

Buques, ferrocarriles y cacahuetes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)

Daniel Castillo Hidalgo

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

[130]

Resumen

La introducción de los espacios coloniales de África occidental tuvo como centros neurálgicos y privilegiados a las ciudades portuarias. Estos núcleos urbanos focalizaron la inversión en modernización de infraestructuras, centralizando diferentes funciones y facilitando procesos de concentración de actividades económicas. El desarrollo de las conexiones modales entre las infraestructuras portuarias y el ferrocarril desempeñó un papel fundamental a la hora de estructurar las redes comerciales desde los centros productores agrícolas y mineros del interior, hacia los grandes centros de redistribución costeros. De este modo, la modernización de las infraestructuras del transporte facilitó el incremento del sector exportador, transformando consecuentemente el conjunto del tejido productivo. El puerto de Dakar nos ofrece la posibilidad de analizar el impacto de la modernización de las infraestructuras de transportes (puertos y ferrocarriles) sobre la actividad comercial de África occidental.

Palabras clave: Ferrocarriles, Puertos, Redes de transporte, Transporte de mercancías, Comercio internacional

Códigos JEL: L9, N7, L1, R4

Abstract

The introduction of colonial territories in West Africa had the oceanic port cities as neuralgical and privileged centers. This urban places concentrated great investments to modernize infrastructures. Thus, they concentrated urban functions and culminated different processes of economic and entrepreneurial clustering. The development of modern intermodal connections (port-railway) played a key role, in order to organise and tie the producer regions in inner lands to the great oceanic ports. Hence, the modernization of transport infrastructures in West Africa made easier the increases of colonial exports transforming the whole productive system too. The port of Dakar bring us the possibility to analyse the impact of the modernization of transport infrastructures (ports and railways) over commercial activity in West Africa.

Key words: Railways, Ports, Transport networks, Freight transport, International trade

Códigos JEL: L9, N7, L1, R4

Buques, ferrocarriles y cacahuetes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)¹

[Fecha de recepción del original: 15-03-2012 ; versión definitiva 19-09-2012]

Daniel Castillo Hidalgo

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

1. Introducción

Entre 1850 y 1914, periodo también conocido como Primera Globalización, se estructuró en el Atlántico Medio y en África Occidental una red de puertos integrada a través de los espacios de flujos y el establecimiento de unas comunidades portuarias con una serie de características comunes vinculadas a la expansión del capitalismo industrial europeo. El crecimiento de la actividad comercial en las últimas décadas del siglo XIX en África Occidental implicó un mayor protagonismo de la comunidad empresarial europea que lideró este proceso, así como de una red de centros comerciales urbanos que estructuraron el comercio colonial en torno a sus áreas de influencia. Este fenómeno de escala mundial se tradujo en la extensión del capitalismo en la periferia político-económica bajo relaciones de desigualdad y dominio por parte de los centros de deci-

¹ Este artículo se inserta dentro del Proyecto de Investigación del MEC, Modelos de Gestión de Puertos y la Comunidad Portuaria en el Ámbito Atlántico (siglos XIX y XX) (HAR2010-17408). Una versión previa de este trabajo fue presentada en la 5ª Sesión del VI Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en Vitoria-Gasteiz en septiembre de 2012. Quiero agradecer los comentarios realizados en el transcurso de esa sesión, además de las sugerencias y críticas realizadas por los evaluadores anónimos que han mejorado notablemente este trabajo.

[132]

sión metropolitanos. De este modo, nuevas regiones, comunidades y pueblos fueron incorporadas bajo los parámetros generales de este sistema económico que experimentaba una expansión formidable, articulando un mercado global. Por otra parte, el desarrollo de la industrialización en Europa supuso un crecimiento importante en la demanda de materias primas, especialmente desde los territorios coloniales, que desde entonces se configuraron como regiones exportadoras al servicio de los intereses metropolitanos. En el caso de África Occidental, las principales *commodities* exportadas formaban parte de un amplio grupo de materiales oleaginosos, que iban desde el aceite de palma en el Golfo de Guinea (Nigeria), hasta cacahuets en Senegal y Gambia, aparte de otras materias oleaginosas como el aceite de coco o el karité. Estos productos eran adquiridos por la industria metropolitana para diferentes usos, tanto industriales como alimentarios en el caso de los cacahuets y su distribución como producto de consumo de masas en Estados Unidos². El crecimiento de la actividad comercial en África Occidental en las últimas décadas del siglo XIX se sustentó además en la exportación masiva de productos como madera, caucho, goma, pieles, fibras textiles, oro y marfil –entre otros–, que motivaron la mayor presencia de empresas dedicadas a esta actividad, complementada además con la importación de manufacturas, materiales de construcción y alimentos metropolitanos³.

No obstante, este proceso de crecimiento de la actividad comercial en África Occidental se sustentó en la construcción y modernización de las infraestructuras de transporte, tanto terrestres como marítimos. En este sentido, la revolución tecnológica en el campo de los transportes desde mediados del siglo XIX facilitó el movimiento de mercancías, capitales y mano de obra, siendo éste un elemento primordial en el análisis sobre la evolución de los tráficos comerciales debido a la reducción progresiva de los costes generales, tanto de transporte como de transacción. La disminución de los tiempos de espera en los puertos, el incremento de la velocidad y capacidad de carga de los buques, así como la extensión progresiva de conexiones modales modernas (ferrocarril) que incidieron en la reducción de rupturas de carga, supusieron una elevación sostenida de la actividad comercial en los principales centros comerciales a escala global. En África Occidental este fenómeno quedó fielmente plasmado en la elevación de una serie de puertos oceánicos que canalizaron la actividad comercial y focalizaron el esfuerzo inversor por parte de los gobiernos metropolitanos en busca de aumentar su capacidad y productividad. Estos puertos oceánicos se convirtieron en los núcleos rectores comerciales para sus respectivas regiones, absorbiendo casi en su totalidad el comercio exterior, tal y como se expondrá en este artículo. Los puertos oceánicos como Dakar o Lagos se convirtieron en los ejes de una política imperial agresiva de penetración hacia el interior, donde se explotaban los nuevos recursos agrícolas, mineros y forestales demandados por la industria metropolitana. En el caso de Senegal, la transformación y reorientación de su economía hacia los cultivos de exportación –esencialmente cacahuete y goma arábica– produjo profundos cambios sociales y económicos, sobre todo desde finales de la década de 1840 cuando la trata de esclavos en los territorios franceses fue legalmente abolida. La mayor presencia europea, así como el férreo control y coacción que ejercie-

² Brooks (1970), p. 36.

³ Bonin (1987), pp. 16-17.

ron sobre las estructuras políticas y socio-económicas africanas, motivaron el cambio progresivo hacia nuevas formas de organización económica en las regiones del interior que quedaron ligadas progresivamente a las reglas de funcionamiento del capitalismo⁴. De este modo se extendió en Senegal el cultivo de cacahuetes desde Gambia en las regiones del Sine-Saloum, Rufisque o a lo largo del río Senegal, donde las principales empresas comerciales europeas instalaron oficinas y almacenes. Situados en el corazón de las regiones productoras, los agentes comerciales europeos negociaban directamente con los productores africanos, sustituyendo paulatinamente a los comerciantes africanos que pasarán a formar parte de los intermediarios al servicio de las grandes casas comerciales europeas⁵. Estas sucursales quedaron conectadas permanentemente a través del telégrafo con las oficinas centrales situadas en las principales ciudades costeras en las últimas décadas del siglo XIX, haciendo disminuir los costes de información y transacción, incrementando la capacidad de maniobra de las empresas europeas en estos nuevos mercados del interior. Sin embargo, esta política de penetración comercial requería, además, de unas infraestructuras terrestres acordes con las necesidades de una actividad en expansión y fue en ese momento cuando comenzaron a plantearse las principales conexiones ferroviarias que permitieron conectar los núcleos productores del interior con los puertos oceánicos. Entre 1882 y 1909 se construyeron las principales líneas de ferrocarril, que permitieron conectar los centros productores del interior con los puertos de Dakar y Saint Louis. Por otra parte, y como será expuesto en este trabajo, el puerto de Dakar centralizó la inversión en modernización de infraestructuras por parte del Gobierno metropolitano desde 1862, concluyendo de este modo las principales obras en el puerto de comercio en 1910, un año después de la finalización de la línea Thiès-Kayes, que permitió la evacuación rápida de la producción del Alto Senegal. Desde entonces, el puerto de Dakar se convirtió en un núcleo de atracción de capitales, empresas y trabajadores, aglutinando la actividad económica de Senegal y del conjunto del África Occidental Francesa.

