

# UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



## DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS TESIS DOCTORAL

**Programa de Doctorado:** Fuentes, Métodos e Historiografía para la investigación en el Mundo Atlántico

**Título de la tesis doctoral:** *Tendiendo puentes: Dakar y la configuración de la red de puertos de África Occidental. Evolución y análisis de una comunidad portuaria (1857-1957)*

**Autor:** Daniel Castillo Hidalgo

**Director de la tesis:** Dr. Miguel Suárez Bosa

El Autor

El Director

Las Palmas de Gran Canaria  
Diciembre, 2011



## **Agradecimientos**

En primer lugar, debo agradecer al Cabildo Insular de Gran Canaria por la concesión de la *Beca de Investigación en Temas de Interés para Gran Canaria* (2008-2011). Gracias a este proyecto integral de apoyo a los jóvenes investigadores en nuestra isla, ha sido posible realizar este trabajo. Esto demuestra la importancia fundamental que tienen los poderes públicos como dinamizadores de la educación, la investigación y la cultura, que serán sin lugar a dudas, los fundamentos de la salida a la crisis general que estamos padeciendo.

En segundo término, debo mostrar mi reconocimiento al Departamento de Ciencias Históricas quién ha sido responsable de mi formación universitaria y ha colaborado activamente en la confección de este trabajo. Los comentarios, aportes y todo tipo de sugerencias han sido de una gran utilidad para mí en esta etapa que se abrió hace cuatro años. Sería injusto no mencionar al profesor Juan Manuel Santana Pérez, quién me enseñó la importancia del debate teórico y la formación filosófica en conjunción con el rol social del historiador en la sociedad. Gracias por situarme en este camino y abrir las puertas al encuentro con el grupo de investigación del cual formo parte. En este punto, tengo que reconocer la ayuda prestada por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y su Programa de Ayuda a la Investigación que permitió afrontar buena parte de los costes asociados a mi formación como doctorando. También son merecidos los agradecimientos al personal de los diferentes archivos y centros de investigación, quienes ayudaron con su buena gestión a la elaboración de este trabajo, y especialmente al equipo de trabajo del Archivo Nacional de Senegal, quién bajo la dirección de M. Babacar Ndiaye se sobreponen cada día a las dificultades materiales y logísticas con una profesionalidad envidiable.

Sin lugar a dudas, el principal valedor de mi trabajo merece una atención especial, puesto que ha confiado en mí desde el principio. El profesor Miguel Suárez Bosa ha actuado cual Virgilio junto a Dante, adentrándose en las adversidades y animándome a mejorar continuamente. Sus consejos, conocimientos, apoyo y amplia experiencia han enriquecido de manera notable este estudio que presentamos. Espero que esta relación de respeto mutuo siga desarrollándose en los tiempos venideros y continuemos avanzando en las líneas de investigación que permanecen abiertas de modo desafiante.

En el plano personal, tengo que agradecer a mi familia su esfuerzo por traerme hasta aquí, y haberme enseñado los valores que no se aprenden en el ámbito académico. A mis padres especialmente, por ayudarme en todo momento. Gracias de corazón. Mis amigos han sido esenciales y merecen su reconocimiento por servir de apoyo y estar siempre a mi disposición, incluso en los peores momentos: Dani González, Mahy, Jacob, Isaí, Aridane, Fran Suárez, Adolfo, Héctor, Pedro González...y un largo etcétera. Todos merecen estar aquí, y saben que forman parte de la esencia de este trabajo. Finalmente, no tengo más que palabras de elogio a mi faro entre las tinieblas; Ana, quién ha sido el pilar sobre el cual me he sustentado en estos últimos años.



*“La pequeña ventaja inicial de una región se irá acumulando con el tiempo, y las exportaciones de manufacturas de la región que vaya en cabeza desplazarán al sector industrial de la región rezagada”*

Paul Krugman

*“Los defectos más destacados de la sociedad económica en la que vivimos son su incapacidad para mantener el pleno empleo y su arbitraria e injusta distribución de la riqueza y los ingresos”*

John Maynard Keynes (1883-1946)

*“...la calidad de las reflexiones de los que quieren cambiar la sociedad es necesariamente mejor que la de los que quieren inmovilizarla. La razón de esto es que la sociedad cambia. Aquellos que quieren detener su movimiento se ven así pues obligados a negar la evidencia...”*

Samir Amín

*“La estabilidad es inestable”*

Hyman Minsky (1919-1996)



## **ÍNDICE DE CONTENIDOS**

---

<b>Listado de las principales abreviaturas utilizadas.....</b>	<b>15</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>17</b>
Puntos de partida. Una aproximación a los <i>porqués</i> de este trabajo.....	17
Marco teórico y metodología de trabajo.....	24
Documentación y archivos utilizados.....	36
Organización y estructura.....	38
<b>PRIMERA PARTE. Desarrollo histórico del puerto de Dakar (1857-1957). En pugna permanente con los puertos canarios.</b>	
Introducción.....	52
<b>Capítulo 1. Primera fase: asentamiento y planificación (1857-1866)....</b>	<b>59</b>
Las presiones de Gorée y el acuerdo con <i>Méssageries Impériales</i> .....	63
Los primeros trabajos de construcción del puerto (1862-1866).....	74
<b>Capítulo 2. Segunda fase: expansión y primeras obras del puerto de comercio (1896-1910).....</b>	<b>85</b>
“Primero nos defendemos, luego comerciamos”. (1898-1910).....	90
<b>Capítulo 3. Tercera fase: crecimiento de la actividad portuaria (1910-1929).....</b>	<b>103</b>
La ciudad-puerto en África Occidental: Dakar, centro de actividad económica.....	108
Primera crisis de la red portuaria del Atlántico medio: la Gran Guerra.....	114
La crisis de posguerra y los planes de recuperación económica. Sarraut y las obras de 1924-1926.....	129
<b>Capítulo 4. Cuarta fase: la crisis de 1929. Dakar, metrópoli del AOF... </b>	<b>139</b>
El proteccionismo francés en el AOF durante la década de 1930.....	149
Recuperación de los indicadores portuarios (1936-1939).....	152
<b>Capítulo 5. Quinta fase: Dakar, puerto de escala, puerto metropolitano (1940-1957).....</b>	<b>157</b>
La vuelta de Dakar a la Francia Libre (1942-1945).....	165
Dakar, puerto al servicio de la expansión fordista (1945-1957).....	168
Nuevas rutas, nuevos desafíos. La internacionalización del puerto de Dakar (1946-1957).....	173
Crecimiento y consolidación del puerto de Dakar: La crisis de Suez.....	181
<b>Capítulo 6. Factores de competitividad en los puertos de África Occidental.....</b>	<b>189</b>
<b>Capítulo 7. El cacahuete, base de la economía colonial senegalesa... </b>	<b>207</b>
Implantación y usos del cacahuete.....	212

Transformación del tejido productivo senegalés.....	217
<b>Capítulo 8. Organización institucional del puerto de comercio de Dakar.....</b>	<b>221</b>
La creación de la Administración del puerto de comercio Dakar: funciones y competencias.....	229
<b>SEGUNDA PARTE. Empresas portuarias en Dakar. Análisis de una comunidad empresarial.</b>	
Introducción.....	237
<b>Capítulo 9. Las empresas comerciales y portuarias, banderas de la expansión imperial.....</b>	<b>243</b>
Los puertos oceánicos en África Occidental y la expansión del capitalismo industrial.....	245
Redes portuarias, empresas...Imperios.....	249
<b>Capítulo 10. Estructura y organización de la comunidad empresarial en Dakar.....</b>	<b>259</b>
Empresas familiares, sociedades limitadas y sociedades anónimas.....	263
<b>Capítulo 11. Actividad de las empresas en Dakar. Entre la especialización y la diversificación.....</b>	<b>269</b>
El tímido desarrollo de la industria y el sector servicios.....	276
<b>Capítulo 12. Relaciones entre la esfera de lo público y lo privado. Acuerdos, grupos de presión y organizaciones empresariales.....</b>	<b>289</b>
Un proceso de cartelización en África Occidental: La Conferencia Marítima de África Occidental (1895-1914).....	293
La delgada línea roja: Concesiones administrativas en la zona portuaria....	303
Grupos de presión y presencia en las Instituciones públicas.....	308
<b>Capítulo 13. Rasgos sobre la mentalidad del empresariado colonial en África Occidental.....</b>	<b>315</b>
<b>TERCERA PARTE. Trabajadores, organización del trabajo y relaciones laborales en el puerto de Dakar</b>	
<b>Introducción.....</b>	<b>326</b>
<b>Capítulo 14. Características, actividades, salarios y nivel de vida de los trabajadores portuarios en Dakar.....</b>	<b>329</b>
Características del trabajador portuario en Dakar.....	333
Asentamiento y vivienda.....	341
Salubridad y carencia de servicios.....	342
Trabajo femenino.....	344
Salarios y nivel de vida de los trabajadores portuarios.....	345
Alimentación de las clases populares en Dakar. Balance nutricional y dietético.....	357

