depot Gesellschaft* en Santa Cruz de Tenerife).

Analizando los datos del suministro de carbón en el puerto de Las Palmas puede observarse cómo el incremento en los suministros por parte de *Woermann Linie* entre 1906 (51.500 t) y 1913 (125.860 t)<sup>13</sup> apenas supone un 18% sobre el suministro total en 1910, año de máxima expansión de la compañía alemana en el puerto canario (141.643 t)<sup>14</sup>. Otro elemento de análisis es la distribución de la actividad consignataria en el puerto de Las Palmas. En 1900 la compañía *Elder Dempster* (y su filial en Las Palmas, *Grand Canary Coaling Company*) consignaban más del 20% del tráfico que entraba en el puerto grancanario (cuadro 1).

<sup>9</sup> Cabrera Armas y Suárez Bosa (2005), p. 99.

<sup>10</sup> Correia e Silva (1998), p. 163.

<sup>11</sup> Silva Évora (2009).

<sup>12</sup> “Una estructura de costes de estas características tiene una implicación evidente sobre la estructura empresarial del sector: en una situación de competencia perfecta el nivel de los precios podría descender en el corto plazo hasta cubrir únicamente los costes variables (puesto que el resto de costes tienen que ser cubiertos siempre debido a la naturaleza regular del servicio)”, recogido en Valdaliso Gago (1997), p. 20.

<sup>13</sup> Con un pico de 141.643 t (1910) y una caída brutal en 1914 (44.300 t), la media de suministro anual entre 1906 y 1914 fue de 84.937 t. Por contra, la media británica en ese mismo arco temporal fue de 541.112,7 t, con un pico de 719.982 t en 1912 (no aparecen los datos de 1908 y 1909). Cifras recogidas por Martín Hernández (1993), p. 139.

<sup>14</sup> Martín Hernández (1993), p. 139.

**Cuadro 1.**  
**Distribución de la actividad consignataria en el puerto de Las Palmas (1900)**

Empresa de navegación	Empresa consignataria	Nº de buques	Porcentaje sobre el total de buques	Puerto de salida (más frecuente)	Puerto de llegada (más frecuente)
<i>Elder Dempster &amp; Co.</i>	<i>Grand Canary Coaling Co.</i>	56	7,76	Liverpool	Freetown
<i>Compagnie Maritime Franc-Belgue</i>	<i>Grand Canary Coaling Co.</i>	9	1,25	Amberes	Freetown
<i>Woermann Linie</i>	<i>Blandy Brothers</i>	34	4,71	Hamburgo	Port Harcourt, Freetown, Lagos
<i>Union Castle</i>	<i>Miller &amp; Cía.</i>	18	2,49	Londres	Ciudad del Cabo

Fuente: *La Provincia*. Muestreo de 721 buques durante cuatro meses (enero-abril, 1900). Elaboración propia.

Las exportaciones británicas de carbón en estos años de expansión colonial son significativas. En 1886 las exportaciones estimadas de carbón para el Reino Unido alcanzaban 160.000 millones de toneladas (por 103.100 millones de toneladas de los Estados Unidos y las 73.700 millones de toneladas alemanas)<sup>15</sup>; en 1902 las salidas de carbón británicas se situaban en torno a las 227.000 millones de toneladas, con un pico anual de más de 287.000 millones en 1913<sup>16</sup>. Esto se reflejó en el crecimiento de la economía británica, enriquecida gracias a la expansión del comercio colonial. Las exportaciones desde las colonias británicas en África Occidental pasaron de una media quinquenal de 1.797.652 libras (1891-1895) a 2.978.645 libras (1901-1903) llegando a alcanzar las 5.173.553 libras (corrientes) en 1913<sup>17</sup>. En sus relaciones con Canarias, el incremento fue especialmente importante. El valor de las importaciones británicas creció —a una media quinquenal— desde las 300.000 libras a casi 1,3 millones de libras corrientes. Las exportaciones británicas hacia las Islas Canarias también experimentaron un abultado crecimiento medio de 462.000 libras (1891-1895) hasta más de 848.000 libras corrientes (1901-1903)<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> Crammond (1914), p. 783.

<sup>16</sup> Findlay (1922), p. 323.

<sup>17</sup> Davies (1973), p. 397.

<sup>18</sup> Cifras recogidas en J.W. Root (1904), pp. 311-313. Coquery-Vidrovitch y Moniot (1985), p. 87. ofrecen interesantes bases estadísticas sobre el comercio exterior de África.

**[172]**

Las principales mercancías exportadas desde África Occidental estaban destinadas a la nutrición de la industria europea. Las materias primas lubricantes, la goma, el caucho y la madera serán los elementos exportados en mayor medida. No se puede tampoco desestimar el importante peso cuantitativo de productos de lujo como el oro, el marfil o los diamantes. Davies ha calculado las exportaciones desde las colonias británicas del oeste africano hacia el Reino Unido y en este sentido, el aceite de palma y las nueces en polvo destinadas a la fabricación de lubricantes para la maquinaria británica dominan la estadística con más del 50% sobre el total de las mercancías. Cabe destacar la expansión del comercio del aceite de palma en poco más de medio siglo. Si en 1850 sólo 14 puertos de África Occidental exportaban esta mercancía, en 1890 la cifra llegaba hasta los 108 puertos. Del mismo modo, en 1850 se contabilizan 26 comerciantes negociando con aceite de palma en Gran Bretaña mientras que en 1880 se llega a 105 (el 97% de los comerciantes entre Londres y Liverpool)<sup>19</sup>. En las colonias del África Occidental Francesa (AOF), la tendencia exportadora sigue el modelo británico. La exportación de cacahuets (en crudo y derivados), caucho, goma y otros productos se realizó en estrecha relación con las potencias comerciales pujantes en África a través –principalmente– de los puertos de Rufisque, Dakar, Foundiougne y Saint-Louis (cuadro 2).

