Estación carbonera y base naval

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

El carbón y el traslado a New Harbour

Los vapores necesitaban carbón, aguas profundas e instalaciones de reparación, y el río Singapur no podía ofrecer nada de ello. La desembocadura del río era poco profunda y estaba atestada de gabarras, lo que convenía al comercio de juncos y mantenía alejados a los vapores transoceánicos. La solución se encontraba al oeste de la ciudad, en el canal profundo y abrigado entre la isla principal y las islas de Blakang Mati y Pulau Brani. En 1852 la P&O fue la primera naviera que trasladó su estación carbonera del río Singapur a este New Harbour, donde construyó su propio muelle.[1] Otras compañías la siguieron. El 19 de abril de 1900 el gobernador interino rebautizó el fondeadero como Keppel Harbour en honor del almirante Henry Keppel.[2]

El carbón era una carga voluminosa que había que importar, almacenar y cargar en grandes cantidades. Los montones de carbón de New Harbour, las cuadrillas de trabajadores que subían a bordo cestos de carbón y las gabarras que abastecían a los barcos en la rada se convirtieron en rasgos familiares del puerto. La rapidez con que podía cargarse carbón en un barco pasó a ser un factor de competencia entre puertos, ya que cada hora en puerto le costaba dinero al armador. En Tanjong Pagar, el ritmo contractual de carga de combustible se fijó finalmente en 40 toneladas por hora. En su momento de mayor tamaño, la compañía de diques podía almacenar 250

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

000 toneladas de carbón junto a 200 000 toneladas de carga.[3] El negocio del suministro de combustible a buques (bunkering), que el capítulo III de la parte G sigue hasta la era del fuelóleo, el GNL y el amoníaco, comenzó aquí.

La Tanjong Pagar Dock Company

La empresa más importante del nuevo puerto fue la Tanjong Pagar Dock Company, fundada en 1864 por la Agency House Guthrie and Company y el comerciante chino Tan Kim Ching. Se constituyó como sociedad anónima para financiar un dique seco y fue la primera sociedad anónima local de Singapur que ofreció sus acciones al público, con un objetivo inicial de 200 000 dólares en 2000 acciones de 100 dólares cada una.[4] La compañía es así un hito temprano en la historia del mercado de capitales de Singapur, que la parte D sigue hasta la bolsa moderna.

Los comienzos fueron difíciles. El comercio de la década de 1860 estaba deprimido y el primer dique seco, el Victoria Dock, no se abrió hasta el 17 de octubre de 1868, un año antes que el canal. El canal transformó sus perspectivas. Hacían escala más vapores, y hacia 1870 las operaciones del dique se habían vuelto rentables. El segundo dique, el Albert Dock, siguió en 1879. La compañía introdujo en 1874 chigres y grúas de vapor, que elevaron la carga manipulada en sus muelles de 200–300 toneladas a 500–800 toneladas por jornada de trabajo.[5]

El crecimiento llegó tanto por adquisiciones como por nuevas construcciones. En la década de 1880 la compañía arrendó el muelle de Jardine Matheson y compró los muelles Borneo y Purvis. En 1899 se fusionó con su rival, la Paten Slip and Dock Company, y pasó a controlar así cinco diques secos, alrededor de una milla y cuarto de frente de muelles y unos 375 acres. La compañía mantenía su propio cuerpo de policía, reclutado en gran parte entre sijs del Punyab, y su propio servicio de bomberos.[6] Una empresa privada se había convertido en la operadora de la mayor parte de la infraestructura portuaria de una colonia de la Corona.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

La expropiación de 1905

Esa posición creó un conflicto entre el interés privado y el público. El puerto necesitaba fuertes inversiones en nuevos muelles, diques y terrenos ganados al mar para seguir el ritmo del crecimiento del tráfico marítimo. Los accionistas, muchos de ellos en Europa, preferían los dividendos. En marzo de 1904 los accionistas europeos rechazaron un plan de modernización de 12 millones de dólares. El gobierno colonial respondió con la Tanjong Pagar Dock Ordinance, aprobada en abril de 1905, que transfirió la compañía a la propiedad pública. Los accionistas recibieron 761 dólares por cada acción de 100 dólares, frente a una cotización máxima de 600 dólares.[7]

La generosidad de la indemnización hace que la decisión resulte instructiva. El Estado colonial asumió el control de una infraestructura que consideraba esencial para la economía de la colonia. Lo hizo por ley y con una indemnización superior al precio de mercado, de modo que los inversores tenían pocos motivos de queja. El patrón de un Estado que pone en manos públicas la infraestructura estratégica respetando la propiedad e indemnizando a los propietarios reaparecería en el Singapur independiente, en los statutory boards (organismos públicos) y las sociedades vinculadas al gobierno examinados en la parte D.