[133]

El objetivo de este artículo es analizar el impacto que supuso la modernización de las infraestructuras portuarias en Dakar y las conexiones del ferrocarril sobre la actividad comercial del puerto, vinculada con la exportación masiva de cacahuetes y otras *commodities* coloniales. De este modo, se plantea que el proceso de introducción de la economía senegalesa en los mercados globales a finales del siglo XIX se produjo con el desarrollo de los cultivos de exportación agrícolas, orientados casi en su totalidad al cacahuate y sus derivados. El papel jugado por el puerto de Dakar y las conexiones ferroviarias que se desarrollaron en las últimas décadas del siglo XIX fueron clave en este fenómeno. En torno al puerto se asentó una comunidad portuaria, en la que destacaron un grupo de empresas comerciales ligadas a la actividad portuaria, así como un importante número de empresas de servicios portuarios.

El marco temporal de este artículo se justifica por el inicio de las obras en el puerto de Dakar (1857-1862) y por el posterior desarrollo de las conexiones ferroviarias con destino en Dakar que se iniciaron entre 1882-1883 (Rufisque-Dakar), 1882-1885 (Dakar-Saint Louis) y 1903-1909 (Thiès-Kayes). Durante este periodo de tiempo se ar-

⁴ Rodney (1971).

⁵ Bonin (2009), p. 5.

ticularon diferentes conexiones ferroviarias interiores en el puerto de Dakar, en consonancia con el proceso de modernización de las infraestructuras portuarias, que alcanzaron su punto culminante en la década de 1930 con el ascenso definitivo de Dakar como centro exportador regional, y para el cual las conexiones ferroviarias fueron esenciales.

[134]

La primera parte de este artículo (2) se centra en los criterios que motivaron la selección de Dakar como puerto principal para el África Occidental Francés (AOF), haciendo hincapié en las principales fases de evolución de sus infraestructuras y la decisiva estructuración de los mercados interiores en torno al cacahuete. Además, se señala la progresiva adaptación de las conexiones intermodales modernas en el puerto, en consonancia con los procesos de concentración de actividades en la ciudad senegalesa. La segunda parte (3) trata de caracterizar estos fenómenos de concentración y la creación de actividad económica en el puerto, en consecuencia con el crecimiento de los indicadores portuarios. En el último bloque (4) se sugieren algunas conclusiones acerca del caso analizado.

2. Dakar, capital y centro económico del África Occidental Francesa

El puerto de Dakar, en la península de Cabo Verde (Senegal), se convirtió desde 1857 en un espacio preponderante en las políticas desarrolladas por la administración francesa en África Occidental. Hasta ese momento, el enclave de Dakar no había suscitado un gran interés por parte de Francia, salvo quizá por la presencia de algunos comerciantes y misioneros que se habían instalado en la bahía de Dakar a comienzos del siglo XIX. Éstos habían sido atraídos, además, por la pujanza económica de la pequeña isla de Gorée, situada frente a Dakar, que era uno de los principales centros de la trata de esclavos en el continente africano. Aparte de la población autóctona perteneciente en su mayoría a la comunidad *leboue* que habitaban la península de Cabo Verde, hacia 1857, año de la toma en posesión oficial por parte francesa de la región, Dakar estaba escasamente poblada. Por otra parte, la actividad económica y política de Senegal se concentraba en el norte, en la desembocadura del río Senegal, donde se emplazaba la ciudad de Saint Louis. Residencia del gobernador y eje vertebrador de la actividad comercial, Saint Louis fue el puerto principal de Senegal hasta 1880, cuando Dakar comenzó a destacarse como un puerto capaz de servir a la navegación moderna. Estos puertos oceánicos debían servir como puntos de contacto entre el comercio exterior y sus extensos *hinterlands* que se configuraron finalmente como una entidad geográfica delimitada en 1895, cuando se conformó el AOF, federación política bajo soberanía francesa que abarcaba los territorios actuales de Senegal, Mali, Burkina-Faso, Níger, Gambia y el Alto Volta (Mapa 1). Por otra parte, la economía senegalesa previa a la ocupación europea se sustentaba en el sector primario, con una variedad de cultivos destinados al abastecimiento interno (mijo, arroz, mandioca), pero donde también se producían intercambios entre las diferentes comunidades y regiones. Otro tipo de actividades vinculadas al sector agrícola merecen ser destacadas, como la explotación de la goma arábiga o la utilización de fibras textiles para la confección de todo tipo de manufacturas, conformando además una industria textil importante a nivel local. Estas actividades se complementaban, además, con la pesca de bajura en la costa oceánica, sobre todo en

ciendo una escala a la navegación de vapor que comenzaba a desarrollarse en las rutas transoceánicas⁶.

[136]

Es por ello que el principal motivo que impulsó las obras para la construcción de un puerto en la Bahía de Dakar fue el acuerdo firmado entre el Gobierno metropolitano francés y la compañía de navegación marselesa *Méssageries Impériales* en septiembre de 1857. En pleno desarrollo de la navegación a vapor, Francia pretendía asegurar una conexión marítima entre sus posesiones costeras en África Occidental y las ciudades atlánticas de América del Sur (Buenos Aires, Santos, Río de Janeiro), que estaban convirtiéndose en nodos esenciales de las cadenas migratorias intercontinentales. El contrato establecía una salida mensual desde los puertos de Burdeos o Marsella, con escalas en Lisboa y Gorée –frente a Dakar–, para potenciar la actividad comercial de la isla. Las presiones ejercidas por los comerciantes de Gorée sobre las autoridades de Saint-Louis tras la prohibición del comercio de esclavos en 1848 explican esta escala en el puerto isleño. Sin embargo, la empresa marselesa denunció el mal estado de las instalaciones portuarias en Gorée, la cual no tenía unas infraestructuras acordes al progreso técnico que se estaba experimentando en la navegación, por lo que retrasaron su paso por la bahía de Dakar hasta el 4 de noviembre de 1866, como se expondrá a continuación.

El principal defensor del proyecto fue el notable ingeniero francés Émile Pinet-Laprade, que había informado al Almirantazgo de la necesidad de dotar a la marina de un punto fuerte en África Occidental. Este hecho puede ser considerado el desencadenante de la elección final de Dakar como puerto de refugio y base naval⁷. La potencialidad del puerto de Dakar para la instalación de futuras infraestructuras gracias a la disponibilidad de suelo (donde desarrollar infraestructuras portuarias como almacenes, talleres, astilleros, etc.), las excelentes condiciones naturales, una comunidad portuaria en desarrollo y su buena renta de posición tanto para la navegación –ceranía a las grandes rutas comerciales– como para la extensión de líneas de ferrocarril hacia el interior, convertían al enclave senegalés en un punto fundamental para una futura expansión hacia el interior, reorganizando y preparando la explotación sistemática del *hinterland*. En líneas generales, este proceso condujo a la introducción de estos territorios en las redes económicas y mercados que se estaban desarrollando a nivel mundial, configurando los nuevos espacios y territorios de la globalización fruto de la expansión del capitalismo industrial⁸.

2.1. Primeras grandes obras en el puerto (1862-1864)

Como respuesta a las insuficiencias técnicas de la escala de Gorée, y el mal estado de las infraestructuras en Dakar, en febrero de 1862 comenzaron los trabajos de acondicionamiento de las instalaciones portuarias, cuyo objetivo fundamental era la creación del dique sur (*grande jetée*), prolongando el antiguo embarcadero (*petite jetée*) con el propósito de proteger la zona de la bahía más abierta al océano Atlántico. El pre-

⁶ Correia e Silva (1998).

⁷ Charpy (2007), p. 111.

⁸ Veltz (1994) y Wallerstein (1990).

supuesto de esta obra, que incorporaba la creación del dique y el acondicionamiento de varios almacenes y terraplenes anexos al mismo, se elevó a 850.000 francos⁹.

La obra se desarrolló con premura, utilizando esencialmente dos tipos de trabajadores. Por una parte, el Gobierno colonial utilizó a la mano de obra local para la mayor parte de tareas comunes; y por otra, se utilizó a decenas de presos y soldados condenados a trabajos forzados en las colonias¹⁰. Según la documentación, puede conocerse que estos presos se encargaban de realizar las tareas más penosas, entre las que se encontraban los peligrosos dragados y sondeos de los fondos con escafandras de buzo, que se cobraban un alto precio en vidas entre estos hombres¹¹.

[137]

En julio de 1862 ya se habían construido 80 metros de dique con una profundidad de 5 metros. Algunos meses después, en marzo de 1863 la distancia alcanzaba los 210 metros, a tan sólo 90 de culminar el proyecto, con una profundidad de 6 metros, lo cual suponía una mejora sustancial. La velocidad con que se estaban acometiendo las obras, así como las demandas que exigían los progresos de la navegación (mayor calado, tonelaje de los buques, almacenes de carbón, maquinaria...) motivaron la adaptación del proyecto. Pinet-Laprade diseñó una nueva ampliación del dique sur hasta los 325 metros, con unas profundidades de hasta 8 metros. Esta modificación del proyecto inicial garantizaría una superficie abrigada de casi 4 hectáreas, lo cual sería suficiente para dinamizar la actividad portuaria, facilitando la llegada y permanencia de los buques en la zona bajo abrigo, reduciendo significativamente además, los tiempos de espera. Este proyecto de ampliación fue enviado al Consejo de Trabajos de la Marina, siendo atendidos por éste el 7 de julio de 1863¹².

