

¿Vías para el Desarrollo Económico? El ferrocarril y la expansión de los cultivos de exportación en Senegal, 1880-1918

Daniel Castillo Hidalgo

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Resumen

Los sistemas de transporte guiado desempeñaron un rol clave en el proceso de colonización en África Occidental. En Senegal, el eje clave de comunicaciones terrestres (Dakar-Saint-Louis, Thiès-Kayes) construido entre 1882 y 1909 favoreció la expansión de la economía de mercado así como el desarrollo de los cultivos de exportación. Los ferrocarriles y la modernización de las infraestructuras portuarias en Dakar y Rufisque impulsaron el crecimiento del comercio exterior en Senegal. Este artículo analiza el impacto del desarrollo ferroviario en Senegal y las consecuencias en el largo plazo de un modelo de transportes de carácter extrovertido..

Palabras clave: Ferrocarriles, colonialismo, comercio exterior, África Occidental.

Códigos JEL: L1, L9, R4, N7.

Abstract

Railway transportation systems played a key role in the West Africa's colonization process. In Senegal, the main terrestrial communication axis (Dakar-Saint-Louis, Thiès-Kayes) was built between 1882 and 1909, and favored the expansion of the market economy as well as the development of the cash-crop cultures. Both railways and the modernization of oceanic port infrastructures at Dakar and Rufisque encouraged the growth of the external trade in Senegal. This paper analyzes the long-term consequences of an extrovert transport model.

Key words: Railways, colonialism, external trade, West Africa.

JEL Codes: L1, L9, R4, N7.

¿Vías para el Desarrollo Económico? El ferrocarril y la expansión de los cultivos de exportación en Senegal, 1880-1918¹

[Fecha de recepción del original: 31-10-2013; versión definitiva 25-02-2014]

Daniel Castillo Hidalgo

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

1. Introducción

“La construcción de ferrocarriles era indispensable para la puesta en valor del continente africano. En efecto, las magníficas vías de comunicación formadas por los grandes ríos no alcanzaban directamente la costa: el Nilo, Niger, Zambeze, Congo, sin contar a los ríos menores, están plagados de rápidos antes de llegar al mar. Para prolongar los tramos navegables, no se podían crear canales puesto que eran obras muy caras (...) Sólo la construcción de ferrocarriles, menos onerosos, pero infinitamente más rentables, respondía a las exigencias del tráfico y del comercio regional”².

Las décadas entre 1880 y 1910 fueron decisivas para el futuro del sistema de transportes en Senegal, íntimamente ligado al desarrollo del modelo económico colonial. Durante estos años se constituyó en vistas a los próximos cincuenta años, la estructura básica de la red de transportes terrestres. Las obras de construcción de las líneas de ferrocarril Dakar-Saint-Louis (DSL) y la del Alto Senegal-Níger (Thiès-Kayés) representaron físicamente el avance europeo hacia el interior, bajo el contexto del expansionismo imperial africano. La creciente rivalidad imperial, la necesidad del control militar de los territorios y la búsqueda del dominio de los mercados emergentes africanos impulsaron la construcción de ferrocarriles, así como la mejora de las infraestructuras portuarias en los territorios coloniales bajo dominio europeo.

Este proceso de reformas en las infraestructuras soportó la expansión del comercio exterior colonial, caracterizado por un crecimiento sostenido de las exportaciones de

¹ Este artículo ha contado con el apoyo del Proyecto de Investigación, Modelos de Gestión de Puertos y la Comunidad Portuaria en el Ámbito Atlántico (siglos XIX y XX) (HAR2010-17408) (2011-2013). Deseo manifestar mi gratitud hacia los comentarios, enmiendas y sugerencias realizadas por los revisores anónimos, que han permitido mejorar el resultado final de este trabajo.

² Anónimo (1898), pp. 237-238. Traducción del original en francés.

productos coloniales que quedó vinculado a la revolución industrial en Europa y Estados Unidos³. Las materias primas oleaginosas (aceite de palma, semillas de palma, cacahuetes, karité), el caucho y las diferentes gomas así como otros productos como el cacao o el café conformaban los principales mercados de commodities coloniales en África Occidental. Las colonias africanas se especializaron, bajo parámetros teóricos ricardianos, en la producción masiva de estos productos destinados a suministrar los mercados industriales metropolitanos. La estructura comercial que se desarrolló en estas regiones quedó establecida en base a unos bajos precios FOB (*free on board*) para las mercancías africanas en relación a las importaciones metropolitanas, agravándose el desequilibrio comercial internacional a favor de los países del Norte⁴.

Esta expansión comercial también se produjo en Senegal e implicaba un proceso simultáneo de extensión de la superficie dedicada a los cultivos de exportación y una mejora sustancial de las infraestructuras de transporte con el objetivo de facilitar la evacuación de las producciones locales, aumentado así el control económico regional francés. Las posibilidades de crecimiento de las economías coloniales impulsaron la reforma en profundidad de los puertos oceánicos senegaleses, como alternativa técnica a los anticuados enclaves de Saint-Louis y Gorée⁵.

Por otra parte, la apertura de los nuevos mercados del Alto Senegal, Sudán y Níger (hasta el actual Mali) requería una solución técnica apropiada, que permitiera evacuar fácilmente las producciones del Valle del Senegal, evitando los tradicionales trasbordos de mercancías en el río que provocaban frecuentes retrasos y pérdidas a las empresas comerciales. La aparición de Rufisque como puerto exportador de cacahuetes desde 1881, los proyectos de mejora en Dakar y la construcción de la línea Dakar-Saint-Louis entre 1882 y 1885 fueron los primeros pasos dados por la administración colonial para dinamizar y sustentar la expansión comercial en Senegal⁶.

Es necesario mencionar la reorganización de las áreas de influencia regionales pactada en la Conferencia de Berlín (1884-85), puesto que la entrada en escena de Alemania en la pugna imperial supuso un nuevo reequilibrio de poderes. La configuración de los límites fronterizos de cada colonia, así como las áreas de influencia y los “derechos históricos” debían sustentarse en una presencia notable de los agentes imperiales, representados principalmente por el comercio, el ejército y el ferrocarril. Estos elementos ayudaron a proporcionar legitimidad a los dominios coloniales en litigio, garantizando los intereses comerciales e industriales de cada nación imperial, puesto que las políticas de exclusividad económica restringían la competencia foránea en los espacios coloniales. Este asunto se revisó en la Conferencia de París de 14 Junio de 1898, con el acuerdo entre Gran Bretaña y Francia para el establecimiento de un área de libre comercio en el Golfo

³ Para una aproximación reciente a la composición y evolución de los mercados internacionales de materias primas, véase Curry-Machado (2013).

⁴ Hopkins (1969), p.586. Para una aproximación clásica a las relaciones comerciales desiguales a escala internacional, véase Amin (1972).

⁵ Charpy (2011), Castillo Hidalgo (2012).

⁶ Castillo Hidalgo (2014).

de Guinea, dónde la presencia británica era predominante. Sin embargo, en un momento de notable expansión alemana previo a la firma de la Entente Cordial, ambas cancillerías fueron conscientes de la necesidad un pacto pragmático que excluyera a Alemania de la actividad comercial regional. Por su parte, en 1895 el sector privado británico y alemán había llegado a un acuerdo para el reparto de cuotas de navegación en África Occidental. Elder Dempster (Liverpool) y Woermann Linie (Hamburgo) que lideraban la actividad naval de sus países en la región acordaron el reparto de fletes en sus colonias de la costa occidental africana, incorporando a otros puertos como los de las Islas Canarias, Bissau, Mindelo o Dakar⁷. Estos acuerdos empresariales recibieron el apoyo de las instituciones públicas como estrategia diplomática para ampliar las áreas de influencia imperiales.

Estos movimientos empresariales de corte oligopolista así como la creciente rivalidad franco-alemana, incrementaron el interés de París en fortalecer su posición regional, dónde la base naval de Dakar debía jugar un papel destacado que se confirmó en 1898 con la construcción del Arsenal, el depósito de carbón y el dique seco para la flota de guerra francesa⁸. No obstante, esa posición estratégica debía sustentarse en el control sobre el terreno de los recursos coloniales, fundamentado en la explotación efectiva de los nuevos mercados de *commodities*. Para ello, la construcción de ferrocarriles y puertos y la extensión de líneas telegráficas formaban parte clave de la expansión imperial. Pese a que las primeras conexiones telegráficas en Senegal se establecieron en 1862, no fue hasta 1885 que éstas alcanzaron Bamako, permitiendo unas mejores comunicaciones con el interior. En 1891 el telégrafo ya se había implementado en la Petite Côte, alcanzando finalmente Ziguinchor (Casamance) en 1896, fecha en la cual Tombouctou y Ouagadougou (actual Burkina Faso) se integraron también en la red telegráfica⁹. A comienzos de siglo, cuatro compañías telegráficas conectaban Dakar con el resto del mundo: Spanish National Telegraph Company (Tenerife-Cádiz), West African Telegraph Company (Bathurst-Cape Town), African Direct Company (Bathurst-San Vicente) y la Western Telegraph Company (San Vicente-Madeira-Lisboa)¹⁰.

El telégrafo jugó un papel clave para el crecimiento del comercio regional, puesto que permitía unas comunicaciones fluidas entre los centros productores del interior y los centros comerciales oceánicos, dónde estaban instaladas las oficinas comerciales de las empresas imperiales. Ello se añadía al mayor control político y militar del interior, dada su escasa integración regional y su lejanía con respecto a los centros de decisión. Por lo tanto, las conexiones telegráficas eran fundamentales para asegurar la expansión imperial en la región. Las cancillerías europeas eran conscientes de ello y se diseñaron diversos planes de sabotaje en las redes de las potencias rivales, como un mecanismo de desestabilización. El 22 de febrero de 1896 el Ministerio de Transportes Británicos preparó un informe secreto en el que presentaba un plan de actuación para el aislamiento de Senegal en caso de guerra, ante la dependencia francesa de los cables extranjeros:

⁷ Davies (1973), Castillo Hidalgo (2010).