<b>Capítulo 15. Legislación y organización del mercado de trabajo en el puerto de Dakar</b> .....	367
Flexibilidad del mercado de trabajo en el puerto de Dakar.....	370
Regulación de la jornada laboral.....	375
La regulación del trabajo africano. El decreto de 1926 y sus consecuencias	376
La reforma laboral del Frente Popular en Dakar (1936-1938).....	384
<b>Capítulo 16. Organizaciones de trabajadores. Clandestinidad, resistencia y acción de los trabajadores portuarios en Dakar</b> .....	389
Clandestinidad y organización de los trabajadores en Dakar.....	393
La década dorada del movimiento obrero africano: 1930-1938.....	403
La huelga de 1936 y la legalización de los sindicatos en el AOF.....	409
El fin de la II Guerra Mundial y la escalada de los movimientos sociales en África Occidental.....	414
<b>Conclusiones Generales</b> .....	422
Redes y competitividad interportuaria en África Occidental.....	422
Procesos de concentración económica y marginalización territorial.....	425
Factores institucionales y comunidad portuaria.....	428
Mercado de trabajo. Discriminación, marginalidad y resistencia.....	432
Perspectivas de trabajo y rutas de futuro.....	438
<b>Anexos documentales</b>	
<b>Anexo I.</b> Contrato establecido entre la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique y el Ministerio de Colonias para el establecimiento de una conexión marítima entre Francia y América del Sur con escala en Dakar.1912.....	442
<b>Anexo II.</b> Estado de la flota mercante sirviendo en el AOF en 1938.....	453
<b>Anexo III.</b> La Batalla de Dakar (23-25 de septiembre de 1940).....	455
<b>Anexo IV.</b> Conflictos laborales en las empresas portuarias, presentados ante el Tribunal de arbitraje de Dakar en 1939.....	459
<b>Anexo V.</b> Listado de individuos y organizaciones que debían ser vigiladas en Dakar por parte de la División de Seguridad del AOF en 1930.....	461
<b>Anexo VI.</b> Extracto del Manifiesto del Sindicato Internacional de los Obreros Negros de Hamburgo (1932).....	463
<b>Anexo VII.</b> Lista de los principales conflictos laborales desarrollados en el puerto de Dakar entre 1914 y 1946.....	464
<b>Anexo VIII.</b> Indicadores de actividad portuaria en Dakar (1900-1960).....	465
<b>Índice de gráficos, tablas, mapas e ilustraciones</b> .....	467

**Documentación y bibliografía**

Índice de documentación consultada..... 474  
Bibliografía.....479

**- LISTADO DE LAS PRINCIPALES ABREVIATURAS UTILIZADAS -**

- Affpol: *Affaires politiques* (asuntos políticos)
- Agefom : *Agence Économique Française d'Outre-mer* (Agencia económica francesa de ultramar)
- AHPLP: Archivo Histórico Provincial de Las Palmas
- AHU : *Arquivo Historico Ultramarino* (Archivo Histórico Ultramarino)
- ANS : *Archives Nationales du Sénégal* (Archivos Nacionales de Senegal)
- ANSOM : *Archives Nationales, Section Outre-mer* (Archivos Nacionales. Sección Ultramar)
- AEF : *Afrique Equatoriale Française* (África Ecuatorial Francesa)
- AOF: *Afrique Occidentale Française* (África Occidental Francesa)
- BAO : *Banque de l'Afrique Occidentale* (Banco de África Occidental)
- BNF : *Bibliothèque Nationale Française* (Biblioteca Nacional Francesa)
- CCD : *Chambre de Commerce de Dakar* (Cámara de Comercio de Dakar)
- CCINLP: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas
- CFAO : *Compagnie Française de l'Afrique Occidentale Française* (Compañía francesa de África occidental)
- CFDSL : *Chemin de fer Dakar-Saint-Louis* (Ferrocarril Dakar-Saint-Louis)
- CGT: *Confédération Générale du Travail* (Confederación General del Trabajo)
- CGTM : *Compagnie Générale des Transports Maritimes à Vapeur* (Compañía General de Transportes Marítimos a Vapor)
- CMAO : Conferencia Marítima de África Occidental
- DSL : Dakar-Saint-Louis
- GGAOF : *Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale Française* (Gobierno General del África Occidental Francesa)
- IIGM : Segunda Guerra Mundial

- JORF : *Journal Officiel de la République Française* (Gaceta de la República Francesa)
- PCF: *Parti Communiste Français* (Partido Comunista Francés)
- PSS : *Parti Socialiste Sénégalais* (Partido socialista senegalés)
- SCOA : *Société Commerciale de l'Ouest Africaine* (Sociedad comercial de África del Oeste)
- SFIO : *Section Française de l'Internationale Ouvrière* (Sección francesa de la Internacional Obrera)
- SIP : *Sociétés Indigènes de Prévoyance Agricole* (Sociedades Indígenas de Previsión Agrícola)
- SOCOPAO : *Société Commerciale des Ports d'Afrique Occidentale* (Sociedad Comercial de los Puertos de África Occidental)
- SYNDICAO : *Syndicat des intérêts de l'Afrique Occidentale* (Sindicato de interés de África occidental)
- TP : *Travaux Publics* (Trabajos Públicos)

## INTRODUCCIÓN

---

*« Nul ne peut rester insensible, en parcourant lentement les deux corniches, à l'admirable symphonie des couleurs qu'offrent le vert des frondaisons, l'ocre des roches, le noir brillant des basaltes soulignés par le blanc déferlement de l'océan dont le bleu glacis rejoint à l'horizon la profondeur azurée du ciel »*

Dakar et son Port. Journal de la Marine Marchande. 6/4/1964

### Puntos de partida. Una aproximación a los *porqués* de este trabajo.

*Tan cerca, y a la vez tan lejos.* De este modo podría definirse de manera sintética las relaciones y el conocimiento mutuo entre los puertos de África Occidental. En el año 2010 se cumplió un siglo de la finalización de las obras y la inauguración oficial del puerto de comercio de Dakar, sumándose de este modo a un proceso de constitución de una red de puertos en África Occidental que venía desarrollándose desde mediados del siglo XIX.<sup>1</sup> Desde entonces, la pugna entre los puertos de este espacio, especialmente entre Dakar y Las Palmas, ha sido permanente, en una búsqueda incesante por mejorar dentro de la batalla de la competitividad interportuaria. Las instituciones políticas de ambos puertos se esforzaron en mejorar las infraestructuras, con el objetivo de atraer a los buques mercantes en sus travesías hacia América o el sur del continente africano. A ello se sumaron las comunidades empresariales que dinamizaron la actividad económica, a través de la implantación de grandes empresas de servicios portuarios, vinculados estratégicamente con los intereses de potencias en expansión como Gran Bretaña, Francia o Alemania. Los puertos de Dakar y Las Palmas fueron esenciales en este proceso de expansión europea, que se aceleró en la segunda mitad del siglo XIX, en

---

<sup>1</sup> De aquí en adelante, cuando se hable de “África Occidental”, se estará haciendo referencia a Canarias y al conjunto de territorios continentales situados entre Dakar y el Golfo de Guinea, siguiendo la nomenclatura habitual en los estudios sobre el África subsahariana. Mauritania, el Sáhara Occidental y el sur de Marruecos quedan al margen de esta investigación. Para una aclaración conceptual sobre estos términos, véanse: LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade. 1909-1959*. A.W Sythoff. Leyden. 1962, p.12; HOPKINS, A.G: *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press. New York. 1973.

consonancia con los progresos tecnológicos en el sector de los transportes y las comunicaciones.<sup>2</sup> Los estudios y monografías sobre la importancia capital del puerto de Las Palmas han sido abundantes en la historiografía canaria. Esto ha sido consecuencia sobre todo del impacto económico y su influencia en los ciclos de crecimiento regionales.<sup>3</sup> El puerto de Dakar, también ha suscitado interés por parte de la comunidad científica internacional, sobre todo por su carácter estratégico como espacio fundamental para la política imperial francesa en el continente africano. Su función como capital política, económica y militar del África Occidental Francesa (AOF) desde 1902 implicó un interés temprano por parte de observadores, investigadores y académicos por estudiar el funcionamiento y desarrollo histórico de su principal atractivo económico: el puerto de comercio.<sup>4</sup> La investigación se ha centrado posteriormente en el

---

<sup>2</sup> Sobre el desarrollo tecnológico y los cambios generales que ello supuso para la navegación internacional y los medios de comunicación en general en el último tercio del siglo XIX, véanse: FLETCHER, Max. E: "The Suez Canal and World Shipping. 1869-1914" in *The Journal of Economic History*. Vol. 18, Nº.4 (December). 1958, pp. 556-573; ALDCROFT, F.H y FREEMAN M.J (eds.): *Transport in the industrial revolution*. Manchester University Press. 1983; HEADRICK, Daniel: *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad. Madrid. 1ª edición. (1ª edición en inglés, 1981). 1989; LYNN, Martin: "From Sail to Steam: The impact of the Steamship Services on the British Palm Oil Trade with West Africa, 1850-1890" en *The Journal of African History*. Vol. 30, Nº2. 1989, pp. 227-245; HEADRICK, Daniel: *The invisible Weapon: Telecommunications and International Politics, 1851-1945*. Nueva York. 1991; HUGILL, Peter: *Global communications since 1844: Geopolitics and technology*. Baltimore, 1999; HEADRICK, Daniel y GRISSET, Pascal: "Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1839-1939" en *The Business History Review*. Vol.75, Nº3. Harvard College. 2001, pp. 543-578.

<sup>3</sup> Los principales trabajos que han tenido al puerto de Las Palmas como principal objeto de estudio han sido numerosos, y han abordado diferentes problemáticas que tienen con la inserción de Canarias en las redes económicas de la globalización. Véanse: BURRIEL DE ORUETA, E: *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. CIES. Las Palmas, 1972; QUINTANA NAVARRO, Francisco: "La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913" en *Aguayro*, número 146. 1983; MARTÍN GALÁN, Fernando: *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas. 1984; QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*. CIES, Las Palmas, 1985; PONCE MARRERO, F.J: "La rivalidad anglo-germana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra" en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Nº 48. 2002, pp. 133-152; SUÁREZ BOSA, Miguel: *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural. 2003; MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas. 2004; DE RUS MENDOZA, Ginés, TOVAR, Beatriz y GONZÁLEZ, Marianela: *Impacto Económico del Puerto de Las Palmas*. Civitas. Thomson Reuters. 2009;

<sup>4</sup> Los primeros trabajos de investigación y documentación que se realizaron en el puerto de Dakar se hicieron entre 1913 y 1918, dónde se incorporaba una interesante información sobre tráfico, empresas y organización del trabajo. Buena parte de estas publicaciones pueden consultarse en los Archivos Nacionales de Senegal y la Biblioteca de los Archivos Nacionales de Francia (Sección Ultramar): MARC-SCHRADER, Lucien: "Le Port de Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 22, Numéro 124. 1913, pp. 367-370; *Les Ports Maritimes de l'AOF (1913)*. Levé. Paris; Agence Économique AOF: *Le Port de Commerce de Dakar*. Grande Imprimerie Africaine. 1918. Dakar; *Le Port de Dakar (1918)*.

