

---

# La carga sobre la espalda. Trabajadores africanos en el puerto de comercio de Dakar, 1910-1949<sup>1</sup>

● DANIEL CASTILLO HIDALGO

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

## Introducción

*Liggey mooy goreel doomu adama!*

*(¡El ser humano se libera por el trabajo!)*

Proverbio Wolof recogido por Babacar Fall (2011), p. 14

El trabajo era un elemento social clave para la mayor parte de las sociedades precoloniales en África Occidental. La actividad agrícola —primordialmente— adquiría elementos de distinción social, que implicaba un compromiso colectivo con fuertes matices religiosos. Lejos de idealizar la conceptualización del trabajo en estas sociedades preindustriales, debe indicarse su importancia como elemento de cohesión social, permitiendo la articulación de los diferentes sistemas sociales y políticos, cuyo eje vertebrador era una concepción cooperativista del factor trabajo. El agricultor-ganadero era capaz de hacer brotar la vida y asegurar el bienestar material de su círculo social más cercano. A través de la observación de la naturaleza, los ciclos ecológicos y la transmisión de conocimientos ancestrales, el trabajo tradicional en África Occidental permitía la elaboración de un imagi-

1. Este artículo se inserta en el Proyecto de I+D+I: Modelos de Gestión de Puertos y Comunidades Portuarias en el Espacio Atlántico (HAR2010-17408/HIST) así como del contrato de la convocatoria PIC-ULPGC2013-Artes/Hum. Quiero agradecer las sugerencias, enmiendas e interesantes comentarios realizados por los evaluadores anónimos, quienes han permitido mejorar notablemente este trabajo.

*Fecha de recepción: julio 2013*

*Versión definitiva: diciembre 2013*

*Revista de Historia Industrial*

*N.º 57. Año XXIV. 2015.1*

nario colectivo compartido en torno al esfuerzo personal en beneficio de la colectividad.<sup>2</sup>

El cambio estructural provocado por la introducción del capitalismo industrial en África Occidental en las últimas décadas del siglo XIX modificó los parámetros señalados anteriormente.<sup>3</sup> La conceptualización del trabajo en la economía capitalista cambió los mecanismos tradicionales, alterando la propia conceptualización individual del trabajador en el conjunto del sistema económico.<sup>4</sup> El nuevo trabajo urbano incorporó el salario como eje rector de las relaciones laborales, modificando el resto del contexto socio-económico. Los puertos comerciales oeste-africanos como el de Dakar, inaugurado oficialmente en 1910, aglutinaron a la mayor parte de los empleados asalariados africanos, procedentes del interior, que pasaron a ocupar diferentes ocupaciones vinculadas a la actividad marítima de la colonia (empresas de servicios portuarios, empresas comerciales, terciario portuario, hostelería, etc.). Estos puertos fueron lugares clave, donde contactaron las formaciones socio-económicas locales con las dinámicas generales del proceso de globalización económica.<sup>5</sup> Estas regiones del Sur Global se introdujeron en este fenómeno en una posición de dependencia frente al Norte industrializado, que definía las pautas institucionales reguladoras de la actividad económica y política en esos territorios.

El trabajo en las ciudades-portuarias como Dakar favoreció la expansión del trabajo asalariado, así como la configuración de nuevas relaciones laborales entre la patronal europea que controlaba el sistema comercial colonial (navegación, transportes terrestres, empresas comerciales) y el grueso de trabajadores africanos. El puerto colonial protagonizó un proceso de acumulación de funciones urbanas, con efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía urbana, fundamentado en su vigor comercial como eje de las comunicaciones en África Occidental. Estos efectos se reflejaron en la implantación de un importante número de empresas de servicios portuarios (carboneras, consig-

2. Fall (2011).

3. Sobre las economías extrovertidas en África Occidental, véase la aportación clásica de Rodney (2011 [1971]).

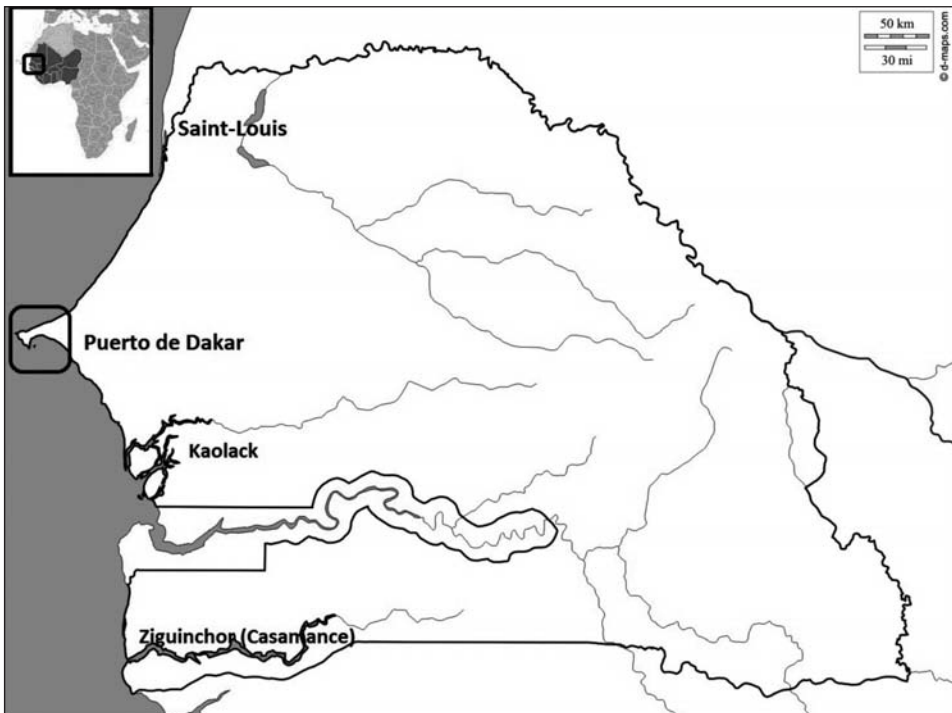
4. El aspecto institucional y la nueva Historia Económica de África, se resume en Hopkins (2009). Para una revisión crítica sobre el proceso de globalización y su impacto económico en África, véase Cooper (2001). La historiografía acerca de las estructuras económicas coloniales es muy amplia y precisa. Sin embargo, es importante el trabajo de síntesis aportado por Acemoglu y Robinson (2012), donde se analizan los factores institucionales que influyen sobre las economías extractivas. Del mismo modo, observa el proceso en el largo plazo y el peso del factor colonial sobre las economías en desarrollo (*path dependence*). Finalmente, cabe destacar la brillante aportación del profesor Fall (2011) acerca de los cambios laborales en Senegal como consecuencia de la incorporación del país en la economía capitalista.

5. El profesor Oluokuju (2004) ha caracterizado esta cuestión en el puerto de Lagos, a través del análisis del impacto de la introducción de la economía de mercado en las formaciones sociales nigerianas.

natarias), empresas comerciales (importadoras-exportadoras), así como otras actividades con una fuerte vinculación con la actividad marítima, caracterizado como terciario portuario (aseguradoras, hostelería, finanzas, restauración, talleres de reparación, etc.).<sup>6</sup> La progresiva metropolización de Dakar se perfiló como un elemento clave para comprender el proceso de expansión de la economía de mercado y las formas capitalistas de trabajo, dado que la gran ciudad portuaria ejercía unas poderosas influencias sobre el conjunto regional (mapa 1).<sup>7</sup>

Los trabajadores portuarios en Dakar fueron actores centrales de este proceso histórico, caracterizado por una convivencia en el largo tiempo de parámetros precapitalistas junto a dinámicas básicas que definen a economías de mercado en desarrollo (trabajo asalariado, inversión y rentabilidad, organización de mercados de trabajo y servicios, etc.).<sup>8</sup>

**MAPA 1** ▪ Localización del puerto de Dakar (Senegal)



Fuente: d-maps.com. Modificaciones realizadas por el autor.

6. Seck (1970).
7. Peterec (1967).
8. Fall (2011).

¿Cómo impactó esta nueva estructura económica de carácter exógeno en el conjunto del trabajo portuario? ¿Cuáles fueron sus efectos sobre las clases populares africanas inmersas en el proceso de modernización portuaria? En primer lugar habría que señalar el balance historiográfico que precede a este artículo. Existe una importante historiografía que ha abordado la cuestión del trabajo en África Occidental en su conjunto, sin que se haya profundizado en el trabajo portuario, salvo algunas aportaciones destacables.<sup>9</sup> Debe subrayarse la importancia de los trabajos de referencia de Cooper acerca de los elementos comunes entre los portuarios africanos y el resto de los trabajadores a escala internacional, en consonancia con una «subcultura del trabajo».<sup>10</sup>

El principal rasgo que definía el trabajo portuario a escala global durante este periodo era el uso intensivo de mano de obra, la inestabilidad laboral, la informalidad en la contratación y la precariedad agregada a todo ello.<sup>11</sup> En los puertos coloniales como Dakar, se añadía el factor institucional colonial, que implicaba diferencias en la organización del trabajo al incorporar factores étnicos y raciales como base de la regulación. En líneas generales, estos elementos de inestabilidad y precariedad laboral se vincularían a unos modelos económicos de corte liberal, donde la desregulación del mercado de trabajo se consideraba un aspecto positivo de desarrollo económico. No obstante, en Dakar convivían dos modelos económicos contrapuestos. Por una parte, el marco colonial definía unas políticas comerciales proteccionistas (altos aranceles a las importaciones no-francesas, exclusividades coloniales) y por otra, la organización del trabajo asalariado apenas incorporaba una regulación básica, desarrollada con mucho retraso con respecto a la legislación metropolitana (jornada de ocho horas en 1919, decretos de 1925 y 1926, derechos de sindicación en 1937, etc.).<sup>12</sup>

En este sentido, la cuestión institucional y su impacto sobre la legislación laboral ha sido estudiada y este artículo recoge ese bagaje historiográfico, adaptando los análisis realizados al contexto del trabajo portuario.<sup>13</sup> La concepción paternalista y la distinción legal entre «blancos y negros» heredada de las doctrinas liberales de Paul Leroy-Beaulieu insistían fervientemente en la necesidad de proteger la mano de obra africana para que fuese más productiva, facilitando la integración al modo de vida europeo que defendían los colonialistas. Se encuentra aquí una contradicción aparente entre el marco

9. Lakroum (1976, 1982).

10. Cooper (1990, 2000). Sobre este aspecto, véase Miller (1969).

11. Van Voss y Van der Linden (2003).

12. Thiam (1993), pp. 67-74.

13. Sobre la organización de los mercados de trabajo en un marco general, véanse Freund (1988), Thiam (1993). Téngase en cuenta también la aportación de Fall (2002), donde incorpora la cuestión del sistema de prestaciones y el trabajo obligatorio a favor del Imperio francés. Para otros puertos coloniales como los de África Oriental y del Sur, existen algunas aportaciones de interés, como las de Iliffe (1970), Hemson (1977) o Penvenne (1984).