Tras recibir esta notificación Jauréguiberry, gobernador de Senegal, formó una nueva comisión de estudios, compuesta por dos ingenieros y un capitán de fragata, que debía aportar los conocimientos prácticos para mejorar las condiciones de navegabilidad en el puerto. Al igual que había indicado el ministro de las Colonias, la comisión alegó que el dique de 300 metros era suficiente para facilitar todas las maniobras que debía desempeñar *Méssageries Impériales*: amarre seguro, carboneo, aguada, carga y descarga de mercancías. Esta comisión, señaló también la expectativa que tenía el Gobierno colonial de un crecimiento futuro de la importancia de Dakar a través de las infraestructuras portuarias. Según la administración colonial, el puerto desarrollaría la actividad comercial que a su vez animaría y mantendría una comunidad portuaria competitiva capaz de atraer en consecuencia a los tráficos marítimos. La elección de Dakar como centro neurálgico de las conexiones ferroviarias en Senegal aparece estrechamente vinculada con el futuro desarrollo del puerto de comercio, como será expuesto a continuación. Esta idea fue esbozada por el propio Pinet-Laprade, quién diseñó las principales conexio-

⁹ Seck (1970), p. 307.

¹⁰ Archives Nationales Sécción Outre-Mer (en adelante, ANSOM) 14MIOM/880. 1863.

¹¹ Charpy (2011), p. 307.

¹² *Moniteur du Sénégal*, 15 de julio de 1863.

nes terrestres que debían alcanzar Dakar, y que se convirtieron en una realidad en la década de 1880, con la construcción de las líneas Dakar-Saint Louis y Dakar-Rufisque¹³.

2.2. Desarrollo ferroviario en Senegal y su interacción con el puerto de Dakar (1878-1909)

[138]

Tras la Guerra Franco-Prusiana y la derrota francesa en la misma, se produjo un proceso de repliegue e inversión hacia sus posesiones coloniales, del mismo modo que sucederá años después tras la Primera Guerra Mundial. A mediados de la década de 1870, el desarrollo acelerado de los medios de transporte y telecomunicaciones, demandaba cambios y mejoras en relación con la estructuración de los espacios de flujos globales que se estaba experimentando en los países inmersos en la revolución industrial¹⁴. El mayor desarrollo de la intermodalidad en el campo de los transportes y el factor tiempo como elemento clave de este proceso mundial –así como la reducción de los procesos de ruptura de carga–, marcaron las líneas de actuación en infraestructuras a partir de estos momentos¹⁵. Entre 1878 y 1901 el Gobierno metropolitano francés impulsó una política de profundización en este aspecto, tanto en los puertos metropolitanos como en los del ultramar. El incremento de la actividad comercial en los puertos implicó una mayor y mejor organización entre los servicios portuarios y los transportes terrestres con el fin de optimizar los recursos disponibles y reducir los tiempos de espera, logrando aumentar la competitividad y el atractivo de los puertos. Las instituciones centraron su interés en la mejora de las instalaciones portuarias (creación de astilleros, varaderos flotantes, dragado de fondos) y se extendió la instalación de vías ferroviarias de servicio a pie de muelle que permitían una conexión más rápida entre los centros productores, industriales y agrícolas y los nodos de redistribución marítimos¹⁶.

En Senegal, los proyectos de construcción de líneas ferroviarias fueron tardíos, y coinciden con la expansión imperialista de finales del siglo XIX. Como fue señalado anteriormente, los proyectos de articulación de una red ferroviaria en Senegal se sustentaron en los trabajos de Pinet-Laprade en los que se conectaban las principales regiones productoras del país con los puertos de la costa atlántica, especialmente Dakar. Esta estructura ferroviaria se explica además por la implantación definitiva del cacahuete como principal producto agrícola de comercialización en Senegal. Hacia 1880 el cacahuete comenzaba a dominar ampliamente el grueso de las exportaciones senegalesas, hecho que se multiplicó notablemente en pocos años. Si en 1880 las exportaciones de cacahuetes en Senegal alcanzaban las 34.270 toneladas, en 1900 la cifra se elevaron a 140.922 toneladas¹⁷. Este crecimiento en las cifras se sustentó en el desarrollo de las conexiones ferroviarias que permitieron un gran desarrollo del sector exportador a través del desplazamiento rápido de la producción agrícola y minera hacia los puertos oceánicos. De

¹³ Thomas (1957), p. 4, y Hilling (1969).

¹⁴ Castells (2002).

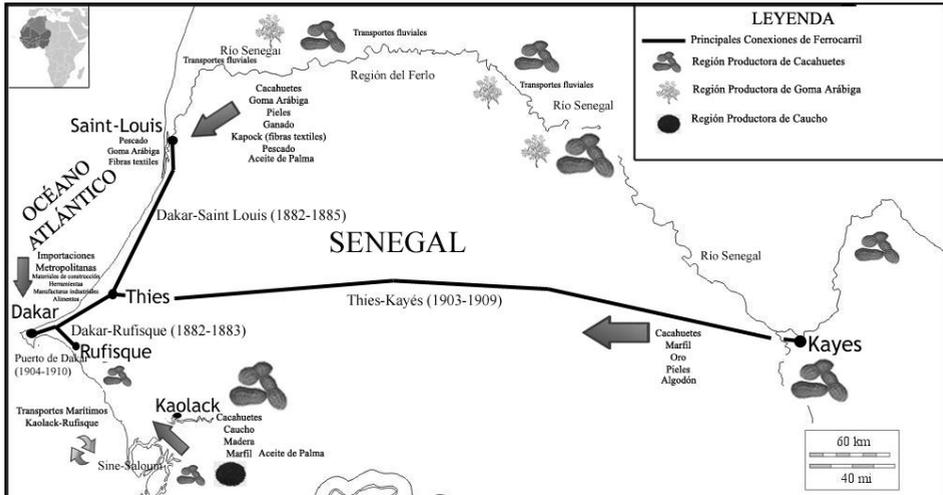
¹⁵ Martner Peyrelongue (1999), p. 107.

¹⁶ Marnot (1999), pp. 648-652.

¹⁷ Ndao (2009), pp. 114-115.

este modo las regiones productoras de Diourbel, Kaolack, Thies, el Alto Senegal y Rufisque quedaron conectadas con Dakar desde la década de 1880, estructurando de forma clara las funciones económicas de las diferentes regiones en Senegal¹⁸.

Mapa 2. Principales conexiones ferroviarias en Senegal (c. 1910)



[139]

Fuente: elaboración propia.

Tal y como aparece reflejado en el siguiente mapa (Mapa 2), la estructura de la red ferroviaria en Senegal tenía una morfología marcada por el interés de facilitar la exportación de la producción, conectando los centros agrícolas con el puerto de Dakar. En este sentido, la primera línea ferroviaria se construyó entre Dakar y Rufisque entre 1882 y 1883, para facilitar el movimiento de mercancías entre ambas ciudades, que pese a su cercanía –30 kilómetros– debía realizarse a través de navegación de cabotaje¹⁹. No obstante, pese a que esta conexión ferroviaria fue la primera en establecerse en Senegal, la más importante, al menos hasta 1909, fue la línea Dakar-Saint Louis, que comenzó a construirse en 1882. Esta línea de ferrocarril de 264 kilómetros permitiría conectar los dos principales centros urbanos de Senegal donde se situaban las principales empresas e instituciones europeas. Como fue señalado anteriormente Saint Louis recibía la mayor parte de la producción agrícola y ganadera del río Senegal y desde allí podía redistribuirse al resto del territorio. La concesión de las obras y la explotación de la línea fue otorgada en 1880 a favor de la empresa francesa Compagnie des Chemins de Fer Dakar-Saint-Louis, sufriendo el contrato inicial una profunda modificación en 1882 debido a la presión ejercida por el Senado francés que observó irregularidades en algunos de los términos del primer contrato, especialmente en lo referido al porcentaje de intereses

¹⁸ Barry (1992), p. 52.

¹⁹ Public Record Office. Colonial Office. CO879/86.

[140]

asegurados por kilómetro a favor de la empresa por parte del Estado²⁰. Finalmente, la tercera conexión ferroviaria de interés en Senegal se estableció entre Thiès y Kayés entre 1903 y 1909. Esta línea ferroviaria de una extensión cercana a los 750 kilómetros favoreció la exportación de la producción del Alto Senegal, y en consecuencia dinamizó la actividad agrícola exportadora, potenciando los cultivos que debían ser comercializados por parte de las grandes empresas imperiales. En este sentido, dos ingenieros británicos enviados por el Colonial Office en 1905 al AOF informaron de la buena acogida del ferrocarril entre los habitantes del interior de Senegal, del mismo modo que había sucedido con la línea Dakar-Saint Louis:

“La población es la misma y es seguramente esperable que como en el caso del ferrocarril entre Dakar y Saint Louis, la gente comenzará a cultivar cacahuets tan pronto como la línea permita embarcar las mercancías y transportarlas (En el caso de la conexión Dakar-Saint Louis además, sólo el flete sobre cacahuets paga el conjunto de los gastos de la línea, quedando el resto como beneficios para la empresa)”²¹.