papel desempeñado por el puerto de Dakar, y el conjunto de puertos coloniales en la problemática del desarrollo desigual a nivel global.<sup>5</sup>

Cuando se planteó la confección de este proyecto de investigación, la primera circunstancia que debía afrontarse era el análisis de la trayectoria histórica del puerto de Dakar en relación a su rol en la red de puertos de África Occidental. Para ello, se partía de la hipótesis de la existencia de un proceso de articulación de una serie de puertos en esta parte del Atlántico. En esa inmensa tela de araña, se encuentran los puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, Dakar y Mindelo (San Vicente). Debían observarse entonces, sus trayectorias históricas analizando sus tráficos comerciales y los indicadores portuarios que señalaran el desarrollo de dinámicas similares. No obstante, esta hipotética red de puertos de África Occidental formaba parte de una red de mayor extensión que superaba el marco continental, alargándose desde Europa hasta América del Sur y el Caribe. En esta estructura de superior entidad, aparecían nuevos nodos como los puertos europeos o los puertos del Cono Sur, que articulaban también las grandes cadenas migratorias del siglo XIX. ¿Era posible, pues, encontrar puntos en común entre realidades en apariencia tan diferentes como Burdeos, Dakar, Las Palmas o Buenos Aires? ¿Cómo pueden analizarse de un modo homogéneo espacios coloniales y por

---

Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918. La revista de Obras Públicas española, también realizó un acercamiento al nuevo puerto africano en 1918, dónde aparecía una reseña de tráficos y se advertía de su potencialidad con respecto a los puertos canarios: “El Puerto de Dakar” en *Revista de Obras Públicas*. 66, tomo I. 1918. Posteriormente, los trabajos científicos sobre el puerto de Dakar fueron abundantes, aunque destacan las aportaciones esenciales de Richard Peterec y Jacques Charpy respectivamente, que sentaron las bases de las futuras investigaciones: MORAZÉ, Charles: “Dakar” en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numero 258. 1936, pp.607-631; WITTLESEY, Derwent: “Dakar and other Cape Verde settlements” en *Geographical Review*. Vol. 31, Nº4. American Geographical Society. 1941, pp. 609-638; BOURRIERES, Paul: *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar. 1948; *Dakar Port Thonier*. Dakar. 1957; PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967; SECK, Assane: *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l’Institut Fondamental d’Afrique Noire. Dakar. 1970; CHARPY, Jacques: *Dakar. Naissance d’une Métropole*. Editions Les Portes du Large. 2007; CHARPY, Jacques: “Aux origines du port de Dakar” en *Outre-Mers*. T.99, Nº370-371. 2011, pp.301-317;

<sup>5</sup> Los trabajos principales que han servido de referencia a la hora de establecer estas cuestiones han sido: PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967; BIRD, James: *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971; AIRRIESS, Christopher A.: “Global economy and Port Morphology in Belawan, Indonesia” en *Geographical Review*. Vol.81, Nº2. 1991, pp. 183-196.

consiguiente dependientes, de otros lugares rectores, como los grandes puertos británicos o franceses? Estos interrogantes resultan de gran interés, puesto que permiten situar los objetos de estudio en una posición permanente de relatividad, según su situación en las redes económicas y políticas de la globalización. ¿Resulta pertinente entonces abordar un análisis del puerto de Dakar, tomando como referencia comparativa a Las Palmas? La respuesta es afirmativa, pero no por un convencimiento dogmático, sino por la necesidad de afrontar un estudio en profundidad sobre las relaciones entre ambos puertos. El conocimiento de la realidad de cualquiera de los nodos de esta red en África Occidental permite comprender mejor el funcionamiento de las dinámicas económicas internacionales. Del mismo modo, se obtienen diferentes respuestas que ayudan a establecer y caracterizar los procesos de concentración económica que definen la pugna territorial a nivel internacional.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> La historiografía española sobre las relaciones entre Canarias y África Occidental en la época contemporánea ha experimentado un renovado interés en la última década. Este fenómeno coincide con un mayor interés en consonancia con los procesos de crecimiento de la inversión económica y el intento de convertir a los puertos canarios, especialmente al de Las Palmas en una plataforma logística de cara a la inversión internacional en África. Véanse: MORALES LEZCANO, Víctor et alii: *Canarias y África: altibajos de una gravitación*. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria, 1985; MARTÍNEZ MILÁN, Jesús: “El puerto de Santa Cruz de Tenerife y el colonialismo europeo en el África Occidental: una hipótesis de partida” en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. Tomo III. 1987, pp.381-389; NDONGO BIDYOGO, D: “Perspectivas socio-económicas de las relaciones Canarias-Guinea” en *II Aula Canarias-Noroeste de África*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1988, pp.237-243; BOZA CHIRINO, José: *Comercio exterior entre Canarias y África*. CIES. Las Palmas de Gran Canaria, 1995; BOZA CHIRINO, José y PALACIOS SÁNCHEZ, A.A: “Las relaciones comerciales entre Canarias y África” en *Revista Situación Serie de Estudios Regionales. Canarias*. 1997, pp.397-404; PADILLA, Luis: “Las relaciones económicas Canarias-África” en KABUNDA, Mbuyi (coord.): *África subsahariana ante el nuevo milenio*. Pirámide. Madrid, 2002; SANTANA PÉREZ, German y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. Ediciones de la Catarata. Madrid, 2002; - PONCE MARRERO, Francisco Javier: *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*. UMI Microform, ProQuest Information and Learning Company, Ann Arbor, 2002b; LIRIA RODRÍGUEZ, J.A: *Canarias-Guinea Ecuatorial (1445-1931). La realidad de unas históricas relaciones*. Anroart. Las Palmas de Gran Canaria, 2003; CARNERO LORENZO, Fernando y PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A: “La economía de servicios: el enclave portuario isleño en el escenario atlántico” en *Economía e insularidad (siglos XV-XX)*. Universidad de La Laguna. Tomo I. La Laguna. 2007, pp.177-200; SANTANA PÉREZ, Germán y LÓPEZ, E: *Canarios con Salacot: África subsahariana como lugar de emigración (1936-1975)*. Fundación Mapfre-Guanarteme. Santa Cruz de Tenerife, 2009; CARNERO LORENZO, Fernando y NUEZ YÁÑEZ, Juan Sebastián, “El papel de Canarias en las relaciones económicas internacionales con África”, en *7º Congreso Ibero de Estudios Africanos*, Lisboa, Centro de Estudios Africanos, 2010; CARNERO LORENZO, Fernando (dir.): *Canarias como plataforma tricontinental con especial referencial al ámbito africano. C.1850-1910*. Área de Economía y Competitividad del Cabildo de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 2011.

Uno de los *porqués* de la selección del puerto de Dakar, se corresponde con el interés por profundizar en uno de los nodos regionales de mayor importancia por sus funciones económicas y políticas. La selección de Las Palmas como elemento referencial se explica por su papel destacado como base para la expansión europea por África Occidental, compartiendo esta característica con el puerto senegalés. Las Islas Canarias se situaron desde mediados del siglo XIX como un punto de escala esencial para las flotas de los principales imperios europeos, especialmente Gran Bretaña. Esto se representó en las Islas, en la presencia masiva de empresas y empresarios británicos vinculados a la actividad portuaria, pero también al sector agrícola, reorientando la producción hacia nuevos cultivos vinculados a los mercados de consumo en las ciudades de Londres, Liverpool y el norte de Europa. La expansión del sector del transporte marítimo por parte británica, implicó la necesidad de crear puntos de apoyo para la flota, dónde las empresas de servicios británicos comenzaron a dominar el mercado global, como también sucedió en el caso del archipiélago canario. Las Islas, gracias a un sistema de franquicias comerciales aprobado en 1852, se convirtieron en un atractivo centro de inversión de capitales foráneos, cuyo máximo exponente eran las grandes empresas de servicios y navegación como *Elder Dempster* cuya presencia se extendía por toda la fachada occidental africana. Las Islas Canarias, y en especial el puerto de Las Palmas, se situaron como escala fundamental en los viajes hacia los territorios británicos en África Occidental y el Golfo de Guinea. Como consecuencia de ello, las principales líneas de navegación británicas establecieron escalas regulares en el puerto grancanario, estrechándose de este modo las relaciones económicas, sociales y políticas.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Los trabajos sobre el papel de la inversión británica en Las Palmas también han sido abundantes, dada la importancia de la misma en la dinamización de la actividad económica y portuaria en Gran Canaria. Las principales aportaciones al debate historiográfico en este sentido han sido, tanto para el puerto de Las Palmas como para el de Santa Cruz de Tenerife: DAVIES P.N: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa*, 1852-1972. Alle and Unwin. 1973; MORALES LEZCANO, Víctor: “Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)” en *Anuario del Centro Regional de la UNED de Las Palmas*, 5. 1979, pp. 141-162; QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*. CIES, Las Palmas. 1985; MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Cabildo de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife. 1988; RODRÍGUEZ y DÍAZ DE QUINTANA, M: *Miller y Compañía: cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas. 1989; GUIMERA RAVINA, Agustín: *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias. 1837-1987*. Santa Cruz de Tenerife. 1989; PONCE MARRERO, F.J: “La rivalidad anglo-germana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra” en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Nº 48. 2002, pp.