institucional-legislativo y la realidad social del trabajo en África Occidental. Las relaciones laborales en Senegal quedaban mediatizadas totalmente por la ideología conservadora, fundamentada en el darwinismo social, elevado a paradigma intelectual durante ese periodo.<sup>14</sup> En consecuencia, y como ha señalado Thiam, el marco institucional legalizaba la imposición de unas relaciones laborales desequilibradas a favor de la patronal colonial. Una patronal que contaba además con el apoyo de las instituciones públicas coloniales (gobierno central, gobierno regional) para imponer los valores de la modernidad entre las poblaciones africanas: propiedad privada, individualismo, trabajo asalariado, cristianismo —catolicismo— y un valor intrínseco de las economías de mercado.<sup>15</sup> No obstante, los valores modernos en el campo de los derechos individuales y la ciudadanía —fruto de la Ilustración— encontraban formidables resistencias institucionales para penetrar en África, generándose de nuevo una controversia entre el discurso y la acción efectiva.<sup>16</sup>

Las consecuencias sociales fruto del marco institucional colonial y unas relaciones laborales desequilibradas a favor de la patronal, fueron graves para las clases populares senegalesas. El carácter prescindible de la mano de obra, los bajos salarios y la explotación laboral se tradujo en el empobrecimiento progresivo y la marginalización de buena parte de la población africana.<sup>17</sup> Expulsados de los campos de cultivo del interior por el deterioro de las condiciones de vida en el entorno rural, las ciudades portuarias en crecimiento fueron los lugares de llegada masiva de decenas de miles de trabajadores en busca de un jornal u oficio.<sup>18</sup>

La «metropolización» de Dakar desde 1910 ha sido también abordada por la historiografía, incorporando el análisis urbanístico y demográfico a cuestiones relativas a la geografía económica.<sup>19</sup> Dakar se configuró con el paso de los años en un puerto *Gateway*, capitalizando la actividad económica regional y articulando el comercio exterior y las redes de transporte terrestres (conexiones ferroviarias hacia Mali, Burkina y Níger). Este proceso de incorporación de un mayor número y variedad de funciones urbanas, generó un poderoso efecto de atracción sobre la mano de obra rural. El éxodo rural hacia los centros urbanos costeros que se desarrolló en el interior de Senegal y Mali a partir de la década de 1930 ha sido y es un elemento característico de la geografía regional, en relación con parámetros económicos de extroversión, dependen-

14. Daumalin (2008), p. 105.

15. Thiam (1993), p. 223.

16. Conklin (1998).

17. Marie (1981).

18. Hemson (1977), Lakroum (1982).

19. Sobre el papel de Dakar como eje comercial regional, véase Peterec (1967), Charpy (2011), Diouf (2011), Castillo Hidalgo (2012).

cia y mayor integración en las dinámicas comerciales internacionales.<sup>20</sup> La naturaleza intensiva del trabajo y la escasa cualificación requerida para desarrollar las labores portuarias —carga y manutención de mercancías— implicaban que muchos de estos trabajadores agrarios podrían tener posibilidades de encontrar un trabajo como estibadores jornaleros.<sup>21</sup>

Este incremento demográfico urbano se multiplicaba temporalmente durante los meses que transcurrían entre noviembre y febrero, cuando se producía la exportación masiva de la cosecha anual de cacahuetes y auténticas mareas humanas de trabajadores jornaleros procedentes del interior se acercaban a los muelles de Dakar para participar en la actividad portuaria como estibadores. A ello se añadió la creación de la terminal marítima de exportación de cacahuetes en 1934 y la «virtual desaparición» del viejo enclave exportador de Rufisque, que motivó el desplazamiento de su actividad comercial hacia Dakar. La crisis agrícola regional motivada por el estancamiento y desplome del valor de las materias primas desde la década de 1920, el deterioro de las condiciones de vida rurales —y el desempleo vinculado también al desequilibrio entre la oferta y la demanda de trabajo en el sector agrario—, así como el incremento de la centralidad económica regional de Dakar se encuentran detrás de la expansión demográfica urbana. Esto generó efectos directos sobre el mercado de trabajo en Dakar, deprimiendo los salarios y, en consecuencia, deteriorando las condiciones de vida de las clases populares africanas.

Finalmente, el enfoque del análisis que se plantea en este artículo acerca de la organización del trabajo portuario adquiere una perspectiva integral del trabajador en un contexto socio-económico amplio, incorporando además factores étnicos que articulaban la organización del trabajo portuario, sobre todo en el proceso de transición hacia la proletarización de la mano de obra africana. Esta perspectiva global del mundo del trabajo portuario se resume en este párrafo de Cooper:

Dockers —with their occupational connections to other transport workers, their geographical proximity to other urban workers, their social relations with spouses, relatives and neighbours, and their migratory linkages within regional econo-

20. Un estudio muy interesante sobre las diferencias entre los trabajadores agrícolas y urbanos en Senegal se encuentra en Lakroum (1982).

21. Sobre la movilidad de los trabajadores agrarios africanos y su incorporación a la actividad portuaria, es reseñable el trabajo de Hemson (1977). Centrado en el puerto sudafricano de Durban, pueden encontrarse rasgos comunes: movilidad extrema, adaptación de la mano de obra a diferentes sectores de actividad a lo largo del año (sector primario, construcción, estiba), la desconfianza generalizada que caracterizaba a las relaciones laborales (empleador-empleado) o los procesos de asentamiento en las áreas urbanas (agrupación étnica, problemas asociados al hacinamiento y la mala planificación urbana, etc.). A ello se agregaba el régimen segregacionista sudafricano que ejercía una influencia decisiva sobre las relaciones laborales y la respuesta colectiva de los trabajadores. Estas cuestiones ya habían sido presentadas con anterioridad por Epstein (1967).

mies— could easily be at the centre of a network-focus on labour history. So too could port employers, with their connections across oceans via shippers, to employers in other ports based on common problems, to other urban capitalists and to state officials.<sup>22</sup>

El objetivo de este artículo es realizar un análisis integral del factor trabajo en el puerto de comercio de Dakar entre 1910 y 1949. Para ello se parte del estudio de caso de los trabajadores jornaleros africanos, que representaban la inmensa mayoría de los obreros portuarios, observando las condiciones laborales, el contexto socio-económico que rodeaba a estos trabajadores y el marco legislativo.

### **Metodología, fuentes y estudio de caso**

En las páginas siguientes se analizará la evolución del trabajo portuario en Dakar, observando la organización del mismo, así como las diferentes tareas portuarias realizadas por los jornaleros africanos. Se plantea una estructura integradora en la que se expondrán las principales características de los trabajadores jornaleros africanos en el puerto de Dakar bajo un esquema diacrónico. Para ello, se han utilizado diversas fuentes primarias obtenidas de los informes técnicos de los ingenieros franceses en Dakar (Archivos Nacionales Franceses de Ultramar, ANOM), así como las valiosas informaciones proporcionadas por la Inspección de Trabajo del África Occidental Francés (AOF) custodiadas en los Archivos Nacionales de Senegal (ANS) o las documentaciones consulares británicas (DCR). El análisis de las condiciones laborales se sustenta en los trabajos precedentes de Monique Lakroum (1976, 1982), Iba Der Thiam (1993) y Babacar Fall (2011), entre otros. Estas investigaciones precedentes aportan análisis desde el punto de vista salarial y la concepción sociológica del trabajo en África. La cuestión salarial que se estudia en este artículo en el largo plazo implica una aproximación a las condiciones de vida en contraste con las fuentes primarias y secundarias. Otros trabajos de referencia como los de Iliffe (1970), Hemson (1977), Kimeldorf (1992), Van Voss y Van der Linden (2003) y Turnbull y Sapsford (2001) han permitido establecer comparaciones con otros entornos portuarios, observando elementos comunes, que se integran en el desarrollo de la actividad marítima a escala internacional.

En lo que se refiere al poder adquisitivo y las condiciones de vida de estos trabajadores, se ha seguido la metodología de trabajo de Ndao (2009) sobre los hábitos de consumo en Dakar entre 1914 y 1945, complementada con la

22. Cooper (2000), p. 541.



documentación oficial procedente de los informes del gobierno del AOF. Las complicaciones existentes para obtener series completas de precios han impedido la realización —por el momento— de un índice exhaustivo que contemple los procesos de inflación en el largo plazo. Este artículo se complementa con una aproximación a la dieta habitual de un jornalero africano en Dakar en 1949. La incorporación de un balance nutricional permite un primer acercamiento al estado general de estos grupos sociales durante la posguerra inmediata, en un periodo marcado por la agitación social y el deterioro de las condiciones de vida de las clases populares africanas.<sup>23</sup> Las dificultades metodológicas se concentran aquí en la debilidad de las fuentes empleadas, que ofrecen una información sesgada. Los informes de la inspección de Trabajo del AOF ofrecen algunas consideraciones generales acerca del estado de salud de la mano de obra africana. Sin embargo, autores como Ndao (2009) sostienen la posibilidad de profundizar en este tipo de análisis, a través del estudio pormenorizado de los informes del Departamento de Sanidad del AOF. Otras fuentes primarias procedentes de los Archivos Británicos de Kew (NA) han sido de mucha utilidad para complementar la documentación francesa. A través del contraste de estas fuentes, se expondrá un modelo integral de organización del trabajo portuario en Dakar, que representa de forma clara la propia dinámica de funcionamiento del sistema económico colonial (figura 1).

Este artículo centra sus objetivos en el estudio de caso de los jornaleros portuarios africanos más comunes en Dakar, tanto en la carga blanca (mercancías en general) como en la carga negra (carbón), observando además su contexto socio-económico. La documentación ha permitido recomponer de un modo preciso la naturaleza del trabajo portuario en Dakar, caracterizado por una utilización intensiva del factor trabajo. Todos estos aspectos se ponen en relación con el apartado legislativo e institucional que articulaba y regulaba el mercado de trabajo local a favor de los intereses empresariales coloniales.

### **El trabajador portuario africano: tipos de trabajadores y características socio-económicas**

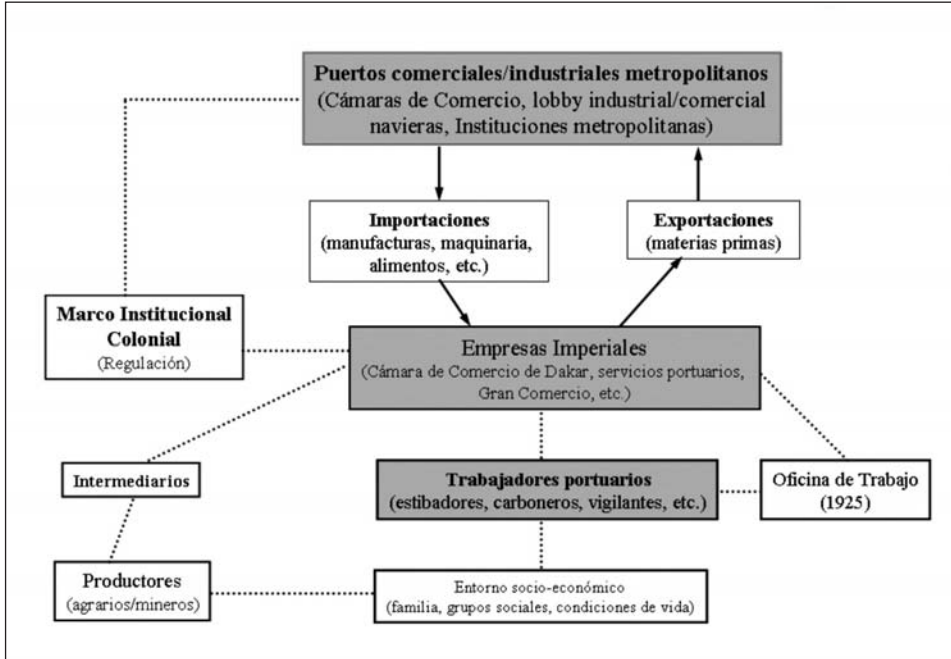
La naturaleza del trabajo portuario se encuentra históricamente ligada a las dinámicas de la actividad comercial y por consiguiente a la intensidad de los tráficos marítimos.<sup>24</sup> Factores de competitividad tales como el desarrollo