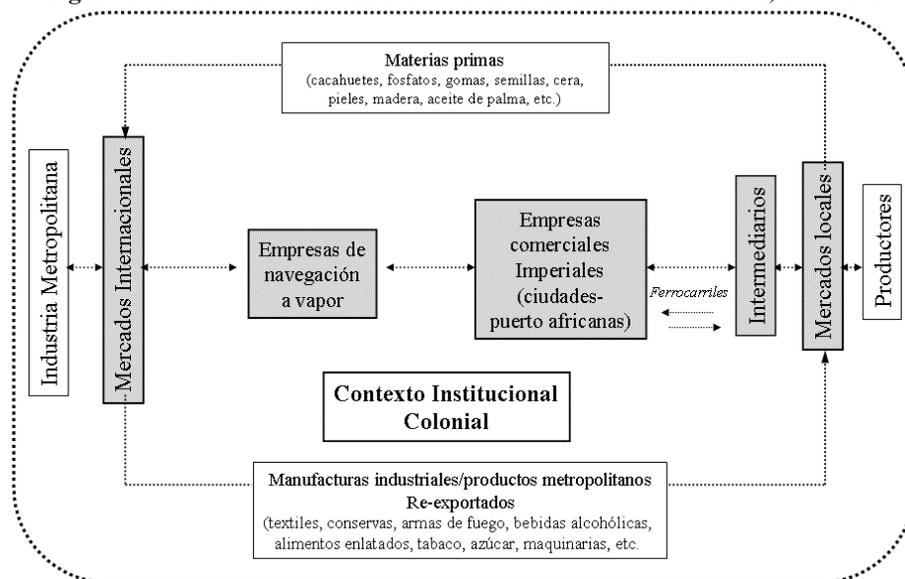
⁸ Diouf (2011).

⁹ Songy (1907), p. 386.

¹⁰ Public Record Office (PRO), Foreign Office (FO) 27-3552 (1901).

“La línea principal no obstante, que conecta Senegal y el Sudán Francés con Francia a través de Dakar y Saint-Louis puede ser cortado entre Saint Louis y Tenerife (...) En caso de guerra, sería una gran ventaja para nosotros y un grave problema para los franceses si sus posesiones en África Occidental se vieran aisladas de toda comunicación por cable con Europa (...) Los pasos necesarios para asegurar esto son: A) Realizar los preparativos para cortar el cable entre Saint-Louis y Tenerife, y entre Saint-Louis y Pernambuco. Esto es algo que la Marina podría hacer sin problemas. B) Dar instrucciones secretas (tras la consulta con la Eastern Telegraph Co.) que deben estar cifradas a los Gobernadores de Sierra Leona y El Cabo, para iniciar los preparativos y detener todos los mensajes desde las colonias francesas de África Occidental (...) C) El Gobernador de Sierra Leona debe formar pequeñas unidades de policía fronteriza para cortar el cable terrestre entre Conakry y Bamako”¹¹.

Figura 1. Estructura del comercio colonial en África Occidental, 1850-1918



Fuente: Realización propia.

Por lo tanto, la pugna imperialista debía desarrollarse en múltiples áreas que implicaban la colaboración intensa entre la administración pública y el sector privado imperial. Prueba de ello es la inversión en ferrocarriles en Senegal que ya había preconizado el ingeniero Pinet-Laprade que se convirtió en una política de primer orden. El 30 de Octubre de 1880 se acordó por parte del Ministerio de Colonias la concesión de las obras del ferrocarril que debía unir Dakar y Saint-Louis (264 kilómetros). Estos fueron los comienzos del sistema de transportes terrestres modernos en la colonia de Senegal.

Este artículo analiza la configuración del sistema de transportes guiados en Senegal y cómo éste influyó en el desarrollo de la economía colonial. Se parte de la hipótesis de que el desarrollo de un sistema lineal de transportes en Senegal, favoreció la conformación de una economía de carácter extrovertido. Ante ello, la integración y cohesión territorial o

¹¹ TPRO, Ministry of Transports (MT) 9/557 (1896).

el desarrollo económico regional quedaron supeditados a los movimientos económicos internacionales, hecho que se demostró de manera fehaciente durante la Primera Guerra Mundial y posteriormente durante la crisis económica de los años treinta¹². El ferrocarril impulsó el crecimiento del comercio exterior regional, pero también provocó una mayor vulnerabilidad al orientar masivamente el tejido productivo de la colonia hacia los mercados internacionales de materias primas. A lo largo de las siguientes páginas, se analiza este proceso entre 1880 y 1918, periodo durante el cual se situaron los pilares fundamentales del modelo económico colonial en Senegal (Figura 1).

1.1. Estado de la cuestión, metodología y fuentes

El análisis de los sistemas de transporte en África Occidental cuenta con una abundante tradición historiográfica, fundamentalmente anglosajona y francesa. Una de las primeras aportaciones de relevancia fue el trabajo de Benjamin Thomas sobre la integración de los ferrocarriles y los puertos oceánicos, en un contexto de movilizaciones por la Independencia política y progresiva liberalización de mercados regionales¹³. En esa misma línea se sitúa el análisis de Taafe, Morrill y Gould, quienes realizaron una aproximación comparativa entre regiones dependientes¹⁴. Por otra parte, la tesis de Richard Peterec centrada en el puerto de Dakar, se acompañaba de un interesante análisis de su *Hinterland* dónde la estructuración de redes de transportes terrestres (ferrocarril y carreteras) era fundamental¹⁵. La siguiente aportación notable sobre los sistemas de transporte regionales y su impacto sobre la actividad económica regional en el largo plazo fue la obra colectiva dirigida por D'Almeida-Topor, Japeur y Lakroum¹⁶. Estos análisis han vuelto a ponerse de relieve en el contexto de la creciente importancia y competitividad de los puertos oceánicos y la conformación de corredores logísticos en la última década. Las investigaciones recientes centran su interés en la evolución de modelos de transporte de carácter extrovertido que han dificultado la cohesión territorial y regional, ejerciendo efectos negativos sobre el desarrollo económico en el largo plazo¹⁷.

Este artículo se sustenta en algunos parámetros de la Nueva Historia Económica de África, dónde se plantea la necesidad de un enfoque explicativo multicausal, con un papel predominante del factor institucional que se agregaría a factores condicionantes locales y endógenos¹⁸. En una línea similar se situarían las aportaciones críticas de Frederick Cooper, quién explora la introducción de las regiones africanas en el proceso de Globalización bajo posiciones de sumisión y dependencia¹⁹. Finalmente, se han publicado

¹² Daumalin (1992), Ndao (2009).

¹³ Thomas (1957).

¹⁴ Taafe, Morrill y Gould (1963).

¹⁵ Peterec (1967).

¹⁶ D'Almeida-Topor, Japeur y Lakroum (1992).

¹⁷ Steck (1997), Debrie (2010 y 2012), Lombard y Ninot (2010 y 2012), Mohammed-Chérif y Ducruet (2011).

¹⁸ Hopkins (2009). Acerca de la interacción entre factores locales y globales, es de interés la aportación de la Escuela de Historia Marítima Nigeriana. Véase, Olukoju (2004).

¹⁹ Castillo Hidalgo (2012) y (2014).

algunos trabajos acerca de la modernización del puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales de materias primas. Esto se realizó a partir de la observación y análisis de su interacción con el sistema de transportes terrestres, dónde factores socio-económicos locales y globales entraban en contacto²⁰.

Las fuentes primarias empleadas en este artículo proceden fundamentalmente de los Archivos Nacionales Franceses (Sección Ultramar, ANSOM), Archivos Nacionales de Senegal (ANS) y Archivos Británicos (PRO). Se han utilizado fuentes secundarias impresas, como las estadísticas francesas de Comercio, Población y Navegación en las colonias. La información consular británica también ha sido de interés en el análisis de conjunto.

Este artículo aborda la expansión del sistema ferroviario en Senegal, observando la relación entre el desarrollo del sistema ferroviario y el crecimiento del comercio exterior. También se analiza la primera gran crisis comercial de la colonia durante la Primera Guerra Mundial, que puso de manifiesto algunos de los problemas estructurales de la economía colonial.

2. Expansión ferroviaria y transformación del tejido productivo en Senegal, 1880-1909

Bajo la presidencia de Patrice MacMahon, el gobierno francés desarrolló una política de modernización de las infraestructuras de transporte cuyo eje se situó en la implementación de la intermodalidad industrial en los puertos, tanto oceánicos como fluviales²¹. Los proyectos de recuperación económica tras la guerra franco-prusiana, aceleraron las reformas en el sector de los transportes, tanto en el territorio metropolitano como en las colonias, en un contexto de revolución técnica a escala internacional. A ello se agregaba la restitución del prestigio imperial francés y el restablecimiento de su pujanza comercial que dependían del crecimiento económico. En esta materia las posesiones coloniales debían jugar un papel destacado. El carácter exclusivo de los mercados coloniales franceses, la importación masiva de *commodities* coloniales a bajo coste y la exportación de productos metropolitanos baratos ofrecían oportunidades económicas a los intereses franceses, debilitados ante la fortaleza económica británica y la política expansiva de la recién unificada Alemania.