En lo que se refiere a la introducción de conexiones ferroviarias en el puerto de Dakar, los primeros avances comenzaron con los proyectos desarrollados bajo la Ley Freycinet (1878-1900), que se prolongó en el tiempo con el Plan Baudin de 1901. Este último plan presentado por el ministro de Trabajos Públicos, Pierre Baudin, pretendía renovar las infraestructuras portuarias nacionales y hacerlas mucho más competitivas y eficaces. En este proyecto se debían aglutinar la mayoría de medios de comunicación existentes en torno a los puertos, propiciando de este modo la concentración de actividades económicas. Los puertos agraciados por este plan debían ser representantes del avance tecnológico y comercial francés de comienzos de siglo. Marsella, Burdeos, Le Havre o Dakar (en el espacio ultramarino) fueron sometidos a profundas reformas para adaptar sus infraestructuras a las necesidades de la actividad portuaria.

En 1902, año del traspaso de la capitalidad del AOF desde Saint-Louis hacia Dakar, se hizo patente la necesidad de mejorar las instalaciones e infraestructuras portuarias, profundizando en el desarrollo de las conexiones ferroviarias con las terminales portuarias. El 4 de febrero de 1902, el ministro de la Marina francés, Jean Marie de Lanessan, enviaba una nota al ministro de las Colonias, Albert Decrais, donde planteaba la necesidad de poner a disposición de la marina los espacios necesarios para ampliar la base naval y mejorar las conexiones intermodales²².

Al mismo tiempo, las empresas portuarias siguieron presionando al Gobierno del AOF y a las instituciones metropolitanas para que iniciaran las reformas necesarias en el puerto, optimizando el espacio y, consecuentemente, impulsando la actividad comercial. El 5 de julio de 1903 el ministro de Colonias, Gastón Doumergue, autorizaba al Gobierno del AOF a que solicitara un crédito de 65.000.000 de francos destinados a la mejora de las infraestructuras en la Federación. Varias semanas después se presupuestaron 40.000.000 para las obras generales que debían acometerse en el puerto, absorbiendo así

²⁰ Public Record Office. Colonial Office. CO879/86.

²¹ Traducción propia de Public Record Office. Colonial Office. CO879/86-3.

²² ANSOM. Travaux Publics (de aquí en adelante TP). Carton 96. Dossier 1. Carta del ministro de la Marina Jean Marie de Lanessan, al ministro de las Colonias, Albert Decrais, 4/2/1902

la mayor parte de la inversión total²³. Al año siguiente, tras la elaboración de los planes de actuación y el establecimiento de los plazos y reglamentaciones, el 4 de mayo de 1904 se publicó el concurso para la concesión de los trabajos de acondicionamiento del puerto de comercio de Dakar, con un presupuesto inicial de 8.500.000 francos. Las empresas que acudieran al concurso debían aportar un depósito de 250.000 francos que sirviera como garantía de solvencia²⁴. El proyecto de reforma del puerto comercial implicaba una remodelación de la bahía de Dakar, ocupando definitivamente los terrenos desde la *grande jetée* (dique sur) hasta la zona militar. Se diseñó la creación de tres grandes muelles conectados con las líneas ferroviarias (Rufisque y Saint-Louis), cumpliendo así las directrices del plan Baudin (Mapa 3). Debe señalarse que el incremento de los tráficos portuarios se desarrolló de un modo importante en la medida que se iban realizando los trabajos en el puerto. Entre 1896 y 1904 las importaciones en el puerto de Dakar pasaron de 47.807 a 104.185 toneladas. Las exportaciones también se multiplicaron desde las 3.233 toneladas de 1896 hasta las 26.913 toneladas de 1904²⁵. El suministro de carbón se duplicó desde las 50.796 toneladas (1900) hasta las 100.033 (1904).

[141]

2.3. El papel clave de las infraestructuras del transporte para el desarrollo de la exportación de cacahuetes en Senegal

La importancia de este cultivo radica en su impacto sobre el conjunto del sistema productivo africano, que sufrió una transformación progresiva, alterando la estructura social y económica. Este proceso de cambio provocó además graves conflictos con las élites musulmanes del interior, que se enfrentaron al poder militar europeo en largas campañas que se alargaron hasta las primeras décadas del siglo XX. El dominio militar europeo y la sumisión de las élites africanas regionales ante el avance extranjero situaron a las empresas comerciales coloniales en el centro de la actividad productiva, ocupando espacios del interior en el último tercio del siglo XIX.

Los puertos exportadores fluviales como Kaolack (en la región del Sine-Saloum) adquirieron mayor importancia, así como los puertos oceánicos de Rufisque, Saint-Louis y Dakar, que vieron incrementar su actividad económica a medida que la Revolución Industrial en Europa reclamaba con voracidad una mayor cantidad de materias primas coloniales²⁶. Para Senegal, la Revolución Industrial en Europa significó el estímulo del cultivo masivo de cacahuetes por parte de las autoridades coloniales, presionadas por el sector industrial girondino, y en menor medida marsellés. De esta manera, se produjo una transformación del comercio tradicional esclavista a una exportación masiva de *commodities* (oleaginosas, madera, caucho, goma...) coloniales, que requería unas instalaciones portuarias capaces de permitir unas conexiones fluidas entre los diferentes

²³ ANSOM. 14MIOM/1462. Decreto empréstito Obras Públicas en Dakar (24/12/1903); y Journal Official de la République Française (20/1/1904).

²⁴ ANSOM. TP. Cartón 26. Dossier 2.

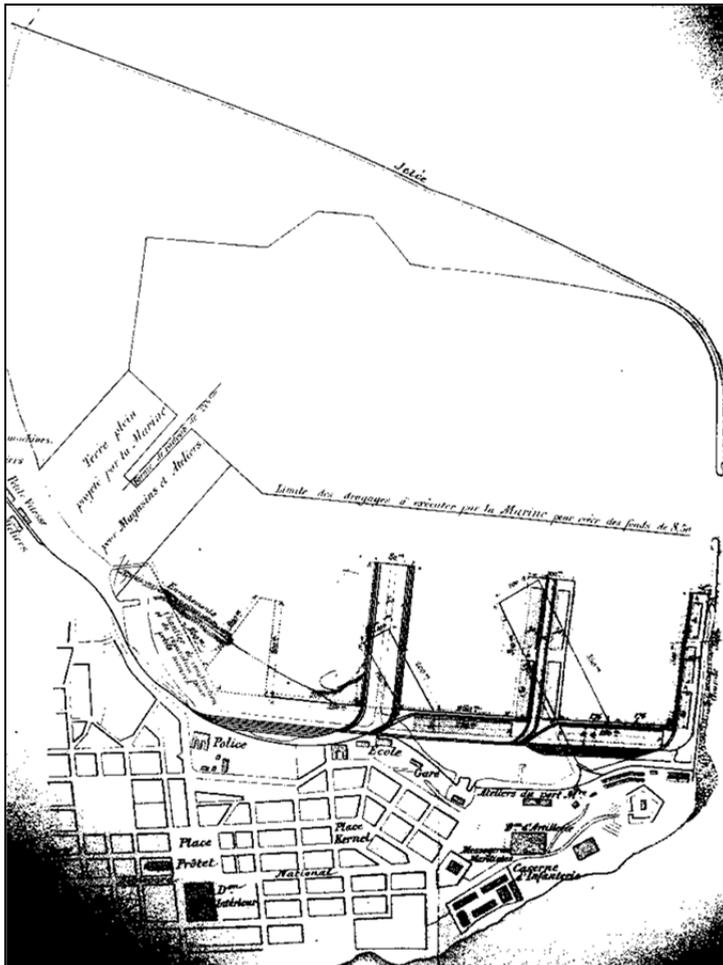
²⁵ ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 21. Mouvements pour semaines dans le Port (1896).

²⁶ Davies (1977), p. 4.

nodos de la red de puertos. Ello requería buenas condiciones de accesibilidad para recibir a los grandes buques mercantes, servicios de calidad en el puerto para reducir los tiempos de espera (suministro de carbón, agua y víveres) y unas buenas conexiones modales para reducir los procesos de ruptura de carga, incrementando en última instancia la productividad y la competitividad de los puertos.

[142]

Mapa 3. Proyecto de construcción del puerto de comercio de Dakar (1904-1910)



Fuente: Archives Nationales Section Outre-Mer. Fonds Ministerielles. Travaux Publics. Carton 26. Dossier 8 (1904).