23. Cooper (1990), pp. 165-168.

24. Una buena síntesis de la organización del trabajo portuario en líneas generales, a partir del estudio de caso de Las Palmas puede encontrarse en Suárez Bosa (1998 y 2003). Desde la historiografía española, debe destacarse también la aportación de Ibarz Gelabert (2004) sobre las relaciones laborales en el puerto de Barcelona. Por otra parte, la tipología y características



**FIGURA 1** • Esquema del funcionamiento del sistema comercial colonial en el puerto de Dakar



Fuente: Elaboración propia.

de las infraestructuras, la posición geoestratégica del puerto en las rutas comerciales, el entorno jurídico, bajos costes de transacción o la potencialidad del *Hinterland* son elementos esenciales que moldean el funcionamiento del mercado de trabajo local. Hasta la generalización de la mecanización y estandarización de la carga en décadas recientes, el crecimiento de la actividad comercial de los puertos se reflejaba en aumentos de la demanda de mano de obra, a través de la utilización intensiva del factor trabajo.<sup>25</sup> En el caso de puertos coloniales como Dakar cuya función comercial y de apoyo a la navegación eran dominantes, las tareas de carga y manutención de las mercancías —y carbón— se realizaban a través del uso intensivo de mano de obra, formando manos de trabajo y grandes cadenas de carga.<sup>26</sup> El tipo de mercancías trans-

del trabajo portuario han sido examinadas por Hemson (1977) o la obra colectiva dirigida por Davies et al. (2000), donde se analiza esta actividad a escala internacional. Acerca de la conflictividad en los puertos y el rol desempeñado por los obreros portuarios, véanse Kimeldorf (1998 y 1992), Turnbull y Sapsford (2001).

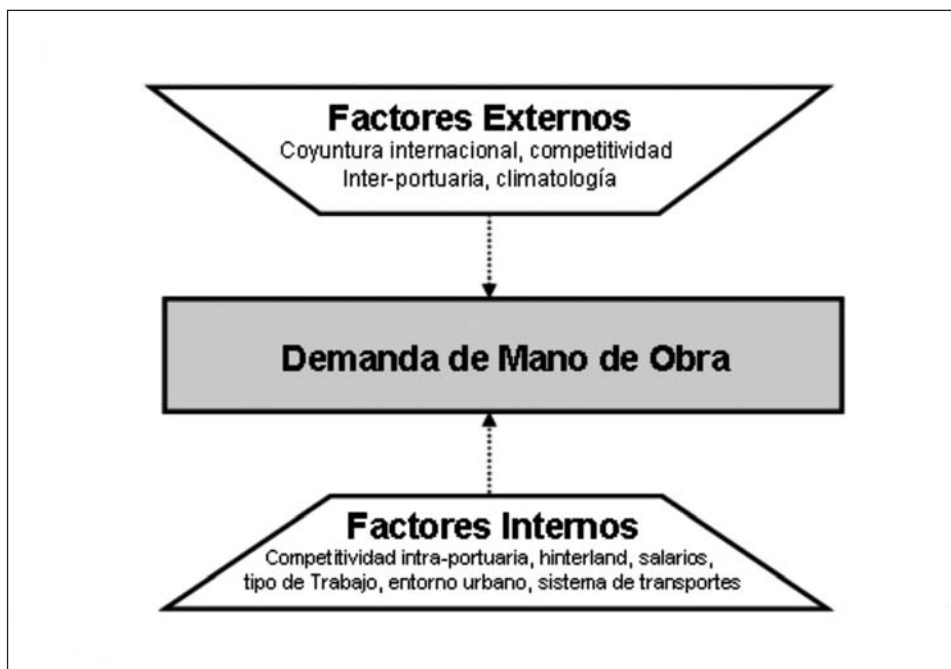
25. Van Voss y Van der Linden (2003).

26. Diouf (2011), pp. 188-193.

bordadas permitía su manutención y transporte en sacos, cajas u otros bultos de manera general (cacaahuets, semillas, caucho, arroz, manufacturas importadas). Para otras mercancías que necesitaban instalaciones especiales (aceite, fuel, etc.) o elementos muy pesados (maquinaria, vehículos) se utilizaban medios mecánicos como grúas eléctricas, instaladas en los muelles a partir de la década de 1910.

Otro elemento importante que influenciaba la mayor o menor demanda de mano de obra era el impacto de las coyunturas sobre la actividad portuaria. Las actividades portuarias se vinculan directamente con factores exógenos que intervienen decisivamente en el mayor o menor número de buques en tránsito. Estos factores externos se agregan a otros internos, como por ejemplo los periodos de máxima actividad ligados a la exportación de cacaahuets, o bien las decisiones empresariales de controlar la oferta de trabajo con el objetivo de incrementar el número de demandantes de empleo, afectando en consecuencia a las remuneraciones (figura 2).<sup>27</sup>

**FIGURA 2** - Estructura de la incidencia de factores internos y externos sobre la demanda de mano de obra en el puerto de Dakar



Fuente: Elaboración propia.

27. Estas prácticas eran comunes en otros puertos africanos; Hemson (1977), p. 91.

En cualquier caso, los periodos de mayor actividad impactaban positivamente sobre el número de trabajadores empleados así como en cierta estabilidad laboral mientras se prolongara la coyuntura, lo cual actuaba como efecto de atracción para los jornaleros agrarios del interior, multiplicando la oferta de mano de obra.<sup>28</sup> No obstante, el incremento de la actividad portuaria ejercía efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía urbana. La creación de empresas de servicios portuarios y el crecimiento del sector terciario desde 1910 supuso una mayor importancia de Dakar sobre el conjunto regional, convirtiéndose en lugar de atracción de mano de obra, donde poder ser empleados en el comercio, la construcción, transportes o el servicio doméstico (figura 3). La llegada constante de trabajadores desde el interior de Senegal, Mali o Níger en busca de un jornal a Dakar incidió en los salarios a la baja al incrementarse la oferta de trabajadores disponibles. En un mercado de trabajo prácticamente liberalizado hasta la década de 1930, la precariedad y las malas condiciones laborales de los jornaleros africanos los situaba en una posición de debilidad y necesidad absoluta en la cual perder un día de jornal suponía carecer del alimento básico para él y su familia, como indica Henson para los obreros africanos en Durban en 1942.

We have been taught by the Europeans what eat at and we like to eat the same things as the Europeans, for instance eggs and tea in the mornings, we would like to fly in aeroplanes and drive round in motor cars. The shops are full of clothes and motor cars, but we cannot buy these things because we have no money [...] We do not want 8s a day, we want 25s a day (the wage of white clerks employed by the stevedoring companies).<sup>29</sup>

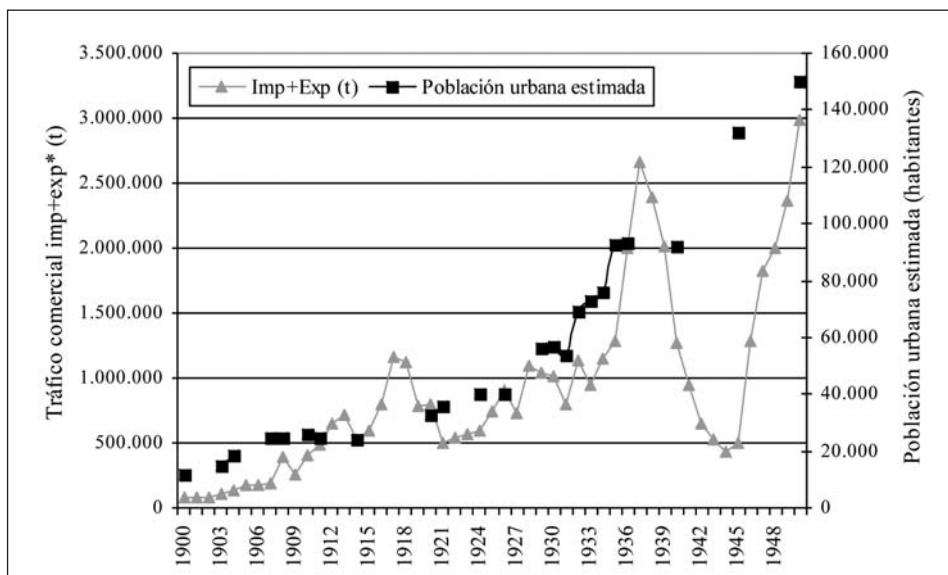
La precariedad laboral no se ceñía exclusivamente a los puertos coloniales, puesto que este elemento ha sido un aspecto clave de la organización del trabajo portuario a escala internacional. Sin embargo, el marco institucional colonial agravaba esta circunstancia, garantizando el desequilibrio de las relaciones laborales a favor de la patronal. Solo a partir de 1937, con la legalización de los sindicatos de trabajadores en el AOF, los obreros africanos estuvieron en condiciones de presentar una postura colectiva común, focalizando sus reivindicaciones en incrementos salariales y en la mayor estabilización y regularización de las jornadas de trabajo.<sup>30</sup>

28. Lakroum (1976), pp. 640-642.

29. Acta de la reunión del Comisionado Indígena en Durban, 11 de marzo de 1942. Citado por Hemson (1977), p. 96. Esta precariedad laboral es una característica común del trabajo portuario a nivel internacional, tal y como ha demostrado Cooper, donde los puertos son considerados lugares centrales de movilización y conflicto social. Cooper (2000), p. 541. Esta circunstancia ha sido puesta en discusión por Kimeldorf (1992).

30. Para otros puertos africanos, se observa una trayectoria común. Véase Mondlane (1969), p. 115, Iliffe (1970) o Hemson (1977), pp. 111-113.

**FIGURA 3** - Crecimiento demográfico y evolución del tráfico comercial en Dakar, 1900-1950



Nota: \* En el tráfico de importación y exportación agregado, se incluye la importación y suministro de combustibles (carbón y fuel).

Fuente: Para la población: Morazé (1936), Seck (1970) Charpy (2007), ANS: Rapports du GGGAOF (varios años). Para la actividad comercial: Castillo Hidalgo (2012). Elaboración propia.

La precariedad laboral tenía un reflejo claro en el tipo de contratación, basada en convencionalismos y acuerdos verbales. La mayor parte de los jornaleros portuarios eran contratados verbalmente para realizar tareas específicas a lo largo de un día de trabajo, lo cual era un rasgo común a escala internacional. A diferencia de otros puertos africanos como Durban, donde los estibadores eran alojados en barracones dada la movilidad de la mano de obra, en Dakar, los jornaleros portuarios acudían a los muelles en busca de un jornal, fijando su residencia en el cercano barrio de Medina, donde se concentraba la mayor parte de la población africana.<sup>31</sup> En cualquier caso, un elemento distintivo de las relaciones laborales en Senegal era su escasa regulación. El primer texto legal de carácter laboral de aplicación sobre los trabajadores africanos fue el decreto de 22 de octubre de 1925, complementado por el de 29 de marzo de 1926.<sup>32</sup> Estos decretos establecieron la creación de las Oficinas

31. El sistema de barracones *togts* eran otro elemento más de las políticas segregacionistas del régimen político sudafricano, que se agregaba a la continua movilidad de la mano de obra entre las reservas de Bloemfontein y Natal y las ciudades portuarias. Hemson (1977), p. 92. Sobre la evolución urbanística del barrio de Medina, véase Seck (1970), pp. 131-137.

