



**EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE Y EL
COLONIALISMO EUROPEO EN EL AFRICA OCCIDENTAL:
UNA HIPOTESIS DE PARTIDA**

J. M. MARTÍNEZ MILÁN

Constituye este trabajo una aproximación primera a las inversiones inglesas en Santa Cruz de Tenerife; cuyo puerto jugará un papel de importancia como punto de escala de las líneas de vapores, inglesas en su gran mayoría, en ruta hacia el Africa Occidental.

Y donde se plantea como propuesta de hipótesis, el que la burguesía local, burguesía al «menudeo», fue catapultada al mundo del comercio exterior y, posteriormente consolidada por las inversiones extranjeras en Tenerife, en su mayoría inglesas.

Se trata en suma, de una hipótesis de partida, inserta en un proyecto global y de mayor envergadura que sobre el puerto de Santa Cruz de Tenerife tenemos en perspectiva y que constituiría el resultado de nuestra memoria de licenciatura.

I. LAS CASAS CONSIGNATARIAS EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE (1870-1914)

Esta comunicación, basada en fuentes ya conocidas¹, tratará de acercarnos al tema de las compañías extranjeras —casas consignatarias y carboneras— que se establecieron en Santa Cruz de Tenerife, durante un período, 1870-1914, que coincide con la puesta en marcha de la

1. ZUMBADO, C. (1905): *Anuario de la Provincia de Canarias*. Barcelona-Las Palmas
— Anuario General de las islas Canarias (1927); — Anuario Comercial, Industrial y Regional de las Islas; Canarias (1945); — STONE, O. (1887): *Tenerife its six satellites*. Londres; — PRENSA PERIODICA: — El Eco del Comercio (1869-1870) Tenerife; — Las Noticias (1872-1880), Tenerife; Hemeroteca del Museo Canario, Las Palmas.

colonización del continente africano por parte de las principales potencias europeas (Alemania, Francia y principalmente Inglaterra); y en el cual los archipiélagos ibéricos del Atlántico —Azores, Madera y Canarias²— jugaron un papel de cierta importancia como «estaciones marítimas de aprovisionamiento» y puntos de apoyo para las flotas mercantes y de guerra. Y no sólo entre las metrópolis y las colonias situadas en la costa occidental de Africa, sino también entre las metrópolis e Iberoamérica, como es el caso de Inglaterra.

II. CUÁLES ERAN Y CÓMO SE LLAMABAN ESTAS CASAS CONSIGNATARIAS Y CARBONERAS

En dos tabulaciones que hemos recuperado, más que elaborado personalmente³, se ha tratado de establecer, por un lado, el nombre de la firma y los sectores preferentes de su actividad; y, por otro lado, el nombre de la firma y las líneas, de vapores mercantes, que consigna (confróntese cuadro 1 y cuadro 2).

En base a estos datos, nos encontramos con una abrumadora mayoría de firmas comerciales inglesas, establecidas en un principio como casas consignatarias y carboneras; entre las que se encontraban: la Elder Dempster & Co., los Hamilton & Co., los Hardisson Brothers, la Miller Wolfson & y Co., los Yeoward Bro., los Cory Brothers, The Teneriffe Coaling Co., The Fyffes Ltd., H. C. Davidson, H. B. McKay.

En menor medida, tenemos la firma alemana de Jacob Ahlers, que consignaba toda una amplia gama de líneas de vapores de su país. Muestra ello, a nuestro modo de entender, de la pugna anglo-germana, en lo que al abastecimiento de carbón se refiere, a principios del siglo XX y, sobre todo, en «vísperas de la primera guerra mundial»⁴.

2. MORALES LEZCANO, V. (1979): *Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)* U.N.E.D. (Madrid).

3. ZUMBADO, C. (1905): *Anuario de la Provincia de Canarias*. Barcelona-Las Palmas.

Anuario General de las islas Canarias (1927)
Anuario Comercial, Industrial y Regional de las islas Canarias.

4. MORALES LEZCANO, V. (1979): *Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)*. U.N.E.D. Madrid. pp. 152.





Hay una salvedad que hacer antes de seguir adelante; y es que, aunque Ghirlanda Hermanos haya sido incluida dentro de las firmas comerciales inglesas, no significa que esa sea su nacionalidad.

Los Ghirlanda son una familia de origen italiano, establecida en Santa Cruz, que anteriormente a 1870, ya consignaban una serie de líneas navieras con destino a La Habana, procedentes de Marsella y Cádiz. A la vez también, que eran consignatarios de una línea de vapores ingleses —la *Chapman's Line of Steamer*— cuyo itinerario era el de Londres-Canarias en viaje de ida, y en el de vuelta a Londres tocaba en la costa de Marruecos. Es por este hecho por el que hemos incluido a los Ghirlanda dentro de las firmas comerciales inglesas que figuran en el cuadro 1, en espera de un estudio detallado de su actividad portuaria.