**Cuadro 2.**  
**Principales exportaciones de Senegal por puertos (1907)<sup>20</sup>**

*En toneladas*

<b>Puerto</b>	<b>Cacahuets</b>	<b>Goma arábica</b>	<b>Caucho</b>	<b>Aceite de palma</b>	<b>Total</b>
Saint-Louis	24.908,57	3.335,43	705,94	n/d	<b>29.027,96</b>
Dakar	1.003,54	101,69	294,40	n/d	<b>4.218,31</b>
Rufisque	72.402,55	n/d	3,75	n/d	<b>72.700,05</b>
Foundiougne	40.595,53	0,70	0,04	n/d	<b>40.647,67</b>
Ziguinchor	7.764,87	n/d	36,32	1.430,73	<b>9.298,27</b>
Nianing	6.586,38	n/d	n/d	n/d	<b>6.586,38</b>
Yoal	591,98	n/d	n/d	n/d	<b>593,98</b>
Rip	593,50	n/d	n/d	n/d	<b>860,17</b>
	<b>154.446,91</b>	<b>3.437,81</b>	<b>1.040,45</b>	<b>1.430,73</b>	<b>163.932,77</b>

Fuente: Rapports du Gouverneur Général de L' Afrique Occidentale Française. 2G7-34. Service de Douanes. Rapport sur la situation économique et commerciale de la colonie en 1907 (Archives Nationales du Sénégal, ANS).

<sup>19</sup> Lynn (1989), p. 240.

<sup>20</sup> Hemos seleccionado los principales productos de exportación, existiendo muchos otros con una menor entidad, como por ejemplo cera, colmillos de elefante, sisal, etc.

El Imperio Alemán también vivió un periodo de impulso económico que tuvo como reflejo un aumento del comercio con las posesiones africanas (tanto propias como extranjeras). Estos datos se confirman con el incremento del movimiento de buques en Hamburgo, su principal puerto de comercio. Entre 1851 y 1860 llegaron al puerto alemán una media de 4.649 buques que suponían unas 756.100 TRB. En 1907 las cifras nos revelan un total de 16.473 buques y 12.040.400 TRB<sup>21</sup>.

Este incremento de la actividad comercial marítima supuso un mayor esfuerzo inversor por parte de los sectores públicos y privado alemán, que vieron en este campo una oportunidad de negocio. Un dato significativo que ilustra el crecimiento alemán es que en 1910 la compañía con mayor número de buques y TRB en el mundo era la alemana *Hamburg-Amerika Line*, que cubría las rutas entre Europa (Génova, Hamburgo) y Sudamérica (Brasil y Argentina)<sup>22</sup>. *Woermann Linie* experimentó también un rápido crecimiento en su flota. Si en 1896 apenas alcanzaba las 15.709 toneladas de registro (14 buques), en 1906 administraba casi 72.000 toneladas de registro bruto<sup>23</sup>.

En África Occidental el papel de las instituciones coloniales metropolitanas, como la Cámara de Comercio de Hamburgo, y su capacidad como grupo de presión de los intereses de las empresas hamburguesas fue fundamental. Su rol como intermediario entre la patronal hamburguesa, la cancillería alemana y las empresas británicas y francesas, definirá a partir de 1883 una lucha diplomática por obtener ventajas para el Reich en África Occidental. Los pioneros alemanes en establecer posiciones comerciales en la región fueron, desde finales de la década de 1840, Carl Woermann y C. Goedelt, en un momento en que se estaban implantando comerciantes particulares en la costa occidental africana. Ambos empresarios alemanes habían llegado a un acuerdo para trabajar como socios en África Occidental, siendo Goedelt el armador de la empresa comercial *Woermann*. La primera intervención exitosa se produjo en Liberia a comienzos de los sesenta y ya desde 1868 la *Casa Woermann* se encontraba fuertemente instalada en Camerún y Gabón<sup>24</sup>. Siete años después, *Jantzen & Thormählen*, también de Hamburgo, se sumará al comercio del marfil y el aceite de palma en la colonia africana (comercio dominado por agentes británicos)<sup>25</sup>.

El 30 de abril de 1884 Adolph Woermann, como representante de la Cámara de Comercio de Hamburgo, fue recibido en audiencia por el canciller Bismarck con el objetivo de defender los intereses de su compañía en Camerún, favorecer la ex-

<sup>21</sup> Datos recogidos por Clapp (1912), p. 178.

<sup>22</sup> Clapp (1912), p. 101.

<sup>23</sup> Davies (1973), p. 159 y p. 406.

<sup>24</sup> Henderson (1938), p. 6.

<sup>25</sup> Davies (1977), p. 15, cifra en un 40,2% las exportaciones británicas desde sus colonias de África Occidental en 1854, alcanzando el pico porcentual de 53,9% en 1884. Ya en 1913 desciende al 39,5% tras la caída progresiva del valor del aceite de palma en el mercado internacional. Cabe destacar aquí el tipo de mercancías exportadas desde las colonias alemanas, donde, como puede verse en el cuadro, dominan los productos con un alto valor de mercado.



[174]

pansión imperial alemana y crear una línea de navegación regular alemana entre Hamburgo y la costa africana. Con ello buscaba contrarrestar el dominio ejercido por las compañías británicas y ampliar la capacidad de influencia alemana. Bismarck era conocedor de que el suministro de materias primas para la industria alemana estaba en juego: la goma, el caucho, el aceite de palma o las semillas de palma debían ser controladas directamente por el imperio alemán para garantizar un desarrollo económico independiente. El resultado de esta reunión fue un compromiso por parte del Gobierno alemán de intervenir de una manera más activa y directa en la salvaguarda de los intereses económicos nacionales a través de una política de pactos y alianzas comerciales con el Reino Unido y Francia, principales potencias coloniales en África Occidental. Esa vertiente política queda reflejada en el siguiente comentario:

“L’engagement pris par L’Empire allemande de porter secours aux allemands qui en craindraient pas d’établir dans ce pays des factoreries et des entreprises commerciales, meme au risqué d’entrer en conflit avec les puissances maritimes supérieures, n’a jamais été l’idée du Government...nous nous contenterons de signer des traits d’amitié, de commerce et de protectorat, qui nous permettront de soutenir efficacement les sujets allemands”<sup>26</sup>.

Estas reuniones periódicas entre la patronal colonial hamburguesa y la cancillería del Reich facilitarán el camino para la conformación de la CMAO en 1895.

### 3. Las bases del acuerdo de 1895

El nacimiento y desarrollo del acuerdo entre británicos y alemanes ha sido estudiado con anterioridad por diversos autores. Peter Davies ha hecho notables esfuerzos desde el punto de vista anglosajón, focalizando sus investigaciones en la compañía *Elder Dempster* y su papel destacado dentro de la conferencia marítima. Por otra parte, Charlotte Lebuscher realizó en la década de los cincuenta un excelente estudio sobre el impacto de las compañías navieras en África Occidental, donde analizaba en profundidad numerosos aspectos relativos al desarrollo de la CMAO. Tras las maniobras políticas realizadas por *Woermann Linie* para mejorar su posición en África Occidental y pese a encontrarse en inferioridad de recursos materiales y financieros<sup>27</sup>, en 1894 la empresa alemana era capaz de enfrentarse al

---

<sup>26</sup> Acta de la reunión recogida por Owona (1973), pp. 19-21.