No debe obviarse que hacia la década de 1920 se había logrado una cierta monetarización de la economía por parte de los poderes coloniales, en un proceso que había arrancado en 1859, cuando el Gobernador de Senegal, Louis Faidherbe introdujo un im-

puesto directo anual de tres francos por persona a las comunidades africanas. Bajo la pretensión y promesa de salvaguardar la paz, la prosperidad y el fin de las tropelías cometidas por las jerarquías musulmanas, el Estado francés lograba dos objetivos. Por una parte, lograr la sumisión visible de las comunidades oeste-africanas y sus estructuras políticas²⁷; por otra, les inducía a entrar progresivamente en el sistema monetario francés, comenzando a asentar las bases del trabajo asalariado y el pago en moneda de servicios, bienes e impuestos²⁸. La conformación de una mano de obra asalariada incidiría en un mayor interés por “trabajar” y “producir” por parte de las comunidades africanas, estableciendo el pacto social entre el colonizador y colonizado²⁹. En 1909 el proceso se intensificó con la creación en Senegal de las Sociétés Indigènes de Prévoyance (generalizadas en el AOF entre 1930 y 1934). Estas instituciones promovidas por las autoridades coloniales en relación con las principales empresas exportadoras (CFAO, Lacoste, Buhan et Teissiere, Peyrissac, Maurel et Prom) velaba por el buen funcionamiento del tejido productivo exportador. Gracias a la financiación recibida por el Banque d’Afrique Occidental, estas sociedades financiaban a los agricultores para que desarrollaran el cultivo del cacahuete, proporcionándoles algunas innovaciones técnicas y organizando los stocks de semillas³⁰. En efecto, el desarrollo masivo del cultivo del cacahuete (entre el Sine-Saloum, Rufisque y Dakar a partir de 1880) es el elemento que explica el crecimiento de la comunidad empresarial en Dakar y el resto de puertos exportadores³¹.

[143]

El crecimiento de este sector económico tuvo un reflejo claro en la actividad portuaria de Dakar, que se expandió notablemente, especialmente tras 1910, cuando fue inaugurado el puerto de comercio (Cuadro 1). Este crecimiento comercial supuso además la implantación de un mayor número de empresas de servicios portuarios ante el incremento de la demanda. Esta además se incrementaba notablemente en los tres o cuatro meses que correspondían a la recogida y exportación de los frutos, en los cuales algunas de las insuficiencias del puerto en lo que se refiere a los servicios portuarios quedaban al descubierto, poniendo en jaque la competitividad interportuaria frente a otras escalas como Las Palmas³². Por otra parte, este incremento de la actividad portuaria en Dakar impulsó la llegada de numerosos trabajadores rurales procedentes del interior, seducidos por la oportunidad de encontrar un empleo en el sector comercial y portuario ante el deterioro económico de las comunidades agrarias.

²⁷ Barry (1992), p. 54.

²⁸ Barrows (1976), p. 106.

²⁹ Dubois (2005), p. 3.

³⁰ Hopkins (1973), p. 262.

³¹ Barry (1992), p. 52.

³² ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13.

Cuadro 1. Evolución de los indicadores de actividad portuaria en Dakar (1910-1939)

Año	Buques	T.R.B.	Tráfico de importación (t)	Tráfico de exportación (t)	Exportación de cacahuetes (t)	Movimiento de carbón (t)
1910	1.963	3.330.460	249.948	151.165	n/d	214.494
1911	2.361	4.012.521	295.680	197.088	n/d	424.080
1912	2.428	4.501.076	358.048	296.669	n/d	516.532
1913	2.786	5.334.858	421.949	290.522	n/d	577.496
1914	2.221	4.005.968	318.722	214.382	n/d	333.878
1915	2.400	4.735.431	325.637	264.962	n/d	464.368
1916	3.949	11.230.160	445.600	358.400	7.191	707.838
1917	4.354	10.435.254	614.349	553.207	10.793	1.076.345
1918	2.798	6.359.764	648.123	472.464	43.562	731.766
1919	2.325	4.822.948	404.013	378.113	49.948	631.766
1920	2.582	6.161.350	452.721	349.700	33.032	609.544
1921	2.444	4.479.914	270.925	223.658	26.282	375.721
1922	3.941	4.532.626	314.584	232.418	32.583	352.579
1923	4.172	5.331.599	322.437	243.552	42.253	345.632
1924	4.182	5.839.610	353.152	243.123	59.223	371.144
1925	4.551	6.573.453	423.655	323.504	104.391	425.990
1926	4.430	6.683.414	478.557	421.975	102.410	449.331
1927	4.201	5.764.055	418.526	313.212	64.352	363.594
1928	6.025	9.253.350	590.022	510.942	80.674	611.563
1929	5.399	8.574.264	575.367	466.206	82.527	493.522
1930	5.295	7.565.806	587.906	422.715	99.044	371.666
1931	4.787	7.404.911	424.524	376.715	94.888	257.436
1932	3.770	7.736.007	666.344	468.262	29.459	182.569
1933	3.670	7.850.074	515.032	432.583	64.987	162.880
1934	4.629	8.913.408	587.695	566.285	122.487	212.935
1935	5.197	9.594.180	676.585	610.356	75.842	172.208
1936	7.004	14.352.186	1.020.636	983.156	94.981	500.667
1937	6.739	17.592.619	1.348.561	1.343.480	173.390	662.686
1938	6.860	14.725.685	1.238.076	1.143.100	132.592	419.138
1939	6.436	13.180.413	1.067.086	924.573	198.107	438.947

Fuente: *Revista de Obras Públicas*, 66, tomo I (1918); *Le Port de Dakar* (1918); Wittlesey (1941); Bourrieres (1949); Thomas (1957), Peterec (1966), Martín Galán (1984), Charpy (2007); Mitchell (2007). (ANS) Chambre de Commerce de Dakar CCD: 08/00449, 00477; 2G56-93, 2G36/25. ANSOM: TP: Carton 568; Agefom: 84/363. BNF : Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940). Elaboración propia.

Los canales de distribución de los bienes de consumo básicos en África Occidental hacían que se consiguieran más fácilmente en las ciudades, teniendo en cuenta la lenta pérdida de soberanía alimentaria³³. En la medida que fueron produciéndose estos procesos de inserción económica regional en los mercados globales, las estructuras del trabajo fueron alterándose de manera gradual. Se incorporaron nuevos elementos, como la remuneración salarial en moneda europea (franco), el sistema de prestaciones (que venía utilizándose en Saint-Louis desde finales del siglo XVIII) o el pago de tasas e impuestos en moneda con el que el Gobierno francés trató de impulsar la monetarización de la economía en África Occidental. De este modo, el trabajador africano del sector primario fue introdu-

³³ Hopkins (1973), pp. 222-224.

ciéndose en los circuitos del trabajo asalariado, que sustituía al trabajo servil (bajo diferentes versiones) que era común en el sistema económico de África Occidental³⁴.

Por otra parte, los esclavos liberados, que suponían un elevado porcentaje de la población en algunas regiones de Senegal, también debieron ir incorporándose a la nueva situación económica. Estas personas buscaron un empleo en los centros agrícolas o en las ciudades en crecimiento, donde era necesaria una mano de obra poco cualificada para las tareas de carga y descarga de mercancías, así como para las grandes obras públicas que se estaban acometiendo³⁵. En síntesis, los puertos oceánicos fueron receptores de mano de obra de manera constante, configurando un nuevo tipo de trabajador en África Occidental, con una serie de especificidades que lo diferenciaban del trabajador africano agrícola tradicional, con preocupaciones y un modo de vida muy diferentes a los nuevos requerimientos y exigencias que propugnaba el nuevo modelo económico colonial³⁶.

[145]

2.4. Los planes estructurales de inversión y centralización económica (1921-1924)

Los años posteriores a la Primera Guerra Mundial supusieron el incremento progresivo del liderazgo del puerto de Dakar sobre el resto de puertos de la federación. Tras la revolución soviética de 1917 y la pérdida de las inversiones en Rusia, se produjo un repliegue hacia las posesiones coloniales por parte francesa. El principal defensor de estas políticas fue el ministro Albert Sarraut, quién planteó una serie de ambiciosos planes de modernización de las infraestructuras en los territorios coloniales, con el objetivo fundamental de racionalizar los recursos de que disponía el Imperio francés. Se planteó una explotación sistemática de los recursos materiales y humanos para reconstruir la maltrecha situación económica de la Francia de posguerra³⁷. El proyecto de Sarraut se planteó para un marco temporal de entre 10 y 15 años, con una suma astronómica de 3.000 millones de francos. Dakar ocuparía un lugar central dentro del gran proyecto de Sarraut en el continente africano, puesto que la ciudad-puerto era el núcleo de la actividad imperial francesa en el AOF. Esta centralización de funciones en Dakar incorporaba también la especialización de la mano de obra africana, que debía someterse a un proceso de “mejora” y “enseñanza” para mejorar su cualificación y productividad³⁸. En 1922, bajo instancias del ministro Sarraut, se le encargó al inspector general de Colonias, M. Henry la elaboración de un informe sobre la competitividad del puerto de Dakar y los planes de actuación que debían acometerse para mejorar sus funciones. Hacia el final de

³⁴ ANSOM. Agence Économique Française d’Outre-mer (de aquí en adelante Agefom). Carton 367. Rapport de M.G Bousset a la section des travaux du Conseil Supérieur des Colonies, 1927.