Como respuesta a estos desafíos, el Ministerio de Obras Públicas francés desarrolló el proyecto Freycinet desde 1878, planteando la mejora integral de las conexiones ferroviarias y un completo programa de reformas en los principales puertos franceses para adaptarlos a las necesidades de la navegación internacional de la época²².

En Senegal, la ausencia de un sistema de transporte guiado implicaba que los parámetros del plan del Ministerio de Transportes y Obras Públicas no podían desarrollarse sin el establecimiento de un eje básico de comunicaciones terrestres. En las

²⁰ Castillo Hidalgo (2012 y 2014).

²¹ Marnot (2011) y (2012).

²² Marnot (1999), p.653.

décadas de 1870-80, los movimientos de conquista y pacificación del interior de Senegal atravesaban una fase de madurez y consolidación (control de los mercados locales). El impulso y dinamización económica que podía generar una infraestructura ferroviaria para la colonia se presentó como el principal elemento de promoción y defensa por parte de los sectores comerciales expatriados, así como por algunos sectores metropolitanos industriales que veían en el desarrollo de estas infraestructuras una oportunidad de mejorar sus rendimientos económicos²³.

2.1. El eje ferroviario Dakar-Rufisque-Saint-Louis, 1882-85

El sistema ferroviario senegalés se trazó en torno a la futura expansión de Dakar como núcleo económico y político de la colonia. Los proyectos de líneas ferroviarias desarrollados en Senegal en la década de 1880 seguían los diseños del notable ingeniero Émile Pinet-Laprade (1822-69), quién ya en 1857 auguraba el devenir económico de la colonia sustentado en una potente red ferroviaria. Esta permitiría la conexión de los enclaves costeros con las regiones productoras del interior, favoreciendo en última instancia el crecimiento comercial regional:

“Creemos de manera cierta que el establecimiento de una línea de ferrocarril entre Sor y Dakar será posible en unos pocos años, provocando una revolución de las más afortunadas en el futuro de las operaciones comerciales de Senegal y favoreciendo el mayor grado de desarrollo [comercial] de nuestros enclaves en Cabo Verde (...) El futuro de esta interesante colonia dependerá de los movimientos [náuticos] que podrían fortalecer el comercio al por menor de los buques que se adentran por el río [Senegal] y de las grandes facilidades y de las economías que obtendrán en sus intercambios con Europa!”²⁴.

La línea DSL (primer ferrocarril de Senegal) tenía como principal cometido permitir la evacuación de las producciones coloniales a través del puerto exportador de Rufisque y la base naval de Dakar. Esta línea ferroviaria que se extendía a lo largo de la fachada costera atlántica favoreció la ocupación efectiva del reino de Cayor, facilitó la implantación y expansión de cultivos agrícolas de exportación y fortaleció la presencia francesa, contrarrestando la vigorosa influencia británica a nivel regional²⁵. Por otra parte, el ferrocarril permitía el trasbordo terrestre directo de las mercancías procedentes del río y el valle del Senegal, evitando la escala marítima del viejo puerto de Saint-Louis. Además, la conexión ferroviaria animó la maltrecha situación comercial de la ciudad motivada por la crisis portuaria al integrarla con los centros urbanos en crecimiento de la península de Cabo Verde²⁶. Por lo tanto, el ferrocarril sustituyó las funciones portuarias de Saint-Louis, orientadas desde entonces a las actividades pesqueras de cabotaje. La vieja ciudad colonial se convirtió en el lugar de paso de las mercancías del río Senegal, transbordadas gracias al ferrocarril hacia Rufisque y Dakar. Finalmente, la línea DSL incorporaba dos

²³ Marfaing (1992).

²⁴ Entrevista a Pinet-Laprade publicada en *Les Colonies Françaises* (1857), pp.10-11. Traducido del original en francés).

²⁵ Hopkins (1969).

²⁶ Charpy (2011), Sobre el proceso de transición portuaria en Senegal desde 1839 hasta la década de 1880, véase Castillo Hidalgo (en prensa).

escalas de gran importancia. La primera de ellas era Rufisque, situada a unas 19 millas de Dakar. Rufisque era desde 1880 el principal puerto comercial de Senegal, especializado en la exportación masiva de cacahuetes de la Petite Côte, la región del Sine-Saloum y la Casamance. Hasta la expansión ferroviaria, la mayor parte de los intercambios locales se realizaban a bordo de pequeñas embarcaciones de escaso tonelaje que articulaban una red portuaria regional de intensa conectividad²⁷. La segunda escala de importancia era Thiès, punto central que articulaba las redes comerciales del reino de Cayor y el interior senegalés. Thiès se convertiría a partir de 1903 en la primera estación de la línea ferroviaria del Níger, que conectaba la costa atlántica con el Alto Senegal y el Níger hasta la actual Mali (Mapa 1).

Mapa 1. Esquema de las conexiones ferroviarias en Senegal en 1907



Fuente: Anónimo, *A Travers Le Monde* (1908), p.173.

2.2. El desarrollo de las obras de la DSL, 1880-1885

De este modo, el primer eje de comunicaciones ferroviaria quedaba proyectado en Senegal. En octubre de 1880 se establecieron las condiciones de concesión de obras públicas para la DSL por parte del Senado francés. La empresa que consiguió el concurso fue la Compagnie des Batignolles, quién se aseguró también diversas garantías de explotación comercial de la línea. El gobierno francés le garantizó unos rendimientos de 3.400 francos por kilómetro de vía finalizado, o bien un cinco por ciento del coste estimado de la obra (68.000 francos por kilómetro). Esto representaba una total ausencia de riesgos por pérdidas para la empresa privada, en detrimento de los intereses públicos. Tal era así que los ingenieros británicos Shelford & Sons que desarrollaban diferentes campañas de auditoría y evaluación del sistema ferroviario francés en África, denunciaron estas políticas de concesiones públicas como poco competitivas:

²⁷ Sobre el desarrollo del sistema portuario senegalés durante este periodo, véase Castillo Hidalgo (en prensa).

“Bajo estos términos, la compañía no perdería jamás y teniendo en cuenta que los costes presupuestados de 68.000 francos por kilómetro eran muy elevados, la empresa no tendría problemas en reducir los costes de la obra. Los términos [de la concesión] eran en definitiva extravagantes”²⁸.

El 29 de junio de 1882 se modificaron las condiciones del contrato, siendo los intereses seguros para la empresa de 1.154 francos por kilómetro construido, debiendo comprometer la administración francesa el 75 por ciento de la inversión total, representando una suma de 12.680.000 francos. El presupuesto final de la obra financiada mayoritariamente por el sector público se elevó a los 35.391.115 francos, distribuidos en costes de construcción y en los costes de garantías de explotación entre 1883 y 1902.

Las obras se iniciaron en el verano de 1882, inaugurándose el primer tramo entre Dakar y Rufisque en julio de 1883. Para su construcción se utilizaron a maestros de obra, peones y camineros europeos, contratados por seis meses al año durante la temporada seca. Los obreros africanos contratados eran empleados en la construcción de zanjas, la carga de materiales y otras actividades auxiliares fatigantes a cambio de un jornal pactado entre la empresa, los funcionarios franceses y los jefes de aldea vecinos que reclutaban a la mano de obra²⁹.

El 6 de julio de 1885, el ferrocarril alcanzaba finalmente Saint-Louis, permitiendo las conexiones terrestres rápidas entre la desembocadura del río Senegal y la Bahía de Dakar, dónde se encontraba la base militar y carbonera más importante del África Occidental Francesa (AOF). Debe señalarse que pese a los acuerdos alcanzados entre la administración colonial y los líderes políticos africanos para el buen desarrollo de esta vía férrea, existieron graves problemas con grupos armados disidentes. El ferrocarril representaba para estos grupos una invasión de su espacio y una amenaza en firme de un asentamiento estable que perturbaría definitivamente las estructuras socio-económicas tradicionales. En consecuencia, los ataques y sabotajes a las obras del ferrocarril se produjeron con cierta frecuencia hasta el 6 de octubre de 1886, cuando el líder rebelde autoproclamado Damel del Cayor, Samba-Lawbé fue asesinado por las tropas francesas. Algunas semanas después, otro caudillo local, Lat-Diad trató de reunificar las dispersas fuerzas de Samba-Lawbé, pero fue detenido por una columna de soldados franceses y castigado a pena de muerte³⁰. A partir de entonces, los ataques masivos a la DSL cesaron y la línea comenzó a desarrollar su actividad con total normalidad.

La velocidad máxima del servicio quedaba fijada en 45 kilómetros por hora, que suponían una auténtica revolución para las relaciones comerciales y el desplazamiento de personas. El servicio de explotación de la DSL se organizaba en torno a dos salidas diarias entre ambas ciudades. El tren de la mañana recorría los 264 kilómetros que separaban ambas ciudades en 10 horas y 40 minutos, a una velocidad media de entre 25 y 30 kilómetros por hora. El tren de la tarde era más lento y realizaba más escalas técnicas, saliendo a las 14:50 desde Dakar y llegando a las 9:37 del día siguiente³¹.

²⁸ PRO. Colonial Office (CO) 879/86, (1905) Traducido del original en inglés.

²⁹ PRO. CO. 879/86, 1905.