<sup>27</sup> La compañía de Liverpool se había asegurado el monopolio del suministro de petróleo y queroseno en el África británica y además Jones había conseguido que *Elder Dempster* fuera la responsable del correo postal para toda África Occidental. A ello hay que sumar el monopolio para transportar el carbón a los gobiernos coloniales y a partir de 1894 el *British Bank of West Africa* (bajo el control de *Elder Dempster*) logró el derecho de importar monedas de plata y obtener un 1% de comisión por el suministro de monedas a las colonias (Sherwood, 1997, p. 255). Hay que tener en cuenta, además, que tras el comienzo de la Gran Guerra el Gobierno británico concedería aún mayores concesiones a la compañía de Liverpool, confirmando de facto el monopolio de *Elder Dempster*. Olukoju, (1992), p. 256.

*monopolio virtual* que había conseguido *Elder Dempster* bajo la hábil gestión de sir Alfred L. Jones<sup>28</sup>. La auténtica amenaza para *Elder Dempster* era la existencia de una alternativa potente que limitara su poder de influencia sobre el mercado africano. En este sentido, la compañía de Liverpool prefirió concertar un cártel empresarial con su rival alemán antes que enfrascarse en una lucha comercial que podía hacer peligrar su hegemonía regional. Con el acuerdo de 1895, ambas empresas fijaron los precios de flete y los servicios marítimos entre África Occidental y los puertos metropolitanos (establecimiento de rutas y áreas de influencia). La fortaleza de ambas empresas (sobre todo *Elder Dempster*) les facilitó la posibilidad de dominar el sector en la costa africana. El resto de las empresas de navegación con presencia regional, como por ejemplo las francesas *Delmás*, *Maurel* o *Chargeurs Reunis*, se vieron incapaces de sobreponerse al dominio anglo-alemán. Poco después, durante la Primera Guerra Mundial, la dependencia francesa de la empresa de Liverpool para el envío de materias primas para la industria bélica se convertirá en un problema político de primer nivel. La conferencia estableció además el espacio geográfico (red portuaria), que alcanzaba los principales puertos de la costa desde Casablanca hasta las posesiones europeas en el Congo.

A nivel teórico, la creación de conferencias marítimas puede identificarse con la formación de cárteles empresariales potentes y consolidados, capaces de controlar el comercio marítimo durante un largo periodo de tiempo<sup>29</sup>. Un cártel marítimo se define como un acuerdo entre compañías de navegación y portuarias con el objetivo de fijar precios de flete y tarifas, y así suprimir la competencia exterior en un determinado tráfico regular<sup>30</sup>. Para lograr lo segundo, las empresas no dudan en aplicar políticas hostiles contra las empresas que permanecen al margen del acuerdo. Estas empresas, generalmente de una menor entidad económica y financiera, son forzadas a mantenerse apartadas de la actividad a través de medidas coercitivas o de presión promovidas por las empresas firmantes. Una de estas medidas es la *guerra de precios*, en las que se alteran artificialmente los precios, rebajando las tarifas de flete (*dumping*) para alejar a la posible competencia del sector; o bien, en ausencia de una competencia fuerte, elevando los precios por encima del valor de mercado. En el primer caso, las empresas asumen las pérdidas gracias a un sistema de coberturas internas pactadas entre los miembros firmantes con el único objetivo de impedir y bloquear la competencia externa<sup>31</sup>. Como es evidente, las empresas con capacidad para poner en marcha una política de *guerra de precios* deben tener una estructura muy potente, capaz de hacer tambalear los mercados a través de sus políticas colusorias. Las conferencias marítimas impulsaron además un sistema de primas y bonificaciones (*tarifas diferidas*) con el que asegurar la lealtad de sus componentes, a través del cálculo de una ganancia espe-

<sup>28</sup> Davies (1973), p. 113.

<sup>29</sup> “The apparent objectives and organization of the conferences are closely similar to those of cartels”, cita recogida en Marx (1953), p. 196.

<sup>30</sup> McGee (1960), p. 197.

<sup>31</sup> Scott (1997), p. 714.

## [176]

rada, que es compensada en caso de no producirse por el conjunto de miembros de la conferencia<sup>32</sup>.

Las principales características que definen a una conferencia marítima vienen dadas por diferentes factores, como pueden ser el entorno geográfico (amplitud del espacio, accidentes físicos), las mercancías transportadas (valor de las mismas, importancia estratégica nacional, cantidades) o el tipo de compañía que firma el acuerdo (mayor o menor entidad económica, sociedades anónimas o limitadas, empresas nacionales). En líneas generales, las conferencias marítimas responden al siguiente esquema propuesto por Zimmermann<sup>33</sup>:

1. Un área geográfica delimitada y concreta (con el establecimiento de *puertos directos*, *puertos base* y áreas de influencia)<sup>34</sup>.
2. Un proceso de consolidación de un sistema de tarifas y fletes pactado de antemano (tarifas diferidas, uniformidad de tarifas, acuerdos en el tráfico marítimo).
3. Posibilidad de expansión territorial y del número de miembros de la conferencia (acuerdos preliminares)<sup>35</sup>.

En África Occidental la conferencia marítima de 1895 apostó por la elevación de las tarifas de flete, debido al poderío de *Elder Dempster* y *Woermann Linie*, evitando la competencia y haciendo que se elevaran los costes en las importaciones metropolitanas. El bajo poder adquisitivo de las poblaciones africanas de la costa, así como el dominio ejercido sobre el comercio por las empresas de navegación firmantes, incrementaron las relaciones de dependencia entre las colonias y la metrópoli. La fluctuación del valor de las mercancías para el mercado europeo (exportaciones coloniales) y la asignación de las diferentes tarifas de flete muestran también un incremento progresivo en líneas generales entre 1905 y 1912 (cuadro 3). Con algunas excepciones, como el descenso en el valor de los fletes en el puerto de Lagos al tratarse del mayor centro de exportación de materias primas oleaginosas en África Occidental (además de Rufisque y Dakar), los datos que aporta Davies nos ilustran un aumento progresivo del coste de los fletes en todos los puertos bajo influencia directa de la CMAO. Se puede observar cómo los productos de base oleaginosa y lubricantes experimentan un incremento generalizado, que guarda una estrecha relación con el aumento de la producción industrial europea en vísperas de la Gran Guerra. En cualquier caso, las políticas monopolísticas

---

<sup>32</sup> Valdaliso Gago (1997), p. 21.