32. Thiam (1993), p. 274.

de Trabajo y la fijación de unos salarios mínimos concertados entre las Cámaras de Comercio locales, las empresas y el Consejo Colonial (organismo consultivo dependiente del Gobierno Federal del AOF). Previamente, en 1919 se había regulado la duración máxima de la jornada laboral en ocho horas, pero los informes de la Inspección de Trabajo del AOF revelan que lo habitual era la prolongación de la jornada laboral por diez u once horas sin contraprestación extraordinaria alguna.<sup>33</sup> En cualquier caso, estas primeras normativas, abrieron un proceso de mayor regulación del mercado de trabajo, cuyo punto culminante fue el breve pero intenso periodo reformista durante el gobierno del Frente Popular (1936-1938).<sup>34</sup> Entre otras cuestiones, esta orientación de las relaciones laborales a favor del sector empresarial colonial se fundamentaba en la no aplicación de las reformas laborales metropolitanas, aludiendo al retraso cultural de los trabajadores africanos y su escasa definición como grupo industrial asalariado:

Les chambres de commerce de Sénégal ne voient pas la nécessité d'appliquer à la colonie les lois de protection ouvrière métropolitaines, en raison du petit nombre des ouvriers européens [...] l'application des lois envisagées ne ferait qu'ajouter inutilement aux risques des entrepreneurs et qu'enfin l'état social encore très primitif des indigènes ne saurait permettre l'institution en leur faveur d'un régime dont ils ne comprendraient ni la portée ni l'esprit.<sup>35</sup>

En líneas generales, existían dos tipos de trabajadores portuarios en Dakar, cuya distinción fundamental puede realizarse a partir de su mayor o menor grado de estabilidad en el puesto de trabajo.<sup>36</sup> Por una parte se encontraban los estibadores del carbón, especializados en el sector y contratados regularmente por las empresas de servicios portuarios. Debido a su mayor grado de especialización y al carácter estratégico de la distribución y suministro de carbón en un puerto de tránsito como Dakar, estos trabajadores solían formar parte de la plantilla fija (*journaliers permanents*), empleados mediante un sistema de rotaciones que aseguraba los servicios de suministro de carbón en el

33. D'Almeida-Topor (1976), p. 112. ANS. 2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail (1939).

34. Person (1979).

35. ANOM. Ministère des Colonies. Affaires Politiques, Carton 2808, Dossier 1 (1925). Las reformas laborales más importantes en el AOF se desarrollaron en la segunda mitad de 1930, donde se regularon nuevos derechos para los trabajadores, tratando de equilibrar las relaciones laborales, dada la pujanza de los movimientos sociales organizados. Véase Person (1979).

36. Como se ha indicado, en este artículo se hace referencia a los trabajadores portuarios «de cuello azul», es decir trabajadores portuarios manuales (estibadores, jornaleros de limpieza, marinería, etc.) y otros trabajos no administrativos ni orientados a la gestión (contables, administrativos, secretarios, etc.).

puerto.<sup>37</sup> Desde 1904, con la instalación de una empresa carbonera de dimensión transnacional como era la británica Wilson and Sons (Compagnie Française de Charbonnages de Dakar), las funciones de escala y apoyo a la navegación se incrementaron, y con ello la imperante necesidad de un suministro rápido y competitivo. Esta actividad precisaba de obreros expertos y habituados al trabajo mecánico, sistemático y preciso del abastecimiento de carbón, con el objetivo de reducir los tiempos de escala en el puerto de los buques comerciales. La documentación señala la existencia de obreros carboneros europeos con experiencia en los puertos metropolitanos, empleados en Dakar como capataces o jefes de grupo como factores para coordinar e intensificar la productividad de los equipos de trabajo compuestos por carboneros africanos.<sup>38</sup> Pertenecientes a un sector estratégico, los cargadores de carbón obtenían unos jornales superiores a los del resto de los jornaleros portuarios esporádicos, con cifras que rondaban el triple (1911-1914) o el doble (1925-1939) (figura 5). La brecha salarial comenzó a comprimirse en la década de 1920 coincidiendo con la mayor oferta de mano de obra y la progresiva introducción del fueloil (*mazout*) que requería de un menor número de trabajadores carboneros, ampliando además el número de desempleados urbanos, acrecentando el descontento y la movilización social.<sup>39</sup>

Los cargadores de carbón se situaron a la cabeza de las reivindicaciones laborales, conformando poderosos grupos de presión con capacidad para movilizar al resto de los trabajadores portuarios. Su papel estratégico para el buen funcionamiento de los servicios portuarios se plasmó en importantes huelgas como las de diciembre de 1936 y 1946, que supusieron la paralización de la actividad marítima en Dakar. Con los estibadores en huelga, el sistema extractivo colonial se paralizaba, ejerciendo un fuerte efecto de arrastre sobre el conjunto del tejido productivo. Las grandes huelgas portuarias se extendían rápidamente a otros sectores urbanos, adquiriendo características de huelga y movilización general.<sup>40</sup> Esta posición de fortaleza y la capacidad de

37. Diouf (2011), p. 190.

38. Diouf (2011), pp. 191-193.

39. Sobre las consecuencias de estos cambios tecnológicos en el mercado de trabajo, véase D'Almeida-Topor (1976), Lakroum (1976), Person (1979). Sobre las consecuencias socio-económicas de la Primera Guerra Mundial y la crisis de entreguerras en las clases populares de Dakar, véase Ndao (2009).

40. La primera gran movilización social en Dakar se desarrolló en mayo de 1914 en la forma de boicot de los productores y comerciantes africanos a las empresas consignatarias. El movimiento se extendió hacia el resto de los trabajadores urbanos, coincidiendo con la elección de Blaise Diagne como el primer diputado de raza negra en la Asamblea Nacional Francesa. Thiam (1993), pp. 87-99. La segunda gran movilización fue protagonizada por los estibadores de la SOCOPAO en diciembre de 1936, reivindicando aumentos salariales que repercutieron en el conjunto de trabajadores africanos asalariados. Person (1979), p. 92. Finalmente, la gran huelga general de once días en enero de 1946, iniciada por los trabajadores portuarios y que se extendió al resto de la ciudad. Cooper (1990), pp. 165-166. Esta capacidad de movilización de los portuarios era también común en otros puertos africanos como Durban. Hemson (1977), p. 113.

presión colectiva se habían incrementado notablemente a partir de marzo de 1937, con la legalización de los sindicatos de trabajadores en el AOF, que supuso un primer punto de equilibrio parcial en las relaciones laborales, gracias a un mecanismo de negociación colectiva inexistente hasta entonces. Sin embargo, apenas dos años después, el estallido de la guerra y el régimen represor de Vichy, neutralizaron cualquier reforma progresista, endureciéndose las condiciones laborales bajo el criterio de la defensa de los intereses nacionales y el esfuerzo de guerra. Nuevamente, la regulación colonial seguía los pasos de la legislación metropolitana, y el retroceso en los derechos laborales fue una cuestión común en los centros de trabajo industriales franceses. Tras la ocupación alemana y la capitulación francesa, los salarios se redujeron notablemente, las condiciones de trabajo se endurecieron y los sindicatos de trabajadores fueron disueltos.<sup>41</sup> La misma regulación se llevó a cabo en el AOF bajo el mandato del gobernador Pierre Boisson (1940-1943), quien llevó a cabo una política de endurecimiento de las relaciones laborales. El gobierno federal organizó una campaña de persecución política de militantes de izquierda y sindicalistas que culminó en el encarcelamiento y asesinato de destacados activistas como Ngagne Diba, Idohou Albert, Wabi o Derwole Aloysinos.<sup>42</sup>

En lo que se refiere propiamente a las tareas de carboneo, estas requerían de una organización del trabajo eficaz entre los equipos de trabajadores que intervenían en ellas. La distribución y suministro de carbón se realizaba de manera general en la rada, sin necesidad de realizar atraques en el muelle. Cada vez que un buque se disponía a repostar carbón, todo un conjunto de gabarras, depósitos flotantes y otras embarcaciones menores propiedad de las diferentes empresas carboneras se situaban a sus costados.<sup>43</sup> Llegaba entonces el momento de preparar el aparejo, las poleas y las palas para cargar el carbón en el buque en el menor tiempo posible. Los equipos de trabajo (*mains*) se organizaban en pequeñas cuadrillas de entre cinco y seis trabajadores —rotativos— capitaneados por un capataz que ordenaba y dirigía las labores de carboneo.<sup>44</sup> Las cifras sobre productividad en estas tareas son complejas y li-

41. Vinen (1991), p. 116. Las políticas laborales represivas eran comunes en las dictaduras europeas de la década de 1930, centradas en la liquidación de sindicatos de clase, la persecución de la disidencia política y el endurecimiento de las relaciones laborales a favor de las grandes empresas. En el sector portuario, resulta interesante la aportación de Genet (1999) acerca de las normativas laborales en Europa durante la Segunda Guerra Mundial. Para Estados Unidos, Kimeldorf (1992), ha evaluado el peso de la coyuntura bélica en las relaciones laborales en los puertos, observando la evolución de los movimientos sindicales.

42. Ndao (2009), p. 183.

43. ANOM. Travaux Publics. Carton 515. Dossier 17. Rapport de l'Ingénieur Chef du Service (31-3-1917). Estas tareas variaban en el caso de los buques comerciales que debían cargar o descargar mercancías en los muelles. En este caso se organizaban los servicios de carboneo en tierra y se realizaba la carga de carbón desde el muelle y depósitos flotantes.

44. ANOM. 14MIOM/1455. Rapport de l'Ingénieur Général des Colonies, Albert Dubarry (10-5-1911). La nomenclatura en este sentido se asemeja al sistema de trabajo en los



mitadas, debiendo tenerse en cuenta la ausencia de datos fiables acerca del número de trabajadores empleados y las toneladas de carbón manipuladas. Sin embargo, el informe del ingeniero francés Albert Dubarry, indicaba unos valores medios de entre 60 y 95 toneladas de carbón por hora y buque para las tres empresas carboneras que operaban en Dakar en 1910.<sup>45</sup>

Una vez observado el funcionamiento básico de las tareas de carboneo, el artículo se centrará en el grueso de jornaleros portuarios africanos, empleados como estibadores de mercancía general, definiendo la intensificación del factor trabajo en Dakar.

