

La influencia del comercio exterior en la configuración de la jerarquía portuaria en Senegal: procesos de concentración y exclusión en la periferia de la economía global (1880-1939)

Daniel Castillo Hidalgo^[1]

Resumen

Las ciudades portuarias del Sur Global fueron elementos clave en la introducción de sus hinterlands en los flujos económicos de la globalización desde el último tercio del siglo XIX. En el caso de Senegal, la tendencia es similar, revelando cómo la jerarquía urbana se desplazó hacia los puertos oceánicos, expresando el mayor grado de extroversión económica. La evolución del comercio exterior de la colonia marcó los movimientos en las jerarquías urbanas, unidos al desarrollo de las infraestructuras de transporte. Este artículo analiza los cambios en el sistema portuario senegalés entre 1880 y 1939, periodo durante el cual se consolidaron las estructuras económicas coloniales. En este modelo, Dakar jugó un papel esencial como eje marítimo y comercial del hinterland, atendiendo a factores de desarrollo y evolución (locales-globales) interconectados.

Palabras claves: ciudades portuarias; imperialismo; África Occidental.

A influência do comércio exterior na configuração da hierarquia portuária no Senegal: processos de concentração e exclusão na periferia da economia global (1880-1939)

Resumo

As cidades portuárias do Sul Global foram elementos-chave na introdução de suas hinterlândias nos fluxos econômicos da globalização desde o último terço do século XIX. No caso do Senegal, a tendência é similar, revelando como a hierarquia urbana se deslocou para os portos oceánicos, expressando o maior grau de extroversão econômica. A evolução do comércio exterior da colônia marcou os movimentos nas hierarquias urbanas, unidos ao desenvolvimento das infraestruturas de transporte. Este artigo analisa as mudanças no sistema portuário senegalês entre 1880 e 1939, período durante o qual se consolidaram as estruturas econômicas coloniais. Neste modelo, Dakar jogou um papel essencial como eixo marítimo e comercial da hinterlândia, atendendo a fatores de desenvolvimento e evolução (locais-globais) interconectados.

Palavras-chave: cidades portuárias; imperialismo; África Ocidental.

External Trade and Port Hierarchy in Senegal. A case of Economic Clustering in the Global Periphery (1880-1939)

Abstract

Port-cities in the Global South were key elements in the introduction of their hinterlands into the global economic trends since the last decades of the nineteenth century. In the case of Senegal, the trend is similar and it shows how the West African urban hierarchy followed the model of extroverted economic structures. The variations of the external trade of the colony remarked these urban dynamics which were tied to the development of the transport infrastructures. This paper analyzes the changes on the Senegalese port-city hierarchy between 1880 and 1939. This period accounted the consolidation of the colonial economic structures. Under these parameters, Dakar played an important role as a gateway for its hinterland.

Key words: port-cities; imperialism; West Africa.

Commerce extérieur et évolution du système portuaire au Sénégal : processus de concentration et exclusion dans la périphérie de l'économie globale (1880-1939)

Résumé

Les villes portuaires du Sud-Global ont été des éléments clé dans l'introductions de leurs arrières-pays aux flux de la Globalisation dès les dernières décades du XIXème siècle. Au cas du Sénégal, cette évolution c'est pareille, et on explique la manière dont l'hierarchie urbaine s'est déplacée vers les ports océaniques, en représentant le majeur degré d'extroversión économique. Donc, l'évolution du commerce extérieur a marqué les mouvements dans les hiérarchies portuaires qui étaient liées aux infrastructures du transport terrestres. Cet article analyse les changements au système portuaire sénégalais entre 1880 et 1939 où les structures économiques coloniales furent renforcés. Dans ce modèle, Dakar jouait un rôle clé comme axis maritime et commerciale de son vaste arrière pays où les facteurs du développement (locaux-globaux) étaient interconnectés.

Mots-clés: villes portuaires; impérialisme; Afrique Occidentale.

Artigo recebido em 17 de novembro de 2014 e aprovado para publicação em 19 de março de 2015.

[1] Professor do Departamento Ciências Históricas da Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) – Las Palmas de Gran Canaria (Can) – Espanha. E-mail: dcastillohidalgo@gmail.com.

Introducción

La incorporación de Senegal en las dinámicas comerciales de la Primera Globalización se produjo a partir de la expansión del sector agropecuario de exportación (cacahuets, goma arábica, caucho, cera, pieles). El final de la trata esclavista en el Imperio francés a partir de 1848 puso en dificultades a las redes comerciales tradicionales que articulaban y controlaban el funcionamiento de la economía senegalesa. Este cambio estructural afectó especialmente a las élites político-económicas africanas y a los comerciantes europeos expatriados que operaban en el enclave marítimo de Gorée. La crisis comercial de la goma arábica — principal *commodity* — al norte del río Senegal a partir de la década de 1860 debido a la mayor pujanza de las producciones egipcias motivó además la aparición y posterior expansión del cacahuete como principal producto de exportación. Las regiones de Thiès, el Sine-Saloum, Gambia y la Casamance se especializaron en este cultivo, al calor del incremento de la demanda europea en materias primas para la industria (Moitt, 1992, p. 27-50).

La expansión del capitalismo industrial en las regiones del Sur Global se realizó siguiendo modelos de dominación y dependencia promovidos por las naciones imperiales en la búsqueda y apertura de nuevos mercados.² Bajo este esquema de dominación capitalista, dónde el poder político y económico residía en los centros de decisión occidentales, las regiones periféricas jugaron un papel clave como suministradoras de materias primas y receptoras netas de las producciones industriales metropolitanas, generando desequilibrio estructurales desde el punto de vista del desarrollo económico.³

La jerarquía urbana en Senegal durante este periodo se caracterizó por la importancia de las ciudades-portuarias atlánticas (Saint-Louis, Gorée, Rufisque y Dakar) con una presencia importante de colonos europeos (mapa 1).

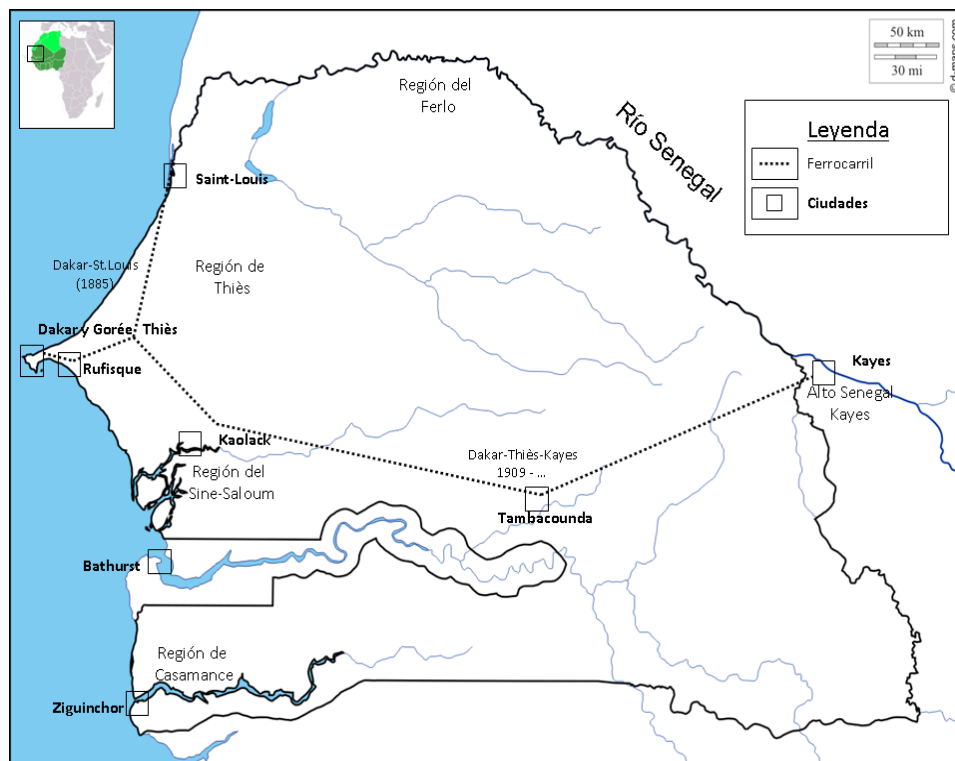
Los movimientos en la importancia de estas ciudades que se desarrollaron durante el periodo analizado se vinculan directamente con el desarrollo del gran comercio exterior y la extensión de los sectores agropecuarios y mineros de exportación (Barry y Harding, 1992). El modelo de transportes lineal y de carácter extrovertido se desarrolló de modo fiel en la colonia africana a partir de la década de 1880, cuando fueron construidas las primeras vías ferroviarias que permitían conectar las regiones productoras del interior con los grandes puertos exportadores.⁴ Las nuevas condiciones y dinámica extractiva del modelo institucional colonial favorecieron la transformación forzosa de la realidad

²Las regiones indicadas conforman Senegambia. En este artículo sin embargo se especificará cada región por separado para una mejor identificación y descripción del funcionamiento del sistema urbano-portuario, atendiendo a cuestiones vinculadas a las jerarquías, complementariedades y especialización de funciones.