<sup>33</sup> Zimmermann (1921), pp. 14-18.

<sup>34</sup> Los conceptos de puerto directo, puerto base y áreas de influencia son elementos del modelo de Deakin (1973).

<sup>35</sup> En este apartado hay que tener en cuenta múltiples requisitos que pueden afectar a la aceptación o denegación de un posible miembro. Entre estos parámetros se encuentran: la capacidad financiera, el tamaño de la compañía (buques, TRB), la influencia e impacto internacional y, en ocasiones, la nacionalidad de la compañía. Valdaliso Gago (1997).

quedaron al descubierto cuando varias compañías norteamericanas trataron de participar activamente en el comercio entre África Occidental y los Estados Unidos en 1907<sup>36</sup>. Sir Ralph Moor, director de una de las compañías de *Elder Dempster*, ante la inminente entrada de un competidor norteamericano en el mercado africano afirmaba:

“to prevent a general competition arising and the establishment of a general trade between America and West Africa...the object is to prevent the American engaging in commerce in West Africa”<sup>37</sup>.

**Cuadro 3.**  
**Variación media porcentual en las tarifas de flete de la CMAO**  
**entre 1905 y 1912**

Mercancía	Freetown	Axim, Sekondi, Accra	Lagos	Tráfico fluvial
Semillas de palma	+11%	+7%	+8%	+10%
Aceite de nueces	+50%	+28%	-28%	-19%
Nueces	+11%	+7%	+8%	+10%
Aceite de Palma	+7%	+9%	+2%	+8%

Fuente: Davies (1973), p. 476. Elaboración propia.

Estas prácticas hostiles comunes en el sistema de conferencias pueden encontrarse con serios problemas de diferente tipo, puesto que son múltiples las amenazas y peligros que se ciernen sobre los acuerdos. En primer lugar cabe destacar la posibilidad del surgimiento de competencia dentro de la conferencia o bien la amenaza de servicios alternativos proporcionados por algunas de las empresas firmantes, que les concede una mayor capacidad de acción. Otras amenazas para el sistema de conferencias lo suponen la competencia intermodal (a través de la utilización de medios de transporte alternativos, como el ferrocarril o el camión en el caso de África Occidental), la intervención del Estado (por medio de unas políticas nacionales más o menos liberales) o bien por la existencia de mercados alternativos que hacen inútiles las medidas de coerción empleadas por las empresas portuarias<sup>38</sup>.

Lo cierto es que lo que en principio podría suponer una ventaja por la calidad y frecuencia del servicio hacia África Occidental, reflejado en un incremento de la

<sup>36</sup> Hay que tener en cuenta que a las mercancías que se exportaban desde Estados Unidos hacia África Occidental, si eran transbordadas en Liverpool, se les aplicaba la misma tarifa que si fueran productos británicos, por lo que el paso por Gran Bretaña era casi obligado para poder competir en igualdad de condiciones en el mercado africano. El peso de la ciudad británica, sede de *Elder Dempster*, es fundamental para comprender el porqué de las políticas ejecutadas en el comercio de África Occidental.

<sup>37</sup> Leubuscher (1962), pp. 23-24.

<sup>38</sup> Valdalis Gago (1997), p. 21.

[178]

actividad comercial y el reforzamiento de los lazos de unión entre las colonias y la metrópolis, en realidad provocó que los precios no se mantuvieran acordes con la oferta y la demanda: los precios de los fletes y mercancías estuvieron pactados de antemano por las empresas miembros de la CMAO, amputando *la mano invisible* que equilibra los mercados, teoría defendida por el liberalismo doctrinario decimonónico<sup>39</sup>. En otras palabras: el incremento de las exportaciones hacia las colonias africanas no supuso el abaratamiento de las mercancías europeas para los africanos, debido a las tarifas abusivas acordadas por *Elder Dempster* y *Woermann Linie*, provocando un desequilibrio permanente en la balanza de pagos en las colonias. Por otra parte, las empresas portuarias se lucraron del establecimiento de precios prefijados, congelando el precio de las mercancías para el productor pero no para el intermediario en África, generalmente al servicio de las casas de comercio europeas. En palabras de Sherwood: “The West African Conference kept freight rates artificially high, though just low high is impossible to determine as shipping companies have never been required to publish freight rates”<sup>40</sup>. Esta política proteccionista entre las dos empresas, alcanzada gracias al acuerdo de 1895, sigue una dinámica claramente identificable en las políticas coloniales de las potencias europeas. En el caso francés (con una gran posesión de territorios en toda África Occidental) pueden observarse casos similares en los que los intereses coloniales son vulnerados por los deseos metropolitanos en un clima de expansión del capitalismo industrial. Esto ha sido definido como una gran lucha entre dos posiciones bien diferenciadas entre las políticas liberales (seguidas por los grupos coloniales encabezados por el *Parti Colonial*) y las proteccionistas, encabezadas por las principales empresas industriales francesas en el último tercio del XIX<sup>41</sup>.

Las relaciones económicas entre las colonias británicas y alemanas aumentaron tras la consolidación de la CMAO. En 1905, unas 134 oficinas de comercio británicas se encontraban emplazadas en Camerún (posesión alemana hasta el final de la Gran Guerra), siendo sustentadas por el comerciante *John Holt* casi 50. El importante peso económico y la decisiva participación del sector financiero de la City londinense en la expansión británica impulsaron a los alemanes a crear el *Deutsch-Westafrikanische Bank* (1905) como medio para conservar un cierto control del comercio y la actividad financiera de Camerún en sus propias manos e impulsar la inversión en las infraestructuras y el tejido productivo colonial<sup>42</sup>. Como hecho significativo, en 1894 se había creado el *British Bank of West Africa* bajo el control de *Elder Dempster*, que gozaba de una posición privilegiada en toda la costa occidental africana gracias al apoyo del Gobierno británico. Henderson cifra en unas 469.000 libras corrientes el tráfico directo entre Gran Bretaña y las posesiones alemanas en África Occidental en 1910. Las políticas de acuerdos económicos internacionales impulsadas por la cancillería alemana a finales del siglo XIX tuvieron

---

<sup>39</sup> Deakin (1973), p. 21.

<sup>40</sup> Sherwood (1997), p. 260.