El inicio del estancamiento del valor de las materias primas senegalesas durante la Primera Guerra Mundial y su caída sostenida, culminada en la década de 1930, impulsó la emigración masiva de miles de trabajadores africanos hacia las grandes ciudades atlánticas, con consecuencias sobre el urbanismo y el mercado de trabajo (figura 4).<sup>46</sup> A ello se agregaba el estigma de la esclavitud que se prolongaba en el tiempo bajo diferentes formas de servidumbre así como la aparición y extensión de grupos marginados cada vez mayores en las urbes africanas.<sup>47</sup>

Entre estos trabajadores africanos se encontraban algunos con especialización que desarrollaban diversos oficios vinculados con la industria artesanal. Entre ellos se encontraban los pintores, vidrieros y albañiles caboverdianos, cuya habilidad era muy preciada para las empresas de construcción europeas. Buena parte del resto de los trabajadores migrantes que procedían de entornos rurales disponían de otro tipo de conocimientos artesanales heredados de generación en generación, lo cual permitía cierto desenvolvimiento en algunas actividades como la reparación de calzados, la elaboración de tejidos o la orfebrería. Muchos de estos trabajadores compatibilizaban además sus estancias en Dakar y otros puertos exportadores con la actividad agrícola, obteniendo rentas adicionales en movimientos migratorios estacionales. Estos flujos migratorios eran característicos en África Occidental, y perduraron tras la implementación del sistema económico colonial. Los trabajadores esporádicos migrantes en África Occidental (*navétans*) generaban conflictos entre los diferentes imperios coloniales, puesto que abandonaban temporalmente sus luga-

---

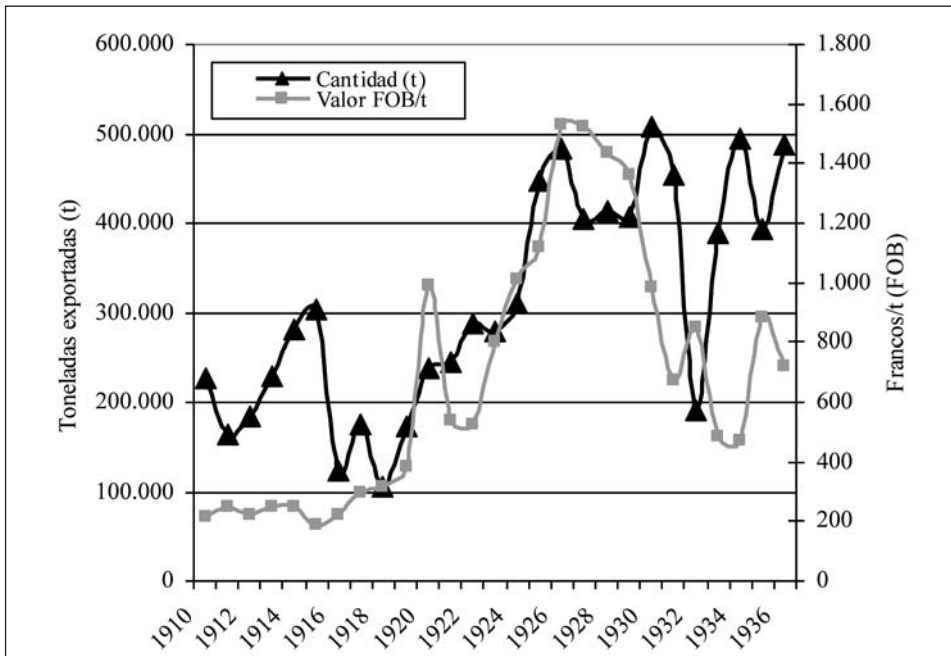
puertos canarios. Las «manos» de trabajo eran el elemento básico de organización de la actividad, y permitían un reparto equitativo de los jornales entre los estibadores. Suárez Bosa (2003), pp. 119-121.

45. Estas tres empresas carboneras que señala el ingeniero Dubarry y componían el mercado de carbón en Dakar eran *Méssageries Maritimes* (1858), *Compagnie de Charbonnages de Dakar* (Wilson and Sons) (1904) y la *Compagnie Italienne «Le Sénégal»* (1909).

46. ANOM. *Travaux Publics*. Carton 515. Dossier 13 (8-11-1917), Daumalin (1992).

47. Sobre el impacto de la esclavitud y la adaptación de la mano de obra a fórmulas laborales capitalistas, véase Moitt (1989). El estudio de la marginalidad urbana en África ha sido analizado por Marie (1981). Sobre la marginalización de las mujeres en los entornos urbanos, véase Kane (1977).

**FIGURA 4** • Evolución de las exportaciones de cacahuetes en Senegal, 1910-1936\*



Nota: \* Nótese la devaluación del franco en 1920, que explica la elevación del valor nominal de la tonelada de cacahuetes. De momento, no se dispone de datos completos sobre la evolución de la tasa de inflación en Senegal para este período que permita ajustar el valor de la producción de una forma más precisa.

Fuente: Para 1910-1930, GGAOF (1931). Para 1930-1936, Ndao (2009), p. 115. Elaboración propia.

res de residencia para cruzar las fronteras políticas, con el fin de cultivar tierras de particulares en régimen de aparcería durante un periodo de tiempo acordado entre el migrante y el terrateniente. Cuando la cosecha daba sus frutos, el *navétan* volvía a su lugar de origen con los beneficios (generalmente en especies) obtenidos durante su estancia.<sup>48</sup> Por ello, la combinación del trabajo asalariado junto a fórmulas precapitalistas de empleo, así como la versatilidad y adaptación a oficios diferentes, eran elementos característicos del trabajador africano.

En los muelles, el trabajo de estos cargadores africanos era simple y repetitivo a lo largo de la jornada. Esta comenzaba con la asistencia al puerto para ser seleccionados y poder trabajar ese día. Hasta 1926 cuando se crearon las Oficinas de Trabajo y se instauró un sistema de inscripciones en una lista de trabajo donde se regulaba y fijaba la mano de obra, los trabajadores acudían a los muelles en busca de un jornal sin garantía de conseguirlo. Estas listas se confeccionaban por consenso entre las empresas portuarias y los consejos de

48. Hopkins (1973), pp. 124-135. Fall (2011).

notables africanos, quienes ejercían un control social efectivo sobre los trabajadores. Este factor étnico ejercía una fuerte influencia sobre las relaciones laborales, siendo un elemento distintivo de la actividad portuaria en Dakar.<sup>49</sup> A partir de esa fecha, el censo de trabajadores se hizo más estable, pero incumplía las funciones encomendadas para la fijación de la mano de obra, elemento clave para un buen funcionamiento de las tareas portuarias. Cuando los trabajadores eran escogidos, su cometido era realizar la carga y descarga de las mercancías en los muelles. Entre ellos, los más apreciados por las empresas de servicios portuarios eran los trabajadores de etnia *wolof*, los cuales disponían de una gran complexión física y una noción del trabajo arraigada en su experiencia colectiva como agricultores y pescadores.<sup>50</sup>

En el caso de las exportaciones agrícolas, las mercancías llegaban a pie de muelle en los vagones del ferrocarril Dakar-Saint-Louis gracias a la implementación de sistemas *decauville*. En ocasiones estas llegaban a lomos de animales, carros o sobre la espalda de otros trabajadores. Pagados a destajo, las empresas establecían los lotes que debían ser cargados en los tiempos acordados, lo cual requería un trabajo constante e intenso. La implementación de la intermodalidad moderna a través del ferrocarril desde 1885, elevó la actividad comercial y la demanda de trabajadores, que remplazaban la —incipiente— inversión en capital fijo por parte de las empresas de servicios portuarios. Esta circunstancia fue destacada por el geógrafo Charles Morazé en 1935 durante una visita a Dakar:

En ce qui concerne les arachides, l'outillage est encore assez réduit. Cela tient à ce que le transport en vrac m'y est habituel que depuis peu de temps et qu'on préfère encore le trafic en sacs. Ce dernier a l'inconvénient de nécessiter une abondante main-d'œuvre. Mais les prix de cette main d'œuvre, toute indigène, est si réduit qu'il est encore inférieur à celui que pourraient offrir les machines.<sup>51</sup>

En resumen, la inmensa mayoría de los jornaleros africanos eran empleados en tareas de escasa o nula cualificación con unos salarios bajos, pero superiores a los rendimientos agrícolas, factor clave para comprender el éxodo rural hacia la ciudad portuaria. También eran empleados como vigilantes, conductores o limpiadores en las instalaciones portuarias. Otros formaban parte de la marinería, tanto de cabotaje como de alta mar. Entre estos trabajadores, los costa marfileños *krumen* eran muy valorados por su habilidad, fortaleza y experiencia como marinos.<sup>52</sup>

49. Thiam (1993), p. 274.

50. NA. FO881-8050X (1903).

51. Morazé (1936), p. 616

52. DCR, n.º 3316. Costa de Marfil (1903).

La política salarial racista diseñada por las autoridades coloniales y animada por las empresas privadas que veían incrementar sus márgenes de beneficios, implicaba que todos los miembros de la unidad familiar debían aportar rentas, tanto en especies como servicios. La fijación de unos salarios pactados entre las instituciones políticas y las Cámaras de Comercio que garantizaban unos mínimos vitales para la adquisición de productos básicos, hacía muy difícil el sostenimiento familiar en base a un solo salario jornalero, que era además irregular. La inestabilidad de las jornadas laborales en el puerto requería la movilización de todos los miembros de la familia para conseguir rentas adicionales. En este sentido, el rol desempeñado por la economía informal, protagonizada por las mujeres se revela esencial, comenzando a ser abordado por la historiografía. Las mujeres africanas obtenían rentas a través de pequeños puestos ambulantes de comida (papas asadas, cacahuets confitados, mandioca), vestidos, reparación de calzado y ropa, fabricación de sacos y otras artesanías o a través del trabajo agrícola en pequeños huertos urbanos.<sup>53</sup> En la década de 1950, las mujeres senegalesas se incorporaron a empresas industriales como la fábrica de conservas pesqueras de Dakar, donde conformaron una nueva tipología de trabajadora africana.<sup>54</sup>

En lo que se refiere a la llegada de trabajadores del interior, ha podido constatarse un crecimiento demográfico muy intenso a partir de la década de 1930 (figura 3). La organización de sistemas económicos extrovertidos, ayuda a explicar la estructuración urbana costera en los países africanos.<sup>55</sup> La llegada masiva de personas desde el interior de un modo desordenado generó graves problemas relacionados con el hacinamiento (insalubridad, insuficiencia de servicios públicos, marginalidad, violencia, etc.). Estos asentamientos que se instalaban en el extrarradio de las grandes aglomeraciones urbanas generaban diversos tipos de marginalidad entre sus habitantes, especialmente entre los recién llegados, que debían concurrir por un espacio limitado entre los grupos ya asentados.<sup>56</sup> En estas cadenas migratorias entraban en juego las relaciones familiares y sociales preexistentes, que ejercían un rol determinante en la integración de los recién llegados en la nueva vida urbana.