Estas firmas comerciales, una vez establecidas en Santa Cruz, se lanzaron al «control de los servicios portuarios»⁵. Servicios portuarios que consistían en aprovisionar a los buques en tránsito, proporcionándoles carbón, agua y víveres. También había que repararlos, realizar carenas y limpiar los fondos; para lo que fue necesario la construcción de varaderos y astilleros; así como la construcción de depósitos carboneros que en el caso de Santa Cruz se extendían desde «la Caleta a Valleseco»⁶. Ahí estaban ubicados los de Cory Bro, que se anunciaban como «Colliery proprietors» y con «Depots at all the principal ports»; también estaban los de la Elder Dempster y los de Hamilton & Co., etc.

De todos estos servicios portuarios, la principal actividad era el carboneo de los buques.

El carbón «fue monopolizado por las compañías extranjeras»⁷ y dio lugar a beneficios extras, con los que estas compañías extranjeras diversificaron sus actividades, extendiéndolas a otros sectores de la economía insular.

5. QUINTANA NAVARRO F. (1983): *El Puerto de la Luz en Las Palmas y su Burguesía Comercial (1883-1913)*. Memoria de Licenciatura inédita. UNED (Madrid). pp. 47-53.

6. PADRON ALBORNOZ, J.A. (1977): *Desde La Caleta a Valleseco por la costa se extendían los almacenes carboneros*. Artículo publicado en *El Día*; Sta. Cruz de Tenerife.

7. QUINTANA NAVARRO F. (1983): *El Puerto de la Luz en Las Palmas y su Burguesía Comercial (1883-1913)*. Madrid, pp. 47-53.



III. INTERESES Y RAMIFICACIONES

Partiendo del carboneo y las consignaciones de buques, el capital extranjero en Tenerife experimentó una fase de aumento —especialmente el de las compañías inglesas— y esto trajo consigo que sus negocios se ramificaran e insertaran en amplios sectores de la economía insular. Los extranjeros se convirtieron en exportadores de frutos como fueron el plátano y el tomate. Muestra inequívoca de la penetración del capital de estas compañías es la modernización del campo. «E incluso llegaron a la compra de lotes de tierra para el cultivo del plátano. Aunque también arrendaban terrenos con esta finalidad»⁸.

Este fue el caso de la Elder Dempster y de la «Fyffes». La primera adquirió en 1895 un importante fundo en Adeje (Sur de Tenerife) para el cultivo del plátano y tomate, y la segunda se situó en el valle de la Orotava, además de arrendar tierras para el tomate en Gran Canaria⁹.

También hay que citar a la Yeoward Bro. y a los Hardisson Bro. que consignaban, estos últimos, una línea frutera que partiendo del Puerto de la Cruz se dirigía a Hamburgo una vez por semana.

También y en otro apartado de intereses, contribuyeron a facilitar las transacciones mercantiles a larga distancia. Como fue el caso de la Elder, agentes en Santa Cruz del «Bank of British West Africa Ltd.»; o como la Miller, que actuó con frecuencia en calidad de banquero y se convirtió en importante agente de seguros marítimos de grandes compañías aseguradoras.

Se insertaron a su vez en el comercio al por mayor de artículos de importación tales como: materiales de empaque y construcción, guanos químicos, abonos, granos, madera, etc...

También expandieron sus intereses en la industria hotelera, como fue el caso de la Elder Dempster que era propietaria del Hotel Pino de Oro en Santa Cruz, amén de otras propiedades hoteleras en Gran Canaria. Incluso vemos a algunos miembros de estas firmas comerciales, caso de los Hardisson, Hamilton, Davidson, etc., ocupando puestos consulares de países europeos y sudamericanos acreditados en el archipiélago.

8. MACIAS A.: *Algunas consideraciones sobre la economía canaria entre 1900-1936*. Artículo publicado en *Canarias Siglo xx*. pp. 284.

9. MACIAS A.: op. cit. nota 44.



IV. PROPUESTA DE HIPÓTESIS

Es un hecho sabido que el capital extranjero actuó como estímulo externo para atraer a algunos intereses insulares hacia los negocios portuarios¹⁰.

La burguesía mercantil y pequeño industrial santacrucera, al igual que el resto de la burguesía insular, fue catapultada al mundo del comercio exterior, y posteriormente consolidada por las inversiones extranjeras en Tenerife, principalmente inglesas. Pero debido a su fragilidad económica —descapitalizada desde sus orígenes, y reducida a un comercio de abastecimiento local— y, por tanto, a su poca capacidad inicial, no tuvo más remedio que dejar en manos de la iniciativa privada inglesa las inversiones que exigía la modernización portuaria y económica de la isla.