³⁵ Moitt (1989), p. 49. Como ejemplo, en la Inspección general de trabajo realizada en Dakar en 1949, los datos sobre trabajadores industriales son claros. Del censo de 369 trabajadores industriales, sólo 35 son europeos (técnicos, mecánicos e ingenieros) por los 334 africanos (23 empleados, 1 enfermero, 1 ayudante de laboratorio y 311 obreros sin cualificación). ANS, 2G49-58.

³⁶ Hopkins (1973), p. 229.

³⁷ Coquery-Vidrovitch (1979), p. 52.

³⁸ Coquery-Vidrovitch (1979), pp. 53-54.

la década de 1920 comenzó el inicio acelerado del proceso de transición del carbón a los motores impulsados por fuel-oil, que suponía nuevos y grandes desafíos a las infraestructuras portuarias, como el mayor calado de los buques, adaptación de la mano de obra y del espacio portuario a las nuevas necesidades como tanques y bocas de suministro (Cuadro 2)³⁹.

[146]

Cuadro 2. Importación de fuel-oil en el puerto de Dakar (1926-1931)

Año	Toneladas
1925	16.215
1926	12.106
1927	14.649
1928	48.008
1929	94.373
1930	110.689
1931	133.031

Fuente: ANS. 2G56/93. ANSOM. AGEFOM. Carton 125. Elaboración propia.

En 1924 el diario *Le Courriel Colonial Illustré* exponía las carencias del puerto de Dakar, en relación a los puertos canarios, en los que volvía a insistirse en las soluciones que debían acometerse para elevar la posición de Dakar en la red de puertos de África Occidental, lo cual orientó los proyectos de reforma de 1924-1926:

“Las razones que tienen las empresas para elegir Tenerife o Las Palmas son numerosas y muy serias. Las tasas de pilotaje son más elevadas en Dakar que en los puertos españoles, los atraques son más difíciles y los buques de mayor calado deben, a menudo, operar en rada. El servicio de rada es casi inexistente. Los pasajeros son obligados a arriesgarse para llegar a tierra en canoas propiedad de los portugueses (...) Las tareas de avituallamiento son más lentas y caras en Dakar. Además, los puertos españoles disponen de talleres de reparaciones modernos. En Dakar, la maquinaria está incompleta y los buques sólo pueden realizar reparaciones provisionales”⁴⁰.

Sin lugar a dudas, los puertos canarios, y especialmente el de Las Palmas, fueron la referencia para Dakar en lo que se refiere al desarrollo de infraestructuras, así como en lo que concernía a las políticas comerciales y arancelarias. La documentación revela una pugna continua desde el inicio de la construcción del puerto de refugio de Las Palmas entre ambos puertos, lo cual revela además la pujanza del puerto isleño que se encontraba bajo la fuerte influencia de empresas británicas como Elder Dempster, Miller & Cía, Blandy, Wilson o Cory Brothers que desarrollaron la actividad portuaria. La otorgación de franquicias comerciales (1852), las buenas condiciones naturales de la Bahía de La Luz en Gran Canaria y, sobre todo, la existencia de fletes de retorno en forma de productos horto-

³⁹ Pérez Hernández (2002).

⁴⁰ Traducción propia de *Le Courier Colonial Illustré* (4/01/1924).

frutícolas (plátanos y tomates) fueron elementos destacados por los administradores portuarios, empresarios y políticos en Dakar a lo largo del tiempo⁴¹.

2.5. Crisis económica y metropolización regional de Dakar (1929-1934)

El colapso financiero y económico posterior al crac bursátil de octubre de 1929 en Nueva York supuso una nueva y profunda crisis socio-económica en África Occidental. Las consecuencias repercutieron directamente en los indicadores portuarios de Dakar, que no comenzaron a repuntar hasta el bienio de 1934-1935 y en particular tras el estallido de la Guerra Civil española en 1936, que provocó el desvío de los tráficos portuarios desde las Islas Canarias hacia el puerto senegalés. La crisis económica internacional tuvo consecuencias directas en Dakar, de una importancia capital para el futuro desenvolvimiento de la ciudad-puerto. Uno de los primeros efectos fue eminentemente social, afectando de forma general a los productores africanos y provocando efectos de arrastre muy negativos sobre el conjunto de la economía regional. Esto fue provocado porque el valor de las exportaciones se desmoronó, debido, sobre todo, al descenso de la demanda industrial de materias primas oleaginosas. El freno de la actividad industrial provocó el cierre de numerosas industrias en Europa y Estados Unidos. Estas fábricas eran grandes demandantes de oleaginosas y otras materias primas, y la bajada de la demanda conllevó la quiebra para los productores africanos, que vieron como su poder adquisitivo se hundía. Todo ello, pese a los intentos por parte de las comunidades rurales de reorientar los cultivos de exportación hacia una producción agrícola de subsistencia⁴². Uno de los diarios económicos franceses de cabecera, *Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés*, hablaba de una crisis de superproducción, poniendo la atención en el intento de estimular la demanda y por consiguiente aumentar el consumo:

“Este desequilibrio de los coeficientes (industrial/agrícola) hace que el poder adquisitivo haya disminuido en una proporción insoportable, y mientras que todo el mundo llora por la superproducción y pone el acento en frenarla, no se percatan de que se trata de una crisis de demanda y sub-consumo (...) ¡Es cierto que el momento va a ser muy duro, pero las fuerzas de nuestro país son vivas y si los franceses son trabajadores, serios y austeros, habrá pocas dudas que las fuerzas de adaptación de nuestro pueblo, frenarán rápidamente las causas de una inflación que nos ha proporcionado sueños de ilusión y riqueza, de un Dorado ansiado, mientras que la realidad es totalmente diferente”⁴³.

Como ejemplo del caos comercial en África Occidental, el comercio global en AOF pasó de los 581,4 millones de francos en 1929 a 230 millones de francos en 1933⁴⁴. En un nivel más detallado, se ha constatado como el valor de las materias pri-

⁴¹ La competencia interportuaria entre Dakar y Las Palmas en el largo plazo puede ser consultada en: Castillo Hidalgo (2012). Sobre la actividad comercial del puerto de Las Palmas y su importancia para la economía de Canarias, véase: Suárez Bosa (2003). Sobre el papel de las empresas británicas en Canarias, véanse Davies (1973) y Quintana Navarro (1985).

⁴² Ndao (2009) y Hopkins (1973).

⁴³ Traducción propia de *Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés* (16/01/1931).

⁴⁴ Daumalin (1992), p. 198.

[148]

mas cayó entre un 60% y un 75% en el periodo 1928-1931, lo cual los situó en valores nominales de 1914⁴⁵. La segunda consecuencia inmediata de la crisis económica en Dakar fue la de su confirmación como eje de la actividad económica y política del AOF. Hasta el estallido de la crisis posterior al crac de octubre de 1929, Dakar y Rufisque compartían el protagonismo de la actividad económica exportadora en Senegal, como centros de importación y exportación de mercancías y productos agrícolas. La crisis motivó el traslado definitivo de la actividad económica desde Rufisque hasta Dakar, por dos razones fundamentales. La primera fue el ahorro de costes, al centralizar la actividad exportadora en Dakar, donde las tasas a la exportación eran menores y, además, las instalaciones portuarias eran mucho mejores que las existentes en Rufisque, que apenas contaba con un muelle abierto, sin la protección necesaria para realizar tareas comerciales en buques modernos de gran calado y con escasa implantación del transporte guiado salvo vías de servicio⁴⁶. La segunda razón de la elección de Dakar como único centro exportador regional tenía como fundamento la gran inversión en infraestructuras, que venía desarrollándose desde el traslado de la capitalidad del AOF, en detrimento de otras regiones de la colonia. Además, entre 1931 y 1933 se impulsaron diferentes obras de mejoras, entre las que se destacan los proyectos de integración intermodal en el terraplén de cacahuetes en el dique norte, la creación de bocas de suministro de fuel-oil y los trabajos de dragados en la zona abrigada.

Uno de estos primeros proyectos que se plantearon a comienzos de 1931 como solución a la crisis del puerto de comercio de Dakar fue el aumento de la profundidad en toda la zona abrigada hasta los 10 metros y la instalación de un mayor número de bocas de suministro de fuel, con la creación de un muelle petrolero por una suma total de 5.700.000 francos⁴⁷. Estas nuevas medidas se adelantarian a las exigencias futuras de los nuevos colosos de los mares: los supertanques petroleros. Un año después se informaba del estado de las obras iniciadas, destacando el papel que debía desempeñar Dakar una vez ejecutados estos planes de acondicionamiento⁴⁸. El proyecto de 1931-1932 pretendía además ampliar los muelles comerciales, insuficientes según las necesidades de la actividad portuaria.