Las autoridades coloniales observaban en este crecimiento demográfico un peligro público para la salud y organizaron proyectos urbanos segregacionistas con el objetivo de delimitar los espacios de asentamiento africanos separándolos del *centre-ville* donde se alojaban los europeos. Las grandes aglomeraciones africanas eran observadas por las instituciones coloniales como

53. ANS. 2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail (1939).

54. Kane (1977).

55. Mohamed-Chérif y Ducruet (2011).

56. Marie (1981), p. 365.

un foco de infecciones y enfermedades, siendo necesaria la creación de un «cordón sanitario» con el fin de evitar la difusión de epidemias que aterrizarían a la minoría blanca. Las letales epidemias de fiebre amarilla, malaria y cólera fueron esenciales para el establecimiento de unos planes de urbanismo fundamentados en criterios anafilácticos y una separación física real entre las poblaciones africanas y europeas. En Dakar, esta política urbanística se consolidó con la creación del barrio africano de Medina en 1914, que se había diseñado en 1904 cuando las obras del puerto de comercio atrajeron a un importante número de trabajadores africanos del interior.<sup>57</sup> En 1914, con motivo de una grave epidemia de fiebre amarilla, el ayuntamiento de Dakar y el gobierno federal del AOF expropiaron a los africanos que disponían de tierras en el centro de la ciudad y les obligaron a instalarse en el extrarradio, utilizando la fuerza y la violencia en caso necesario. Las viviendas africanas que existían en el centro de la ciudad fueron destruidas, planificando un nuevo urbanismo fundamentado en la separación física y espacial entre africanos y europeos. Una distinción espacial entre ricos y pobres, justificada por la autoridad colonial por la incapacidad de las poblaciones africanas de adoptar medidas sanitarias y con ello adaptarse al modo de vida europeo.<sup>58</sup>

En contraste, las autoridades coloniales no demostraron un gran interés por la mejora de las condiciones de vida en estos barrios populares en Dakar que fueron agravándose con el paso de las décadas. Durante los procesos de independencia política en la década de 1960 este problema social continuó desarrollándose en los grandes barrios periféricos donde se concentraba la mayor parte de la población.<sup>59</sup> Estos barrios populares donde residían las clases populares africanas no contaban con unos servicios de saneamiento adecuados, por lo que eran un caldo de cultivo ideal para los brotes epidémicos asociados con la mala o nula gestión de las aguas residuales. La ausencia de suministro de agua o energía incidían en las malas condiciones higiénicas y la extensión y permanencia de la marginalidad. Estos grandes distritos de infraviviendas pequeñas de madera y plásticos conformaban las *bidonvilles* características de las grandes aglomeraciones urbanas africanas.<sup>60</sup>

57. Low (1996) p. 384. Véase también Faye y Thioub (2003).

58. Seck (1970), pp. 131-138.

59. El barrio de Pikine creado en 1950 con motivo de la expansión de los barrios residenciales en Dakar pasó de 0 a 130.000 habitantes en 21 años, con graves problemas sanitarios y de marginalidad social. Marie (1981), p. 356.

60. Seck (1970), pp. 95-96.

## La evolución de los salarios jornaleros en el puerto de Dakar

El análisis de los salarios de los trabajadores portuarios en Dakar ha sido abordado anteriormente para las décadas de 1930 y 1940, observando el impacto de las crisis internacionales sobre el poder adquisitivo de las clases populares senegalesas.<sup>61</sup> Gracias a estas investigaciones y a la documentación primaria, se ha podido elaborar una serie completa con los salarios nominales de los trabajadores jornaleros portuarios en Dakar entre 1911 y 1949. Las dificultades estadísticas no han permitido analizar de una manera sistemática en el largo plazo la evolución de los salarios reales, teniendo en cuenta además el carácter volátil e irregular de los salarios jornaleros portuarios. Actualmente, se dispone de algunos cortes temporales (1919, 1938, 1948 y 1949), que permiten realizar una primera aproximación a la evolución de los salarios reales, con las debidas precauciones propias de la naturaleza del análisis (variación de las jornadas laborales, insuficiencia estadística, ausencia de indicadores fiables para ajustar la inflación, etc.). Con respecto a los precios de productos de consumo básico, aún no se posee una serie completa que permita ajustar la inflación en el largo plazo. Por el contrario, los datos de que se disponen hacen referencia a varios productos básicos (arroz, maíz, mandioca, azúcar, pescado, pollo) durante algunos años concretos. En base a estos movimientos, la administración colonial establecía los jornales mínimos, pactándolos con las Cámaras de Comercio. Esta política salarial implicaba una gran diferencia entre europeos y africanos, pero también entre hombres y mujeres, dada la ideología dominante que situaba a la mujer en un lugar subsidiario en el mundo del trabajo.<sup>62</sup> En líneas generales —durante todo el periodo analizado— la brecha salarial entre europeos y africanos realizando el mismo trabajo suponía diferencias de entre el 300 y el 800%. En el caso de las mujeres africanas, los salarios percibidos por las mujeres —sobre todo en el servicio doméstico— alcanzaban diferencias superiores al 25% (frente a los hombres africanos).<sup>63</sup>

Pese a la insuficiencia estadística, las fuentes de la Inspección de Trabajo, revelan que la cuestión salarial se situaba en el centro de las reivindicaciones de los obreros portuarios, vinculado a la inseguridad y a la precariedad laboral. Estas movilizaciones se incrementaron en la década de 1930, cuando el inicio del descenso de la demanda en la estiba de carbón (transición al fueloil) y la definitiva caída del valor de la producción agrícola de exportación, provocaron un efecto de arrastre sobre el conjunto de la economía colonial, fundamentada en una estructura baja de costes agregados.

61. Lakroum (1976), Cooper (1990).

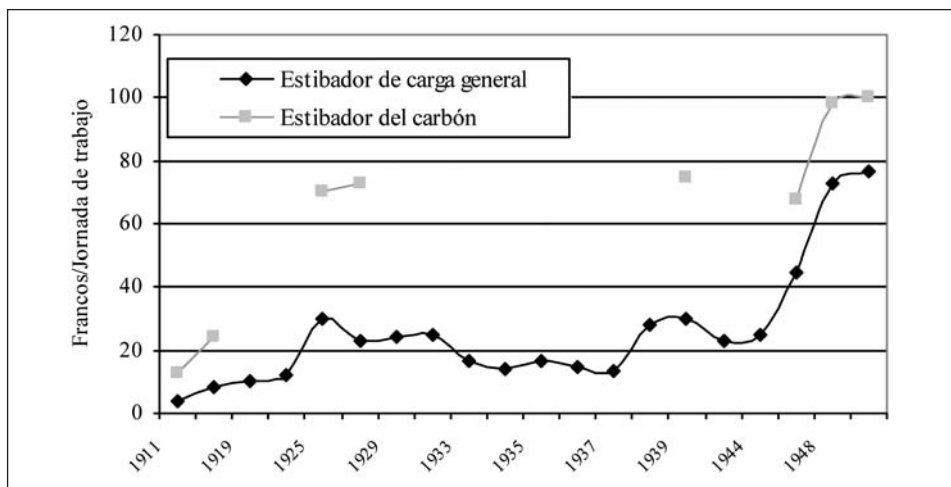
62. Cooper y Stoler (1989), p. 614.

63. ANOM. Agence Économique Française d'Outre-Mer. Carton 381 (1923).

Une mention spéciale est à consacrer aux dockers, dont le travail est par essence, très irrégulier, payés à l'heure à un taux qui n'est pas excessif étant donné la nature du travail (1,5f). Ils essaient en vain d'obtenir de leurs employeurs un salaire mensuel que ceux-ci ne peuvent leur consentir en raison des charges trop lourdes pour les entreprises. L'abondance de main-d'œuvre évitera les conflits en germe dans cette situation.<sup>64</sup>

Como puede observarse (figura 5), los salarios nominales de los jornaleros y cargadores de carbón en Dakar experimentaron una notable subida entre 1911 y 1929, de acuerdo con el crecimiento de la actividad comercial en Dakar y el proceso de devaluación del franco en la década de 1920. Cabe destacar los salarios más elevados de los estibadores del carbón, debido a su carácter estratégico y la naturaleza especializada de su trabajo. Sin embargo, debe señalarse la irregularidad de las jornadas de trabajo en el puerto (para ambos colectivos), que implican una lectura precavida de los indicadores nominales, sobre todo teniendo en cuenta la elevación constante del valor de las impor-

**FIGURA 5** - Evolución de los salarios nominales de los estibadores portuarios en Dakar, 1911-1949 (en FCFA constantes de 1948)\*



Nota: \* 1FCFA de 1948 equivalía a 2FF. Nótese la devaluación del franco en 1920 que produjo una elevación notable de los salarios nominales. De momento, no se dispone de datos completos sobre la evolución de la tasa de inflación en Senegal para este periodo que permita ajustar los salarios reales de una forma más precisa.

Fuente: 1911: ANOM 14MIOM/1455. 1919-1927: Thiam (1993), Lakroum (1982). Para la década de 1930: Bernard-Duquet (1976), Lakroum (1976). ANS2G39/28. Para 1944-1956: Cooper (1990). ANS 2G49-58, ANS, CCD. Section 08, 00369/43-107. Elaboración propia.

64. ANS. 2G39-28, Inspection du Travail (1939).



taciones —promedio— frente a las exportaciones senegalesas que influía decisivamente sobre la inflación en los productos de consumo básicos. Un buen ejemplo de ello fueron los movimientos comerciales del arroz importado. Las importaciones de arroz en Dakar pasaron de 4.891 toneladas en 1914 a las más de 18.550 toneladas en 1938, lo que representa una mayor dependencia alimentaria del exterior, con efectos sobre su valor en el mercado urbano.<sup>65</sup>

A nivel salarial, en la década de 1930 se observa un estancamiento y caída que solo empezó a repuntar a partir de 1937-1938, cuando la inflación mermaba severamente el poder adquisitivo de las clases populares africanas. El proceso hiperinflacionista del periodo 1938-1944, explica también la elevación en los salarios nominales, con una tasa media de inflación interanual del 264%.<sup>66</sup>

Tras la guerra los salarios nominales experimentaron una importante subida nominal, motivado por la creación del FCFA. En términos reales, esto supuso una nueva devaluación monetaria en las colonias del AOF frente al franco metropolitano (devaluado nuevamente en 1948). La hiperinflación se explica también por las nuevas políticas liberales diseñadas en Bretton Woods para los territorios coloniales, provocando la elevación del valor de las importaciones industriales occidentales y disminuyendo, en consecuencia, el valor de mercado de las materias primas de las regiones dependientes del Sur.<sup>67</sup> Por consiguiente, la gran recuperación económica del continente europeo se sustentó sobre la devaluación económica de los territorios coloniales y las economías de las regiones dependientes, lo cual agravó las diferencias regionales en el largo plazo.<sup>68</sup> En este sentido, la tonelada importada promedio en Senegal, pasó de 2.591,69 francos en 1939 a 12.803,53 francos en 1946. Por el contrario, las exportaciones promedio pasaron de 1.388,38 los 9.199,74 francos por tonelada exportada durante el mismo periodo, profundizando en el desequilibrio comercial a escala internacional entre el Norte y el Sur.<sup>69</sup>

El impacto de esta nueva coyuntura internacional sobre los salarios de los jornaleros africanos y sus condiciones de vida fue dramático. La pobreza y la marginalidad se extendieron de forma masiva entre estas clases populares, con caídas de más de un 82% en los salarios reales entre 1938 y 1949.<sup>70</sup> La caída brutal de los salarios reales tras la Segunda Guerra Mundial incidió en el crecimiento de los grupos marginales en Dakar. Esta marginalidad se agravó con el consumo de estupefacientes, la ingesta de alcohol y la expansión de la vio-

65. Ndao (2009), p. 147.

66. Ndao (2009), p. 245.

67. Oberst (1988), p. 124.

68. Rodney (1971).

69. ANS 2G46-26 (1946). Los datos para 1946 son expresados en FCFA.

70. D'Almeida-Topor (1976), p. 114, Cooper (1990).

lencia y la prostitución callejera.<sup>71</sup> Estos problemas sociales heredados de la estructura económica colonial se concentraron en los distritos populares de Dakar (Colobaan, Faas, Daaruxaan, Kipkoko, Waxinan, Gazelle), donde se reflejaban materialmente las consecuencias socio-económicas de la dependencia exterior y la desestructuración interna.<sup>72</sup>