³Sobre esta cuestión, véase: Curry-Machado (2013). Para un enfoque teórico crítico, véase: Prashad (2013).

⁴Para una aproximación de este fenómeno desde el materialismo histórico, véase: Amin (2003). Joseph Stiglitz (2002) ha profundizado también en estas materias, observando los problemas económicos generados por la desigualdad y la desregulación de los mercados en el largo plazo. Sobre la implantación de instituciones políticas extractivas, véase: Acemoglu y Robinson (2012).

política, social y económica de las formaciones sociales africanas.⁵ El modo de implementación del sistema económico colonial en el último tercio del XIX siguió unas pautas comunes que se reprodujeron en otros espacios: ocupación y dominio del tejido productivo regional, expansión del sector agropecuario (monocultivos), construcción de ejes de transporte lineal (centros productores-puertos de evacuación) y un contexto institucional discriminatorio y de fuerte carácter extractivo (dependencia externa).⁶



Mapa 1
Situación de Saint-Louis, Gorée, Rufisque y Dakar en Senegal (h.1914)
Fuente: d-maps.com (acceso libre). Elaboración propia.

Este artículo analiza el caso de Senegal en el contexto de la primera reforma portuaria, observando la importancia cada vez más acusada del comercio exterior en los movimientos de la jerarquía urbano-portuaria (Marnot, 2011). Las transformaciones de la industria marítima (revolución técnica) aceleraron los procesos de reforma de las infraestructuras portuarias a escala global impulsando otros sectores económicos urbanos (economías externas portuarias, terciario portuario). En el caso de los puertos de las regiones del sur (colonias o territorios económicamente dependientes), esta

⁵Debrie (2010, p. 292-300). Sobre el desarrollo del sistema ferroviario en Senegal y su impacto sobre la expansión de los sectores agropecuarios de exportación, véase: Castillo (2014a, p. 174-200).

⁶Acerca de estas transformaciones, véase: Rodney (2011 [primera edición de 1971]). Las alteraciones sobre las relaciones laborales y la estructura del tejido económico en Senegal pueden consultarse en: Fall (2011).

modernización de las infraestructuras las introdujo en las dinámicas de la globalización, fortaleciendo diversas relaciones de dependencia económica (Suárez Bosa, 2014). Este artículo estudia esta evolución en relación con los procesos de urbanización y expansión de la economía colonial fundamentada mayoritariamente en el cultivo del cacahuete. Con ello, se pretende contribuir a la tradición académica que se ha centrado en el desarrollo del comercio exterior colonial y los ejes de transporte, sin atender en profundidad a los procesos de desarrollo internos.⁷

El análisis pormenorizado de la evolución local de cada enclave portuario permite observar el funcionamiento del sistema regional de puertos, fundamentado en el caso de Senegal en la complementariedad de funciones.⁸ La dinámica de desarrollo del modelo colonial impulsó un proceso de concentración de la actividad económica en Dakar, convertida en la década de 1930 en el principal enclave portuario del África Occidental Francés (AOF) en términos de actividad comercial y tráficos marítimos. El estudio de la evolución particular de Dakar permite una mejor comprensión del funcionamiento de modelos económicos extrovertidos, fundamentados en la consolidación de espacios centrales (aglomeración y procesos de concentración económica) y periféricos (dependencia y marginalización), en diversas escalas a nivel global.

Este artículo ha utilizado fuentes primarias procedentes de los Archivos Nacionales Franceses de Ultramar (Anom), Archivos Nacionales de Senegal (ANS), National Archives — Kew — (NA) y otras fuentes secundarias como los Informes Consulares Británicos (DCR), boletines comerciales, estadísticas económicas oficiales, etc.

La implantación del capitalismo industrial y la transición hacia una economía de mercado en Senegal: la importancia de Dakar en el “país del cacahuete”

Hacia 1857 — año de la toma de posesión oficial de la península de Cabo Verde por parte de Francia — Dakar era un asentamiento costero disperso, dividido en doce aldeas africanas con una población estimada de doce mil personas. Estas comunidades se dedicaban fundamentalmente a la pesca y la agricultura, compaginando esto con labores artesanas que complementaban la economía familiar (Charpy, 2007, p. 92). A nivel político, estas aldeas se integraban en una institución política de entidad superior y funcionamiento asambleario, dónde los representantes de cada aldea

⁷ Véase: Hopkins (1969, p. 580-606). Para una revisión actual de la expansión del capitalismo industrial en el Golfo de Guinea, véase: Ayodeji (2004).

⁸La historiografía en este campo es amplia. Como ejemplo, véase: Thomas (1957, p. 1-15), Peterec (1967). Recientemente, Debie ha realizado una interesante contribución para la mejora del conocimiento del funcionamiento de los sistemas portuarios en África Occidental. Véase: Debie (2012, p. 110).

ejercían como diputados en el gran Consejo de la “República Leboue” (Diouf, 2011). Estas instituciones tradicionales que gestionaban los asuntos públicos de la comunidad (política exterior, distribución de tareas en común, acuerdos comerciales) se sustentaba en concepciones comunales del trabajo y los derechos de propiedad de la tierra, administrados según criterios clientelares. El trabajo en su concepción más amplia se vinculaba al bienestar del grupo, adquiriendo un carácter social indispensable para el buen funcionamiento de la comunidad. En tanto el trabajador agrario era también guerrero y defensor de la comunidad, los mitos asociados al trabajo cohesionaban a las comunidades locales.⁹ A partir de 1857, estas estructuras socio-económicas y políticas iniciaron un proceso de lenta modificación hacia fórmulas capitalistas, dónde las estructuras del modelo colonial — fundamentadas en valores modernistas— comenzaron a desplegar su poder (economía de mercado, trabajo asalariado, derecho positivo, individualismo). No obstante, anteriormente a la fecha oficial de colonización, existía una importante comunidad de europeos expatriados en Dakar compuesta por comerciantes, misioneros y oficiales franceses.

En estos años previos a la gran expansión desarrollada durante el Segundo Imperio, las casas comerciales marselesas y girondinas se encontraban fuertemente instaladas en los principales núcleos costeros de la costa de África Occidental. El viejo sistema de Compañías Coloniales estaba cediendo el relevo a una nueva tipología de empresa capitalista surgida al calor de la revolución industrial en Europa. Las demandas de la industria en materias primas coloniales y el cese de la trata atlántica de esclavos incentivó la apertura de nuevos mercados, para lo cual era necesario un control sobre el terreno de la actividad productiva desempeñado por agentes africanos intermediarios que formaban parte de élites de poder locales. Estos, junto con los agentes europeos expatriados en África Occidental fueron los principales dinamizadores de la transición económica regional, apoyados por consolidadas instituciones coloniales (Gobiernos Coloniales, Consejos de la Colonia, Cámaras de Comercio) (Barry, 1992, p. 35-58).

En Senegal, las ciudades costeras de Saint-Louis, Gorée, Rufisque y Dakar aglutinaron la presencia de estas empresas europeas imperiales que contaban con la presencia de los antiguos “príncipes mercantes” africanos. Las ciudades atlánticas habían sido el eje de la actividad económica regional, especialmente en lo que se refiere al comercio exterior que se había desarrollado durante siglos vinculado a la trata de esclavos y la exportación de goma arábica. En este esquema, Saint-Louis y Gorée eran los enclaves portuarios más activos de la colonia, funcionando como capital política y centro redistribuidor de mercancías respectivamente. Las

⁹Para una aproximación conceptual general al funcionamiento de los sistemas portuarios, véase: Polónia (2010, p. 17-39).

producciones agropecuarias del Valle del Senegal encontraban en Saint-Louis un lugar de transacción dónde acudían comerciantes del interior del país, pero también del sur de Mauritania a través de las rutas de comercio del Sahel dónde transitaban todo tipo de mercancías de lujo (oro, marfil, sedas, especias).

En el caso de la pequeña isla de Gorée, su actividad principal hasta 1848 había sido la redistribución de esclavos negros hacia América, conformando un emporio esclavista de principal entidad en África Occidental. Tras la prohibición oficial de la trata de esclavos en el Imperio francés, la actividad económica de la isla entró en crisis, siendo promulgado por el gobierno un decreto que la convertía en Puerto Franco en 1852. El objetivo principal de esta medida era incrementar su importancia comercial como *entrepôt* regional, fortaleciendo además la presencia francesa en la región.¹⁰ Hasta 1880, Gorée fue uno de los enclaves portuarios más activos de Senegal, sirviendo a la incipiente navegación a vapor como almacén y centro redistribuidor de *commodities* africanas (cacahuets, goma, cera, pieles, semillas), materias primas americanas (tabaco, azúcar) y manufacturas y productos europeos (vino, aguardientes, textiles) (Castillo Hidalgo, 2015).