Todo este plan de reformas estructurales se completó con el proyecto de centralización económica diseñado e impulsado por el inspector de Finanzas del Gobierno francés, Edmond Giscard d'Estaing. Tras su breve estancia por África Occidental, defendió una reorganización profunda del sistema productivo colonial con el objetivo de hacerlo más eficaz. Con esa finalidad, debían seleccionarse los mejores espacios para una puesta en valor efectiva y profunda que desarrollase el tejido productivo y lo integrase en los circuitos internacionales⁴⁹. Se trataba, pues, de una apuesta más agresiva y contundente que la que había propuesto Sarraut, una década antes para los espacios coloniales. El inspector francés también planteó una reforma del sistema bancario, poniendo el acento

⁴⁵ Coquery-Vidrovitch (1975), p. 605.

⁴⁶ Wittlessey (1941), p. 618.

⁴⁷ ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 6.

⁴⁸ ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 10. Rapport de l'ingénieur d'arrondissement, 1932

⁴⁹ Marseille (1984), p. 46.

en la necesidad de la concesión de créditos a los gobiernos de ultramar, con el objetivo de afrontar las grandes obras en infraestructuras sacadas a concurso público, con lo que se fomentaría la actividad económica de la comunidad empresarial francesa. De este modo, y gracias a la inversión masiva por parte del Estado francés en las colonias, éstas elevarían su actividad, generando unos beneficios que redundarían en el conjunto de la sociedad francesa. Para ello, era fundamental la selección de puntos estratégicos, auténticas “puntas de lanza” de la inversión metropolitana, como era el puerto de Dakar en África Occidental. En esta línea, la profundización de la actividad comercial en Dakar se sustentaba en la consecución de una mayor integración entre el transporte guiado y la navegación. Se completó la conexión del ferrocarril hasta el dique norte, donde se emplazó el muelle comercial de cacahuetes, aumentando además la dotación de vías de servicio en el resto de muelles comerciales, ampliando la extensión de las conexiones ferroviarias en el puerto a un total de nueve kilómetros⁵⁰.

[149]

Como ha sido indicado, el abaratamiento de los costes del transporte gracias a la mejora de estas conexiones fue un elemento decisivo que explica también la preponderancia de Dakar sobre otros puertos exportadores en Senegal como Rufisque o Kaolack. En 1933, ante el pulso lanzado por Dakar y el consiguiente declive comercial de Rufisque, la CFAO trasladará su oficina principal en Senegal a Dakar, en una apuesta decidida por impulsar su actividad comercial en la capital del AOF. Con esta maniobra, la empresa de Marsella establecía su cuartel general en África Occidental en un puerto en pleno desarrollo que absorbía no menos del 65% del movimiento comercial del AOF, lo cual ayuda a explicar su pujanza y liderazgo regional⁵¹.

3. Procesos de concentración de actividades en Dakar

Se ha observado como en el desarrollo de la actividad económica en África Occidental se produjo una concentración de actividades en Dakar y un conjunto de centros urbanos costeros. Los puertos atlánticos canalizaron esta actividad a través del asentamiento de empresas portuarias, comerciales, financieras, hosteleras, conformando una comunidad empresarial con unas características específicas. Como fue expuesto anteriormente, este movimiento comercial implicó también un incremento en la demanda de trabajo en el sector servicios, hecho común en las trayectorias de otras ciudades-puerto de la red de África Occidental⁵². En Dakar se situaron las principales oficinas comerciales de las empresas francesas en África Occidental, sobre todo a partir de la década de 1930, produciéndose fenómenos de *clustering* empresarial, que se añadió a un progresivo incremento de la actividad industrial ligada a la construcción y la transformación de materias primas oleaginosas para abastecer al mercado interior africano⁵³.

⁵⁰ Bibliothèque Nationale Française: Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar, 1933.

⁵¹ Hopkins (1973), p. 195.

⁵² Cabrera Armas y Suárez Bosa (2005), p. 2.

⁵³ Es el caso de la refinería *Huileries Petersen*, que se instaló en Dakar en 1932, ante la necesidad de abastecer al mercado interior de aceite de cacahuate por la parálisis comercial metropolitana. Seck (1970), p. 83.

[150]

Otro dato significativo que certifica las funciones centrales de la ciudad de Dakar hacia 1939 es la gran presencia del sector asegurador y financiero, en estrecha relación con la actividad de numerosas empresas portuarias desde la primera década del siglo XX⁵⁴. Estas empresas e industrias se situaron en el distrito portuario-comercial, en torno al *Plateau* (Place Prôtet, actualmente la Place de l'Indépendance y el mercado Kermel). En ese distrito se representó fielmente la jerarquía social y la actividad comercial-empresarial de la colonia y se establecieron las principales instituciones (Cámara de Comercio de Dakar, Gobierno federal, Gobierno militar del AOF, Sede central del Banque d'Afrique Occidentale (desde 1901)...)⁵⁵. Dakar ocupó de esta manera, una posición clave como eje de las decisiones empresariales hacia África Occidental, adoptadas en los centros de dirección de las grandes capitales europeas, al igual que estaba sucediendo en otras ciudades de la *British West Africa*, como Freetown o Lagos⁵⁶. El incremento sostenido de los tráficos portuarios impulsó la creación de diferentes hoteles, restaurantes, cafés y cines en Dakar, localizados también en el centro de la ciudad. Los cabarets, y salones de baile estaban en su gran mayoría orientados hacia el pasaje marítimo en tránsito, mientras que los pequeños cines se encontraban dispersos entre el centro urbano europeo y los barrios africanos, donde sus habitantes entraban en contacto con el mundo del celuloide⁵⁷.

La industria hotelera también tenía un papel muy importante que jugar, puesto que un puerto de escala debía ofrecer servicios alternativos al pasaje y la tripulación mientras se realizaban las tareas de avituallamiento y carga de los buques. Esta cuestión era fundamental para las instituciones políticas coloniales, que trataron de poner a Dakar al nivel de los puertos canarios en lo que se refería a la hostelería y restauración. Otro sector esencial que va a desarrollarse de manera importante en Dakar es el de los seguros y la banca, en consonancia con la importancia de la actividad portuaria⁵⁸. Por una parte, las empresas aseguradoras jugaban un papel capital, en la firma de coberturas sobre los buques, pero sobre todo estableciendo contratos con productores y transportistas a la hora de la manipulación de las mercancías. Entre estas oficinas aseguradoras se encontraban las más importantes del mundo en el sector de los transportes marítimos como Bureau Veritas, American Bureau of Shipping o Lloyds. Estas empresas se situaron en el barrio francés, junto al resto de servicios anexas al puerto, representando especialmente las funciones básicas de un distrito portuario.

Otro de los sectores que se desarrolló con fuerza en Dakar fue el financiero. Del mismo modo que sucedió en los espacios coloniales vecinos, desde mediados del siglo

⁵⁴ En 1924, poco más de una década tras la inauguración del puerto de comercio estaban representadas en Dakar 16 empresas de navegación con líneas regulares (a través de 9 agencias consignatarias): Chargeurs Reunis, Compagnie Sud-Atlantique, Compagnie de Navigation Paquet, Compagnie de Navigation Cyprien Fabre, Transports Maritimes do Estado, Empresa Nacional de Navegação, Compagnie de Navigation Fraissinet, Navigazione Generale, La Veloce, Transatlantica Italiana, Elder Dempster, Compagnie Belgue Maritime du Congo, Transit Maritime Americain, Scholl, Maurel et Prom. (ANS. CCD. Section 08. Legajo 00449).

⁵⁵ Seck (1970), p. 150.

⁵⁶ Brayshay (2005), p. 209.

⁵⁷ Seck (1970), p. 62.

⁵⁸ Williamson y Winter (1991).

XIX, y sobre todo en el último tercio del siglo, se crearon varias entidades bancarias privadas –o semi-privadas–, cuyo objetivo era apoyar la iniciativa empresarial en el continente, sufragar algunos empréstitos por parte de las autoridades municipales e impulsar la monetarización de la economía⁵⁹. El surgimiento de la banca en África Occidental se vincula al boom comercial del último tercio de siglo, la construcción de vías férreas y la apertura de nuevos mercados interiores. De este modo, Dakar se convirtió en uno de los centros financieros más importantes de África Occidental, aglutinando las oficinas centrales de diferentes empresas financieras de alcance internacional.

[151]

Por último, y en relación con las mejoras en las conexiones intermodales en el puerto, debe tenerse en cuenta que hacia 1940 Dakar había finalizado buena parte de sus grandes obras de acondicionamiento iniciadas a mediados de la década anterior. Entre estas obras destacaron los muelles 5 y 6 del dique norte, y la ampliación del terraplén comercial, con el objetivo de agilizar las tareas de suministro de combustible líquido y potenciar el tráfico de cacahuetes. En el dique sur, se realizaron los últimos trabajos para mejorar las conexiones con la estación de tren de Dakar para permitir una mejor explotación comercial de los muelles 1, 2 y 3. A estas obras se añaden los dragados de la zona portuaria para alcanzar los 10 metros en la mayoría del espacio abrigado y permitir de este modo el tránsito de tanques superpetroleros y otros buques de gran calado que comenzaban a incrementar su presencia en los océanos.