<sup>41</sup> Newbury (1968), p. 337.

<sup>42</sup> Henderson (1945), p. 60.

también otros ejemplos, como la creación de empresas anglo-germanas con diferentes intereses y actividades (construcción, minería, banca)<sup>43</sup>.

En este acuerdo de los capitales internacionales anglo-germanos, la posición británica consiguió salir aún más reforzada. Con respecto a la CMAO, el tonelaje empleado por Alemania en la costa africana entre 1892 y 1906 creció en una menor proporción de lo que lo hizo el tonelaje británico (esencialmente *Elder Dempster*). Leubuscher afirma: “It is true that these were years of great expansion of German trade and shipping in general, whereas Elder Dempster was firmly established when the Conference was formed, and that the Woermann Line had benefited from the development of the German colonies set up in 1884”<sup>44</sup>.

El papel desempeñado por las distintas administraciones coloniales y las instituciones en el desarrollo y gestión de estas políticas fue clave. Los representantes de las diferentes casas de comercio y los agentes políticos de los gobiernos imperiales intervinieron en los asuntos coloniales sin prestar atención a las reivindicaciones de los comerciantes “expatriados”<sup>45</sup>, que eran repudiados cuando el gobierno metropolitano perdía su interés sobre una determinada mercancía o actividad económica, como sucedió en el debate entre colonialistas franceses e industriales metropolitanos a finales del XIX<sup>46</sup>. Resultan interesantes las reclamaciones que lanzaron tanto comerciantes “expatriados” como algunos gobernadores de la administración colonial sobre el grave perjuicio que estaba creando la conferencia marítima sobre el comercio británico. Todo ello, sumado a un incremento de la presión estadounidense sobre Londres en pos de una relajación de las políticas proteccionistas en África Occidental, condujo a la creación de una comisión especial (*Commission of Shipping Rings*), encargada de velar por el buen funcionamiento del comercio marítimo británico (1906-1909)<sup>47</sup>. La principal función que tenía la Comisión era investigar las conferencias marítimas en las que participaran las empresas británicas, haciendo hincapié en la revisión del sistema de tarifas diferidas. Una vez investigadas y analizadas las diferentes conferencias, la Comisión debía informar sobre las operaciones que pudieran causar quebrantos al comercio Británico (tanto colonial como metropolitano) y en cualquier caso poner remedio tomando la legislación vigente o reformándola si era necesario<sup>48</sup>.

---

<sup>43</sup> La *South-West Africa Co. Ltd.* fue fundada en 1892 por algunos financieros de Hamburgo y un capital de 300.000 libras esterlinas que posteriormente pasaría a 2.000.000. En 1899 la misma compañía sustentada por el *Diskontogesellschaft* y la *Exploration Co. Ltd.* de Londres se fusionarán en la *Otavi-Minen-und Eisenbahn-Gesellschaft* con el objetivo de explotar las minas de Otavi y unir las por ferrocarril con la costa. Henderson (1945), p. 61.

<sup>44</sup> Leubuscher (1962), p. 25.

<sup>45</sup> “Expatriados” es una traducción literal del concepto propuesto por Sunderland para referirse a los empresarios europeos en los territorios coloniales. Pese a no parecer una definición muy acertada, nos parece ilustrativa del sentido peyorativo del término para el resto de la comunidad empresarial británica metropolitana de la época.

<sup>46</sup> Sunderland (1999), p. 43.

<sup>47</sup> Leubuscher (1962), p. 10.

<sup>48</sup> Leubuscher (1962), p. 13.

[180]

#### 4. El rol de los puertos en la CMAO: la red portuaria del Atlántico

Las redes de comunicación entre los diferentes puertos unen mercados, culturas y sociedades alejadas entre sí, estableciendo un complejo entramado internacional e interrelacionado que conocerá un momento de crecimiento irrefrenable desde mediados del siglo XIX. Mark Casson ha estudiado en profundidad las implicaciones del modelo de redes aplicado a los análisis históricos. El modelo propuesto por Casson para el análisis de las conferencias marítimas es importante para tener una visión de conjunto de lo que supone este fenómeno histórico y de las implicaciones de las diferentes redes económicas y sociales que convergen en el desarrollo de las relaciones humanas<sup>49</sup>.

La asignación de diferentes puertos base en la costa occidental africana también es un elemento de análisis fundamental que define a una conferencia marítima. La preponderancia británica en este sentido es extraordinaria. En Camerún, por ejemplo, la inversión británica se hace presente a través de casas de comercio poderosas que se empleaban en la exportación de materias primas, el suministro de carbón e incluso en el sector financiero. Los puertos de Freetown, Takoradi, Dakar, Accra, Sekondi o Lagos se convirtieron en las estaciones de paso obligadas para *Elder Dempster* y *Woermann Linie*, donde establecían sus principales oficinas y agentes delegados<sup>50</sup>. La característica fundamental de estos puertos base se resume en su función como puntos regulares de exportación e importación de mercancías, siendo elementos imprescindibles en la redistribución de la actividad comercial de la conferencia. Estos puntos conforman los núcleos administrativos de las empresas im-

**Cuadro 4.**  
**Principales puertos directos/puertos base de la CMAO**  
**(según el modelo de Deakin) (1895-1914)**

Puertos base	Puertos directos
Liverpool	Las Palmas Santa Cruz de Tenerife
Hamburgo	Madeira
Londres	Conakry
Amberes	Monrovia
Freetown	Loango
Lagos	Sekondi
Accra	Whidah

Fuentes: Davies (1973), Olukoju (1992), Lebuscher (1962). Elaboración propia.

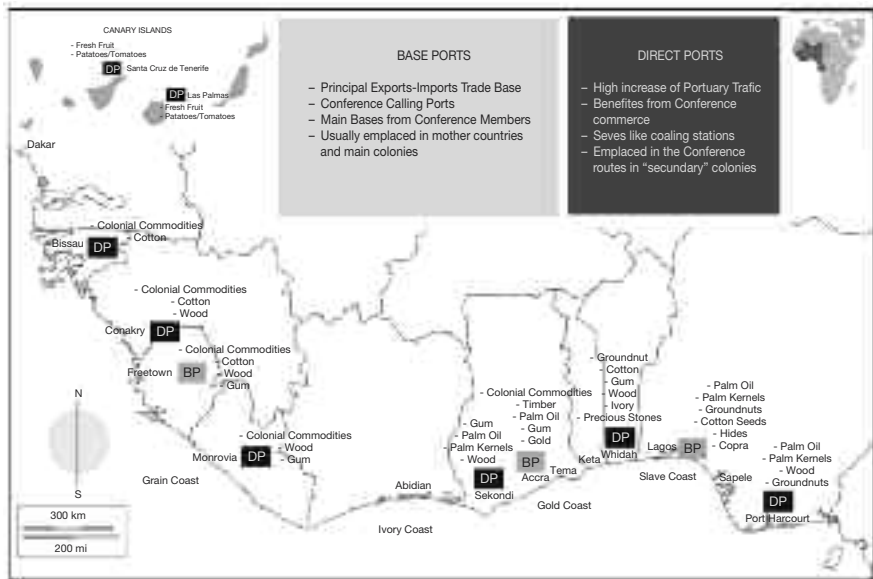
<sup>49</sup> Casson (2006).