En su orientación atlántica, Las Palmas también funcionó como puerto de escala de los buques que realizaban las travesías hacia el *foreland* brasileño y argentino, canalizando de este modo las cadenas migratorias internacionales que se desarrollaron de un modo formidable desde el último tercio del siglo XIX. La historiografía canaria se ha mostrado muy interesada en estas cuestiones, sobre todo en las últimas décadas, como demuestran los abundantes trabajos realizados en torno al papel jugado por el puerto de Las Palmas en la apertura e internacionalización de la economía isleña.<sup>8</sup>

El puerto de Dakar por su parte, quedaba bajo soberanía del otro gran imperio colonial de la época y su configuración como puerto colonial definió una comunidad portuaria particular. Su papel inicial como base militar para la flota francesa, así como las políticas proteccionistas aplicadas por el gobierno francés supusieron un menor grado de apertura a la inversión internacional, reduciéndose esta casi en su totalidad al capital francés. Sin embargo, las

---

133-152; SUÁREZ BOSA, Miguel: *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural. 2003; MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas. 2004; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel: “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914” en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. 2005; CARNERO LORENZO, Juan S., NÚEZ YÁNEZ, Concepción y PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A: “Las redes empresariales extranjeras en España. El caso de la multinacional británica Elder Dempster y Cía” en X Simposio de Historia Económica. Bellaterra. 2005; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro: “El tráfico marítimo en la era del Imperio: Cartel, Monopolio y Oligopolio: El Caso de Santa Cruz de Tenerife. c.1870-1914” en *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AAHE)*. Murcia. 9-12 septiembre de 2008.

<sup>8</sup> Uno de los principales atractivos de esta línea de investigación es que sigue abierta y con buena salud, teniendo en cuenta la relativa frecuencia de publicaciones y artículos que centran su interés en la temática. Los problemas de la globalización y la situación de Canarias en ese proceso, están comenzando a ser abordados también en esta línea de trabajo: QUINTANA NAVARRO, Francisco: “La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913” en *Aguayro*, número 146. 1983; PONCE MARRERO, F. J: *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*. UMI Microform, ProQuest Information and Learning Company, Ann Arbor, 2002; MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas. 2004; SUÁREZ BOSA, Miguel: “The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies” en *International Journal of Maritime History*, Vol. XVI, Nº1. 2004, pp.95-124; CARNERO LORENZO, Juan S., NÚEZ YÁNEZ, Concepción y PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A: “Las redes empresariales extranjeras en España. El caso de la multinacional británica Elder Dempster y Cía” en X Simposio de Historia Económica. Bellaterra. 2005; CASTILLO HIDALGO, Daniel y SUAREZ VIERA, Francisco: “La Proyección Internacional del Puerto” en HERRERA PIQUÉ, Alfredo (dir): *125 Años de Nuestro Puerto*. Fundación de Puertos de Las Palmas. 2008.

líneas de navegación británicas que recalaban en el puerto senegalés compartían, en muchas ocasiones, origen y destino, estableciendo también escalas regulares en sus aguas. Las rutas habituales entre ambos puertos eran también similares, con un predominio de los puertos franceses en el caso de Dakar, pero con un *foreland* en América y África prácticamente idéntico.

El funcionamiento de la comunidad portuaria es un elemento de análisis entre ambos puertos, que desvela también dinámicas y funcionamientos similares, aunque con las salvedades propias derivadas del estatuto colonial de Dakar. En cualquier caso, el aspecto que marca la selección de este puerto es debido a su rol central dentro de la red de puertos en África Occidental. A través de su estudio, puede observarse el proceso de articulación de esta concepción teórica, que representa un espacio relativamente homogéneo en las dinámicas económicas globales. La incorporación al debate de los elementos y mecanismos que inciden en la integración regional, así como el establecimiento de redes económicas y sociales, reciben una atención esencial en este trabajo. En este sentido, se tienen en cuenta diferentes elementos sociales, económicos y políticos que describen fenómenos de exclusión dentro del sistema económico global que comienza a desarrollarse bajo los parámetros del liberalismo desde el siglo XIX. Esto supone una de las cuestiones de mayor actualidad en las investigaciones recientes, en línea con los problemas socio-económicos producto de la globalización, tanto como en los fenómenos de inclusión o exclusión en las redes económicas generales.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> La CEPAL encabezó a finales de los años 1990 una serie de investigaciones sobre estos procesos de crecimiento y exclusión, motivados de la aparición de nuevos espacios emergentes, agrupados en torno al grupo BRIC (Brasil, Rusia, India y China), con unas altas tasas de crecimiento interanuales que centró el análisis en esos lugares del planeta, en busca de respuestas a los modos de regulación que se estaban desarrollando. En clave económica, la configuración de los espacios de redes globales supone un enfoque metodológico novedoso, por cuanto incorpora elementos de la sociología, la economía y la geografía al análisis historiográfico. En el siglo XIX, con el triunfo del liberalismo económico fundamentado en las teorías de Smith, Ricardo o Marshall, se configuró un esquema global en el cual se profundizó en la especialización de los territorios y la producción a nivel mundial. Bajo estos parámetros ricardianos que aún hoy prevalecen, se justificó la dominación económica por parte de los países imperialistas frente a los espacios coloniales. De este modo, se estableció un orden económico a nivel general interconectado que dio paso a la Globalización económica de mediados del siglo XIX. Este fenómeno, que supuso una revolución transformadora de los tejidos productivos internacionales significó la aparición, o mejor dicho la consolidación, de centros rectores de entidad internacional, identificados con los núcleos metropolitanos. La economía internacional, y por consiguiente el orden social, se vió condicionado por estas relaciones de poder, basadas en la desigualdad y la competencia interregional. La idea de *Economía-*

## Marco teórico y metodología de trabajo

El papel de los puertos oceánicos en la integración en el mercado internacional de sus respectivas regiones, es esencial para comprender el fenómeno de vertebración económica en África Occidental y analizar los motivos por los cuales algunas regiones logran dominar las redes regionales y otras resultan marginadas en estos procesos globales. Reconocer la existencia de espacios interconectados en este espacio del planeta, supone aceptar de manera implícita las premisas básicas que proponen desde hace algunas décadas los principales teóricos de la Historia Atlántica. Desde la publicación en 1949 del trabajo de Fernand Braudel sobre el Mediterráneo en la Edad Moderna, como concepto de integración entre ambas orillas (Europa, África del Norte y Asia Menor), siguió profundizándose en esa línea de trabajo que presentaba a los océanos y los mares, no como un elemento de separación sino de articulación de espacios y trayectorias comunes.<sup>10</sup> Los trabajos de

---

*Mundo*, caracterizada por Wallerstein iría pues conformándose desde el siglo XVI, con la conformación de los nuevos imperios, así como en las bases en que se sustentaron las políticas mercantilistas. En este sentido, las principales aportaciones en torno a los nuevos espacios emergentes y la conformación de redes que incluyen o excluyen territorios han sido: WALLERSTEIN, Emmanuel: *El moderno sistema mundial. La agricultura y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Siglo XXI Editores, Madrid, 1980; WALLERSTEIN, Emmanuel: “El análisis de los sistemas mundiales” en GIDDENS y TURNER (coord.): *La teoría social, hoy*. Editorial CNCA-Alianza Editorial. México. 1990; BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain: “El nuevo debate regional” en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 19-36; LEBORGNE Danièle y LIPIETZ, Alain: “Flexibilidad defensiva. Dos estrategias sociales en la producción de los nuevos espacios económicos” en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 331-361; VELTZ, Pierre: “Jerarquías y redes en la organización de la producción y del territorio” en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 281-299; CARAVACA BARROSO, Inmaculada: “Los nuevos espacios ganadores y emergentes” en *Revista Eure*. Vol.XXIV. Nº73. Santiago de Chile. 1998, pp. 5-30; MARTNER PEYRELONGUE, Carlos: “El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global” en *Revista Eure* (Vol.XXV. Nº75). Santiago de Chile. 1999, pp. 103-120; GRANOVETTER, Mark: “The impact of Social Structure on Economic Outcomes” en *Journal of Economic Perspectives*. Volume 19, Number 1, Winter. 2005, pp. 33-50; BRAYSHAY, Mark, CLEARY, Mark y Selwood, John: “Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930” en *Area*, 37.2. 2005, pp.209-222; CASSON, Mark: “*Networks: A New Paradigm in International Business History?*” en XIV Congreso Internacional de Historia Económica, Helsinki. 2006; OJEDA CÁRDENAS, Juan: *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)?*. Tesis doctoral. Ciudad de México. 2006;

<sup>10</sup> El trabajo de Braudel se enmarca en la historiografía de la posguerra, caracterizada también por un intento de profundizar en la cooperación internacional, representada políticamente en los inicios del

Pierre Chaunu, Charles Verlinden, John Elliot, Bernard Baylin y Nicholas Canny siguieron profundizando en esta corriente de investigación, cuyos fundamentos se encontraban en las relaciones históricas entre ambas orillas del Océano Atlántico.<sup>11</sup> Sin embargo, no puede tampoco hablarse rotundamente de una entidad homogénea con respecto al Atlántico, puesto que las dinámicas y trayectoria histórica del Atlántico Norte, por ejemplo, guardan pocas similitudes con los acontecimientos que se desarrollan entre América del Sur y los espacios coloniales del Golfo de Guinea por ejemplo.

Sin lugar a dudas, el enfoque teórico que sitúa al Atlántico como elemento de análisis, es referencial en este trabajo de investigación. Sin esa perspectiva metodológica, no podrían analizarse los ciclos de expansión o contracción económica que sucedieron en África Occidental y que afectaron en mayor o menor medida a Dakar. Este trabajo parte del reconocimiento de una dinámica común en esta región del Atlántico Medio, que tiene a los puertos oceánicos como principales protagonistas, y en él, unas comunidades portuarias con una serie de características definidas. Sin embargo, las *fuerzas profundas* que definen las relaciones internacionales y el orden económico, eran similares, respondiendo a un proceso general identificado con el proceso de expansión imperialista iniciado a mediados del siglo XIX. El Mundo Atlántico como concepto no escapó a esta tendencia, sino que se integró de manera decidida a través de las relaciones e intercambios intercontinentales. Es por ello que el papel de los puertos debe señalarse como esencial en toda esta fase de la Historia.