En Senegal, las ciudades costeras de Saint-Louis, Gorée, Rufisque y Dakar aglutinaron la presencia de estas empresas europeas imperiales que contaban con la presencia de los antiguos “príncipes mercantes” africanos.

No obstante, el desarrollo de las infraestructuras portuarias en Senegal era insuficiente con respecto a los avances que se estaban produciendo en la industria naval internacional (incremento del tamaño y tonelaje de los buques, transición de la vela al vapor, aumento del volumen de los flujos comerciales, incorporación de la intermodalidad en los puertos) (Marnot, 2011). El estado de estas infraestructuras en Senegal hasta la década de 1880 era muy precario, contando con unos puertos preindustriales inapropiados para el desarrollo de la actividad marítima contemporánea. A ello se añadía la pujanza de los vecinos puertos caboverdianos de Praia y sobre todo Mindelo (San Vicente) con una presencia británica destacable que amenazaba la posición regional francesa¹¹. A nivel de infraestructuras portuarias, Saint-Louis –situado en la desembocadura del río Senegal- era un enclave peligroso para la navegación debido a los depósitos sedimentarios que se acumulaban durante los meses húmedos. Los buques de mayor calado debían aguardar en el Océano mientras

¹⁰ Sobre los cambios acontecidos en estas consideraciones tradicionales, véase: Fall (2011).

¹¹ La otorgación de franquicias pretendía fortalecer las funciones comerciales de la isla, convertida en *entrepôt* regional el 7 de enero de 1822, con importantes exenciones fiscales que la diferenciaban del resto de la colonia. Les Colonies Françaises, Le Sénégal (1900, p. 287).

las mercancías y los pasajeros se transportaban en embarcaciones auxiliares que dificultaban las operativas portuarias.

La réputation de cette barre est des plus mauvaises, et les voyageurs impatients qui ont préféré au mal de mer et à quelque temps d'attente en face de l'embouchure du fleuve les péripéties d'un petit voyage en pirogue au milieu des vagues qui grondent et déferlent, racontent avec complaisance que le gouverneur ou plutôt le directeur de la Compagnie du Sénégal, de Richebeur, s'est noyé en la passant; mais cet accident a eu lieu en 1712, et depuis, grâce à l'habileté des pilotes et du personnel du capitaine de la barre, elle a fait peu de victimes – (Rimbaud, 1893, p. 238 [1. ed. de 1885]).

Con respecto a Gorée, sus instalaciones portuarias eran escasas y sus posibilidades de expansión muy reducidas (limitaciones espaciales, escasez de agua, profundidad de las aguas, vientos y mareas). El futuro de la vida económica de la colonia — y la prosperidad del comercio exterior— iba a determinarse en la península de Cabo Verde, en los dos enclaves que ofrecían unas mejores condiciones naturales para el desarrollo de un puerto moderno: Rufisque y Dakar. Situadas en el eje de comunicaciones de las grandes rutas comerciales del Atlántico Medio, su posición les otorgaba un control más efectivo del centro y del sur de la colonia, amenazado por la presencia británica en Gambia. El control de los mercados senegaleses frente a Gran Bretaña y el *hinterland* hasta el Sudán requería de estas bases portuarias, puntas de lanza de la expansión militar y económica hacia el interior. El Foreign Office destacaba la rivalidad franco-británica en el control de la actividad comercial regional en vísperas de la Conferencia de Berlín que *organizó* el reparto del botín africano. “Everybody seems to be agreed that the occupation of any place or river by the French is almost destructive of British trade, and that is therefore of great importance to keep them out of districts which either are or might be favourable to that trade.”¹²

Era necesaria además la construcción de líneas de ferrocarril que articularan los ejes comerciales costeros y facilitaran la expansión de las redes comerciales coloniales, como destacaba el ingeniero Pinet-Laprade, impulsor de las primeras obras de planificación urbana en Dakar.

Nous croyons donc pouvoir conclure d'une manière certaine que l'établissement d'un chemin de fer entre Sor et Dakar sera possible dans peu d'années et produira une révolution des plus heureuses dans la marche des opérations commerciales du Sénégal, tout en favorisant au plus haut degré le développement de nos établissements du Cap Vert (...) L'avenir de cette intéressante colonie dépendrait-il davantage du petit mouvement que pourraient donner à son commerce de détail les bâtiments qui entrent dans le fleuve que de la grande facilité et de l'économie que l'on introduira dans ses rapports avec l'Europe!¹³

¹² Prata (2014 p. 49-69). Sobre el desarrollo de la actividad portuaria en Cabo Verde, véase: Silva (2000). Del mismo autor en perspectiva de la geografía económica: Silva (2007).

¹³NA. FO. 881-4866. Informe realizado por el oficial T.V. Lister al Foreign Office acerca de la presencia francesa en África Occidental, 24 de Octubre de 1883.

Sin embargo, esta visión optimista del ingeniero francés tardó en realizarse varias décadas, puesto que no se acometieron obras de entidad en Dakar hasta la década de 1880 tras la integración ferroviaria (Dakar-Saint-Louis) y la instalación de depósitos carboneros y unas primeras infraestructuras portuarias. Hasta ese momento, el puerto apenas contaba con un dique de abrigo (*grand jetée*) construido entre 1857 y 1866 para permitir las escalas de Messageries Impériales en sus travesías hacia Brasil y Argentina.

La reforma portuaria en Dakar se inscribió en los proyectos de expansión imperial del último tercio del siglo XIX al que se unió el crecimiento de la actividad comercial en el vecino puerto de Rufisque. Situado en la intersección de la región productora de cacahuetes de Thiès, Rufisque absorbía también los tráficos marítimos procedentes del Sine-Saloum y los puertos fluviales exportadores de Foundiougne y Kaolack. La conectividad marítima entre estos puertos era muy intensa, desarrollada en pequeños vapores o veleros pilotados por personal africano. El sistema portuario senegalés funcionó bajo estos parámetros de complementariedad de funciones hasta la década de 1880, cuando entraron en crisis los viejos enclaves portuarios de Saint-Louis y Gorée.

La mayor importancia de Dakar y Rufisque en el último tercio del XIX se explican por el crecimiento del comercio exterior de la colonia (sectores agropecuarios), las conexiones ferroviarias entre los principales puertos y el papel cada vez más importante de la economía de mercado en las transacciones locales. Todas estas circunstancias que se identifican con la introducción del capitalismo en África Occidental no podían desarrollarse sin unas infraestructuras de transporte adecuadas que sí parecían ofrecer los dos nuevos puertos emergentes — al menos potencialmente, como destacaba el cónsul británico en Dakar en 1898: “It appears probable that Dakar is destined to hold an important position as a commercial centre and port of call, not only for Senegal, but for the whole of West Coast”¹⁴.

No obstante, Saint-Louis retuvo su poder económico y político hasta la primera década del siglo XX, cuando se puso de manifiesto la superioridad de Dakar y Rufisque. A ello contribuyó el rol de la Cámara de Comercio de Saint-Louis, que operaba como un grupo de presión frente a las instituciones coloniales. Sin embargo, la importancia de Dakar se reforzó en 1888 cuando se constituyó de modo independiente la Cámara de Comercio de Dakar, que absorbió a la de Gorée — incluyendo su aduana. Estos movimientos en la jerarquía urbano-portuaria de Dakar se asociaron estrechamente con la expansión del cacahuete como principal producto de exportación regional, sometido al monopolio colonial francés. El cacahuete era un producto con múltiples aplicaciones en la industria metropolitana y los puertos de Rufisque y Dakar debían convertirse en sus plataformas de evacuación.

¹⁴Entrevista al ingeniero Pinet Laprade, publicada en: Les Colonies Françaises (1857, p. 10-11).

Dans l'arachide, rien ne se perd. Le fruit produit une huile grasse employé en Europe dans la confiserie, dans la savonnerie, le graissage des laines, l'éclairage, la confection des fromages de Gruyère et de Hollande, la fabrication de la margarine, etc. L'amande sert à la nourriture des bestiaux; la tige est utilisé comme fourrage aux bestiaux lorsqu'elle est fraîchement coupée; desséchée, elle sert de combustible et d'engrais. Dans son intéressant ouvrage sur le Sénégal, Paul Gaffarel prétend que l'amande pourrait être utilisée dans la fabrication du chocolat en remplacement du cacao. (Lagrilliere-Beauclerc, 1897, p. 19).

El cacahuete es el elemento clave de la implantación del modelo económico colonial en Senegal. Su importancia capital para el comercio exterior ejercía unos efectos de arrastre sobre el conjunto del tejido productivo de la colonia. Ello implicó que la mayor parte de la población agraria (*paysans*) se dedicara al cultivo del cacahuete como principal actividad económica. Las autoridades coloniales y las empresas imperiales apoyaron e incentivaron la extensión de este sector, favorecido por su buena acogida en los mercados industriales metropolitanos. Las comunidades agrarias africanas (familiares, comunales o religiosas — *daras*) se volcaron en el cultivo de este producto que se vendía fácilmente a los intermediarios, mientras las vías del ferrocarril se extendían por las regiones productoras: "Senegal depends for its prosperity entirely on the groundnut crop, and as yet nothing has been found to take its place".¹⁵ Los criterios económicos ricardianos impulsaban la mayor dependencia de la economía senegalesa hacia este producto, que representaba un porcentaje abrumador de las exportaciones (tabla 1).