### **Balance nutricional de un jornalero portuario africano en 1949**

Para complementar este artículo, se ofrece una primera aproximación al análisis de la dieta de un jornalero portuario africano en 1949. La mayor dependencia alimenticia del exterior y la estructura económica colonial ejerció efectos importantes sobre las condiciones de vida de las clases populares africanas. Esta situación se representaba por la sustitución de los cultivos de subsistencia tradicionales como la mandioca, el mijo, la batata, el arroz o las judías, frente a los más rentables cultivos de exportación como los cacahuetes o el algodón.<sup>73</sup> Esta producción agraria se complementaba con otros recursos ganaderos (cabras, corderos, gallinas) y pesqueros que conformaban el grueso de la dieta africana tradicional. Sin embargo, la nueva vida urbana y el proceso de proletarización de la mano de obra africana modificaron la dieta habitual, en la medida en que la precariedad laboral dificultaba el acceso regular a los alimentos tradicionales en el contexto urbano. Ello implicaba un mayor estado de deterioro físico, dificultando las posibilidades de encontrar un empleo como estibadores en los muelles y provocando con ello efectos perniciosos sobre la productividad en las tareas de carga. El círculo vicioso de la pobreza se hace evidente en este caso. Las empresas portuarias requerían trabajadores en buenas condiciones físicas para las tareas de carga y mantenimiento de mercancías, lo cual se obtenía por medio de la rotación permanente de los equipos de trabajo.

Por otra parte, el consumo urbano en Dakar se caracterizaba por la importación de productos foráneos (conservas, azúcar, arroz, harinas) que complementaba al suministro local/regional de leche, huevos, queso, pescado, mandioca, cereales y legumbres. En la siguiente tabla, se expone de manera esquemática algunos de los principales productos que componían la dieta de un jornalero portuario africano (tabla 1). En ella, se han incorporado los productos básicos estimados por la Inspección de Trabajo, contrastados con las pautas de consumo analizadas por Ndao (2009).

71. Cohen (1980), p. 19, Thioub (2003), p. 271.

72. Faye y Thioub (2003), p. 96.

73. Ndao (2009), p. 51.

**TABLA 1** • *Dieta básica de un jornalero portuario en Dakar, 1949*

	<b>Producto</b>	<b>Cantidad (estimada)</b>	<b>Energía (kcal)</b>
<b>Desayuno</b>	Crema de cacahuets	30 g	183
	Dátiles	60 g	147,6
	Leche de cabra	200 ml	135
	Azúcar	20 g	80
	Gachas de mijo	50 g	178
<b>Media mañana</b>	Papas cocidas/asadas	180 g	109
	Mandioca	150 g	180
<b>Almuerzo</b>	Leche de cabra	200 ml	135
	Azúcar	20 g	80
	Arroz	100 g	364
	Calabacines	100 g	20,4
	Dorada (pescado)	300 g	380
	Ocra/Quingombó	100 g	30
	Mandioca	150 g	180
<b>Cena</b>	Cacahuets	18 g	101
	Mandioca	150 g	180
Total de kcal ingeridas (alimentación) (A)			2.483 kcal
Ingesta diaria de kcal recomendada (metabolismo basal) (B)			2.800 kcal
Gasto agregado (metabolismo basal + actividad física intensa) (C)			3.567 kcal
Balance calórico básico (kcal recomendadas — kcal ingeridas) (B-A)			- 317 kcal
Balance calórico agregado (kcal ingeridas — Gasto agregado (A—C))			- 1.084 kcal

*Fuente:* Ortega Anta et al. (2004). Para la conformación del rango de alimentos habituales: Ndao (2009), pp. 50-53, ANOM, Agefom, Carton 381, ANS. 2G43-52, 2G49-58. Análisis dietético realizado por Ana Isabel Suárez Sosa, especialista en nutrición.

A nivel metodológico, deben tomarse algunas precauciones de carácter general. En primer lugar, el consumo de estos productos debe ponerse en relación con la disponibilidad económica, la cual, como se ha indicado, era bastante precaria. Este factor incidiría de manera clave en el acceso a un mayor repertorio de productos de consumo básicos. A ello debe agregarse la variabilidad y estacionalidad de los productos consumidos.<sup>74</sup> En cualquier caso, esta línea de trabajo plantea interesantes apuntes desde el punto de vista nutricional para realizar una aproximación al estado de las condiciones de vida

74. A este respecto, existen aportaciones importantes en este campo: Faucher (1946), Faye (1990), Dillon y Azoulay (1993), Ndao (2009).

de estos grupos sociales. En este análisis de un jornalero portuario, se ha partido de una hipótesis general en la que el sujeto sería un hombre sano entre catorce y cincuenta años, realizando un trabajo físico intenso durante una jornada extensiva (entre ocho y once horas). El cálculo de la intensidad promedio en estas tareas implica unos consumos calóricos de unas 767,41 kcal adicionales al consumo basal, sin tener en cuenta otros factores ambientales (temperatura, humedad relativa, factores emocionales, etc.). En resumen, el cálculo total estimado indica que estos trabajadores debían ingerir no menos de 3.567 kcal por jornada de trabajo para mantener un mínimo equilibrio calórico.<sup>75</sup>

La dieta básica entre estos grupos sociales muestra un elevado consumo de productos hipercalóricos con alto contenido en carbohidratos (arroz, papas, batatas, nabos, judías).<sup>76</sup> Estos productos de consumo masivo eran además relativamente asequibles en el mercado local. Todo ello se complementaba con el consumo de azúcar, chocolate y otras mantecas animales que proporcionaban grasas de metabolización rápida. A todo ello se agregaba el consumo entre los jornaleros portuarios de nueces de Kola importadas de Sierra Leona, cuyas características excitantes atenuaban la sensación de hambre y fatiga.<sup>77</sup>

Debe señalarse en este punto que el análisis podría complementarse con las aportaciones económicas suplementarias del resto de la unidad familiar, gracias al trabajo femenino e infantil. Pese a todo el consumo mayoritario de alimentos de alto contenido en carbohidratos resultaban insuficientes para un sostenimiento adecuado entre estos grupos sociales. Esta circunstancia podría ofrecer algunas explicaciones a la mala consideración de la mano de obra africana en las tareas de manutención de mercancías en el puerto:

La main d'œuvre est très mauvaise. D'abord, les manœuvres, payés de 2 à 3 francs par jour, c'est à dire fort cher, sont très maladroits et très faibles. Ils ne sauraient porter un poids supérieur à 80 kilos, habituellement ils ne portent pas plus de 40 kilos. Ils ont une répugnance extrême à lever les fardeaux. Il leur est presque impossible de faire des piles d'une hauteur supérieur à deux mètres.<sup>78</sup>

Las duras condiciones de trabajo en los muelles, implicaban efectos diversos sobre el estado físico de estas personas. Las afecciones respiratorias o vi-

75. La Inspección General de Trabajo del AOF en 1949, proponía una cifra no inferior a las 3.500 calorías para los trabajadores africanos empleados en cargas pesadas, alcanzando las 4.800 calorías para los mineros de fondo. ANS 2G49-58 (1949).

76. Ndao (2009).

77. Sobre las nueces de kola, el Gobernador de Sierra Leona, L. Probyn indicaba: «This is an article which is much more appreciated by the natives of the West Coast of Africa than by any other people [...] One nut well masticated and eaten will sustain a man for a whole day without food. The nut has no intoxicating or reactionary effect, though it has a very bitter and astringent taste». Colonial Office. Blue Books of the Colony, n.º 648, Sierra Leona (1909).

78. ANOM. Travaux Publics. Carton 515, Dossier 13 (8-11-1917).

suales como consecuencia de la manipulación de materiales peligrosos como la cal viva o el carbón se agregarían al mal estado nutricional. Cabe señalar que en el puerto, el trabajo infantil representaba también un elemento importante en la manutención de pequeñas cargas (briquetas de carbón, sacos).<sup>79</sup> Ndao ha vinculado además la relación entre el mal estado físico de las clases populares africanas, y la expansión de enfermedades epidémicas en Dakar a partir de 1940, especialmente fiebre amarilla, gastroenteritis y debilidad muscular.<sup>80</sup> Sin embargo, las patologías asociadas a una nutrición insuficiente requieren de un estudio en profundidad de las fuentes disponibles en la Inspección de Salud del AOF, con la que se podría confeccionar una base estadística acerca de las diferentes enfermedades asociadas a una alimentación insuficiente. Entre ellas, se podría identificar el marasmo relacionado con el bajo consumo de proteínas animales o vitaminas básicas. Algunas informaciones han adelantado algunas de estas cuestiones, como por ejemplo las obras de acondicionamiento del aeropuerto de Dakar-Yoff en 1943, donde fueron empleados la mayor parte de los obreros desocupados del puerto de Dakar que atravesaba una fuerte crisis comercial. Entre abril y junio de 1943, tres cuartas partes de los 3.000 trabajadores perdieron entre 1 y 7 kg de peso. Cuatrocientos trabajadores quedaron incapacitados y más de 200 sufrieron patologías gastrointestinales, mientras que 20 fallecieron como consecuencia de accidentes laborales y un estado físico precario.<sup>81</sup>

Finalmente en el siguiente diagrama (figura 6), se sintetiza la distribución nutricional de la dieta jornalera estimada en Dakar, observando los desequilibrios nutricionales que se asocian a una dieta pobre vinculada a un consumo mayoritario de carbohidratos.

## Conclusiones

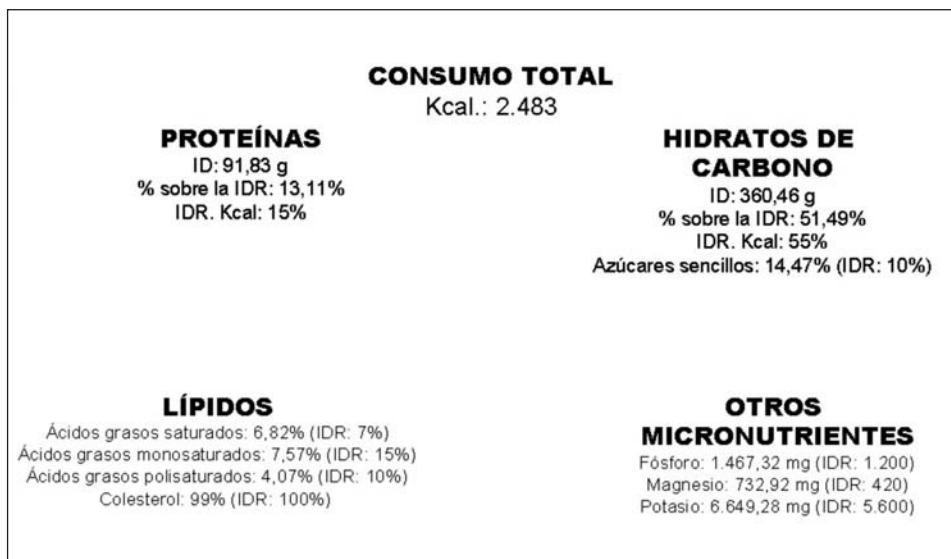
El mercado de trabajo en el puerto de Dakar durante el periodo analizado se ha caracterizado por la desregulación y la explotación laboral de la mano de obra africana. La introducción del modelo extractivo colonial transformó las estructuras socio-económicas tradicionales, modificando la concepción del trabajo y profundizando en la proletarización de la mano de obra africana. La orientación extrovertida de la economía hacia los mercados metropolitanos afectó las estructuras económicas regionales, sustentando el éxodo rural de las poblaciones del interior hacia las ciudades portuarias atlánticas como Dakar.