4. Conclusiones

El crecimiento de la actividad comercial en el último tercio del siglo XIX y los procesos de concentración económica en Dakar corresponden a un mismo proceso de introducción de esta región en los mercados internacionales. La ciudad-puerto senegalesa se situó desde la década de 1880 en el eje de la política imperial francesa, produciéndose un fenómeno de concentración de funciones e inversión pública (conexiones ferroviarias, mejora de las infraestructuras portuarias), añadido a un incremento sostenido de la comunidad empresarial que provocó además un notable crecimiento demográfico con la llegada de trabajadores desde el interior.

El control del comercio interior era fundamental para la integración de las redes comerciales entre las regiones agrícolas y los puertos oceánicos, lo cual explica la importancia de la red ferroviaria y su integración con las infraestructuras portuarias existentes. A través de la articulación del mercado interior, el *hinterland* de los puertos oceánicos fue definiéndose de un modo progresivo. La presencia de agentes comerciales europeos (Maurel et Prom, Buhan et Teisseire, Devès et Chaumet) en el interior subsahariano desde 1855 corresponde con la expansión de la actividad comercial en Senegal y el proceso de introducción de los espacios coloniales en la economía internacional. Por otra parte, la monetarización de la economía, consecuencia de la mayor integración en los circuitos internacionales y los nuevos parámetros político-sociales que regulaban esas relaciones, motivó la reorientación de las comunidades agrícolas hacia los cultivos de exportación, especialmente el cacahuete. Esta circunstancia provocó un cambio estructural en el tejido productivo y en las bases socio-económicas tradicionales.

⁵⁹ Marfaing (1992), pp. 318-319, Bonin (2009), p. 3.

[152]

Por último, el éxito parcial de Dakar en la red regional de puertos senegalesa se sustentó sobre una capitalización de la vida política y económica en torno a la ciudad-puerto, en detrimento de otros espacios regionales que quedaron marginados. La modernización de las infraestructuras del transporte en Senegal sirvió para un crecimiento importante del sector exportador, conectando las regiones productoras con el puerto de Dakar y posteriormente con los puertos metropolitanos. En consecuencia, Dakar se convirtió en la expresión física de una economía global basada en la división internacional del trabajo, fragmentado en unidades cada vez más pequeñas y especializadas según los criterios básicos de la escuela ricardiana. Las conexiones interiores del ferrocarril con respecto a su inmenso *hinterland*, y la dependencia económica de los espacios marginados con respecto a la organización de un sistema imperialista basado en políticas de exportación de monocultivos, representan fielmente el esquema de funcionamiento del proceso globalizador, en el que conviven la inclusión y la exclusión como elementos capitales e intrínsecos.

Bibliografía

- BARROWS, Leland C. (1976): "Faidherbe and Senegal: A Critical Discussion", en *African Studies Review*, vol.19, nº1, pp. 95-117.
- BARRY, Boubacar (1992): « Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée : Etude d'une formation économique dépendante », en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir), *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, L'Harmattan, Paris, pp. 35-58.
- BONIN, Hubert (1987): *C.F.A.O. Cent ans de compétition*. Economica. Paris
- BONIN, Hubert (2009): "The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)", en World Economic History Association Congress, Utrecht, pp. 1-12.
- BOURRIERES, P (1948): *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar.
- BRAYSHAY, Mark, CLEARY, Mark y Selwood, John (2005): "Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930", en *Area*, 37.2, pp. 209-222.
- BROOKS, George E. (1975): "Peanuts and Colonialism: Consequences of the commercialization of peanuts in West Africa. 1830-1870", *The Journal of African History*, Vol.16/01, pp. 29-54
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel (2007): "El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914", en XXVI Encontro da Associação Portuguesa de Historia Económica e Social, Universidade dos Açores, Ponta Delgada (Azores), pp. 1-18.
- .CASTELLS, Manuel (2002): *La Era de la Información. Vol. I: La Sociedad Red*. Primera edición (1996), Siglo XXI Editores, México, Distrito Federal.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel (2012): *Tendiendo Puentes: Dakar y la configuración de la red portuaria en África Occidental. Evolución y análisis de una comunidad*

- portuaria (1857-1957)*. Tesis doctoral inédita, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- CHARPY, Jacques (2007): *Dakar. Naissance d'une Métropole*. Editions Les Portes du Large, Rennes.
- CHARPY, Jacques (2011): "Aux origines du port de Dakar", en *Outre-Mers*, T.99, N° 370-371, pp. 301-317.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (1975): « L'impact des Intérêts Coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965 », en *The Journal of African History*, Vol.16, N° 4, pp. 595-621.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (1979): "Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres", en *Le Mouvement Social*, N° 107, Editions l'Atelier on behalf of Association Le Mouvement Social, pp. 51-76.
- CORREIA E SILVA, António Leao (1998): *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Centro Cultural Português, Praia.
- DAUMALIN, Xavier (1992): « Marseille, l'Ouest Africain et la Crise », en COURDURIER, Marcel y MIEGE, Jean-Louis, *Marseille Colonial face a la crise de 1929*, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, pp.168-218.
- DAVIES, Peter (1973): *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin (existe una segunda edición de 1989, que alcanza la liquidación de la empresa).
- DAVIES, Peter (1977): "Shipping Lines on the development of British West Africa", in *Business History*, Volume XIX, N°1, Frank Cass & Company Ltd., London, pp. 3-17.
- DUBOIS, Colette (2005): « Quelles politiques de développement pour l'Afrique subsaharienne durant la colonisation ? », en *Cinquièmes Rencontres de la Durance*, Aix en Provence, pp. 1-14.
- HILLING, David (1969): "The Evolution of the Major Ports of West Africa", en *The Geographical Journal*, Vol.135, N°3, Blackwell Publishing, pp. 365-378.
- HOPKINS, A. G. (1973): *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press, New York.
- Le Port de Dakar* (1918). Grande Imprimerie Africaine, Dakar.
- MARFAING, Laurence (1992): « L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain. 1885-1930 », en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir), *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, L'Harmattan, Paris, pp. 309-346.
- MARSEILLE, Jacques (1984): "Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): Un divorce a la française", en *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, N° 4, Octobre, Sciences Politiques University Press, pp. 39-48.
- MARNOT, Bruno (1999): « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », en *Histoire, économie et société*, 18° année, N°3, pp. 643-658.

[154]

- MARTÍN GALÁN, Fernando (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas.
- MARTNER PEYRELONGUE, Carlos (1999): “El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, en *Revista Eure*, Vol.XXV, Nº75, Santiago de Chile, pp. 103-120.
- MITCHELL B. R. (2007): *International Historical Statistics. 1750-2005. Africa, Asia, Oceania*. MacMillan Publishers, 5ª Ed. 1ªed. 1982.
- MOITT, Bernard (1989): “Slavery and Emancipation in Senegal’s Peanut Basin: The nineteenth and twentieth centuries”, en *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 22, Nº1, Boston University African Studies Center, pp. 27-50.
- NDAO, Mor (2009): *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*. L’Harmattan-Sénégal, Paris.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, M. A. (2002): “El Tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario, 1862-1973”, en *Revista de Estudios Regionales*, pp. 161-186.
- PETEREC, Richard J. (1967): *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press, New York.
- QUINTANA NAVARRO, Francisco (1985): *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*. CIES, Las Palmas.
- RODNEY, Walter (1971): *How Europe Underdeveloped Africa*. Pambazuuka Ediciones, Dakar (edición de 2011).
- SECK, Assane (1970): *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l’Institut Fondamental d’Afrique Noire, Dakar.
- SUÁREZ BOSA, Miguel (2003): *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural de Canarias, Las Palmas.
- THOMAS, Benjamin E. (1957): “Railways and Ports in French West Africa”, en *Economic Geography*, Vol. 33, Nº1, pp. 1-15.
- VELTZ, Pierre (1994): “Jerarquías y redes en la organización de la producción y del territorio”, en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*, Edicions Alfons el Magnànim, Generalitat Valenciana, Valencia, pp. 281-299.
- WALLERSTEIN, Emmanuel (1990): “El análisis de los sistemas mundiales”, en GIDDENS y TURNER (coord.), *La teoría social, hoy*, Editorial CNCA-Alianza Editorial, México, pp. 398-417.
- WILLIAMSON O. E. y WINTER, S. G. (eds.) (1991): *The Nature of the Firm. Origins, Evolution and Development*. Oxford University Press, New York.
- WITTLESEY, Derwent (1941): “Dakar and other Cape Verde Settlements”, *Geographical Review*, Vol.31/4, pp. 609-638.