Esta mayor dependencia del comercio exterior, la vulnerabilidad de la estructura económica, el control de los canales de distribución y del contexto institucional por parte metropolitana y la estructura extrovertida del sistema de transportes fueron elementos que marcaron el desarrollo económico de Senegal, como modelo de extracción y dominación económica (Rodney, 2011 [primera edición de 1971]). Como puede observarse en la tabla 1, el incremento del comercio exterior en Senegal en la última década del siglo XIX responde a la dinámica de los flujos globales y la pugna imperialista que culminaría en la Primera Guerra Mundial. Este crecimiento económico fundamentado en el comercio exterior se desarrolló en Rufisque y Dakar, convertidas ya en los ejes de la política colonial europea dónde las principales empresas imperiales situaron sus oficinas y almacenes.

A la importancia de la expansión de los sectores agropecuarios de exportación se añadió la mayor presencia europea, bien desde el sector privado (empresarios, intermediarios), bien desde el sector público (oficiales, funcionarios, ejército). Ambos elementos son clave para comprender la transformación del tejido productivo africano, así como en la progresiva eliminación de las instituciones políticas tradicionales, eclipsadas por la imposición de los modelos jurídicos metropolitanos

¹⁵DCR. Report on Trade and Commerce of the French Colonies, 1898.

(Hopkins, 2009, p. 155-177). Esta política imperialista podía resolverse de modo pactado con las élites locales o bien a través de la imposición violenta por medio de la eliminación física de la disidencia (Barrows, 1976, p. 95-117).

Tabla 1 - Importancia de la exportación de cacahuetes sobre las exportaciones de Senegal (1899-1914)

Año	Cantidad Exportada (t)	Valor (francos)	Total Exportaciones Senegal (francos)	% del valor de los Cacahuets sobre las Exportaciones totales	Valor FOB Exportaciones Francos/tonelada
1889	31.907	7.558.656	15.824.019	47,77	236,90
1890	27.221	5.425.805	12.516.716	43,35	199,32
1891	26.391	5.479.477	12.948.328	42,32	207,63
1892	46.790	11.635.944	17.334.092	67,13	248,68
1893	59.302	11.688.590	17.984.730	64,99	197,10
1894	65.289	11.357.578	18.166.971	62,52	173,96
1896	51.600	7.675.518	12.435.888	61,72	148,75
1897	63.556	9.146.012	19.563.065	46,75	143,90
1898	58.123	8.336.656	19.369.350	43,04	143,43
1899	95.555	13.615.059	23.546.425	57,82	142,48
1900	140.922	24.200.000	29.964.142	80,76	171,73
1901	123.483	22.117.000	26.334.720	83,98	179,11
1902	110.225	20.525.000	25.562.781	80,29	186,21
1903	148.843	34.575.000	40.630.012	85,10	232,29
1904	137.784	21.320.000	29.920.893	71,25	154,73
1905	96.175	14.851.000	24.564.355	60,46	154,42
1906	100.476	20.976.000	35.718.741	58,73	208,77
1907	154.496	30.721.000	43.858.850	70,05	198,85
1908	144.139	32.889.000	45.474.064	72,32	228,18
1909	224.326	43.892.000	59.164.917	74,19	195,66
1910	227.299	49.770.741	64.254.175	77,46	218,97
1911	164.908	40.943.950	53.382.425	76,70	248,28
1912	184.762	41.162.966	56.019.800	73,48	222,79
1913	229.962	57.278.808	72.937.825	78,53	249,08
1914	280.527	69.889.309	80.447.375	86,58	249,14

Fuente: Para las exportaciones de cacahuets: de 1889 a 1909, Ndao (2009:114-115). De 1909 en adelante: Gouvernement Général de l'AOF (1931). Para el comercio exterior general: (1881-1900), Annuaire Statistique de la France. Para 1901, NA, FO881-8050X; 1900-1915, ANS, Rapports Économiques du GGAOF. Elaboración propia.

El crecimiento de la importancia de Dakar como ciudad-portuaria

La potencialidad de crecimiento del puerto de Dakar para convertirse en una estación de escala y apoyo a la navegación en el último tercio del XIX fue uno de los aspectos que incentivaron la consolidación de los proyectos de reforma de las infraestructuras. La expansión a partir de 1880 de los sectores agrarios de exportación en Senegal — junto con la instalación en la región de Thiès de la conexión ferroviaria Dakar-Saint-Louis— requería de unas instalaciones portuarias adecuadas para la articulación del comercio exterior. Bajo este modelo, los *nuevos* puertos de Dakar y Rufisque debían organizar la actividad comercial de la colonia, en un momento de expansión de la economía internacional, dónde los viejos enclaves portuarios se habían quedado obsoletos. Por su parte, el empresariado marítimo británico (navieras, carboneras, consignatarias) habían consolidado su presencia regional en los puertos vecinos de Cabo Verde y Canarias, dónde desarrollaron el sector naval.¹⁶

¹⁶ DCR. No. 3543, West Africa, 1904-1905.

Entre 1880 y 1910 se desarrollaron las principales infraestructuras de transporte de la colonia, dónde Dakar absorbió la mayor parte de las inversiones. El cambio en la jerarquía portuaria se añadió también a un incremento de la importancia política de Dakar, convertida en capital del AOF en 1902 y al desarrollo de la economía urbana: creación del Banco del AOF en 1901 con sede central en Dakar; instalación de empresas portuarias (Wilson and Sons 1904, Le Sénégal, 1909) y comerciales, así como un terciario portuario vinculado al sector de la hostelería y la restauración.¹⁷ Este proceso de concentración de actividades económicas desarrollado en Dakar en torno al puerto se convirtió en una constante que generó un efecto de atracción de la mano de obra regional, como se observará posteriormente. La ciudad, convertida en eje de la política imperial francesa (en términos de marina mercante y de guerra) era la punta de lanza de la expansión hacia el interior, aglutinando con el paso de los años una mayor cantidad de funciones urbanas.¹⁸ Este modelo de desarrollo urbano caracteriza además a las economías dependientes del sur, dónde la integración en las redes económicas globales se plasmó en la estructura de los transportes regionales.¹⁹

El ferrocarril fue el otro elemento clave para el desarrollo de la economía colonial, fortaleciendo la expansión de los cultivos agropecuarios al permitir una interacción más rápida entre los productores africanos y los intermediarios de las compañías imperiales.

Until the advent of the railway the River Senegal was the principal trade route between the coast markets and the hinterland. The coming of the Konakry-Niger has, however, changed all that, and now merchandises from the markets of the world is finding its way towards the remote interior (...) Thanks to this line [Dakar-Saint-Louis] the groundnut trade has developed greatly, especially in the Cayor district.²⁰

Como señalaban los oficiales británicos, el ferrocarril permitió remplazar la escala marítima de Saint-Louis, pudiendo trasbordarse las mercancías procedentes del Valle del Senegal hasta los puertos exportadores de Rufisque y Dakar. El reemplazo de Saint-Louis como base comercial de la colonia en detrimento de aquellos favoreció el despegue portuario en Senegal, especialmente tras la finalización de las obras del puerto de comercio de Dakar en 1910. Hasta ese momento, Rufisque concentró la mayor parte de la actividad comercial de la colonia (importación-exportación), mientras que Dakar ostentaba una posición clave como escala logística para la flota mercante y de guerra (carboneo, reparaciones, suministro de víveres, armamento etc.). No obstante, la importancia de las inversiones francesas acometidas en Dakar había generado una corriente de opinión favorable a la concentración de toda

¹⁷Sobre esta cuestión, véase: Cabrera Armas (2014, p. 19-48).

¹⁸ANOM. 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase de las Colonias, Albert Dubarry, 10 de mayo de 1911.

¹⁹Sobre este proceso de metropolización regional, véase: Seck (1970).

²⁰Sobre estas cuestiones, puede consultarse el análisis realizado en los países del Magreb que responden a mecanismos extractivos similares: Mohammed-Chérif y Ducruet (2011).

la actividad marítima en ese puerto, cuestión que se consolidó en la década de 1930. Esto implicaba que Rufisque dejara de participar en el comercio exterior de la colonia, traspasando sus actividades hacia el puerto de Dakar. El ingeniero Albert Dubarry en su informe de 1911 puso esta cuestión de manifiesto, fundamentándose en criterios exclusivamente económicos (estructura de costes agregados).