---

proceso de integración europea: BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de cultura económica de España. 2001 (Edición original de 1949)

<sup>11</sup> Sobre los preceptos fundamentales de la Historia Atlántica, véanse: CHAUNU, Pierre: *Sevilla y el Atlántico (1504-1650)*. 1961; VERLINDEN, Charles: “Les Origines Coloniales de la Civilisation Atlantique” en *Journal of World History*, N°1. 1953 ; BAYLIN, Bernard: “The Idea of Atlantic History” en *Itinerario*. Volume XX, N°1, 1996; ELLIOT, John: *En la Búsqueda de la Historia Atlántica*. Conferencia de apertura del XIV Coloquio de historia Canario - Americana. Las Palmas de Gran Canaria. 2000; CANNY, Nicholas: “*Atlantic History: What and Why?*” en *European Review*, Vol 9, N° 4 (United Kingdom). 2001, pp. 399-411

Las ciudades portuarias oceánicas fueron el escenario dónde se impulsaron los procesos de concentración económica, convirtiéndose además en los centros que articularon territorios a nivel internacional. Los puertos oceánicos de la categoría de Dakar o Las Palmas, aparecieron entonces como actores fundamentales en el espacio de flujos, que comienza a estructurarse desde finales del siglo XIX, y que ha sido caracterizado por Manuel Castells.<sup>12</sup> No sólo fueron espacios dinámicos económicamente, sino que se situaron en el centro del intercambio de ideas, conocimientos y experiencias, es decir, los flujos de información. De ahí que la articulación del espacio de redes y flujos sea una consecuencia del desarrollo de los transportes y medios de comunicación. Los puertos y sus comunidades portuarias fueron receptores habituales de nuevas tendencias, conocimientos y modos de organización del trabajo, situándose a la vanguardia en los procesos de reforma y reestructuración económicas. Esta posición privilegiada en las redes internacionales supuso además la creación de una comunidad social interconectada a través de los buques, marinos y pasajeros que se desplazaban entre los diferentes nodos de la red. Esto suponía un mayor conocimiento e interacción entre las diferentes orillas alejadas entre sí, como ha sugerido Frederick Cooper en su trabajo sobre las características de los trabajadores portuarios a nivel general.<sup>13</sup>

Otro elemento que debe tenerse en cuenta, hablando de este espacio geográfico en África Occidental, es la aparición de regiones emergentes y otras regiones que sucumben ante los procesos de integración económicas. En este sentido, se han tenido en cuenta las aportaciones de la Nueva Geografía Económica, teniendo como especial referencia los trabajos de Paul Krugman, así como de la escuela regulacionista francesa encabezada por Georges

---

<sup>12</sup> CASTELLS, Manuel: *La Era de la Información. Vol. I: La Sociedad Red*. Primera edición (1996). México, Distrito Federal: Siglo XXI Editores. 2002

<sup>13</sup> COOPER, Frederick: "Dockworkers and labour history" en *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Davies et alii (Eds.). Ashgate. 2000, pp. 523-541.

Benko y Alain Lipietz.<sup>14</sup> Las dos preguntas esenciales que identifican este trabajo, y a las que se pretende ofrecer respuesta, se encuentran estrechamente relacionada con los parámetros básicos que propugnan los teóricos de la Nueva Geografía Económica: ¿Por qué se producen procesos de concentración de actividad económica en determinados lugares? ¿Qué define a un espacio ganador con respecto a un espacio deprimido?

Estas interrogantes también deben ser abordadas desde el punto de vista del enfoque de la teoría general de la regulación, aunque otros enfoques teóricos han incidido en las tendencias ricardianas para analizar estas dinámicas.<sup>15</sup> Este modelo de análisis se fundamenta en diferentes conceptos esenciales que definen un sistema de desarrollo.<sup>16</sup> El primero de esos conceptos es el *régimen de acumulación*, que es la combinación de normas de producción, distribución y uso de los bienes que se encuentran en el mercado. Las innovaciones tecnológicas y las inversiones realizadas en I+D, suponen cambios en este apartado, como sucedió en el último tercio del siglo XIX con la aplicación de las innovaciones en el campo de los transportes y las telecomunicaciones. El segundo de los elementos que definen al enfoque de la regulación, es el *modelo de organización del trabajo*, que incorpora aspectos del régimen de acumulación, pero que incide en las relaciones laborales y la

---

<sup>14</sup> Para una síntesis sobre las proposiciones de la Nueva Geografía Económica véase: FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul: “La nueva geografía económica: Pasado, presente y futuro” en *Investigaciones Regionales*. Primavera, Número 004. Asociación Española de Ciencia Regional. Alcalá de Henares. 2004, pp.177-206. Las aportaciones de la escuela francesa se sintetizan en: BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain: “El nuevo debate regional” en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 19-36.

<sup>15</sup> Hirschman ha sustentado la idea, posteriormente recogida por James Bird y también por Blaut de la “especialización regional” como base para el desarrollo de infraestructuras portuarias. En este sentido, ha tratado de analizar en qué medida los puertos coloniales quedaron conectados con los principales puertos metropolitanos. Así, el sistema portuario internacional quedaba estructurado en torno a unos nodos periféricos especializados en la exportación de materias primas y productos coloniales, frente a un número de puertos metropolitanos industriales que organizarían jerárquicamente la cadena productiva internacional. Véase: HIRSCHMAN, A.O: *The Strategy of Economic Development*. Yale Studies in Economics. New Haven, 1958; BLAUT, J.M: “Geography and the development of peasant agriculture” en *Problems and Trends in American Geography*. Eds. S.B Cohen. 200-20. New York, 1967; BIRD, James: *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971.

<sup>16</sup> La teoría de la regulación ha sido caracterizada por: BOYER, Robert: *La teoría de la regulación. Un análisis crítico*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1992.

gestión y propiedad de los medios de producción disponibles. Por último, la combinación de estas dos facetas implica un *modo de regulación*, dónde las instituciones juegan un papel fundamental como contrapeso a las relaciones laborales. Las instituciones públicas establecen las normas básicas de regulación que incluyen el establecimiento de salarios, el tipo de competencia y regulación del mercado, las políticas monetarias o la intervención general del Estado (instituciones públicas) en la economía.<sup>17</sup>

El marco teórico general que envuelve este trabajo se fundamenta en esta tendencia, en combinación con la Nueva Geografía Económica. El análisis que se plantea, centra su atención en el papel institucional como regulador y articulador de una organización político-económica particular. El carácter de la economía colonial en Senegal, y el papel desempeñado por el puerto de Dakar como eje de las políticas imperiales planificadas por Francia en África Occidental, responden a un modo de regulación específico que va evolucionando hacia nuevas formas con el paso del tiempo. La adaptación a los nuevos modos de acumulación en las primeras décadas del siglo XX y el rol de los puertos oceánicos coloniales en ese proceso, supusieron una serie de cambios en la organización del trabajo que serán analizados pormenorizadamente en este trabajo. En este sentido, los interrogantes sobre el funcionamiento de las fuerzas centrípetas que inciden en los fenómenos de acumulación de actividad económica, tienen mucho que ver con las propuestas del enfoque teórico regulador sobre la articulación de los diferentes modos de regulación y equilibrio del sistema socio-económico.

Este modelo de análisis permite, además, complementar la dialéctica marxista ortodoxa, que debe tomarse con muchas precauciones en África, sobre todo en el análisis de las relaciones laborales, la interacción entre los diferentes miembros de la comunidad portuaria y la aceptación de conceptos como “conciencia de clase” o “proletariado”. Las dificultades que plantea el modelo marxista a la hora de analizar el comportamiento de los trabajadores

---

<sup>17</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo: “El enfoque de la regulación en Economía: una propuesta renovadora” en *Cuadernos de Relaciones Laborales*. Nº4. Editorial Complutense. Madrid, p.156

africanos en el puerto de Dakar se fundamentan en la trayectoria histórica de los pueblos africanos y el funcionamiento tradicional de las sociedades precoloniales. La categorización clásica del marxismo ortodoxo debe adoptarse con cautelas, sobre todo porque el proceso de proletarización de los trabajadores asalariados africanos es muy lento, con la ausencia de un fenómeno de industrialización y concentración de capital industrial. El funcionamiento de la economía colonial implicaba además un uso intensivo de la fuerza de trabajo, que se comportaba de un modo similar a las formas de organización del trabajo previas a la colonización europea. El mantenimiento de sistemas de explotación precapitalistas hasta fechas muy tardías que alcanzaban las décadas de 1930-1940, sobre todo en entornos rurales, ejemplifica un modelo de desarrollo bicéfalo. Este esquema plantea unos centros urbanos integrados en el espacio de redes internacional, por un lado, y por otros, unas zonas rurales con estructuras socio-económicas tradicionales. Es por ello, que la categorización marxista de clase trabajadora en África Occidental debe adoptarse con las precauciones debidas, dadas las especificidades del desarrollo histórico del propio trabajador africano.<sup>18</sup> El enfoque de la regulación, que supone una heterodoxia dentro del marxismo tradicional -puesto que no descarta conceptos esenciales, como por ejemplo la posesión de los factores de producción- permite observar la dialéctica entre los poderes políticos y económicos coloniales frente a la mayoría de trabajadores y clases populares africanas, que van a insertarse en el sistema económico global a través de los puertos oceánicos.