La junta pública de diques se reorganizó como Singapore Harbour Board, constituida en virtud de la Straits Settlements Port Ordinance de 1912 y operativa desde 1913. Ese mismo año, el 26 de agosto de 1913, se abrió el King's Dock, descrito entonces como el mayor dique al este de Suez. Un rompeolas exterior terminado en 1914 y los terrenos ganados al mar en Telok Ayer dieron al puerto un frente portuario moderno.[8] La Harbour Board es el antecesor directo de la Port of Singapore Authority y de PSA International.

Una estación carbonera del imperio

Para la Royal Navy, Singapur era una más de una cadena de estaciones carboneras y arsenales que permitían a los buques de guerra británicos operar en todo el mundo. Los intereses mercantiles y navales coincidían. Un puerto con existencias de carbón,

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

diques secos y mano de obra cualificada servía a la armada en la guerra y a las navieras en la paz. Singapur se benefició de esta doble función, que daba al gobierno imperial una razón para defenderlo y a los comerciantes una razón para utilizarlo.[9]

La transición del carbón al petróleo empezó antes de la Primera Guerra Mundial. Las compañías petroleras construyeron instalaciones de almacenamiento en las islas al sur de Singapur, que más tarde se convirtieron en la base de la industria del refino examinada en el capítulo II de la parte G. La importancia estratégica del combustible crecería aún más cuando la Royal Navy pasó su flota al petróleo, ya que una base en Asia necesitaba ahora tanques de combustible además de diques.

Notas

1. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, vol. 15, n.º 2, julio–septiembre de 2019: «In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour», donde construyó su propio muelle. ↩
2. Wikipedia, "Keppel Harbour" (consultado en noviembre de 2026): rebautizado Keppel Harbour el 19 de abril de 1900 por el gobernador interino James Alexander Swettenham en honor del almirante Henry Keppel. ↩
3. PSA International, "Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore" (globalpsa.com, consultado en noviembre de 2026): «The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour»; los almacenes contenían «200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals». ↩
4. Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (consultado en noviembre de 2026): fundada en 1864 por Guthrie and Company y Tan Kim Ching; Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, vol. 15, n.º 2, julio–septiembre de 2019: la Tanjong Pagar Dock Company fue la primera sociedad anónima local que ofreció acciones al público; pretendía reunir 200 000 dólares mediante 2000 acciones de 100 dólares cada una. ↩
5. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, vol. 15, n.º 2, julio–septiembre de 2019: el Victoria Dock fue

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

inaugurado por el gobernador Sir Harry Ord el 17 de octubre de 1868; tras la apertura del canal de Suez en 1869 hicieron escala más vapores y hacia 1870 las operaciones del dique se habían vuelto rentables; PSA International, "Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore" (consultado en noviembre de 2026): los chigres y grúas de vapor instalados en 1874 elevaron la manipulación de carga de 200–300 toneladas por jornada de diez horas a 500–800 toneladas diarias; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web*: el Albert Dock se abrió en 1879. ↩

6. "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (consultado en noviembre de 2026): 1884, arrendamiento del muelle de Jardine Matheson; 1885, compra de Borneo Wharf y Purvis Wharf; 1899, fusión con Paten Slip & Dock Co., que dio el control de cinco diques secos, 1¼ millas de frente de muelles y 375 acres; Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (consultado en noviembre de 2026): la compañía tenía su propio cuerpo de policía, en su mayoría sijs del Punyab, y su propio servicio de bomberos. ↩

7. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, vol. 15, n.º 2, julio–septiembre de 2019: los accionistas europeos rechazaron en marzo de 1904 un plan de modernización de 12 millones de dólares; la Tanjong Pagar Dock Ordinance se aprobó en abril de 1905; los accionistas recibieron 761 dólares por cada acción de 100 dólares, frente a una cotización bursátil máxima de 600 dólares. ↩

8. PSA International, "Heritage | Chapter Three" (consultado en noviembre de 2026): la Singapore Harbour Board fue «constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912»; Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (consultado en noviembre de 2026): expropiada en 1905, rebautizada Singapore Harbour Board en 1913 y más tarde Port of Singapore Authority (1964); Wikipedia, "Keppel Harbour" (consultado en noviembre de 2026): el King's Dock se abrió el 26 de agosto de 1913; Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, julio–septiembre de 2019: el King's Dock se inauguró en 1913 como «the largest dock east of the Suez»; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (consultado en

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

noviembre de 2026): 1907, segunda fase de los terrenos ganados al mar en Telok Ayer y espigón exterior; 1914, rompeolas terminado; 1932, apertura de la Telok Ayer Basin. ↩

9. Wikipedia, "Singapore in the Straits Settlements" (consultado en noviembre de 2026): «Singapore also benefited by acting as a coaling station for the Royal Navy». ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com