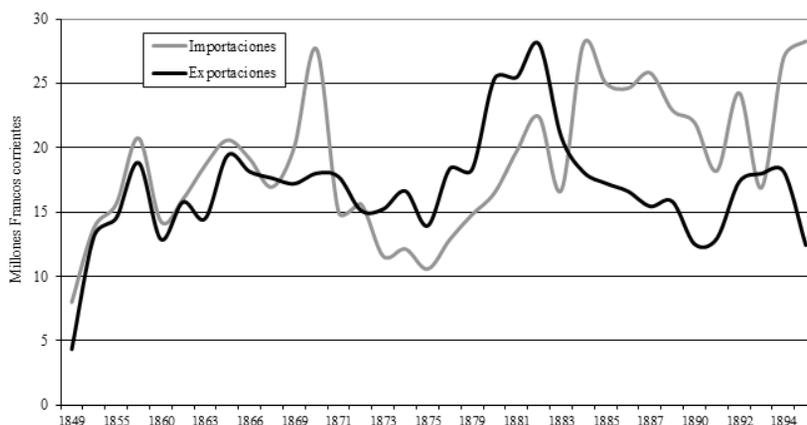
³⁰ Lagrillière-Beauclerc (1897), p.53.

³¹ Lagrillière-Beauclerc (1897), p.144.

2.3. El ferrocarril y el desarrollo del comercio exterior

A finales del siglo XIX, estas rápidas conexiones permitieron la aceleración del comercio a una escala impensable hasta el momento. El transporte guiado permitía la eliminación progresiva de los procesos de fractura de carga. En el caso de las commodities coloniales que solían ser exportadas a granel, el establecimiento de líneas férreas permitía unos grandes ahorros en costes y tiempos para las empresas imperiales. En relación con este proceso, y en un contexto del final del proceso de transición económica y consolidación del sistema económico colonial, el comercio exterior de Senegal experimentó un crecimiento notable a partir de la década de 1880, tanto en valor como en volumen (Gráfico 1).

Gráfico 1. Evolución del comercio exterior de Senegal, 1849-1895
(Valor en millones de francos)



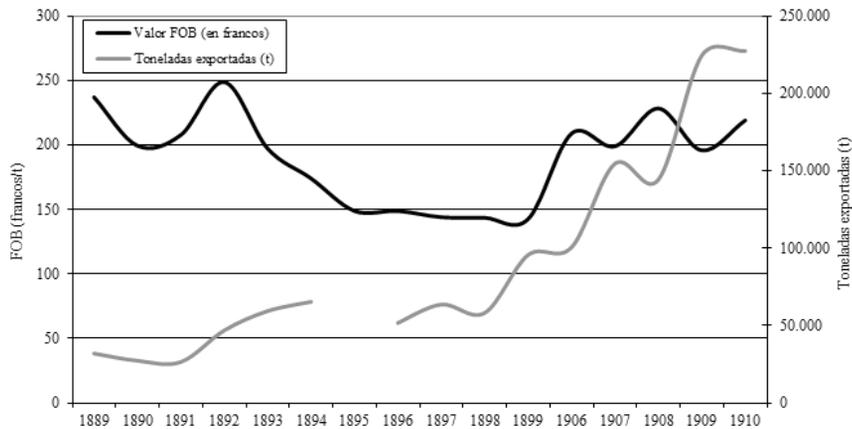
Fuente: Tableaux Coloniaux de population, commerce et navigation (1849-1881), Annuaire Statistique de la France (1881-1895). Elaboración propia.

Como contrapunto a este proceso de expansión de la actividad comercial en Senegal, deben señalarse las consecuencias de la Gran Depresión en la economía metropolitana, que no comenzó a remontarse en términos macroeconómicos de manera definitiva hasta 1898 y la primera década del siglo XX, como se expone posteriormente. Este aspecto, vinculado a la mayor orientación de la economía senegalesa hacia los mercados de materias primas revela su mayor grado de vulnerabilidad frente a las coyunturas externas. Como consecuencia de ello, el valor de la producción agrícola de exportación —en este caso cacahuetes como principal producto exportado— se estancó entre 1889 y 1910, con importantes caídas (Gráfico 2).

Esta crisis agraria se produjo por diversos factores entre los que se destacan la mayor producción agraria en volumen por parte africana como mecanismo de defensa para combatir la caída de precios, la concurrencia de otros mercados regionales en crecimiento (Nigeria o Sierra Leona) así como una estructura de costes establecida por parte de

intermediarios sustentada en la devaluación permanente del valor de las producciones agrarias con respecto a las importaciones metropolitanas. Por lo tanto, los agricultores africanos eran discriminados en lo que se refería al reparto de beneficios entre todos los agentes económicos involucrados en el comercio exterior en Senegal.

Gráfico 2. Evolución del precio FOB de la tonelada de cacahuets exportada en Senegal y tonelaje total exportado, 1889-1910



Fuente: Bulletins Statistiques de France (1889-1899). Para la cantidad entre 1889-1906-1910 y para el valor, 1906-1910: Ndao (2009), pp. 114-115. Elaboración propia.

Sin caer en la tentación del determinismo tecnológico, parece evidente que la generación de economías de escala en el transporte, motivadas por la mejora de las infraestructuras en Senegal ejerció un efecto a la baja sobre el valor de la producción agrícola. Este estancamiento de los precios agrícolas en una economía de tipo extrovertido causó un paulatino deterioro de las condiciones de vida de las comunidades rurales africanas, dejando sin respuesta posible a los agricultores en caso de hundimiento de la demanda externa o ante procesos de inflación, como sucedió durante la crisis económica de 1929-36³².

Ante el crecimiento en la demanda de fletes en Senegal, producto de una explotación más eficaz de los recursos naturales de la colonia, se planteó la necesidad de mejorar las infraestructuras portuarias, en vistas al sostenimiento y expansión de la actividad económica. Ya en 1890, el responsable de los Trabajos Públicos de Senegal, había señalado la necesidad de mejorar las condiciones del puerto de Dakar como un elemento clave para la expansión futura del comercio exterior de la colonia³³. Por su parte, Rufisque se destacaba como un enclave comercial muy activo, capaz de articular el comercio marítimo del sur de Senegal, aunque las esperanzas de la administración

³² Daumalin (1992).

³³ ANSOM, Travaux Publics (TP) Carton 26, Dossier 1, (1890).

colonial habían sido depositadas en Dakar. Si Saint-Louis seguía siendo la capital política y cultural de la colonia, Dakar comenzaba a presentarse como la punta de lanza de la expansión económica regional. Esto se reflejaba en la mayor conectividad terrestre entre Saint-Louis y Dakar, dónde se constata un crecimiento importante en el volumen de pasajeros y mercancías entre 1886 y 1904 (Tabla 1).

Tabla 1. Ingresos de explotación de la línea DSL, 1886-1905 (Valor en £)

Año	Ingresos de la línea			
	Servicio de Pasajeros	Servicio de mercancías		Total
		Cacahuetes	Varios	
1886	16.665	4.197	4.626	28.803
1887	19.155	4.062	4.712	31.695
1888	22.203	9.333	9.126	44.748
1889	19.341	9.209	7.044	38.732
1890	18.273	7.481	6.783	36.124
1891	19.075	9.526	6.211	37.933
1892	27.302	15.921	8.711	52.788
1893	27.302	18.769	9.508	58.879
1894	25.703	19.928	11.777	60.531
1895	20.941	14.891	7.048	47.820
1896	20.061	17.614	7.493	49.173
1897	20.306	16.259	9.613	52.365
1898	25.807	27.777	14.318	71.021
1899	27.334	25.578	19.201	82.097
1900	24.104	39.766	13.235	85.251
1901	39.874	42.618	35.302	127.214
1902	39.320	21.744	31.221	100.742
1903	39.681	32.280	27.579	108.114
1904	35.136	29.294	23.010	78.921

Fuente: Diplomatic and Consular Reports (DCR), No.520, France, Report on French Colonies, 1908. Elaboración propia.

2.4. El ferrocarril del Níger, 1903-09

El gran avance en la historia ferroviaria de Senegal llegó en la primera década del siglo XX, cuando se culminó la línea del Níger (Alto-Senegal y Níger). La conexión Thiès-

Kayes (1903-09) supuso la consolidación del proceso de colonización francesa en el AOF. Este proyecto para conectar el Atlántico con los Altos del río Senegal y el Níger no era nuevo en sus pretensiones de eliminar el comercio fluvial y canalizar toda la actividad económica regional a través del eje ferroviario. El río sólo era navegable en su totalidad para los buques y embarcaciones de escaso calado y durante un máximo de tres meses al año cuando los rápidos y corrientes permitían el tránsito. Por consiguiente, los retrasos y pérdidas en el transporte de mercancías a través de pequeñas embarcaciones y su trasbordo a lomos de animales suponían un fuerte lastre al desarrollo del modelo económico colonial que debía sustentarse en la evacuación masiva de materias primas. Por otra parte, la explotación de la línea por empresas francesas suponía la extensión del control de los mercados del interior, alejando la competencia extranjera. La línea férrea estaba destinada a jugar un papel estratégico de primer nivel en la política de expansión imperial puesto que fortalecería la presencia francesa en el interior de la colonia, agregando además una explotación más eficiente de los recursos económicos:

“Desde el punto de vista estratégico, la ventaja del ferrocarril es incontestable. Dakar se está convirtiendo en uno de los puntos de apoyo más importantes para nuestra flota. Un enclave de tal importancia debe estar aislado lo menos posible del continente, de dónde poder recibir los suministros y recursos humanos y materiales. En consecuencia, la línea Dakar-Saint-Louis, emplazada a lo largo de la franja costera, podría estar permanentemente amenazada por posibles desembarcos de un enemigo que quisiera cortar las comunicaciones entre Dakar y Saint-Louis, y en consecuencia, aislar totalmente el Sudán de Senegal³⁴”.