79. ANOM. 14MIOM/1455 (1911).

80. Ndao (2009), pp. 227-230.

81. Ndao (2009), p. 229.

**FIGURA 6** - Esquema nutricional de la dieta habitual de un jornalero africano en Dakar, 1949



Leyenda: ID: Ingesta diaria. IDR: Ingesta diaria recomendada.

Fuente: Véase la tabla 1. Elaboración propia.

Las relaciones de dominación y dependencia entre los poderes económicos y políticos metropolitanos se plasmaron en la organización del trabajo portuario, así como en las instituciones que regulaban su funcionamiento. El carácter prescindible de la mano de obra africana explica las políticas salariales y la aparición de grupos urbanos marginales. La precariedad laboral en el puerto y la introducción paulatina del capitalismo moderno en Senegal fueron elementos coetáneos, que se sustentaron en la estructuración de la red de transportes y la expansión de los cultivos de exportación. Bajo este esquema de dependencia, los trabajadores africanos sufrían un estatus jurídico/laboral discriminatorio, que sancionaba legalmente su explotación laboral a cambio de unos salarios insuficientes para un desarrollo humano completo. Los jornaleros portuarios, mal pagados y mal alimentados, alojados en condiciones insalubres y empujados a la marginalidad, representan el funcionamiento de las relaciones de dependencia y dominación económica del modelo Norte-Sur, representado en bajas estructuras de coste agregados, sin que ello suponga ningún tipo de ventaja comparativa de corte ricardiano para estas formaciones sociales.

Finalmente, es necesaria la elaboración de un índice de precios que permita ajustar la inflación en el largo plazo con el objetivo de cuantificar de ma-

nera precisa la evolución salarial en términos reales, contrastándola con el crecimiento de la actividad portuaria y el comercio exterior regional. Ello debería añadirse a un estudio en profundidad de los informes sanitarios y de trabajo en el puerto de Dakar, con el objetivo de hallar nuevas respuestas al estado de salud general de la mano de obra africana.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACEMOGLU, D., y ROBINSON, J. (2012), *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*. Crown Business.
- BERNARD-DUQUENET, N. (1976), «Le Front populaire et le problème des prestations en AOF», *Cahiers d'études africaines*, vol. 16, n.º 61, pp. 159-172.
- CASTILLO HIDALGO, D. (2012) «Buques, ferrocarriles y cacahuets. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936)», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n.º 23, pp. 130-154.
- CHARPY, J. (2007), *Dakar. Naissance d'une métropole*, Les Portes du Large.
- (2011), «Aux origines du port de Dakar», *Outre-Mers*, vol. 99, n.º 370/371, pp. 301-317.
- COHEN, R. (1980), «Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers», *Review of African Political Economy*, vol. 19, pp. 8-22.
- CONKLIN, A. (1998), «Colonialism and Human Rights, A contradiction in Terms? The case of France and West Africa, 1895-1914», *The American Historical Review*, vol. 103, n.º 2, pp. 419-442.
- COOPER, F. (1990), «The Senegalese Strike of 1946 and the Labor Question in Post-War French Africa», *Canadian Journal of African Studies*, vol. 24, n.º 2, pp. 165-215.
- (2000), «Dockworkers and Labour History», en DAVIES S., DAVIS C.J., y DE VRIES, D. (eds.), *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History. 1790-1970*, Ashgate, pp. 523-541.
- (2001), «What is the Concept of Globalization Good for? An African Historian's perspective», *African Affairs*, n.º 100, pp. 189-213.
- COOPER, F., y STOLER, A.L. (1989), «Introduction Tensions of Empire: Colonial Control and Visions of Rule», *American Ethnologist*, vol. 16, n.º 4, pp. 609-621.
- D'ALMEIDA-TOPOR, H. (1976), «Recherches sur l'évolution du travail salarié en l'AOF pendant la crise économique. 1930-1936», *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 16, n.º 61/62, pp. 103-117.
- DAUMALIN, X. (1992), «Marseille, l'Ouest Africain et la Crise», en COURDURIE, M., y MIÈGE, J.L., *Marseille Colonial face à la crise de 1929*, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, pp. 168-218.
- (2008), «La doctrine coloniale africaine de Paul Leroy-Beaulieu (1870-1916)», en BONIN, H. (coord.), *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*, SFHOM, Burdeos, pp. 103-120.



- DAVIES, Sam, et al. (eds.) (2000), *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Ashgate.
- DILLON, G.C., y AZOULAY, G. (1993), *La sécurité alimentaire en Afrique*, Karthala, Paris.
- DIOUF, A. (2011), *Fondation du port de Dakar. Acteurs et enjeux (1855-1918)*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Le Havre, dirigida por John Barzmann.
- EPSTEIN, A.L. (1967), «Urbanization and Social Change in Africa», *Current Anthropology*, 8 (4), pp. 275-295.
- FALL, B. (2002), *Social History in French West Africa: Forced Labour, Labour Market, Women and Politics*, SEPHIS-CSSSC, Amsterdam.
- (2011), *Sénégal: le travail au xxème siècle*, L'Harmattan, Dakar.
- FAUCHER, M. (1946), «L'alimentation chez les Lébou», *Direction Générale de la Santé Publique de l'AOF*, Dakar.
- FAYE, C.F. (1990), *La vie quotidienne à Dakar de 1945 à 1960*, Tesis inédita, Paris VII.
- FAYE, O., y THIOUB, I. (2003), «Les marginaux et l'État à Dakar», *Le Mouvement Social*, vol. 204, pp. 93-108.
- FREUND, B. (1988), *The African Worker*, Cambridge University Press, Cambridge.
- GENET, B. (1999), «Quelques aperçus sur la situation des dockers en Europe du sud au cours du xxe siècle», en DOMENICHINO, J., GUILLON, J.M., y MENCHERINI, Robert, *Dockers, de la Méditerranée à la Mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire*, Édisud, Aix en Provence, pp. 187-190.
- HEMSON, D. (1977), «Dock Workers, Labour Circulation, and Class Struggles in Durban, 1940-59», *Journal of Southern African History*, vol. 4, pp. 88-124.
- HOPKINS, A.G. (1973), *An Economic History of West Africa*, Longman Group, Columbia University Press, Nueva York.
- (2009), «The New Economic History of Africa», *The Journal of African History*, vol. 50, n.º 2, pp. 155-177.
- IBARZ GELABERT, J. (2004), *Treballant et silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Primer Franquisme, 1939-1947*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona.
- ILIFFE, J. (1970), «A History of the dockworkers of Dar es Salaam», *Tanzania Notes and Records*, vol. 71, pp. 131-134.
- KANE, F. (1977), «Femmes prolétaires du Sénégal, à la ville et aux champs», *Cahiers d'études africaines*, vol. 17, n.º 65, pp. 77-94.
- KIMELDORF, H. (1988), *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*, Berkeley University Press, Berkeley.
- (1992), «World War II and the Deradicalization of American Labor: The ILWU as a Deviant Case», *Labor History*, vol. 33, n.º 2, pp. 248-278.
- LAKROUM, M. (1976), «Les salaires dans le Port de Dakar», *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, vol. 232-233, pp. 640-653.

- (1982), *Le Travail inégal. Paysans et salaires sénégalais face à la crise des années trente*, L'Harmattan, Paris.
- LOW, S. (1996), «The Anthropology of Cities: Imagining and Theorizing the City», *Annual Review of Anthropology*, vol. 25, pp. 383-409.
- MARIE, A. (1981), «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.º 81-83, pp. 347-374.
- MILLER, R.C. (1969), «The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations», *Comparative Studies in Society and History*, vol. 11, pp. 302-314.
- MOHAMMED-CHÉRIF, F., y DUCRUET, C. (2011), «Les ports et la façade maritime du Maghreb entre intégration régionale et mondiale», *M@ppemonde*, n.º 101, pp. 1-18.
- MOITT, B. (1989), «Slavery and Emancipation in Senegal's Peanut Basin: The Nineteenth and Twentieth Centuries», *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 22, n.º 1, pp. 27-50.
- MONDLANE, E. (1969), *The Struggle for Mozambique*, Penguin African Library, Londres.
- MORAZÉ, C. (1936), «Dakar», *Annales de Géographie*, vol. 45, n.º 258, pp. 607-631.
- NDAO, M. (2009), *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, L'Harmattan, Dakar.
- OBERST, T. (1988), «Transport Workers, Stripes and the Imperial Response: Africa and the Post-World War II Conjuncture», *African Studies Review*, vol. 31, n.º 1, pp. 117-133.
- OLUKOJU, A. (2004), *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, Africa World Press, Nueva Jersey.
- ORTEGA ANTA, R., LÓPEZ SOBALER, A., REQUEJO MARCOS, A., y ANDRÉS CARVAJALES, P. (2004), *La composición de los alimentos. Herramienta básica para la valoración nutricional*. Editorial Complutense, Madrid.
- PENVENNE, J.M. (1984), «Labor Struggles at the Port of Lourenço Marques, 1900-1933», *Review*, vol. 8, n.º 2, pp. 249-285.
- PERSON, Y. (1979), «Le Front Populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938)», *Le Mouvement Social*, vol. 107, pp. 77-101.
- PETEREC, R.J. (1967), *Dakar and West African Economic Development*, Columbia University Press, Nueva York.
- RODNEY, W. [1971] (2011), *How Europe Underdeveloped Africa*, Pambazooka, Dakar.
- SECK, A. (1970), *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*, Mémoires de l'IFAN, Dakar.
- SUÁREZ BOSA, M. (1998) «La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y Las Palmas (1891-1980)», en ARENAS POSADAS C. (ed.), *Mercado y Organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*, Atril, Sevilla, pp. 303-314.
- (2003), *Llave de la Fortuna: instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas (1883-1990)*, Caja Rural de Canarias, Telde.

- THIAM I.D. (1993), *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*, L'Harmattan, París.
- THIOUB, I. (2003), «L'enfermement carcéral: Un instrument des gestions des marges urbaines au Sénégal. XIXe-XXe siècles», *Canadian Journal of African Studies*, vol. 37, n.º 2-3, pp. 269-297.
- THOMAS, B. (1957), «Railways and Ports in French West Africa», *Economic Geography*, vol. 33, n.º 1, pp. 1-15.
- TURNBULL, P., y SAPSFORD, D. (2001), «Hitting the Bricks: An International Comparative Study of Conflict on the Waterfront», *Industrial Relations*, vol. 40, n.º 2, pp. 231-257.
- VAN VOSS, L.H., y VAN DER LINDEN, M., (2003), «Estibadores: configuraciones, 1790-1970», *Historia Social*, n.º 45, pp. 37-45.
- VINEN, C. (1991), *The Politics of French Business, 1936-1945*, Cambridge University Press, Melbourne.