<sup>50</sup> En el caso de Freetown y Lagos, pueden considerarse puertos de llegada en la ruta corta desde Europa hacia África Occidental y el Golfo de Guinea, o puertos de escala en la ruta hacia Sudáfrica y Australia.

plucadas en la actividad portuaria. También son grandes centros comerciales redistribuidores (*hub/carrefours*) de diferente entidad económica<sup>51</sup>.

En el caso de los puertos canarios, la CMAO los situó (según el modelo teórico de Deakin) como *puertos directos* dentro de las rutas comerciales hacia el Golfo de Guinea y los puertos nigerianos<sup>52</sup>. Este modelo los presenta como puertos de primer orden en el desarrollo comercial de la conferencia, conformando puntos de escala fundamentales. Los *puertos directos* no tienen unas funciones definidas como centros exportadores de la categoría de los puertos base que hemos señalado. Como consecuencia de su renta de posición, logran beneficiarse del tráfico marítimo regular entre los diferentes *puertos base* (Mapa 1). El crecimiento de la actividad marítima se refleja en un incremento en el suministro de combustibles y avi-tuallamientos en los puertos canarios. La actividad portuaria que se desarrolla en Canarias en la primera década del siglo XX es un dato indicativo del desarrollo de los puertos, aprovechando el tránsito de las diferentes rutas de la CMAO que responde al modelo propuesto por Deakin. Pero no fue únicamente la conferencia anglo-alemana la que hizo que los puertos canarios aumentaran su actividad. Entre

**Mapa 1.**  
**Puertos base y puertos directos en la Conferencia Marítima de África Occidental (1895-1914)**



Fuente: Deakin (1953), Leubuscher (1962), Davies (1973). Elaboración Propia.

<sup>51</sup> Deakin (1973), pp. 53-56.

<sup>52</sup> Deakin (1973), pp. 53-56.



**[182]**

otras cuestiones, la conferencia marítima de Sudáfrica también impulsó el desarrollo portuario a través de la visita frecuente en los puertos isleños de los grandes buques de la *Union Castle Line*, quien obtendría a finales del XIX el control del correo entre Gran Bretaña y Sudáfrica<sup>53</sup>.

Los puertos canarios, según lo que hemos explicado, quedarían clasificados como *puertos directos* dentro de la CMAO (y de la conferencia marítima de Sudáfrica), lo cual tuvo un efecto dinamizador de la actividad portuaria, representado en el incremento de los tráficos (cuadro 4). Los puertos canarios quedaron ya inmersos en las redes comerciales Europa-África-Oceanía y Europa-África-América de una manera definitiva, debido a su condición de estaciones de avituallamiento y carboneo (*puertos directos*). Además, gracias a su renta de posición y su especialización agrícola en productos de exportación agrícola, las empresas de navegación tenían la posibilidad de transportar carga fresca (especialmente productos hortofrutícolas extra-temperanos) para los puertos de destino en Gran Bretaña (Londres, Liverpool, Southampton), Francia (Le Havre, Burdeos, Dunkerque, Marsella), Alemania (Hamburgo) y Bélgica (Amberes), con los que obtenían unos beneficios adicionales como fletes de retorno (cuadro 5)<sup>54</sup>. Esto le ayudó a ganar la pugna con otros puertos como los de Cabo Verde, sin la capacidad para ofrecer fletes de retorno atractivos. Por otro lado, las Islas, además de centros de consumo de productos europeos y americanos (estos en menor medida), se convirtieron en una plataforma logística desde la que se reexportaban productos hacia el continente africano, entre los que caben destacar el aguardiente y licores caribeños y, sobre todo, el petróleo de los Estados Unidos a partir de la década de 1920.

**Cuadro 5.**  
**Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas (1900-1914)**

<b>Año</b>	<b>Nº de Buques</b>	<b>Tráfico total en toneladas</b>	<b>Empresas consignatarias en el puerto</b>	<b>Carbón suministrado En toneladas</b>
1900	3.162	n/d	16	n/d
1902	3.621	n/d	14	n/d
1904	2.569	n/d	11	n/d
1906	4.929	5.240.897	11	51.500
1908	4.568	5.460.740	13	53.000
1910	6.170	9.230.974	14	141.643
1912	6.549	10.378.656	14	108.500
1914	5.451	7.422.316	14	44.300

Fuentes: Memorias de la Junta de Obras de Las Palmas, Memorias Comerciales de la Cámara de Comercio de Las Palmas, Ulises Hernández (1993). Elaboración propia.

<sup>53</sup> Scott (1997), pp. 716-717.

<sup>54</sup> Suárez Bosa (2000), pp. 2.175-2.191; Martín Hernández (1993).

Por último, aunque de escasa cuantía, cabe reseñar el aumento en la redistribución de productos hacia las posiciones españolas en África, en especial, Fernando Poo y Sidi Ifni en el Sahara<sup>55</sup>. Como puede observarse, en este entramado de comunicaciones el *nodo* canario resultaba fundamental dentro de las diversas rutas de navegación internacionales.

**Cuadro 6.**  
**Exportación de productos hortofrutícolas canarios (1906-1913)**

*Porcentajes totales por países*

Años	Tomates		Plátanos	
	Gran Bretaña	Alemania	Gran Bretaña	Alemania
1906	93,96	.-	92,2	.-
1907	94,38	5,05	89,97	7,02
1908	92,39	7,09	86,4	8,51
1909	92,27	5,87	76,93	14,51
1910	88,78	9,04	65,17	22,64
1911	89,21	8,53	55,19	27,65
1912	85,48	12,3	56,05	26,08
1913	83,03	13,81	57,25	22,23

Fuente: Suárez Bosa *et alii* (1995), pp. 115-117.