Si se ha hablado de procesos de concentración y de fuerzas centrípetas que actuaron en la red de puertos de África Occidental, deben atenderse a las razones que implicaron esos fenómenos, para poder explicar el proceso en su conjunto, puesto que supusieron la marginalización de otros espacios y territorios. Los puertos oceánicos en África Occidental fueron elementos centrales que dinamizaron la modernización y la actividad económica de sus *hinterlands*, integrándolos en los mercados internacionales. El incremento en la velocidad y carga de los buques desde la segunda mitad del siglo XIX implicó

---

<sup>18</sup> FREUND, Bill: *The African Worker*. African Society Today. Cambridge University Press. 1988, p.46

unos mayores contactos entre los puertos y regiones en el Atlántico, impulsando un proceso de crecimiento de la actividad económica en líneas generales. Los puertos coloniales como Dakar, concentraron la inversión por parte de las Instituciones públicas para mejorar sus infraestructuras, pero también se erigieron como espacios preferidos por parte de las empresas comerciales y financieras. Éstas asentaron sus bases y oficinas principales con el objetivo de reducir los costes de transacción, que suponían una parte muy importante de los gastos generales que debían acometer las empresas en África.<sup>19</sup> El resto de fuerzas centrípetas que incidieron en estos procesos tienen que ver con la reducción de costes en el transporte y manutención de mercancías, con el desarrollo de la intermodalidad en el AOF desde las últimas décadas del siglo XIX. Es por ello, que se sucedieron una serie de factores que implicaron un proceso de acumulación y concentración de actividades económicas en Dakar, que serán analizados a lo largo de este trabajo. Fueron en estos periodos de concentración de la inversión cuando se evidenciaron los fenómenos de polarización entre las regiones receptoras de capitales e infraestructuras y las que quedan al margen, padeciendo una marginalidad relativa o absoluta frente a las redes generales.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Las principales aportaciones a la historiografía sobre los procesos de concentración de la actividad económica en Dakar y otros puertos de África Occidental han sido esencialmente: WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements" en *Geographical Review*. Vol. 31, N°4. American Geographical Society. 1941, pp. 609-638; THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol. 33. N°1. 1957, pp.1-15; PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967; EPSTEIN, A.L: "Urbanization and Social Change in Africa" en *Current Anthropology*. Vol. 8. N°4. 1967, pp. 275-295; HILLING, David: "The Evolution of the Major Ports of West Africa" en *The Geographical Journal*. Vol.135. N°3.Blackwell Publishing. 1969, pp. 365-378; COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: « L'impact des Intérêts Coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965 » en *The Journal of African History*, Vol.16, N° 4. 1975, pp. 595-621; WINTERS, Christopher: "Urban morphogenesis in Francophone Black Africa" en *Geographical Review*, Vol.72, N°2. 1982, pp. 139-154; MURPHEY: "On the evolution of the port-city" en BROEZE, F. (ed.) *Brides of the sea: Port-cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries*. (Pp. 223-245). University of Hawaii Press. 1989, pp. 224-245; OLUKOJU, Ayodeji: "The development of the The Port of Lagos, c.1892-1946" en *The Journal of Transport History*. Vol.13, N°1. 1992a, pp.59-78; GLEAVE, M.B: "Port Activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone" en *Journal of Transport Geography*. Vol.5, N° 4. 1997, pp. 257-275; CHARPY, Jaques: *Dakar. Naissance d'une Métropole*. Editions Les Portes du Large. 2007; BONIN, Hubert: "The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)" en World Economic History Association Congress. Utrecht, 3-7 August, 2009.

<sup>20</sup> FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul....Op.citp.186

África Occidental, situada en la periferia con respecto a los centros de poder europeos y estadounidenses, experimentó también cambios con respecto al equilibrio territorial. De este modo, el sistema global propuesto por Wallerstein que dividía al mundo en torno a un centro político-económico dominante, y unas periferias dependientes del anterior, adquiriría un nuevo sentido.<sup>21</sup> Estos acontecimientos que se desarrollaron en unos territorios periféricos, muestran una sugerente perspectiva de trabajo sobre la cual se profundizará en esta investigación.

Llegado este momento, deben aclararse una serie de conceptos básicos a los que se hará referencia a lo largo del presente trabajo. El primero de ellos tiene que ver con las funciones portuarias y la variación en las mismas a lo largo del tiempo. El puerto de Dakar, como puerto colonial típico, tenía como principal función la evacuación de materias primas hacia los puertos metropolitanos y la importación de manufacturas, materiales de construcción, alimentos, bienes de consumo y equipo, configurándose como un puerto *gateway*, es decir un lugar de entrada y salida masiva de mercancías para un vasto *hinterland*.<sup>22</sup> Esta función comercial se combinaba con una serie de servicios portuarios orientados hacia el tráfico de escala, lo que generó un efecto de arrastre sobre el conjunto de la actividad portuaria a través de la consolidación de una comunidad empresarial con intervención en diferentes sectores de la actividad económica. Analizando varias aportaciones destacadas de la bibliografía existente sobre puertos situados en la periferia mundial (África, sudeste asiático, América del Sur), pueden observarse coincidencias en estos procesos de transformación de la actividad portuaria, así como su impacto en el frente marítimo y la configuración de la comunidad portuaria.<sup>23</sup> El

---

<sup>21</sup> WALLERSTEIN, Emmanuel: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid : Siglo XXI Editores. Madrid, 1980 (versión original de 1979).

<sup>22</sup> BIRD, James: "The Gateway concept" en *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971.

<sup>23</sup> AIRRIESS, Christopher A.: "Global economy and Port Morphology in Belawan, Indonesia" en *Geographical Review*. Vol.81, N°2. 1991, pp. 183-196; OJEDA CÁRDENAS, Juan: *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)?*. Tesis doctoral. Ciudad de México. 2006; TRIER, Mijal: "Ciudad Vieja de Montevideo. Procesos de transformación en un

mayor o menor peso de las funciones de escala se refleja en la orientación de la actividad en el puerto como abastecedor de combustible, agua o víveres. Un predominio de este sector sobre la actividad comercial (exportación e importación de mercancías, graneles, etcétera) refleja también el grado de apertura e internacionalización del puerto, sobre todo cuando el número y variedad de pabellones extranjeros superan al propio pabellón nacional. Además, se incidirá en las funciones portuarias, así como en la competitividad interportuaria –sobre todo frente a Las Palmas- como motor para la innovación y las reformas acometidas en el puerto de Dakar, lo cual supuso un incremento progresivo de los indicadores de actividad. Además, las características, funciones y servicios en los puertos también van evolucionando, experimentando cambios en la medida en que los modos de regulación varían o sufren modificaciones profundas.<sup>24</sup>

El segundo concepto que debe ser aclarado, por cuanto va a ser empleado en numerosas ocasiones a lo largo de este trabajo es el de comunidad portuaria. Este término se refiere al conjunto de agentes económicos, sociales y políticos que intervienen en la actividad portuaria. Pese a que este término suele ser utilizado por parte de los economistas para hacer referencia esencialmente a las empresas e industrias portuarias, en este estudio, haremos un uso extensivo del concepto. Como resulta evidente, esto supone que la comunidad portuaria está compuesto por un amplio número de miembros, que van desde las Administraciones Portuarias, hasta las empresas del puerto, los trabajadores, agentes de aduanas, etcétera.<sup>25</sup> Otra de las

---

barrio portuario” en ROMERO GORSKI, Sonia (coord.): *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*. Montevideo. 2005, pp.181-189; GLEAVE, M.B: “Port Activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone” en *Journal of Transport Geography*. Vol.5, N° 4. 1997, pp. 257-275.

<sup>24</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos: “El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global” en *Revista Eure*. Vol.XXV. N°75. Santiago de Chile. 1999, p.104

<sup>25</sup> Para una síntesis de la comunidad portuaria en Las Palmas, véase: SUÁREZ BOSA, Miguel: *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el puerto de las Palmas, 1883-1990*. Caja Rural de Canaria. Telde, 2003. Para una definición economicista de la comunidad portuaria, véase: LEBÓN FERNÁNDEZ, Camilo, CASTILLO MANZANO, José Ignacio y LÓPEZ VALPUESTA, Lourdes: *El impacto económico del Puerto de Sevilla sobre la Economía Andaluza*. Colección Economía. Diputación de Sevilla. Sevilla, 1998, p.38

hipótesis que manejamos, que tiene que ver con este concepto, es el impacto del factor institucional sobre la comunidad portuaria en Dakar. Un punto de partida desde el cual se afronta este trabajo es que el modo de regulación que se adopta en el AOF, va a incidir de forma decisiva en la formación de una comunidad portuaria con unas características específicas, propias de un espacio colonial. El desequilibrio en las relaciones laborales a favor de la patronal tiene como fundamento la política institucional, que amparaba y favorecía una serie de consideraciones y características que se analizarán en este trabajo. Se insiste pues, en el papel institucional y el modo de regulación definido por los poderes públicos, a la hora de establecer las relaciones entre los diferentes agentes de la comunidad portuaria. Con respecto a este término, se utilizará también el concepto de comunidad empresarial, referida en este caso al conjunto de empresas comerciales y de servicios portuarios que mantenían una estrecha relación con la actividad marítima.

Es interesante reseñar, además, la organización política del espacio geográfico en el que va a centrarse el trabajo. El puerto de Dakar, situado en el extremo sur de la península de Cabo Verde, fue la capital del AOF desde 1902, año en que se traspasó esta función política desde la vieja ciudad de Saint-Louis. El gobierno francés había establecido desde 1895 una federación de territorios en sus posesiones coloniales de África Occidental, dónde se agrupaban Senegal, el Alto Volta (Burkina Faso), el territorio militar de Níger, la Guinea francesa, Dahomey (Benin) y el Sudán francés (Mali). Este inmenso territorio quedaba bajo control del Ministerio de Colonias y Ultramar, que se encargaba del nombramiento de un Gobernador General al mando de federación de territorios. A nivel político, el Gobierno General del AOF (GGAOF) tenía una autonomía considerable y establecía las directrices políticas y económicas que debían seguirse. Esto se realizaba en consonancia con el Ministerio de Colonias, que esbozaba proyectos generales de trabajo, por tanto establecía las líneas maestras dónde se sustentaba el *pacto colonial*, que era el modo de regulación básico que definía las relaciones entre la metrópolis y las comunidades colonizadas.

Desde 1900, con la aprobación de la ley de autonomía presupuestaria de las colonias, el GGAOF también adquirió unas mayores funciones con respecto al apartado económico, estableciendo unos presupuestos generales que se nutrían de los impuestos y arbitrios que ingresaban en la federación. Además, recibían aportaciones del Ministerio de Colonias para afrontar grandes gastos públicos relacionados con la construcción de infraestructuras (puertos, ferrocarriles). El GGAOF también debía cubrir con los gastos generales ordinarios que fuesen necesarios con el presupuesto de la federación. Como será expuesto más adelante, en 1910 se creó el presupuesto anexo del puerto de Comercio de Dakar, con lo que se dotó a este de una cierta autonomía financiera, estableciendo nuevos parámetros organizativos en la infraestructura. Cabe destacar también que cada uno de los territorios que formaban la federación tenía a un Administrador o Comandante de región, que dependía directamente del GGAOF. Su principal función era coordinar y aplicar las políticas generales del gobierno federal en sus territorios y mantener el orden público, por lo que también contaban con atribuciones militares y de defensa. En una escala local, los Jefes de Cantón, desarrollaban tareas de control social y militar en espacios locales, incorporando algunas pequeñas ciudades, pueblos o aldeas.