A Rufisque, la tonne d'arachide acquitte un péage de deux francs pour circuler sur les voies Decauville qui sillonnent les rues de la ville. Cette taxe qui constitue la principale recette du budget de la ville, était de trois francs lorsque la rivalité de Dakar n'était pas à craindre pour Rufisque (...) Un navire de 1.200 tonneaux met ainsi trois jours environ pour se charger à Dakar, tandis qu'il met quatre à Rufisque pour prendre une cargaison complète. L'emploi de Dakar comme port d'embarquement de l'arachide fait donc économiser deux journées de stationnement aux bateaux.²¹

Esta decisión implicaba la generación de importantes efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía urbana, puesto que un traspaso de actividad de tal envergadura debía transformar la estructura del empresariado local, alterando el equilibrio de poderes regional e incrementando las disputas entre las Cámaras de Comercio de Dakar y Rufisque. Debe destacarse además el incremento de la importancia de la actividad marítima en Dakar desde los inicios del siglo XX, que se explica entre otras cuestiones por la mejora de las infraestructuras, el crecimiento del comercio exterior regional, la centralización de la vida económica de la colonia en sus aguas y la mayor competitividad de los servicios de apoyo a la navegación (tabla 2).

La tabla 2 muestra el crecimiento sostenido de la actividad portuaria en Dakar a lo largo del periodo estudiado, observando además diferentes coyunturas que impactaron en el desarrollo de la actividad marítima a escala global (expansión económica regional previa a la Primera Guerra Mundial, conflicto mundial, crisis y recuperación del periodo de entreguerras, etc.). Dakar se convirtió en un puerto líder a escala regional, desplazando progresivamente a otros puertos menos competitivos como Mindelo a una posición secundaria. En esa jerarquía portuaria, las instituciones francesas plantearon una pugna competitiva frente a los puertos de las Islas Canarias (y especialmente el de Las Palmas), para dotar al puerto senegalés de unas infraestructuras modernas para garantizar unas funciones de apoyo a la navegación eficientes.

Les espagnols équipaient à Las Palmas le port de La Luz. Dans ce port, assez proche de l'Europe, le combustible était moins coûteux, et les navires trouvaient, grâce à la fertilité des Îles Canaries, des ressources en primeurs [tomates, plátanos] que ne pouvaient offrir les déserts du Sénégal. Pour compenser de tels avantages naturels, le port de Dakar ne pouvait que s'assurer une nette supériorité d'outillage et de technique (Morazé, 1936, p. 611).

²¹ DCR. Report on Trade and Commerce. No. 5235, 1912.

Tabla 2 - Indicadores de actividad portuaria en Dakar (1894-1929)

Año	Buques entrados*	TRB	Tráfico de Importación (t)**	Importación de carbón (t)	Suministro de carbón (t)	Agua suministrada (t)	Exportación De cacahuètes (t)
1894	423	336.834	-	16.406	14.709	-	-
1895	470	419.773	-	13.748	15.424	-	-
1896	582	523.683	47.807	17.993	-	-	-
1906	768	950.460	151.270	89.100	59.100	-	-
1907	698	1.145.729	157.249	99.000	-	-	1.004
1908	666	1.172.100	244.917	121.750	88.858	48.900	-
1909	730	1.242.870	148.160	87.461	93.212	67.454	-
1910	982	1.656.984	249.498	170.477	142.013	86.033	9.111
1911	1.165	2.006.621	295.680	197.615	197.000	97.572	-
1912	1.213	2.270.538	358.048	277.000	242.000	117.160	-
1913	1.393	2.602.021	421.949	313.000	267.000	84.700	-
1914	1.111	2.002.984	318.722	182.410	158.000	87.791	-
1915	1.224	2.366.716	325.637	251.348	214.519	133.721	6.038
1916	1.975	5.675.356	445.600	393.000	324.789	100.042	7.191
1917	2.181	5.239.000	614.349	544.261	508.600	160.000	10.793
1918	1.399	3.179.897	648.123	387.000	344.200	185.700	43.562
1919	1.163	2.446.208	404.013	337.000	294.940	154.300	49.948
1920	1.224	3.080.675	452.721	327.000	282.552	161.000	33.032
1921	1.232	2.239.957	270.295	199.000	176.500	118.200	26.282
1922	1.992	2.188.785	314.584	189.500	163.112	133.500	32.583
1923	2.086	2.667.799	322.437	211.985	163.799	130.000	42.253
1924	2.091	2.919.805	353.152	203.007	168.137	157.000	59.223
1925	2.273	3.286.726	423.655	228.270	180.000	181.000	103.391
1926	2.225	3.341.707	478.557	234.850	214.500	209.500	102.410
1927	2.101	2.882.027	418.526	205.910	157.680	193.800	64.352
1928	3.013	4.626.675	590.022	323.160	288.393	203.300	80.674
1929	2.757	4.287.132	575.367	276.026	217.838	237.759	82.527

Nota: *Se excluye el tráfico de cabotaje y de pesca. **Incluye importaciones de carbón. Fuentes: Para 1894-1900; Diouf (2011, p.403); ANS, 2G7-34; ANOM, 14MIOM/1455, 10/05/1911. Para 1900-1918, Castillo Hidalgo (2014c, p.107). Para 1917-1929: Le Gouvernement de l'AOF (1931). Elaboración propia.

Durante la primera década del siglo XX, la actividad carbonera en Dakar se incrementó de forma notable como consecuencia de la instalación de varias compañías carboneras que dinamizaron la actividad marítima del puerto (Wilson and Sons y la Compagnie Italienne “Sénégal”). La tabla 2 representa fielmente el incremento de los tráficos de carbón en el puerto (importación y suministro) que se vincula a la actividad de estas dos empresas. En este mercado en expansión, Wilson and Sons (brasileño-galesa) jugó un papel clave, firmando diferentes acuerdos de suministro con la administración francesa, permitiendo de este modo conseguir unos precios competitivos para el carbón suministrado en Dakar.²² Esta compañía formaba parte de la punta de lanza del capitalismo imperial anglosajón, con una fuerte presencia en los principales puertos carboneros del Atlántico.²³ La otra compañía que impulsó el despliegue portuario en Dakar fue “Le Sénégal”, empresa de capital franco-italiano que consignó los buques de línea italianos que hacían escala en Senegal en sus travesías hacia América del Sur desde 1909. La sustitución de la escala de Mindelo en 1913 para estas travesías fue un elemento clave en

²²ANOM, 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase de las Colonias, Albert Dubarry, 10 de mayo de 1911.

²³NA. FO. 27/3682, Informe del comercio de carbón en Senegal realizado por el Cónsul británico en Dakar, 1904.

la absorción de importantes tráficos marítimos que elevaron la actividad del puerto senegalés.²⁴En consecuencia, los indicadores portuarios experimentaron una subida notable, vinculado a las funciones de escala y apoyo a la navegación, pero también a un crecimiento sostenido de la actividad comercial del puerto, sobre todo en la importación de maquinaria pesada, armas y otras manufacturas metropolitanas. Este movimiento comercial impactó positivamente en la creación de empresas del terciario portuario, así como de la mayor instalación de compañías comerciales dedicadas al comercio exterior (*Grand Commerce*) que incrementaron la demanda de mano de obra local (Seck, 1970, p. 64-66). De este modo, las empresas portuarias (estibadoras, consignatarias, carboneras) y el creciente tejido urbano vinculado al puerto de comercio generaron un proceso de atracción de mano de obra rural. Esto fue especialmente importante en los entornos rurales más deprimidos por la implantación del sistema capitalista, dónde los mayores salarios nominales urbanos ejercían como elementos atractivos para el sostenimiento de la economía familiar. El trabajo agrario podría compaginarse por temporadas con la estiba en los puertos u otras funciones similares (*chargeurs*), acudiendo en temporada de exportación a los muelles en busca de un jornal. Esta movilidad de los trabajadores africanos motivó diversas políticas de asentamiento y fijación de la mano de obra desde la primera década del siglo XX en los alrededores de Dakar.²⁵

Era necesaria además la construcción de líneas de ferrocarril que articularan los ejes comerciales costeros y facilitaran la expansión de las redes comerciales coloniales.

Pese a todo, el gran comercio exterior siguió desarrollándose en Rufisque hasta la década de 1930, quedando ambos puertos conectados por un intenso tráfico de cabotaje. Esto plantea la existencia de un sistema portuario regional (a escala de Senegal y Gambia) caracterizado por la complementariedad de funciones entre puertos centrales y secundarios que desarrollaban diversas funciones (escala, gran comercio, tránsito comercial). En el contexto de la primera reforma portuaria, Dakar y Rufisque encabezaron la jerarquía portuaria senegalesa, desplazando a los viejos enclaves que fueron incapaces de adaptarse a las demandas de la navegación internacional y a las necesidades de la economía colonial.

Los cambios en la jerarquía urbano-portuaria senegalesa impulsaron un proceso de crecimiento demográfico en los núcleos marítimos más activos que

²⁴Para un análisis preciso del funcionamiento de Wilson and Sons en los puertos insulares del Atlántico Medio, véase: Suárez Bosa y Cabrera Armas (2012, p. 363-414).