Así y todo, esta burguesía mercantil mostró capacidad de energía empresarial creando verdaderas «sagas de comerciantes autóctonos»¹¹. Tales fueron los casos de los Guimerá, Juan Cumella, Juan Boullosa, etc., etc.

Comerciantes todos ellos que conectaron con otros sectores de comerciantes establecidos en el país, como Cádiz y Barcelona, enclaves portuarios importantes de la geografía nacional. A su vez, también ocuparon cargos públicos en cámaras de comercio, sociedades económicas y otras asociaciones locales, al igual que en los partidos políticos del sistema vigente entonces. Esta burguesía mercantil y pequeño industrial tinerfeña, «predominará en Santa Cruz, y a diferencia de Las Palmas donde la concentración absentista es más elevada, dará o posibilitará el auge de planteamientos políticos más avanzados»¹².

Esta propuesta de hipótesis nuestra resulta incompleta en primer lugar por la limitación de las fuentes consultadas¹³; en segundo lugar, por la escasez de estudios socio-profesionales sobre la burguesía insular en general, y santacrucera en particular. Y en tercer lugar, porque es imprescindible, para un estudio de este tipo, practicar las consul-

10. QUINTANA NAVARRO, F.:... op. cit. pp 51.

11. QUINTANA NAVARRO, F. (1983): *La Luz, Estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913*. Aguayro, pp. 10-20.

12. BRITO, O. (1980). *Historia del Movimiento Obrero Canario*. Tiempo de Memorias, Madrid, pp. 28.



tas documentales pertinentes en Santa Cruz de Tenerife (Registro de la Propiedad), Madrid (Archivo del Mopu) y Londres (Public Record Office).

Se trata, en suma, de un proyecto de trabajo inserto dentro de un estudio global dedicado a los puertos españoles en Africa-Ceuta, Melilla, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, y los puertos de las llamadas islas menores del archipiélago.

CUADRO I
FIRMAS EXTRANJERAS RADICADAS EN TENERIFE
Y CON INTENSA ACTIVIDAD PORTUARIA

INGLESAS

<i>Nombre de la firma</i>	<i>Sector preferente activada</i>
Elder Dempster & Co.	Carbón - Consignatario - Comerciantes - Agentes bancarios
Hamilton & Co.	Carbón - Consignatarios
Hardisson Brothers	Carbón - Consignatarios - Explotación de frutos
Miller Wolfson & Co.	Banqueros - Consignatarios - Exportación frutos - Seguros marítimos
Yeoward Brothers	Exportación de frutos - Comerciantes - Consignatarios
Cory Brothers	Carbón - Consignatarios
The Teneriffe Coaling C.	Carbón - Consignatarios
Fyffes Ltd	Exportación de frutos
H. C. Davidson	Carbón
Ghirlanda Hermanos	Consignatarios
H. B. Me-Kay (1981)	Consignatario

ALEMANAS

Jacobs Ahlers	Carbón - Consignatarios banqueros
---------------------	-----------------------------------

OTRAS

Otto Thoresen	Exportación de frutos
---------------------	-----------------------



CUADRO II
COMPAÑÍAS NAVIERAS MAS ACTIVAS
EN EL PUERTO DE ESCALA DE SANTA CRUZ

INGLESAS

<i>Nombre de la compañía</i>	<i>Nombre de su agente Islas</i>
African Steamship Co.: British and African Steam Navigation Co. Ltd.	Hamilton & Co. (1881) Elder Dempster & Co. (1911)
The Royal Mail Steam Packet Co.	
The Bucknall Steamship Lines Ltd.	
Allan Line	Miller Wolfson & Co.
Harrison Line	
Lloyd Italiana.....	
Mersey Steam Ship Company	H. B. Me-Kay (1881)
Chapmans Line of Steamers	Ghirlanda Hermanos (1881)
Shaw Savill and Albion Co. Ltd.	—
New Zeland Shipping Co.	—
Bullard, King and Co.	Cory Brothers & Co.
Union Castle Mail Steamship Co.	Hamilton & Co.
Forwood Bros and Co.	G. Davidson & Co. (1872)
Yeoward Line.	R. Yeoward.
Aberdeen Line.	Hamilton & Co.

ALEMANAS

Hamburg Amerika Line.	Hamilton & Co.
Frutera Line.	Hardisson Brothers
Woermann Linie	
Hamburg Bremer Afrika Linie.	
Deutsche Ost-Africa Linie	Jacob Ahlers
Oldenburg Portugiesische Dampschiffs Reederei	
Norddeutscher Lloyd.	

FRANCESAS

Cie des Chargeurs Reunis	Hardisson Hermanos
Cie Generale Trasatlantique.	
Cie Belge Maritime du Congo.	Elder Dempster & Co.