De este modo quedó establecido un poder fuertemente articulado, basado en una cadena de mando en el cual las instituciones de poder africanas pasaron a un segundo plano. Los jefes de aldea africanos mantenían contactos con los jefes de cantón franceses, pero las estructuras políticas africanas, previas al proceso de colonización de mediados del siglo XIX fueron desapareciendo progresivamente, a medida que se implantaban las instituciones francesas.<sup>26</sup> La presencia de representantes africanos en los órganos de decisión coloniales se retrasará hasta la década de 1920, cuando se creen los Consejos de Notables y se articule también el Consejo Colonial (*Conseil Colonial*). Haciendo hincapié en el marco teórico que se ha ido

---

<sup>26</sup> Para profundizar en las instituciones políticas en Senegal y el conjunto del AOF, véase: NDAO, El Hadj Ibrahima: *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*. Les Nouvelles Éditions Africaines du Sénégal. Dakar. 2003

presentando, puede observarse como el papel institucional va a ser definitivo a la hora de establecer los análisis pertinentes sobre el modo de regulación que se desarrolló en el AOF.<sup>27</sup>

Una vez aclarados los parámetros básicos que van a ser presentados en este trabajo, deben comentarse una serie de apartados relacionados con el enfoque metodológico. Cuando se trazaron las primeras hipótesis de trabajo para la realización de esta investigación, se observó que el estudio comparativo de puertos era habitual, sobre todo en el caso de puertos insertos en unas mismas redes regionales. En el caso africano, desde finales de los años 1950 se produjo un crecimiento en los estudios e investigaciones relacionadas con los puertos en un marco de crecimiento de la actividad económica a nivel mundial, y sobre todo vinculados a los procesos de emancipación colonial. El cierre del Canal de Suez entre 1956 y 1957 provocó que la investigación, sobre todo desde el punto de vista de la Geografía, comenzara a prestar un mayor interés en la configuración de la red de puertos en África Occidental.<sup>28</sup> Esto fue una consecuencia del crecimiento exponencial de los tráficos marítimos, motivado por el desvío de los buques haciendo la ruta entre Europa y Asia, obligados a circunnavegar el continente africano. En este sentido, y profundizando en la línea propuesta por la Nueva Geografía Económica, este trabajo tiene como base esa perspectiva metodológica. Se pretende abordar el desarrollo histórico del puerto de Dakar, analizando su rol dentro de la red de África Occidental, observando además el funcionamiento interno de la comunidad portuaria en la ciudad senegalesa. Bajo este planteamiento, se

---

<sup>27</sup> Sobre el papel de las instituciones y la configuración de las organizaciones políticas en espacios coloniales, véanse: FIRMIN-SELLERS, Kathryn: "Institutions, Context and Outcomes: Explaining French and British Rule in West Africa" en *Comparative Politics*. Vol. 32, N°3. 2000, pp. 253-272; ACEMOGLU, Daron *et alii*: "The Colonial origins of comparative development: An empirical investigation" en *The American Economic Review*. Vol. 91, N°5. 2001. pp. 1369-1401.

<sup>28</sup> Entre estos trabajos pioneros, destaca el primer acercamiento a un estudio comparativo regional realizado por George Deasy en plena Segunda Guerra Mundial: DEASY, George F: "The Harbours of Africa" en *Economic Geography*. Vol.18, n°4. Clark University. 1942, pp. 325-342; Como ha sido indicado, tras 1956 se sucedieron los estudios de alcance regional sobre puertos en África Occidental: THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol. 33. N°1. 1957, pp.1-15; HILLING, David: "The Evolution of the Major Ports of West Africa" en *The Geographical Journal*. Vol.135. N°3.Blackwell Publishing. 1969, pp. 365-378; PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967.

realizará un intento por asumir los parámetros de la Nueva Geografía Económica, que tienen que ver con la aplicación de modelos espaciales, procedentes de la geografía, así como del análisis de los ciclos económicos de expansión y crisis, procedentes de la teoría económica. Estos fundamentos teóricos se sustentan en la recopilación y análisis de la documentación y la bibliografía consultada, la cual permite sustentar nuestras hipótesis y aportar nuevas perspectivas de trabajo.

### Documentación y archivos utilizados

La documentación original que se ha utilizado para la elaboración de este trabajo procede esencialmente de dos instituciones. La primera de ellas son los *Archives Nationales du Sénégal* (ANS) en Dakar, donde se conserva la memoria documental del antiguo AOF. Es necesario realizar una breve reseña de la importancia de esta institución para el estudio de la Historia Atlántica, puesto que sus fondos incorporan documentación desde el siglo XVIII, pertenecientes a la vieja ciudad de Saint-Louis y la pequeña isla de Gorée. La memoria de la esclavitud se encuentra entre sus abarrotadas estanterías, que padecen las dificultades económicas que acucian al continente africano. Para la elaboración de este trabajo se han utilizado los fondos de la Cámara de Comercio de Dakar (CCD), que se conservan también en este archivo. En ese fondo se encuentra la mayor parte de la documentación relativa al puerto, puesto que la relación entre la Cámara y la Administración portuaria será muy estrecha desde 1910. Estos fondos contienen, además, una información relevante sobre la comunidad empresarial en Dakar, con abundantes reportes e informes sobre empresas y actividad económica. Es por ello que representa uno de los mejores fondos que deben ser trabajados por parte del investigador de la empresa en África. La otra documentación relevante del ANS para la confección de este trabajo han sido los informes anuales del GGAOF, que incluyen informes sociales, económicos y políticos. Gracias a estos, se ha podido extraer información cualitativa sobre la perspectiva de las instituciones francesas sobre el desarrollo socio-económico de la federación y la visión que pretendían ofrecer al Ministerio de Colonias. Por otra parte, la información

cuantitativa que contiene ha sido muy interesante desde el punto de vista empírico, puesto que ha permitido complementar la información recogida en otros trabajos de investigación previos, aportando una nueva orientación en relación con los planteamientos iniciales de este proyecto. El ANS conserva también en sus fondos, una abundante bibliografía especializada y contiene una hemeroteca muy completa, que permite complementar la documentación oficial con la perspectiva de los medios de comunicación. Por último, el archivo tiene una sección dedicada a iconografía y fotografía en África Occidental, siendo una de las instituciones documentales más importantes del continente en esa materia. El fondo de postales y fotografías coloniales, de las cuales se adjuntan algunas imágenes conforman también la memoria visual de millones de africanos, vistos y retratados, eso sí, desde la perspectiva europea.

La otra institución de la cual se ha tomado la mayor parte de documentación e información para la elaboración de este trabajo son los *Archives Nationales, Séction Outre-Mer (ANSOM)* en Aix en Provence. En este archivo se pudo contrastar buena parte de la documentación existente en Dakar, y además obtener nuevas fuentes que supusieron agradables sorpresas, sobre todo en lo referido a la relación entre Dakar y Las Palmas. Con unas instalaciones inmejorables y un sistema de consulta de fondos de primer nivel, la documentación en el ANSOM se extrajo esencialmente de cuatro grandes fondos. El primero de ellos fue la sección de *Travaux Publics (TP)*, perteneciente al Ministerio de Colonias, dónde pudo encontrarse la mayor parte de documentación técnica referente al desarrollo de las obras de mejora en las infraestructuras portuarias. El segundo fondo, también bajo control ministerial, fue el de *Affaires politiques (Affpol)*, dónde se incorporaba documentación variada relativa a diferentes asuntos que iban desde los problemas de suministro a la navegación en la Primera Guerra Mundial, hasta documentos sobre la organización del trabajo en África Occidental. El penúltimo de los grandes fondos consultados fue el de la *Agence Économique de la France d'Outre-Mer (Agefom)*, el cual proporcionó una abundante información sobre todo tipo de asuntos económicos. Por último, se consultaron un buen número de microfilms, con un amplio espectro de temas e información

de todo tipo, los cuales aparecen reflejados en el índice de documentación al final de este trabajo. Cabe destacar la gran biblioteca del ANSOM, que permitió consultar algunas obras de difícil localización, bien por su antigüedad o por su rareza y escasos ejemplares en circulación.

El resto de documentación que ha sido utilizada en este trabajo procede también de diferentes instituciones. Aprovechando una breve estancia en Lisboa, se hizo una incursión en el *Archivo Historico Ultramarino* (AHU), dónde se consultó diversa documentación referente al archipiélago de Cabo Verde, interesante desde el punto de vista de la configuración de la red de puertos en África Occidental. Los archivos locales en Las Palmas de Gran Canaria permitieron agregar algunas notas referentes al puerto de Las Palmas y a su comunidad portuaria. Para ello, fueron requeridos los servicios del *Archivo Histórico Provincial de Las Palmas* (AHPLP) y el *Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas* (ACCINLP). Éste último contiene una información importantísima en el estudio de la comunidad portuaria y sobre todo en el impacto del puerto en la configuración empresarial y económica de la ciudad grancanaria. Por último, se ha utilizado el portal virtual "Gallica", que incluye el acceso a la *Biblioteca Nacional Francesa* (BNF) y que ha permitido trabajar diversas documentaciones relativas al AOF.

### Organización y estructura

En un estudio de un puerto, en relación a una red de puertos, era necesario distribuir estructuralmente el trabajo, con el objetivo de cohesionar las diferentes partes y presentar un documento que permitiera seguir el hilo conductor del mismo. Para ello, se ha optado por un análisis diacrónico en el cual se presentan los diversos acontecimientos ordenados temporalmente. Esto, como podrá comprobarse echando un vistazo al índice de materias, se ha plasmado de un modo muy evidente en la primera parte de este trabajo, dónde se plantea una evolución entre 1857 y 1957 del puerto de Dakar en relación permanente con los puertos canarios, con los que mantuvo una pugna sistemática.