²⁵ANOM. 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase de las Colonias, Albert Dubarry, 10 de mayo de 1911.

se agudizaría en la década de 1930, como se expondrá posteriormente. Este crecimiento poblacional implicó transformaciones urbanísticas, pero también importantes cambios sociales con la aparición de clases populares urbanas en las ciudades-portuarias, especialmente en Dakar. Estos nuevos grupos sociales urbanos formados mayoritariamente por campesinos migrantes se caracterizó por padecer unas duras condiciones de vida, asociadas a la precariedad laboral y la discriminación racial y política, especialmente en lo que se refiere a los derechos laborales²⁶. La mayor parte de estos trabajadores urbanos eran considerados mano de obra barata y prescindible, encargada de tareas básicas de carga y descarga de mercancías por parte de las empresas imperiales. Otros trabajaban como obreros de la construcción, peones ferroviarios, artesanos y empleados en las casas comerciales, con unos márgenes salariales inferiores a los de sus homólogos europeos en las mismas categorías. El crecimiento demográfico impulsó los procesos de marginalización de grupos sociales cada vez más amplios, plasmado en la constitución del Barrio de Medina en 1914, dónde las autoridades coloniales instalaron el “distrito africano” que separaba espacialmente a blancos y negros en Dakar (Seck, 1970, p. 131-161).

El incremento demográfico en Dakar respondió en buena medida a los trabajos realizados en el puerto y la ciudad. Se requería mano de obra para acometer las grandes obras en las infraestructuras portuarias, pero también en las líneas ferroviarias y el complejo urbanístico en torno a la interfaz marítima. En este caso, los peones jornaleros podían obtener un empleo como cargadores en el puerto o bien como obreros de la construcción, lo que multiplicaba sus oportunidades económicas frente al progresivo estancamiento del sector agropecuario de exportación que expulsó a miles de trabajadores agrarios – además de los esclavos manumitidos- de las zonas rurales.²⁷

El impacto sobre el tejido urbano fue evidente. La ciudad-portuaria pasó de contar con unas tres mil personas en los últimos años de la década de 1870 a unas 8.737 en 1891. Esta dinámica de crecimiento no se detuvo ni se ha detenido hasta la actualidad, representando los problemas estructurales de las economías regionales, fundamentados sobre todo en la escasa integración de los territorios causa del modelo económico extractivo impuesto desde la época colonial. Hacia 1900, la población de Dakar había ascendido a las doce mil personas, alcanzando más de veintitrés mil en vísperas de la Primera Guerra Mundial. La falta de planificación urbana, la escasez de suelo disponible (por la propia configuración geográfica de la península), el temor europeo a las epidemias (fiebre amarilla, cólera) y la revalorización de las áreas próximas al puerto impulsaron el proceso de segregación urbana en Dakar, que se consolidó en 1914 en la constitución del *quartier africain*. El distrito europeo (*Plateau*) se desarrollaría siguiendo los criterios urbanísticos europeos, contando con unos servicios urbanos básicos y un importante tejido económico en forma de empresas comerciales, bancos, cafés, etc. El barrio blanco

²⁶Un ejemplo clásico de esta movilidad se encuentra en los jornaleros temporales oeste africanos (navétans) que se desplazaban entre las diferentes colonias británicas y francesas, generando conflictos regionales entre ambos imperios. Véase: David (1980).

²⁷Sobre este aspecto, véase: Thiam (1993)

contaba también con un servicio de suministro de agua potable, alcantarillado e iluminación que contrastaba con la ausencia absoluta de todas estas cuestiones en Medina (Faye e Thioub, 2003, p. 93-108). Durante los meses de evacuación de las producciones de cacahuetes (Septiembre-Diciembre) la llegada a Dakar de estos trabajadores se multiplicaba, aprovechando la oportunidad para obtener un jornal como estibadores en los muelles o la compañía del ferrocarril. Esta movilidad y adaptabilidad de los trabajadores africanos así como las redes sociales creadas en torno a los residentes en Medina les facilitaba la obtención de jornales suplementarios durante estos meses. No obstante, debe señalarse que la llegada masiva de trabajadores del interior provocaba un efecto directo sobre la masa salarial, empujando los salarios a la baja ante el incremento de la oferta de mano de obra. Este fenómeno añadido a las crisis inflacionistas recurrentes en la ciudad (especialmente graves durante la Primera Guerra Mundial) deterioró notablemente las condiciones de vida de estos grupos sociales urbanos (Ndao, 2009, p. 21-28).

Crisis económica y metropolización regional de Dakar: los años 1930

La crisis económica internacional que prosiguió a la crisis financiera neoyorquina en 1929 generó unos profundos efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía de África Occidental. La caída de la producción industrial en Europa y Estados Unidos generó un descenso en la demanda de materias primas sobre la cual descansaba el tejido productivo colonial. Si la crisis económica de la Gran Guerra había generado un importante deterioro socio-económico en Dakar y el conjunto de Senegal, la depresión de la década de 1930 agravó las carencias y debilidades de la economía regional.

L'Afrique Occidentale Française entre dans une période difficile. Elle a connu, dans les années qui ont suivi la conclusion de la paix, une ère de prospérité au cours de laquelle le tonnage de la production d'exportation a doublé. La valeur de ces exportations a suivi les fluctuations de la crise monétaire dans la métropole (...) La colonie ne recouvrera une prospérité durable que par une stabilisation des conditions économiques générales.²⁸

La caída de la demanda en materias primas impactó directamente sobre el valor de la producción (situados en valores nominales de 1914) a lo que se añadieron otros factores como las bancarrotas entre empresas navieras ligadas a los sectores industriales metropolitanos²⁹. El hundimiento de los precios de los productos agrarios y la dependencia de la economía colonial hacia el sector exterior generó un efecto de arrastre general que impactó mayoritariamente sobre los sectores más vulnerables: pequeños y medianos productores, jornaleros y obreros urbanos. La quiebra de las explotaciones familiares dedicadas al

²⁸Sobre el proceso de proletarianización de la mano de obra africana, véase: Lakroum (1982).

²⁹ANOM. Affaires Politiques, Carton 2535, 1affpol/532, Informe del Gobernador Jules Cardé al Ministerio de Colonias, 1930.

cultivo de productos de exportación así como la falta de oportunidades en el sector agrario impulsó procesos migratorios más intensos hacia las ciudades portuarias, especialmente Dakar. Otra estrategia utilizada por los productores para combatir la caída de precios fue elevar las producciones agrarias, en un intento fútil por aumentar el volumen de ingresos nominales. Sin embargo, esta solución generó un mayor deterioro en el precio recibido por parte de los intermediarios puesto que se incrementó la oferta de materias primas disponibles –aparte de otros procesos de adulteración como sucedió en el caso del caucho o la goma arábica. Sin embargo, la crisis marítima (elevación de los fletes) y las dificultades para colocar esas mercancías en los mercados occidentales deprimieron aún más los precios de las producciones agrarias, convirtiéndose en una auténtica *tormenta perfecta* para la economía senegalesa. A ello se añadieron las políticas especulativas de las grandes compañías imperiales, que pudieron adquirir importantes stocks no perecederos a bajo coste, incrementando su dominio sobre el mercado regional.³⁰

A nivel de actividad económica, el valor nominal de las *commodities* senegalesas cayó en más de un sesenta y cinco por ciento entre 1928 y 1931, provocando una profunda crisis socio-economía regional, puesto que el coste de las importaciones metropolitanas y del sudeste asiático se incrementó debido a la paralización de la industria y la escasez de fletes. Entre estos productos cabe destacar el arroz importado del sudeste asiático (Indochina) que conformaba una parte importante de la dieta africana –especialmente en los entornos urbanos. Por lo tanto, la crisis económica generó unos efectos de conjunto que revelaron las debilidades estructurales de la economía colonial. Durante los años posteriores a la Primera Guerra Mundial, se había visibilizado un proceso de estancamiento del valor de las materias primas, fundamentado en los parámetros establecidos en el “Plan Sarraut” de 1921, que planteaba una recuperación de la economía metropolitana sostenida en el esfuerzo — económico y humano — de las colonias (Coquery-Vidrovitch, 1979, p. 51-76).

Tabla 3 - Indicadores portuarios en Dakar (1929-1939)

Año	Buques entrados*	TRB	Importación de mercancía general (t)	Importación de carbón (t)	Suministro de carbón (t)	Importación de fuel-oil (t)	Suministro de fuel-oil (t)	Exportación de cacahuetes (t)
1929	2.757	4.287.132	548.058	277.026	217.838	94.373	90.432	82.527
1930	2.647	3.782.903	638.956	222.968	148.698	110.689	90.898	99.044
1931	2.394	3.702.455	197.585	149.551	107.885	133.031	119.299	94.888
1932	1.885	3.868.003	209.195	120.755	61.814	307.741	305.642	29.459
1933	1.835	3.925.037	201.668	103.302	59.578	266.671	251.409	64.987
1934	2.315	4.456.704	206.831	124.050	88.885	320.736	290.997	104.269
1935	2.599	4.797.090	288.839	104.352	67.856	370.278	379.824	75.842
1936	3.502	7.176.093	347.256	263.673	236.994	514.723	545.601	94.981
1937	4.108	8.796.309	390.499	363.914	298.772	713.123	717.009	173.390
1938	3.430	7.362.842	369.877	241.725	177.413	745.736	722.895	132.592
1939	3.218	6.590.206	400.527	261.487	177.460	475.526	499.170	198.107

Nota: *Se excluye el tráfico de cabotaje y pesca.