En 1903, el Coronel de Ingeniería Rougier estudió el terreno y la naturaleza de un posible trazado entre Thiès –estación intermedia de la DSL- y Kayes en la confluencia del Níger, con una longitud total de 750 kilómetros. El coste total estimado de la obra era de unos 14 millones de francos, cantidad muy superior a la capacidad financiera de la colonia, que desde 1900 disponía de una mayor autonomía financiera en virtud de los cambios en el ordenamiento institucional francés³⁵. El primer proyecto se había diseñado en 1879, pero diversos avatares retrasaron su inicio hasta 1903. El ferrocarril debía conectarse con la línea de Koulikoro en el actual Mali, permitiendo alcanzar el emporio caravanero de Tombouctou. En 1881 un brote epidémico interrumpió los primeros trabajos de la línea del Níger. El ingeniero encargado enfermó de gravedad y debió ser repatriado a Francia. De los cinco oficiales subalternos, tres fallecieron, así como la mitad de mecánicos y los obreros marroquíes y chinos que habían sido contratados bajo encomienda. Las obras se reiniciaron en 1884, tras cinco créditos aprobados por la Asamblea Nacional por un montante superior a los 24 millones de francos. En 1888 la línea alcanzaba Boufáloubé, con más de un millar de obreros africanos empleados³⁶.

Como se ha indicado, a partir de 1903 se iniciaron las obras de la sección que debía unir la línea del Níger con Thiès y la costa atlántica. El resultado esperado por parte de las autoridades francesas con estas obras era el de asegurar los mercados del interior y facilitar la evacuación de las materias primas a través de las estaciones y apeaderos que

³⁴ Anónimo (1903), p.278, Traducido del original en francés.

³⁵ DCR, No.3883, French Colonies (1908). .

³⁶ Anónimo (1897), pp.17-20.

se distribuirían a lo largo de la línea. El plan de actuación seguía la experiencia previa de la conexión DSL e implicaría un crecimiento inmediato de la actividad agrícola, ante la posibilidad que se les abría a los agricultores africanos de situar su producción de un modo rápido y seguro en el mercado³⁷. El ferrocarril acercaría el mercado a los productores, disminuyendo los costes agregados en el transporte. Esta mayor rentabilidad ya suponía suficiente incentivo para cualquier empresa concesionaria del ferrocarril que pudiera entrar en negociación con intermediarios y exportadores del interior.

Estos trabajos que se realizaron para conectar el interior de Senegal con la costa atlántica requirieron de todo el esfuerzo de ingenieros y trabajadores para doblegar las dificultades orográficas que se encontraban en el trazado de la línea. El ingeniero de Colonias Priry, fue el oficial encargado de la dirección de la obra, trabajando en colaboración con el ingeniero de puertos Ficatier, quién se encontraba desarrollando el proyecto de puerto de comercio de Dakar. Lo complicado del terreno y la existencia de barrancos, desniveles y ríos (Sine-Saloum) hizo necesario la construcción de cinco grandes puentes: Galongo, Mahina, Takoto, Gwissomale y Bululi. El mayor de estos puentes fue el Takoto, a unas 211 millas de Kayes. Construido en hierro forjado y ladrillo sobre el río Bakoy, sus 347 metros de largo suponían un gran desafío técnico para ingenieros y obreros³⁸.

Tal y cómo había sucedido en la línea DSL, el grueso de trabajadores que se emplearon en estas obras fueron obreros africanos. De nuevo la administración y los jefes locales negociaban la contratación de estos hombres por un año. El salario que percibían era de 0,60 francos por día y una ración alimentaria (medio kilogramo de arroz o un kilogramo de mijo, 30 gramos de cordero o ternera, 15 gramos de sal). Tras la captura del líder rebelde Samory (1900), al menos 500 de sus soldados fueron empleados como trabajadores forzosos en estas obras y en las del puerto de Dakar. Otros trabajadores especialistas y artesanos senegaleses como canteros, pintores, herreros o mamposteros, contratados en menor número recibían por salario entre 4 y 6 francos por día. Por el contrario, los empleados civiles europeos (técnicos, ingenieros, delineantes, mecánicos) percibían unos 6.000 francos por año de contrato, lo que suponía unos 16,44 francos por día³⁹.

Hacia 1907, las obras de la línea entraron en su recta final, del mismo modo que las del puerto de comercio de Dakar, que venían desarrollándose desde finales de 1903. El 23 de abril de 1907, el primer tramo de 32 kilómetros de la línea fue inaugurado oficialmente por el Ministro de Colonias Milliés-Lacroix en la estación de Khombolé. Todo hacía presagiar que en breve, el ferrocarril permitiría suprimir al río Senegal como eje del comercio para el Alto Senegal y el Níger a favor de la modernidad representada en las locomotoras de vapor y las vías de hierro.

“Esta línea consagrará la superioridad de Dakar sobre Saint-Louis; de la vía ferroviaria sobre la vía fluvial del Senegal. Kayes, emplazada junto al río Senegal [Alto Senegal] y conectada con el Níger,

³⁷ Castillo Hidalgo (2012), p.140.

³⁸ PRO, Foreign Office (FO) 881-8050X (1903).

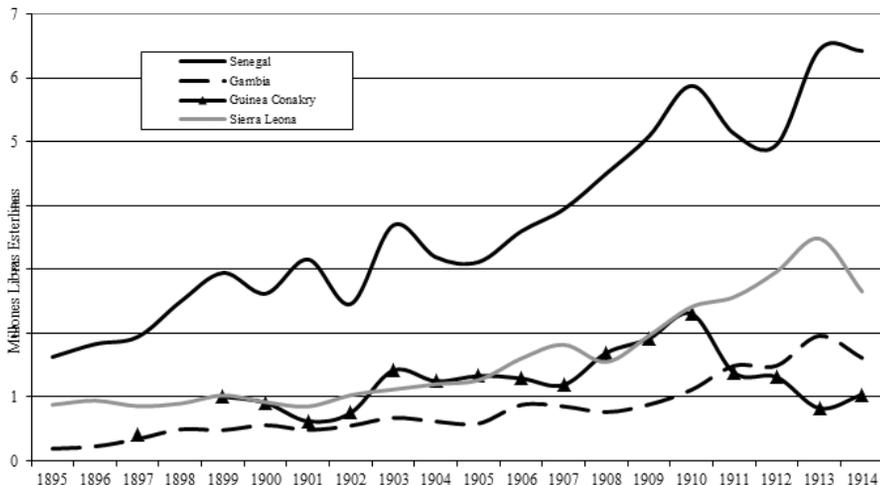
³⁹ PRO. CO. 879/86, 1905.

parece que debía ser la clave de las comunicaciones entre el Sudán y el océano, con Saint-Louis como desembocadura. Sin embargo, los problemas de navegabilidad del Senegal han obligado a los ingenieros a superar los desafíos de la naturaleza”⁴⁰.

2.5. Ferrocarriles, puertos y mercados regionales en expansión

La apertura de nuevos mercados a lo largo de la línea ferroviaria Thiès-Kayes tuvo una repercusión económica mucho mayor que la DSL. El paso del ferrocarril a través de las regiones productoras de cacahuetes se unió a la finalización de las obras de reforma portuaria en Dakar durante la primera década del siglo. La confluencia de estos dos acontecimientos coincidió con un crecimiento generalizado del comercio exterior en África Occidental en su conjunto, como consecuencia de la mayor rivalidad imperial previa al estallido de la Primera Guerra Mundial. Las economías europeas se habían recuperado de la crisis sufrida tras la Gran Depresión, sustentando esa mejoría en la explotación económica de sus imperios coloniales⁴¹. De ahí que el comercio exterior de las colonias de África Occidental entre 1895 y 1914 experimentara un fuerte crecimiento en valor y cantidad, sin que ello supusiera una elevación notable y sostenida de los valores FOB/tonelada para las exportaciones africanas.

Gráfico 3
Evolución del comercio exterior de Senegal, Gambia, Guinea Conakry y Sierra Leona, 1895-1914 (Importaciones y exportaciones agregadas).



Fuentes: Para Senegal, *Annuaire Statistique de la France* (1881-1900), *Rapports du GGGAOF* (1900-1914). Para Gambia; *Blue Books of the Colony* (1895-1914). Para Guinea Conakry, DCR, 3543, 2941, 3069, 3883, 5235, 5423. ANS 2G15-19. Para Sierra Leona, *Blue Books of the Colony* (1895-1914). Elaboración propia.

⁴⁰ Entrevista realizada al ingeniero de puentes y caminos del AOF, M.Ficattier y publicada en *A Travers Le Monde* (1908), p.173. Traducido del original en francés.

⁴¹ Rodney (2011 [1971]).

Como ejemplo de este fenómeno a escala regional base observar la evolución del comercio exterior de Senegal, Gambia, Guinea Conakry y Sierra Leona entre 1895 y 1914, momento en el cual los sistemas económicos coloniales se encontraban en una fase de consolidación y expansión (Gráfico 3).