No podemos olvidar, dentro de estas grandes redes comerciales, que éstas existen debido a la acción humana. Los seres humanos conforman estas redes estructurándolas en torno a sus intereses personales y colectivos. El funcionamiento de estas redes económicas y las implicaciones sociales que conlleva su articulación son elementos de análisis. La estructuración de un sistema de las mentalidades entre los diferentes espacios dentro de la red, la difusión e intercambio de conocimientos y el desarrollo de capitales humanos específicos definen algunas de las implicaciones sociales de estas entidades<sup>56</sup>. Para el caso canario, las relaciones personales, profesionales y empresariales entre los extranjeros que se sitúan en Canarias (británicos, alemanes y franceses principalmente), la expansión imperial europea de finales del XIX y la iniciativa empresarial aparecen estrechamente vinculadas. Al igual que ocurre en la costa occidental africana, los representantes de las principales empresas portuarias y casas de comercio crearán un complejo sistema de relaciones personales que derivará en una serie de políticas y acuerdos colusorios entre el sector público y privado.

Los empresarios extranjeros que se establecen en las Islas, lograrán reproducir modelos sociales y económicos con similares características. Este fenómeno puede

<sup>55</sup> Pereira Rodríguez (1984).

<sup>56</sup> Granovetter (2005), p. 35.

[184]

observarse entre diferentes *managers* y directivos de diferentes empresas supranacionales a lo largo del globo, por lo que responde a un esquema general de relaciones personales definido por el sistema de producción internacional. Un buen ejemplo de ellos nos lo ofrece *Elder Dempster*, la cual entre 1929 y 1930 poseía 43 agencias intermediarias repartidas por todo el mundo, que funcionaban como oficinas intermedias. El modelo de gestión de la empresa de Liverpool, fuertemente jerarquizado en torno a su consejo de administración, promovía la creación de oficinas intermedias regionales que focalizaban la gestión en los diferentes espacios donde estaban instalados. Además de las oficinas intermedias, *Elder Dempster* (y otras empresas de calibre internacional, como por ejemplo la *Compagnie Française d'Afrique Occidentale*) disponía de oficinas y puntos de comercio locales, estableciendo una compleja red de establecimientos con un grado de implantación territorial formidable. Otra empresa portuaria británica representativa, la *Peninsular & Oriental Steamship Company* (P&O), tenía un total de 88 agencias intermedias por todo el globo a finales de la década de 1920<sup>57</sup>. Los agentes empresariales delegados en cada una de estas agencias y oficinas tienden a integrarse y asociarse entre sí, aprovechando su experiencia educativa universitaria común, el establecimiento de redes matrimoniales y las actividades sociales propias de su condición socioeconómica. El fenómeno de los clubes de sociedad en las colonias, el sentimiento de pertenencia a la madre patria y el estatus privilegiado son elementos identificativos entre los directivos empresariales, tanto alemanes como británicos, en su papel como empresarios “expatriados”<sup>58</sup>.

## 5. Conclusiones

La expansión alemana en África Occidental a finales del XIX y el deseo de salvaguardar sus intereses comerciales y expandir su influencia colonial en África conllevó la búsqueda de acuerdos con la principal potencia económica en la región. El papel de las Cámaras de Comercio como defensores de los intereses patronales metropolitanos y su papel como mediador entre las diferentes Instituciones políticas fue definitivo para el establecimiento de políticas concretas en los territorios coloniales. Esta política de acuerdos económicos sustentados por las cancillerías imperiales llevó a la firma del acuerdo de 1895 entre *Woermann Linie* y *Elder Dempster*.

El establecimiento de la CMAO tuvo efectos diversos en el archipiélago canario. Por una parte, los puertos canarios se beneficiaron del acuerdo entre las dos compañías por la mayor frecuencia de servicios, que redundó en una mayor actividad portuaria, con reflejo en el desarrollo socio-económico de ambas ciudades. Este hecho fue aún más notable en la ciudad-puerto de Las Palmas de Gran Canaria, donde la presencia británica en el ámbito portuario era más importante que en Santa

---

<sup>57</sup>“Networks facilitate flows of knowledge, ideas, managerial techniques and capital between firms both within and across political borders”. Cita recogida en Braishay *et alii* (2005), p. 209.

<sup>58</sup> Braishay *et alii* (2005), p. 217.

Cruz de Tenerife. Esta actividad supuso la revitalización de la actividad económica (crecimiento de las exportaciones agrícolas hacia Inglaterra y Alemania, incremento de la inversión empresarial e inversión en infraestructuras, esencialmente portuarias, por parte de la administración española) tras la grave crisis sufrida por el hundimiento de las exportaciones tintóreas.

Por otra parte, la mayor presencia de la empresa *Woermann* en el mercado africano no supuso una auténtica amenaza para los intereses y actividades de *Elder Dempster* en los puertos canarios, donde disfrutaba de una posición hegemónica en conjunción con el resto de empresas británicas que operaban también en los puertos isleños. Su posición de fuerza en la actividad portuaria canaria, gracias a la gestión de sus directivos y las redes personales que fueron capaces de tejer con miembros de las administraciones públicas canarias les garantizó su estatus privilegiado.

No obstante, la CMAO supuso el fortalecimiento de la compañía *Woermann* en el mercado africano. En 1907 llegaría incluso a un acuerdo con la *Hamburg-Amerika Linie* para que ésta cubriera una cuarta parte de los servicios marítimos alemanes hacia África Occidental, lo que se reflejó en un incremento de su influencia y capacidad de presión sobre la actividad comercial, al mejorar su capacidad productiva teórica<sup>59</sup>. Sin embargo, este fortalecimiento no puede ocultar la realidad del dominio comercial de *Elder Dempster* en este periodo<sup>60</sup>.

En este sentido, la CMAO de 1895 no supuso un cambio destacable del *statu quo* en la actividad portuaria en las Islas Canarias, sino un mayor fortalecimiento del pabellón inglés, seguido muy de lejos por las compañías alemanas. En África Occidental el impacto de la conferencia marítima fue mucho mayor, puesto que la firma del acuerdo supuso una posición casi monopolística por parte de la compañía *Elder* en una economía que se define por su fragilidad y extrema dependencia de las fluctuaciones en los mercados metropolitanos. Si a esa fragilidad se suma la ausencia de competencia y el establecimiento de fletes “artificiales”, los resultados fueron críticos para el desarrollo de las economías regionales africanas. En cualquier caso, en el supuesto de que *Elder Dempster* no pudiera imponer su dominio de manera natural, la conferencia marítima aseguraba el oligopolio entre la compañía británica y *Woermann Linie* con las graves consecuencias que de ello se derivan sobre los consumidores africanos y las empresas portuarias que se mantenían al margen de la conferencia.