Fuentes: Para 1929-1930: Gouvernement Général de l'AOF (1931). Para 1931-1939: ANOM Carton 363, agefom 84/363. Wittlesey (1941, p.609-638); Bourrières (1948).

³⁰Sobre el impacto de la crisis de 1929 en África Occidental, véase: Daumalin (1992, p. 168-218).

En lo que respecta al desarrollo portuario en Senegal, la crisis de 1930 impulsó el proceso de metropolización de Dakar como eje de la política imperial francesa en la región. Esta década marcó el declive definitivo de Rufisque como eje del comercio en la colonia en detrimento de Dakar, que absorbió sus funciones comerciales. Este proceso se consolidó en la segunda mitad de la década, cuando todos los indicadores portuarios en Dakar iniciaron la senda de la recuperación (tabla 3). Entre estos indicadores, cabe destacar el desarrollo del suministro de combustibles líquidos que se había iniciado en los primeros años de la década de 1920, como consecuencia de la lenta transición del carbón al fuel, observándose un pico de actividad a partir de 1936 con motivo de la desviación de tráficos de los puertos canarios debido al estallido de la Guerra Civil Española. El traslado de la actividad comercial desde Rufisque a Dakar consolidó su posición hegemónica, agregando definitivamente la función de eje comercial de la colonia a las de base logística para la flota francesa. La decisión de las instituciones coloniales de centralizar la actividad económica y política en Dakar se realizó tras los informes acometidos por el inspector de colonias Edmond Giscard d'Estaing a partir de 1932, observando la necesidad de centralizar las inversiones en puntos concretos que funcionarían como polos de desarrollo local (Coquery-Vidrovitch, 1979, p. 60). Detrás de todo esto se encontraba también la necesidad de incrementar las economías de escala, reduciendo los costes agregados en los puertos que beneficiarían la reactivación económica metropolitana.

*El valor nominal de las commodities senegalesas
cayó en más de un sesenta y cinco por ciento
entre 1928 y 1931, provocando una profunda
crisis socio-economía regional.*

La configuración de economías externas en Dakar fue un aspecto clave en su consolidación como centro económico de Senegal y el conjunto del AOF. Este proceso implicaba la realización de inversiones en las infraestructuras, permitiendo un desarrollo sostenido de la actividad marítima que resultara atractivos para las navieras internacionales –especialmente en los tráficos de escala. En la década de 1920 se llevaron a cabo diversos proyectos de mejora de las infraestructuras portuarias (muelles comerciales, mayor integración intermodal) en previsión de la absorción de la actividad exportadora de Rufisque. La crisis y los nuevos proyectos de centralización de las inversiones mejoraron la posición de Dakar, eliminando a Rufisque de la competencia interportuaria regional. Entre 1934 y 1935 se concluyeron las obras de la terminal de cacahuets de Dakar (en la parte norte del puerto) que permitía la rápida evacuación de las mercancías procedentes del interior en los vagones de la línea ferroviaria, conectada a pie de muelle. En este periodo se consolidaron además las instalaciones para el suministro de fuel que permitieron acoger a un mayor número de buques en tránsito. A todo ello colaboró la crisis portuaria de las Islas Canarias que elevó la actividad en el puerto senegalés (tabla 3). Como

ejemplo del incremento de la importancia de Dakar como eje comercial, cabe destacar el traslado desde Rufisque a Dakar en 1933 de las oficinas centrales en el AOF de la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO) después de casi medio siglo de presencia activa en el pequeño puerto exportador.³¹

La actividad económica del puerto se recuperó en los últimos años de la década, en consonancia con una leve mejoría del comercio exterior regional. Sin embargo, las condiciones de vida de la mayor parte de la población habían empeorado, incluidas las condiciones laborales (Ndao, 2009, p. 129-142). La llegada masiva y desordenada de población rural en busca de un sustento debido al deterioro de las condiciones de vida en el sector agrícola, el hacinamiento, el desempleo y la precariedad laboral incrementaron la pobreza y la desigualdad en Dakar (Marie, 1981, p. 347-374). El incremento formidable de la población estimada en la ciudad fue un elemento clave de proletarización de las clases populares africanas.³²

No obstante, esta cuestión aceleró los movimientos organizados de resistencia por parte de estos colectivos, rechazando la imposición colonial y reclamando un nuevo pacto social fundamentado en la mayor igualdad entre europeos y africanos. La crisis económica y la proletarización de la mano de obra impulsaron el surgimiento y fortalecimiento de los movimientos sociales africanos, liderados por los sindicatos -clandestinos hasta 1937- de los sectores estratégicos para la economía colonial (puertos y ferrocarriles).³³ La aglomeración demográfica, el desarrollo de los movimientos políticos africanos y las condiciones socio-económicas de la mayor parte de estas clases populares incrementaron la conflictividad social en Dakar hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial (figura 1).

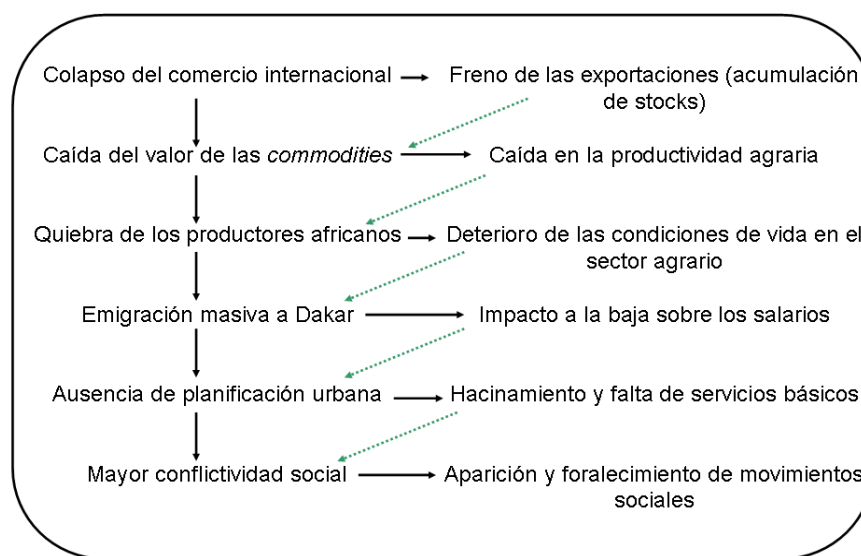


Figura 1: La depresión económica de los 1930 y su impacto sobre el la estructura socio-económica senegalesa
Fuente: Elaboración propia.

³¹Sobre la actuación de las empresas imperialistas durante este periodo, véase: Coquery-Vidrovitch (1975, p. 595-621).

³²Para un estudio en profundidad sobre esta empresa, véase: Hubert (1987).

³³Esta población (estimada) pasó de las 40 mil personas en 1924 a las más de 93 mil de 1936.

El conflicto interrumpió — violentamente— una proyección de desarrollo de estos movimientos sociales consolidado durante el Frente Popular cuando se legalizaron los sindicatos profesionales en el AOF y se produjo un mayor equilibrio en las relaciones laborales, especialmente en los sectores vinculados a la actividad comercial. El régimen del terror que se impuso con el régimen colaboracionista de Vichy implicó un retroceso del avance de los derechos laborales y políticos alcanzados durante la década de 1930 y que serían recuperados tras el final de la guerra.

Conclusiones

La jerarquía portuaria senegalesa se constituyó siguiendo las necesidades del comercio exterior y el modelo económico e institucional extractivo colonial. Tras la aplicación de la reforma portuaria en Senegal, el modelo portuario regional pasó de ser un modelo relativamente multipolar a uno más centralizado — en Rufisque y Dakar— que acabaría siendo capitalizado por éste último. El modelo centro-periferia que caracteriza al sistema capitalista se escenificó en el sistema portuario regional bajo estos parámetros, generando procesos de exclusión y concentración económica. En cualquier caso, el ascenso de Dakar en la red portuaria regional se debió también a las inversiones acometidas en sus infraestructuras que permitieron un desarrollo sostenido y en el largo plazo de la actividad marítima. Frente al estancamiento de los viejos puertos de Saint-Louis y Gorée, Dakar se impuso como el puerto moderno al servicio de la navegación de escala en el Atlántico Medio, en clara concurrencia con los puertos caboverdianos y canarios. El diseño de las líneas de ferrocarril con destino en Dakar reforzó su posición regional, incrementando sus funciones urbanas.