En el gráfico 3 se puede observar la importancia regional de Senegal entre 1895 y 1914, representando una tendencia general de moderado crecimiento económico. Por su parte, en la colonia británica de Sierra Leona se estaban realizando importantes trabajos de reforma de las infraestructuras portuarias de Freetown, prácticamente finalizadas hacia 1908⁴². En ese año, la línea ferroviaria de Sierra Leona estaba funcionando a pleno rendimiento, ejerciendo efectos positivos sobre la exportación masiva de aceite y semillas de palma, caucho y nueces de kola. Éstas últimas eran importadas en Senegal dónde eran distribuidas entre la población africana para ser consumidas como estimulantes entre los trabajadores manuales, pero también empleadas en ceremonias religiosas y sociales. Por otra parte, debe señalarse la progresión de Gambia desde 1910, vinculado a la inauguración del puerto de comercio de Dakar que favoreció la actividad comercial de la colonia británica que carecía de un enclave portuario competitivo al nivel de Rufisque o Dakar. Desde Santa María de Bathurst, los pequeños vapores, veleros y embarcaciones locales realizaban sus transbordos de productos coloniales (básicamente cacahuetes) hacia la bahía de Dakar, dónde eran reexportados hacia los mercados europeos y estadounidenses. Los problemas para la navegación de Bathurst eran similares a los de Saint-Louis en lo que se refería a la formación de barreras de arena submarinas, lo que motivó que el puerto gambiano se incorporara en buena medida al funcionamiento del sistema portuario senegalés en una posición secundaria⁴³.

En líneas generales, a partir del bienio 1909-10, la actividad comercial exterior senegalés creció en volumen y cuantía, motivado en gran medida por la finalización de las obras en los ferrocarriles y el puerto de Dakar. A ello se añadía la expansión comercial de Rufisque, sustentada en la importación y exportación de mercancías procedentes de los puertos fluviales del Sine-Saloum (Foundiougne y Kaolack), Gambia (Bathurst), la Petite-Côte y la Casamance (Ziguinchor). La conexión ferroviaria y el desarrollo portuario favorecieron una mayor integración de la cadena productiva regional bajo unos términos básicos de organización fordista. La progresiva eliminación de los procesos de fractura de carga y la mayor simplicidad de las tareas de manutención de mercancías gracias a la introducción de la intermodalidad industrial, eran factores de innovación tecnológica que impactaban positivamente sobre el desarrollo del comercio exterior de la colonia.

Además, esta mayor integración de los medios de transporte, y la expansión de las conexiones telegráficas en la colonia decantaban la batalla del tiempo y el espacio a favor de los intereses del sector privado imperial, pudiendo organizar sus stocks y generar todo tipo de economías gracias a la reducción de los costes de transacción e información, como

⁴² CO, No. 611, Sierra Leona (1908).

⁴³ Castillo Hidalgo (en prensa).

se ponía de manifiesto en 1903, cuando comenzaba a construirse la última sección del ferrocarril Thiès-Kayes-Níger:

“Añadiendo las pérdidas, averías, los fletes de transbordo y almacenamiento, los costes de personal y añadiendo todo ello al transporte por vía fluvial, se llegará a una cifra superior en los costes totales frente al transporte por ferrocarril. Con las tarifas previstas, las mercancías irán por la vía férrea, permitiendo transportarlas entre Burdeos y Bamako con un solo trasbordo en Dakar (...) Otra ventaja del ferrocarril será la de conectar durante todo el año el Níger a quince días de Francia. El comerciante de Bamako podrá renovar y preparar sus stocks y provisiones, obteniendo de sus capitales un beneficio mucho mayor que si los inmovilizara por cuestiones de transporte”⁴⁴.

Las ventajas que ofrecía la conformación de economías de escala en el transporte parecían ser unos elementos relevantes para los contemporáneos ante las posibilidades de crecimiento económico de la colonia que se abrían en 1910. Paralelamente al proceso de dominación económica, el Gobierno General del AOF llevaba a cabo una política de asimilación cultural a través de planes de educación y sanidad con el que buscaban conseguir una cierta “occidentalización” de las comunidades africanas. Sin embargo, estas políticas se desarrollaban bajo un marco institucional que incentivaba diversas formas de discriminación: racial, laboral, salarial, política, etc⁴⁵. Finalmente, hacia 1910 puede darse por finalizado el establecimiento básico de la estructura básica de transportes (marítimo-terrestres) en Senegal. En la década de 1930 comenzó a desarrollarse el transporte rodado por carretera, aunque con una importancia menor frente a los grandes corredores logísticos de carácter extrovertido que se venían desarrollando desde 1880⁴⁶.

3. Consecuencias de la extroversión económica: la Primera Guerra Mundial y crisis estructural, 1914-1918

En vísperas de la Gran Guerra, el modelo económico colonial se encontraba fuertemente asentado en Senegal. Las conexiones ferroviarias desarrolladas en la primera década del siglo habían permitido conectar las regiones productoras del interior con los puertos de evacuación atlánticos (Rufisque y Dakar), facilitando con ello la expansión del comercio exterior de la colonia. Ello se añadía a los incentivos institucionales impulsados por la administración colonial y las empresas imperiales para desarrollar los cultivos de exportación. Como se indicó anteriormente, el cacahuete se convirtió en el producto más cotizado por parte de los agricultores senegaleses, quiénes encontraban ciertas facilidades para colocar su producción en el mercado gracias a la cercanía de las conexiones férreas. La superficie agraria dedicada al cultivo del cacahuete en Senegal experimentó un fuerte crecimiento desde 1880 en un intento por elevar la producción ante las escasas innovaciones técnicas aplicadas a la agricultura. En consecuencia, este tipo de cultivo de carácter especulativo pasó a ser la principal actividad económica de la colonia, dependiente de las fluctuaciones exteriores.

⁴⁴ Anónimo (1903), pp.277-278. Traducido del original en francés.

⁴⁵ Sobre el marco institucional referente al trabajo y las políticas educativas, véase: Fall (2011). Una interesante aportación sobre la orientación de las políticas coloniales: Marseille (1989). Para una aproximación al establecimiento de paradigmas intelectuales coloniales de dominación, véase: Daumalin (2008).

⁴⁶ Debrie (2010).

Como se indicó anteriormente, la expansión del cacahuete en Senegal vinculada a la consolidación del proceso de colonización y construcción de grandes infraestructuras tuvo un efecto negativo sobre los precios de mercado de la producción agrícola. Con una economía extrovertida fundamentada en un monocultivo de exportación y un marco institucional proteccionista, la colonia se encontraba en una posición de vulnerabilidad frente a cualquier coyuntura negativa externa. La Primera Guerra Mundial puso de manifiesto todas estas carencias, impactando de manera brutal sobre la mayor parte de la población senegalesa⁴⁷.

3.1. Crisis marítima y crisis agraria

La Guerra provocó una contracción de la actividad comercial en África Occidental en términos generales. El carácter extrovertido de la economía y los problemas relacionados con la elevación con los fletes marítimos (escasez de espacio libre en las bodegas, peligro en las travesías, incautación de buques, fletes privilegiados) ejercieron un doble efecto pernicioso sobre el tejido productivo africano⁴⁸. En primer lugar, la elevación de los fletes marítimos provocó un crecimiento en los precios FOB de las exportaciones, que se redujeron en volumen ante la imposibilidad de su evacuación por vía marítima. Como consecuencia de ello, la producción africana superó la demanda del mercado, incrementando la oferta de materias primas en los mercados del interior con un descenso generalizado de los precios pagados a los productores.

El estancamiento del valor de los productos agrarios se agravó con un proceso inflacionista que afectaba a los productos de importación. Esto fue especialmente grave en el caso de los alimentos importados del exterior como el arroz, el mijo o el maíz, que comenzaban a conformar parte fundamental de la dieta africana, ante la progresiva sustitución de los cultivos de subsistencia (*cultures vivrières*) por los cultivos de exportación. Entre 1914 y 1915 el GGAOF ya había mostrado su interés en garantizar la estabilidad de los precios de las importaciones en productos básicos como el arroz o el azúcar, estableciendo cuotas de importación y prohibiendo su exportación⁴⁹. Todas estas políticas denunciadas por el entonces diputado senegalés en la Asamblea Francesa, Blaise Diagne (1872-1934), manifestaban un deterioro progresivo de las condiciones de vida de la mayor parte de la población senegalesa.

“La defensa nacional ha dispuesto militarmente de toda la población masculina vigorosa, es decir la mayor parte de agricultores, dificultando la producción de mijo, maíz, batatas y arroz salvaje. En las grandes ciudades [Dakar, Rufisque, Saint-Louis] la crisis ha impactado mayoritariamente sobre la parte obrera de la población que se alimenta del arroz importado. Del mismo modo, la guerra ha provocado que su capacidad financiera desaparezca, y estas familias se han quedado sin medios para vivir en un momento en el que el alza de los precios en los productos básicos de alimentación se han disparado”⁵⁰.

⁴⁷ Ndao (2009), pp.27-29.

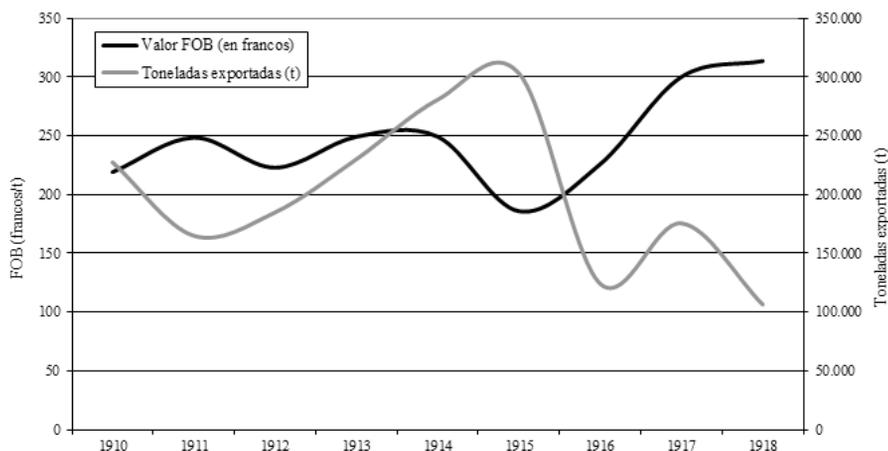
⁴⁸ Sobre el impacto de la Guerra en la navegación regional y la Conferencia Marítima de 1895, véase: Lebuscher (1959), Davies (1973), Olukoju (1992 y 2004), Ponce Marrero (2002).