---

<sup>59</sup> Davies (1973), p. 159.

<sup>60</sup> “The Conference Lines were in firm control of the West African shipping trade. *Elder Dempster* was, however, the “senior partner” in the Conference on account of its virtual monopoly of the trade between the United Kingdom and British West Africa”. Olukojú (1992), p. 258.

[186]

### Bibliografía

- BRAYSHAY, Mark; CLEARY, Mark y SELWOOD, John (2005): "Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930", *Area*, n° 37.2, pp. 209-222.
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel (2005): "El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914", *XXV Encontro da Associação Portuguesa de Historia Económica e Social*. Universidade de Évora.
- CASSON, Mark (2006): "Networks: A New Paradigm in International Business History?", *XIV Congreso Internacional de Historia Económica*, Helsinki.
- CLAPP, Edwin Jones (1912): *The Port of Hamburg*. Connecticut Yale University Press, New Haven.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri (1985): *África Negra de 1800 a nuestros días*. Labor, 2ª edición. 1ª edición 1976. Presses Universitaires de France.
- CORREIA E SILVA, António Leão (1998): *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Centro Cultural Português, Praia, Mindelo.
- CRAMMOND, Edgar (1914): "The Economic Relations of the British and German Empires", *Journal of the Royal Statistical Society*, Vol. 77, n° 8, pp. 777-824.
- DAVIES Peter N. (1973): *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin, London.
- DAVIES Peter N. (1977): "Shipping Lines on the development of British West Africa", *Business History*, Volume XIX, n° 1, pp. 3-17.
- DEAKIN. B.M. (1973): *Shipping Conferences. A study of their Origins, Development and Economic Practices*. Cambridge University Press, London.
- FINDLAY, J.T. (1922): *The Shipping World Year Book*. Shipping World Offices, London.
- FLETCHER, Max. E. (1958): "The Suez Canal and World Shipping. 1869-1914", *The Journal of Economic History*, Vol. 18, n° 4 (December), pp. 556-573.
- GRANOVETTER, Mark (2005): "The impact of Social Structure on Economic Outcomes", *Journal of Economic Perspectives*, Volume 19, Number 1, Winter, pp. 33-50.
- HEADRICK, Daniel R. (1989): *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad, 1ª edición, Madrid. (1ª edición en inglés: 1981).
- HENDERSON, W.O. (1938): "Germany's trade with Her Colonies. 1884-1914", *The Economic History Review*, Vol. 9, n° 1, pp. 1-16.
- HENDERSON, W.O. (1945): "British Economic Activity in the German Colonies, 1884-1914", *The Economic History Review*, Vol. 15, n° 1-2, pp. 56-66.

- LEUBUSCHER, Charlotte (1962): *The West African Shipping Trade. 1909-1959*. A.W. Sythoff, Leyden.
- LYNN, Martin (1989): "From Sail to Steam: The impact of the Steamship Services on the British Palm Oil Trade with West Africa, 1850-1890", *The Journal of African History*, Vol. 30, nº 2, pp. 227-245.
- McGEE, John (1960): "Ocean Freight Rate Conferences and the American Merchant Marine", *The University of Chicago Law Review*, Vol. 27, pp. 191-314.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises (1993): "Dos episodios de la rivalidad anglo-germana en Canarias a comienzos del siglo actual", *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico de Fuerteventura*, nº VI, pp. 123-142.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises (1995): *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- MARX, Daniel Jr. (1953): *International Shipping Cartels: A study of Industrial Self-regulation by Shipping Conferences*. Princeton University Press, Princeton.
- NEWBURY, C.W. (1968): "The protectionist revival in French Colonial Trade: The case of Senegal", *The Economic History Review*, New Series, Vol. 21, nº 2, pp. 337-348.
- OLUKOJU, Ayodeji (1992): "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War", *The Journal of African History*, Vol. 33, nº 2, pp. 255-271.
- OWONA, Adalbert (1973): "La naissance du Camerun (1884-1914)", *Cahiers d'Etudes Africaines*, Vol. 13, Cahier 49, pp. 16-36.
- PEREIRA RODRÍGUEZ, Teresa (1984): "Apuntes para un esquema de las relaciones marítimo-comerciales entre Canarias y los territorios del Golfo de Guinea (1858-1900)", en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, Tomo III, pp. 417-452.
- PONCE MARRERO, Javier (2002): "La rivalidad anglo-germana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra", *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 48, pp. 133-152.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco (1983): "La Luz, estación carbonera y despeque portuario. 1883-1913", *Aguayro*, nº 146, pp. 10-18.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco (1985): *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*. CIES, Las Palmas.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco (1992): *Informes consulares británicos sobre Canarias. 1856-1914*. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.
- SCOTT MORTON, Fiona (1997): "Entry and Predation: British Shipping Cartels. 1879-1929", *Journal of Economics & Management Strategy*, Volume 6, Number 4, pp. 679-724.
- SHERWOOD, Marika (1997): "Elder Dempster and West Africa, 1891-c.1940: The Genesis of Underdevelopment?", *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 30, nº 2, pp. 253-276.

[188]

- SILVA ÉVORA, José (2009): *A Praia de 1850 a 1860: O Porto, O Comércio e A Cidade*. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Coleção Estudos e Pesquisas, Praia.
- SUÁREZ BOSA, Miguel; MARTINEZ MILÁN, Jesús; DE LUXÁN, Santiago y SOLBES, Sergio (1995): “Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias”, *Boletín Millares Carló*, nº 14, pp. 101-117.
- SUÁREZ BOSA, Miguel (2000): “El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 2.175-2.191.
- SUÁREZ BOSA, Miguel (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*, Vol. XVI, nº 1, pp. 95-124.
- SUNDERLAND, David (1999): “«Objectionable Parasites»: The Crown Agents and the Purchase of Crown Colony Government Stores. 1880-1914”, *Business History*, 41, 4, pp. 21-47.
- VALDALISO GAGO, Jesús María (1997): *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de fletes, conferencias y consorcios navieros*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Bilbao.
- ZIMMERMANN, E.W. (1921): *Ocean Shipping*. Sir Isaac Pitman & Sons, New York.