Este artículo ha puesto de manifiesto las contradicciones existentes entre los procesos de *crecimiento económico* — fundamentados en este caso en el comercio exterior— y los problemas estructurales relacionados con el *desarrollo económico*. Se ha puesto de relieve en qué medida el crecimiento del comercio exterior previo a la Primera Guerra Mundial fundamentado en el sector primario excluyó un proceso de desarrollo económico en el largo plazo debido a la naturaleza extractiva del sistema colonial. Por el contrario, la propia dinámica de funcionamiento del modelo económico imperialista agudizó las condiciones de vida de la mayor parte de la población. En el caso de Dakar, el incremento de la importancia de la ciudad atrajo a un mayor número de trabajadores que conformaron un auténtico ejército de reserva de mano de obra con efectos sobre las políticas salariales y las condiciones de vida, provocando una mayor marginalidad y desigualdad.

Referencias bibliográficas

- ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James. *Por qué fracasan los países*. Deusto: Deusto Ediciones, 2012.
- AMIN, Samir. *Más allá del capitalismo senil: por un siglo XXI no norteamericano*. Barcelona: El Viejo Topo, 2003.
- AYODEJI, Olukojú. *The Liverpool of West Africa*. The dynamics and impact of maritime trade in Lagos, 1900-1950. Nova Jérsei: Africa World Press, 2004.
- BARROWS, Leland C. Faidherbe and Senegal: a critical discussion. *African Studies Review*, vol. 19, n. 1, 1976. p. 95-117.
- BARRY, Boubacar. Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée. Etude d'une formation économique dépendante. In : BARRY, Boubacar; HARDING, Leonhard (Ed.). *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest*. Le Sénégal. Paris: L'Harmattan, 1992. p. 35-58.
- BARRY, Boubacar; HARDING, Leonhard (Coord.). *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest*. Paris: L'Harmattan, 1992.
- BONIN, Hubert. *Cent ans de compétition*. 1887-1987. Paris: Economica, 1987.
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel. The ports of the Canary Islands: the challenges of modernity. In: SUÁREZ BOSA, Miguel (Ed.). *Atlantic ports and the first globalisation, c.1850-1930*, Basingstoke: Palgrave MacMillan, 2014. p. 19-48.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel. *Las puertas del Imperio: análisis del sistema portuario de Senegal*. Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial (1839-1910). *Investigaciones de historia económica*. 2014b (no prelo).
- CASTILLO, Daniel. ¿Vías para el desarrollo económico? El ferrocarril y la expansión de los cultivos de exportación en Senegal, 1880-1918. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n. 27, 2014^a. p. 174-200.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel. *Las puertas del Imperio: análisis del sistema portuario de Senegal*. Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial (1839-1910). *Investigaciones de Historia Económica*, vol.11, 2015. p. 91-102.
- CHARPY, Jacques. *Dakar: naissance d'une métropole*. Rennes: Éditions les Portes du Large, 2007.
- COOPER, Frederick. The Senegalese Strike of 1946 and the labor question in post-war French Africa. *Canadian Journal of African Studies*, vol. 24, n. 2, 1990. p. 165-215.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres. *Le Mouvement Social*, vol. 107, 1979. p. 51-76.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. L'impact des intérêts coloniaux: Scao et CFAO dans l'ouest africain, 1910-1965. *The Journal of African History*, vol. 16, n. 4, 1975. p. 595-621.
- CURRY-MACHADO, John (Ed.). *Global histories, imperial commodities, local interactions*. Basingstoke: Palgrave MacMillan, 2013.
- D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène. Recherches sur l'évolution du travail salarié en AOF pendant la crise économique, 1930-1936. *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 16, n. 61-62, 1976. p. 103-117.
- DAUMALIN, Xavier. Marseille, l'ouest africain et la crise. In: COURDURIE, Marcel; MIÈGE, Jean-Louis (Ed.). *Marseille colonial face à la crise de 1929*. Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, 1992. p. 168-218.
- DAVID, Philippe. Les navétanes: histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie des origines à nos jours. Dakar: Nouvelles Éditions Africaines, 1980.
- DEBRIE, Jean. From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network. *Journal of Transport Geography*, n. 18, 2010. p. 292-300.
- DEBRIE, Jean. The West African port system: global insertion and regional particularities. *EchoGéo*, vol. 20, 2012. p. 1-10.
- DIOUF, Adama. *Fondation du port de Dakar: acteurs et enjeux (1855-1918)*. Tese (doutorado) — Universidad de Le Havre. Le Havre, 2011.
- FALL, Boubacar. *Sénégal: le travail au XXème siècle*. Dakar: L'Harmattan, 2011.
- FAYE, Ousmane; THIOUB, Ibrahima. Les marginaux et l'État à Dakar. *Le Mouvement Social*, vol. 204, 2003. p. 93-108.

- HOPKINS, A. G. Economic imperialism in West Africa: Lagos, 1880-1892. *The Economic History Review*, new series, vol. 21, n. 3, 2003. p. 580-606.
- HOPKINS, A. G. The new economic history of Africa. *Journal of African History*, vol. 50, 2009. p. 155-177.
- LAGRILLIERE-BEAUCLERC, Eugène. *Mission au Sénégal et au Soudan*. Voyage de M. André Lebon, ministre des Colonies (octobre-novembre 1897). Paris: Chambres de Commerce, 1897.
- LAKROUM, Monique. *Le travail inégal*. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente, Paris: L'Harmattan, 1982.
- LAPRADE, Pinet (entrevista). *Les Colonies Françaises*. La Revue Coloniale, Paris, Imprimerie et Librairie Administrative de Paul Dupont, 1857. p. 10-11.
- LES COLONIES françaises, le Sénégal. Exposition Universelle de 1900. Paris: Librairie Maritime et Coloniale, 1900.
- MARIE, Alain. Marginalité et conditions sociales du prolétariat urbain en Afrique. Les approches de concept de marginalité et son évaluation critique. *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 21, n. 81-83, 1981. p.347-374.
- MARNOT, Bruno. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*. Paris: Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2011.
- MOHAMMED-CHÉRIF, Fatima Zohra; DUCRUET, César. Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale. *M@ppemonde*, n. 101, 2011. Disponible em: <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>.
- MOITT, Bernard. Slavery and emancipation in Senegal's peanut basin: the nineteenth and twentieth centuries. *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 22, n. 1, 1992. p.27-50.
- MORAZÉ, Charles. Dakar. *Annales de Géographie*, vol. 45, n. 258, 1936.
- NDAO, Mor. Le ravitaillement de Dakar de 1914 a 1945. Dakar: L'Harmattan, 2009. p.21-28.
- PERSON, Yves. Le Front Populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938). *Le Mouvement Social*, vol. 107, 1979. p.77-101.
- PETEREC, Richard J. *Dakar and West African economic development*. Nova York: Columbia University Press, 1967.
- POLÓNIA, Amélia. European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis. *Cahiers de la Méditerranée*, n. 80, 2010. p.17-39.
- PRASHAD, Vijay. *The poorer nations: a possible history of the global south*. Londres: Verso Books, 2013.
- PRATA, Ana Filipa. "Porto Grande of S.Vicente: the coal business on an Atlantic island. In: SUAREZ BOSA, Miguel (Ed.). *Atlantic ports and the first globalisation, c. 1850-1930*. Basingstoke: Palgrave MacMillan, 2014. p.49-69.
- RAMBAUD, Alfred. *La France coloniale, histoire, géographie, commerce*. 6^a ed. Paris: Armand Colin et Cie. Editeurs, 1893 [1^a. ed. de 1895].
- RODNEY, Walter. *How Europe underdeveloped Africa*. Dakar: Pambazuuka Editions, 2011 [1. ed. de 1971].
- SECK, Assane. *Dakar, métropole Ouest-Africaine*. Dakar: Mémoires de l'Ifan, 1970.
- SILVA, Antonio Leão Aguiar de Correia e. *Nos tempos do Porto Grande de Mindelo*. Praia, Mindelo: Centro Cultural do Mindelo, 2000.
- SILVA, Antonio Leão Aguiar de Correia e. *Os ciclos históricos da inserção de Cabo Verde na economia atlântica: o caso das cidades de Riberia Grande e Mindelo*. Tese (doutorado) — Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2007.
- STIGLITZ, Joseph. *El malestar en la globalización*. Buenos Aires: Taurus, 2002.
- SUÁREZ BOSA, Miguel (Ed.). *Atlantic ports and the first globalisation, c. 1850-1930*. Basingstoke: Palgrave MacMillan, 2014.
- SUÁREZ BOSA, Miguel; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel. La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914). *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 58, p. 363-414, 2012.
- THIAM, Iba Der. *Histoire du mouvement syndical africain, 1790-1929*. Paris: L'Harmattan, 1993.
- THOMAS, Benjamin. Railways and Ports in French West Africa. *Economic Geography*, vol. 33, n. 1, p. 1-15, 1957.
- Sobre los movimientos políticos africanos y la conflictividad social, véase: Person (1979, p. 77-101). Para un análisis de las condiciones laborales de los obreros africanos durante la crisis, consúltese: D'Almeida-Topor (1976, pp. 103-117). Acerca de las organizaciones sindicales vinculadas a los transportes, véase: Cooper (1990, p. 165-215).