⁴⁹ ANS, 2G14/23 (1914).

⁵⁰ ANS. 2G15/19 (1915). Traducido del original en francés. Direction des Archives du Sénégal (1995).

Por el contrario, algunas importantes empresas imperiales como la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO) pudieron adquirir importantes stocks de cacahuetes y otros productos locales a bajo coste, que luego podrían fletar hacia Europa a través de acuerdos pactados con la administración francesa⁵¹. De este modo, estas empresas obtuvieron importantes beneficios gracias a la saturación del mercado de materias primas senegalés y las dificultades que existían para conseguir fletes hacia Europa. El margen de beneficios se incrementaba gracias a los precios FOB de la tonelada de cacahuate exportada desde Senegal que había pasado de 303.067 toneladas en 1915 a 106.387 en 1918 (Gráfico 4).

Gráfico 4. Exportación de cacahuetes en Senegal y precios FOB/tonelada, 1910-18*



Nota: *Exportación de cacahuetes con cáscara.

Fuente: GGAOF, Le Sénégal, 1931, Elaboración propia.

La crisis económica regional se vinculó con la caída del comercio exterior. Mientras la economía rural y doméstica africana se deterioraba, los indicadores portuarios en Dakar se habían elevado como consecuencia de su rol como base carbonera para los Aliados, tal y como se expuso anteriormente y destacaba el Gobernador del AOF, William Merlaud-Ponty a finales de 1915.

“Sobre las 253.799 toneladas de carbón importadas en el AOF en 1915, 251.438 toneladas son importadas en Senegal frente a las 182.410 de 1914. Esta importante progresión es la consecuencia de la actividad considerable del puerto de Dakar, donde vienen a repostar carbón un mayor número de buques de manera regular, en procedencia de otros puertos, así como para instalar y reponer sus armamentos defensivos”⁵².

⁵¹ Bonin (1987), pp.247-249.

⁵² ANS. 2G15/19 (1915). Traducido del original en francés.

Además, buena parte de la mano de obra senegalesa que no podía ser absorbida por un mercado colonial en recesión pasó a formar parte de los cuerpos armados franceses. Decenas de miles de jóvenes senegaleses fueron encuadrados en regimientos de *tirailleurs sénégalais* y enviados fundamentalmente a Europa, empleados como tropas de choque prescindibles⁵³.

Desde el punto de vista de la inversión en infraestructuras, la guerra provocó la paralización de las mismas, salvo algunas reformas menores y la construcción de depósitos carboneros en Dakar que mejoraron la competitividad de los servicios de apoyo a la navegación. Otros proyectos como la mejora de los muelles comerciales, el dragado de fondos o la adquisición de buques cisternas, gabarras y grúas eléctricas quedaron en suspenso, como indicaba el ingeniero responsable del puerto Ernest Noël⁵⁴.

Por otra parte y como consecuencia de las dificultades que existían para el desarrollo de la actividad marítima, se generalizaron las requisas de buques y mercancías así como el establecimiento de cuotas de exportación y privilegios a determinados fletes. Esta intervención del Almirantazgo en la actividad económica se complementaba con una presencia importante de los servicios de información y contraespionaje franceses. La difusión de todo tipo de imágenes, postales o informaciones sobre el puerto de Dakar, sus almacenes, muelles o depósitos fue censurada y prohibida por parte del gobierno federal⁵⁵.

Todo ello se agregaba en la profundización de la crisis comercial colonial, que ejercía un efecto de arrastre sobre el conjunto de la economía regional. La caída del volumen de exportaciones así como el descenso del valor relativo en el precio pagado a los productores influía en su poder adquisitivo, hecho que se sumaba al cese de la mayor parte de importaciones metropolitanas en bienes de consumo básicos⁵⁶. Esto provocó una crisis inflacionista que impactó mayoritariamente en las clases populares africanas, incapaces de adquirir alimentos importados, vestidos y otros elementos fundamentales sobre todo en la creciente vida urbana. El fracaso del sistema de cuotas y de políticas arancelarias flexibles entre 1914 y 1915 no se explicaba por una crisis institucional, sino porque la estructura comercial regional había saltado por los aires como consecuencia de la Guerra.

3.2. Soluciones institucionales y empresariales a la crisis de los fletes marítimos

Una de las principales causas de esta crisis estructural se encontraba en la interrupción de los flujos comerciales marítimos. No existía un volumen de tráfico suficiente que permitiera dar salida a las producciones africanas que incentivara el movimiento de importaciones desde los puertos metropolitanos. Este fenómeno de parálisis comercial se estaba reproduciendo de forma similar en toda la región. En las colonias británicas, el

⁵³ Michel (2003).

⁵⁴ Bibliothèque National Française, Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar (1914-1918).

⁵⁵ Thiam (1993), p.104.

⁵⁶ ANS, 2G14-23/2 (1914) y 2G15/19 (1915).

Gobierno, el Almirantazgo y el Departamento de Comercio habían establecido diversas escalas de prioridades en el embarque de commodities coloniales. A la cabeza de la lista se encontraban las materias primas oleaginosas (aceites de palma, semillas, cacahuets, etc.) procedentes en su mayoría del Golfo de Guinea. La escasa disponibilidad de espacio en las bodegas, la requisita de buques por parte de la marina de guerra y la política de embarque prioritario implicaba la práctica inexistencia de fletes libres en los buques británicos, lo cual impactaba necesariamente sobre la red de puertos regional⁵⁷. A partir de 1916, con los acuerdos carboneros pactados entre Francia y Gran Bretaña para el uso compartido de la base de Dakar, la ausencia de fletes ya se había convertido en un problema de primera magnitud, teniendo en cuenta el papel clave de Elder Dempster como empresa de transporte privilegiada⁵⁸.

Ante la crisis de los fletes marítimos, la comunidad empresarial francesa constituyó un grupo de presión bajo las siglas SYNDICOA (Sindicat d'intérêt économique de l'Ouest Africain) dónde aparecían representados industriales, exportadores e intermediarios. En 1917, en pleno auge de la actividad portuaria en Dakar vinculada al suministro de carbón, el SYNDICOA comenzó a elevar propuestas al GGAOF con las que obtener garantías de fletes libres en los buques de carga. El objetivo de este sindicato patronal era restablecer los canales de distribución habituales, permitiéndoles movilizar los stocks a bajo coste que habían ido adquiriendo desde el inicio de la Guerra⁵⁹.

Finalmente, la crisis comercial regional supuso el cierre de otros mercados alternativos para Senegal, como eran los estadounidenses. Las rutas comerciales hacia el sur de los Estados Unidos eran peligrosas y los fletes experimentaron notables subidas⁶⁰. Las relaciones comerciales entre la costa occidental africana y Estados Unidos habían sido importantes, sustituyendo el tráfico de esclavos negros por las importaciones de tabaco, madera y otros productos americanos. Estas rutas marítimas se encontraban bloqueadas desde finales de 1914. Frente a ello, el SYNDICOA se había propuesto recuperarlas utilizando buques de bandera neutral, como fue el caso de Maurel et Prom, quién pretendía armar varios buques de vela para organizar una expedición comercial e importar madera, tabaco y material de construcción desde Pensacola a comienzos de 1918⁶¹. En junio de 1918, el Ministerio de Colonias francés sufragó los fletes de maderas, trigo y otros cereales desde Estados Unidos hacia Dakar, en veleros del armador norteamericano Duncrag. El primer acuerdo se había cerrado con Elder Dempster, pero la política de requisas y prioridad en los fletes establecida por el gobierno británico habían hecho imposible el cumplimiento de los parámetros del contrato por parte de la empresa de Liverpool⁶².

⁵⁷ CO. No.998, Informe del Gobernador M.R. Slater, Gold Coast (1917).

⁵⁸ Olukoju (1992).

⁵⁹ Bonin (2008), p.260.

⁶⁰ ANS. 2G14-23/2 (1915).

⁶¹ ANSOM, Affpol, Carton 532, Telegrama enviado por Maurel et Prom a varios armadores estadounidenses, 8 de abril de 1918.

⁶² ANSOM, Affpol. Carton 532, Telegrama del Ministro de Colonias Henry Simon, al Alto Comisariado Francés en Nueva York, Junio de 1918.

En resumen, la crisis comercial provocada por la Guerra y la elevación de los fletes marítimos provocó un efecto dominó sobre el conjunto de la economía en África Occidental. En el caso de Senegal, la mayor actividad del puerto de Dakar implicó una mejora de los servicios portuarios de escala, pero la situación bélica impidió el desarrollo del comercio exterior de la colonia, que era clave para su articulación y sostenimiento económico. Esta fue la primera vez que se puso de manifiesto la debilidad de la economía colonial, dependiente de factores externos que escapaban al control de los productores locales. Frente a ello, las grandes compañías imperiales obtuvieron importantes beneficios gracias a su capacidad financiera y la puesta en marcha de políticas especulativas⁶³.

4. Conclusiones

En este artículo se ha analizado la vinculación existente entre el desarrollo de los sistemas de transporte terrestres y el crecimiento del comercio exterior en Senegal entre 1880 y 1914, observando el impacto de la crisis bélica en el conjunto de la economía regional. Los dos grandes ejes de comunicaciones terrestres (Dakar-Saint-Louis y Thiès-Kayes) favorecieron el desarrollo del modelo económico colonial, con una fuerte orientación extrovertida. El ferrocarril fue un elemento primordial en el desarrollo del cultivo del cacahuete en Senegal, convertido a partir de la década de 1880 en la principal actividad económica de la colonia. Sin embargo, se ha explicado cómo el desarrollo del sistema de transportes en Senegal generó un efecto a la baja sobre el valor de mercado de la producción agrícola, como consecuencia del descenso generalizado de los costes agregados. Pese a la expansión del comercio exterior en términos generales, este aumento de la riqueza no tuvo un efecto directo sobre los productores africanos, debido a la estructura económica e institucional que sustentaba el aparato colonial. A través de procesos de generación de economías de escala, los precios de estas materias primas se estancaron y cayeron a lo largo de todo el periodo analizado en contraste con un aumento sostenido de la producción y el volumen de exportaciones hacia los puertos metropolitanos. Las líneas ferroviarias senegalesas jugaron un papel clave en este proceso, favoreciendo la expansión de la economía de mercado en las regiones del interior.

La economía colonial en Senegal se situó en una posición de debilidad y vulnerabilidad económica frente a las dinámicas de los mercados internacionales, lo cual se reveló de manera evidente durante la Primera Guerra Mundial, y posteriormente en el contexto de crisis de la década de 1930. De este modo, la Gran Guerra marcó el inicio de la crisis estructural de la economía senegalesa, prolongada en mayor o menor medida y virulencia hasta la década de 1960. Sin embargo, los problemas estructurales vinculados a la extroversión y dependencia económica se han mantenido constantes, agregados a otros factores como la desestructuración territorial, la estructura del sistema productivo, el contexto institucional internacional o la corrupción política. A ello contribuyó de manera decisiva el modelo de sistemas de transporte diseñado en el último tercio del siglo XIX.

⁶³ Coquery-Vidrovitch (1975).

Bibliografía

- AMIN, Samir (1972): “Underdevelopment and Dependence in Black Africa: Origins and Contemporary Forms”, *Journal of Modern African Studies*, 10 (4), pp.503-523.
- ANÓNIMO (1897): “Le Chemin de Fer de Sénégal au Niger”, *A Travers Le Monde*, Librairie Hachette, Paris, pp. 17-20.
- ANÓNIMO (1898): “Les Chemins de Fer en Afrique”, *A Travers Le Monde*, Librairie Hachette, Paris, pp. 237-238.
- ANÓNIMO (1903): “Le Sénégal et le Chemin de fer de Thiès à Kayes. La Voie ferrée nécessaire au Développement du Soudan”, *A Travers Le Monde*, Librairie Hachette, Paris, pp. 277-278.
- BONIN, Hubert (1987): *C.F.A.O. Cent ans de compétition. 1887-1987*, Economica, Paris.
- BONIN, Hubert (2008): “La construction d’un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin. Des années 1890 aux années 1930”, en BONIN, Hubert (dir.): *L’Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l’Empire*, Éditions de la S.F.H.O.M, pp. 243-273.
- CHARPY, Jacques (2011): “Aux origines du port de Dakar”, *Outre-Mers*, 99 (370-371), pp. 301-317.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel (2010): “Forjando Imperios: La conferencia marítima de 1895 y su repercusión en Canarias y África Occidental (1895-1914)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 19, pp. 166-188.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel (2012): “Buques, ferrocarriles y cacahuètes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, pp. 130-154.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel (2014): “The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929)”, en SUÁREZ BOSA, Miguel (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c.1850-1930*, Cambridge Imperial and Post-Colonial Series, Palgrave MacMillan, pp. 90-111.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel (en prensa): “Las puertas del Imperio: Análisis del sistema portuario de Senegal. Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial (1839-1910)”, *Investigaciones de Historia Económica*.
- COOPER, Frederick (2001): “What is the Concept of Globalization Good for? An African Historian’s Perspective”, *African Affairs*, 100, pp.189-213.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (1975): “L’impact des intérêts coloniaux: SCOA et CFAO dans l’Ouest Africain, 1910-1965”, *The Journal of African History*, Vol.16 (4), pp. 595-621.

- CURRY-MACHADO, Jonathan (ed.) (2013): *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies, Palgrave MacMillan.
- D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène, JAPEUR, H. y LAKROUM, Monique (eds.) (1992): *Les Transports en Afrique, XIXe-XXe siècles*, L'Harmattan, Paris.
- DAUMALIN, Xavier (1992): "Marseille, l'Ouest Africain et la Crise", en COURDURIE, Marcel et MIEGE, Jean-Louis (éds.), *Marseille Colonial face à la crise de 1929, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence*, Marseille, pp. 168-218.
- DAUMALIN, Xavier (2008): "La doctrine coloniale africaine de Paul Leroy-Beaulieu (1870-1916)", en BONIN, Hubert (dir.): *L'Esprit Économique Impériale (1830-1970). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'Empire*, Éditions de la SFHOM, pp. 103-120.
- DAVIES, Peter N. (1973): *The Trademakers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972, Alle and Unwin* [Existe una segunda edición de 1989 y una traducción reciente en español: Elder Dempster, *Precursores del Comercio en África Occidental, 1852-1972/1973-1989*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012].
- DEBRIE, Jean (2010): "From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network", *Journal of Transport Geography*, 18, pp. 292-300.
- DEBRIE, Jean (2012): "The West African port system: global insertion and regional particularities", *EchoGéo*, 20 [en línea: <http://echogeo.revues.org/13070>].
- DIOUF, Adama (2011): *Fondation du port de Dakar. Acteurs et enjeux (1855-1918)*, Tesis doctoral, Universidad du Havre.
- DIRECTION DES ARCHIVES DU SÉNÉGAL (1995): *L'AOF: de la création à la Balkanisation (1895-1960)*, ANS, Dakar.
- FALL, Boubacar (2011): *Sénégal: le travail au XXème siècle*, L'Harmattan, Dakar.
- HOPKINS, A.G. (1969): "Economic Imperialism in West Africa: Lagos, 1880-1892", *The Economic History Review, New Series*, 21 (3), pp. 580-606.
- HOPKINS, A.G. (2009): "The New Economic History of Africa", *Journal of African History*, 50, pp. 155-177.
- LAGRILLIÈRE-BEAUCLERC, Eugène (1897): *Mission au Sénégal et au Soudan. Voyage de M. André Lebon*, Ministre des Colonies (Octobre-Novembre 1897), Chambres de Commerce, Paris.
- LEUBUSCHER, Charlotte (1959): *The West African Shipping Trade. 1909-1959*, A.W. Sythoff, Leyden.
- LOMBARD, Jérôme y NINOT, Olivier (2010): "Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique", *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1, pp. 69-86.

- LOMBARD, Jérôme y NINOT, Olivier (2012): “From mobilities to transport. Diverse outlooks on Western Africa”, *EchoGéo*, 20 [en línea: <http://echogeo.revues.org/13286>].
- MARFAING, Laurence (1992): “L’implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain”, en BARRY, Boubacar y HARDING, Leonhard (coord.), *Commerce et commerçants en Afrique de l’Ouest. Le Sénégal*, L’Harmattan, Paris, pp. 309-346.
- MARNOT, Bruno (1999): “La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920”, *Histoire, économie et société*, 3, pp. 643-658.
- MARNOT, Bruno (2011): *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, Paris.
- MARNOT, Bruno (2012): “L’irréversibilité dans l’équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIXe siècle : les bifurcations d’une trajectoire d’innovation”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, pp. 20-33.
- MARSEILLE, Jacques (1989): « La gauche, la droite et le fait colonial en France. Des années 1880 aux années 1960 », *Vingtième Siècle. Revue d’histoire*, 24, pp. 17-28.
- MICHEL, Marc (2003): *Les Africains et la Grande Guerre. L’appel à l’Afrique (1914-1918)*, Karthala, Paris.
- MOHAMMED-CHÉRIF, Fátima Zohra y DUCRUET, César (2011): “Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale”, *M@appemonde*, 101 [en línea : <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>].
- NDAO, Mor (2009): *Le Ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, L’Harmattan, Dakar.
- OLUKOJU, Ayodeji (1992): “Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War”, *The Journal of African History*, Vol.33 (2), pp. 255-271.
- OLUKOJU, Ayodeji (2004): *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, Africa World Press, New Jersey.
- PETEREC, Richard J. (1967): *Dakar and West African Economic Development*, Columbia University Press, New York.
- PONCE MARRERO, Francisco Javier (2002): *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*, UMI Microform, Ann Arbor.
- RODNEY, Walter (2011), *How Europe Underdeveloped Africa*, Pambazuuka Editions, Dakar [primera edición, 1971].
- SONGY, L. (1907): “Les voies de communication en Afrique Occidentale Française”, *A Travers Le Monde*, Librairie Hachette, Paris, pp. 385-388 y pp.397-398.
- STECK, B. (1997): “Le paradoxe maritime de l’Afrique de l’Ouest. Une problématique des marginalités emboîtées”, *Géographes associés*, 20, pp.79-87.

TAAFE, E.J, MORRILL, R., GOULD, P. (1963): "Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis", *Geographical Review*, 53:4, pp.503-529.

THIAM, Iba der (1993): *Histoire du mouvement syndical africain, 1790-1929*, L'Harmattan, Paris.

THOMAS, Benjamin (1957): "Railways and Ports in French West Africa", *Economic Geography*, 33 (1), pp.1-15.

VV.AA (1857) : *Les Colonies Françaises, La Revue Coloniale*, Imprimerie et Librairie Administrative de Paul Dupont, Paris.

VV.AA (1908), *A Travers Le Monde*, Librairie Hachette, Paris.