Antes de pasar a comentar los diferentes pormenores de este primer bloque, debe señalarse que este trabajo se divide en tres grandes partes. La primera, que acaba de ser descrita de manera sintética incorpora las diferentes etapas en el desarrollo del puerto de Dakar, desde sus inicios hasta el cierre del Canal de Suez en 1956-57, que supuso además un momento álgido para el conjunto de puertos de la red en África Occidental. Esta primera parte, pretende además ir esbozando un marco introductorio general sobre las relaciones laborales, el desarrollo de las funciones urbanas de Dakar así como de la evolución de la comunidad portuaria, que luego será desarrollado en las otras partes del mismo. El segundo bloque hace referencia a la comunidad empresarial en Dakar, observando una serie de características que permiten establecer ciertas similitudes con Las Palmas. Además, se analizará el papel desempeñado por estas empresas comerciales y de servicios portuarios en el proceso de colonización y expansión imperial por África Occidental. El último bloque se ocupa de los trabajadores portuarios en Dakar, haciendo especial hincapié al desarrollo de una cultura de trabajo específica y al análisis de las relaciones laborales. Se presta una gran atención al marco legislativo e institucional, observando la evolución de la legislación y la conflictividad laboral que surge en el puerto como consecuencia del modo de regulación puesto en marcha en la ciudad senegalesa y el conjunto del AOF.

No obstante, se hace necesario desgranar de un modo algo más pormenorizado el contenido de cada uno de los bloques, en relación con el estado de la cuestión. La primera parte de este trabajo se inicia con el análisis de las motivaciones de diferente índole que supuso la elección de Dakar como puerto fundamental en África Occidental, dentro de los planes de expansión general del gobierno francés (Capítulos 1 y 2). En estos capítulos se analizan los proyectos y obras de mejora en las instalaciones portuaria, analizando el impacto de la competencia interportuaria, que se aceleró tras la finalización de las obras del puerto de comercio en 1910 (Capítulo 3). En este capítulo último, se estudiará la primera crisis importante de la red de puertos de África Occidental, motivada por la Gran Guerra en Agosto de 1914. La parálisis general de la actividad económica y los graves riesgos para la navegación

comercial significaron el hundimiento de los indicadores portuarios en Canarias, tendencia que fue diferente para Dakar, por el carácter militar de su puerto que mantuvo los indicadores de movimiento y suministro de carbón. Sin embargo, la actividad económica se desmoronó por la caída de las exportaciones e importaciones, provocando una grave crisis socio-económica en el conjunto del AOF. Los planes de recuperación económica, promovidos en la década de 1920 por el Ministro Albert Sarraut son analizados también en este apartado. La crisis de 1929 y sus consecuencias en África Occidental implicaron la elevación de Dakar como principal puerto de la federación, haciéndose visible el hundimiento definitivo de otros enclaves históricos como Rufisque o Saint-Louis (Capítulo 4). El siguiente apartado estudia el impacto de la Segunda Guerra Mundial (IIGM) en Dakar, que supuso uno de los mayores cataclismos que experimentara la región (Capítulo 5). En este capítulo se analiza la situación de Dakar durante el conflicto, y sobre todo, el proceso de internacionalización experimentado desde 1942 con la llegada de nuevos socios comerciales potentes, como Estados Unidos. Se hace además un esfuerzo por estudiar el rol de Dakar y África Occidental en la expansión del modo de regulación fordista que se desarrolla en Europa y Estados Unidos tras la guerra, que supuso nuevas transformaciones en los espacios coloniales africanos.<sup>29</sup> Este capítulo finaliza con una breve síntesis de lo que supuso el cierre del Canal de Suez (1956-57) para los puertos de la fachada occidental africana, un hito que impulsó de un modo casi definitivo a diferentes puertos como Las Palmas en detrimento de otros que no pudieron adaptarse a la gran demanda de servicios portuarios. Esta circunstancia nos conduce al siguiente capítulo, en el cual se estudian diversos elementos que incidieron en la mayor o menor competitividad de los puertos de la red (Capítulo 6).<sup>30</sup> En este capítulo

---

<sup>29</sup> Para una definición del modo de regulación fordista, véase: BUSTELO GÓMEZ, Pablo: “El enfoque de la regulación en economía: una propuesta renovadora” en *Cuadernos de Relaciones Laborales*. Nº4, Editorial Complutense. Madrid. 1994, pp.157-158

<sup>30</sup> El estudio de la competitividad interportuaria ha suscitado numerosa bibliografía y sigue siendo un elemento de análisis central en cualquier estudio sobre puertos e impacto regional: PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967; HILLING, David: “The Evolution of the Major Ports of West Africa” en *The Geographical Journal*. Vol.135. Nº3.Blackwell Publishing. 1969, pp. 365-378; KENYON, James B: “Elements in Inter-Port Competition in the United States” en *Economic Geography*. Vol.46, Nº1. 1970, pp. 1-24; BIRD, J: *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971; BOURGON TINAQ, J.

se analizan diversos aspectos relativos a los servicios portuarios y la creación de un sector servicios anexo al puerto. La capacidad de los puertos a la hora de crear tejido productivo es otro de los elementos que son observados a lo largo de este trabajo. Esta tendencia, al igual que la configuración del frente marítimo son líneas de trabajo actuales, que representan visualmente la problemática entre el crecimiento de las áreas portuarias y su interacción con los entornos urbanos.<sup>31</sup>

---

P: *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias*. Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local. 1982; JANSSON, J. y SHNEERSON, D: *Port Economics*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, 1982; GUIMERÁ PERAZA, M: *Los puertos francos en Canarias en el siglo XIX*. Textos, Federación de Comercio de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 1989; GONZÁLEZ LAXE, Fernando: “Economía marítima y tipologías portuarias” en *Boletín Económico del ICE*. Nº 2717. 2002, pp.21-33; MARTNER PEYRELONGUE, Carlos: “El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global” en *Revista Eure* (Vol.XXV. Nº75). Santiago de Chile. 1999, pp. 103-120; OJEDA CÁRDENAS, Juan: “Los puertos y el desarrollo regional de México: ¿entre la teoría y la realidad?” en *Economía Informa*. Nº 305. UNAM. México D.F. 2002, pp.18-28; GARCÍA ALONSO, Lorena: “Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles”. Tesis doctoral. Universidad de Oviedo. 2005; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel: “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914” en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. 2005; DUCRUET, César y LEE, Sung-Woo: «Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition» en *GeoJournal*. Vol. 67. 2006, pp. 107-122; DE RUS MENDOZA, Ginés, TOVAR, Beatriz y GONZÁLEZ, Marianela: *Impacto Económico del Puerto de Las Palmas*. Civitas. Thomson Reuters. 2009.

<sup>31</sup> Esta línea de investigación se desarrolló con fuerza a comienzos de los años 1990 en torno a los estudios previos de Bird y Hayuth y sobre todo las aportaciones de la escuela de Southampton, encabezada por Brian Hoyle. Actualmente, se han sumado al debate arquitectos y sociólogos, interesados por analizar el funcionamiento de las dinámicas urbanas en relación con la actividad portuaria. Para una revisión de la materia, véanse: BIRD, James: *Seaports and seaports terminals*. Hutchinson University Library. Londres, 1971; HAYUTH, Yehuda: “The port-urban interface: an area in transition” en *Área*. Volumen 14, Número 3. 1982, p. 219-224; MARTÍN GALÁN, Fernando: *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas. 1984; MURPHEY: “On the evolution of the port-city” en BROEZE, F. (ed.) *Brides of the sea: Port-cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries*. (Pp. 223-245). University of Hawaii Press. 1989, pp. 224-245; AIRRIESS, Christopher A.: “Global economy and Port Morphology in Belawan, Indonesia” en *Geographical Review*. Vol.81, Nº2. 1991, pp. 183-196; HOYLE, B.S and PINDER, David (eds.): *European port-cities in transition*. Bellhaven Press. London, 1992; GLEAVE, M.B: “Port Activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone” en *Journal of Transport Geography*. Vol.5, Nº 4. 1997, pp. 257-275; PINDER, David y SMITH, Hance : “Heritage and change on naval waterfront: opportunity and change” en *Ocean and Coastal Management*. Volumen 42. 1999, p.861-889; TOBAL, Tófol: “El Terciario Portuario como indicador de innovación” en *Scripta Nova*. Nº 69 (66). 2000; HOYLE, B.S: “Global and Local Change on the Port-City Waterfront” en *Geographical Review*. Vol.90, Nº3. 2000, pp. 395-417; DUCRUET, César: «Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial» en *M@ppemonde*. Nº 77-1. 2005, pp. 1-6; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel: “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914” en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. 2005; TRIER, Mijal: “Ciudad Vieja de Montevideo. Procesos de transformación en un barrio portuario” en ROMERO GORSKI, Sonia (coord.): *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*. Montevideo. 2005, pp.181-189; DAAMEN, Tom: “Sustainable Development of the European Port-City Interface”. Paper presented at *ENHR Conference*. Rotterdam, 2007; SUÁREZ BOSA, Miguel, JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis y CASTILLO HIDALGO, Daniel: “Puerto, empresas y ciudad: Una aproximación histórica al

Los últimos dos capítulos de la primera parte pretenden presentar dos elementos fundamentales a la hora de analizar el rol del puerto en la economía senegalesa (Capítulos 7 y 8). El primero de ellos, aborda la integración en los mercados internacionales de materias primas del AOF a través del cultivo y exportación masiva de cacahuetes. Este cultivo transformó de un modo evidente el tejido productivo tradicional, incorporando de un modo progresivo, nuevos elementos que acompañaron a la colonización europea: trabajo asalariado, pago de impuestos en moneda europea, éxodo rural, dependencia alimentaria, etcétera. El Capítulo 8 que cierra la primera parte, analiza el funcionamiento institucional del puerto de comercio entre 1910-1955, observando su evolución y organización interna. En este apartado se comentan las funciones dentro de cada departamento, en un modo de organización jerárquico y con una delimitación de funciones bien definidas.

Como ha sido señalado, la segunda parte de este trabajo se encarga del estudio de las empresas portuarias en Dakar, fuertemente vinculadas a la actividad comercial que se desarrollaba en el AOF. La primera cuestión que se estudia (Capítulo 9) es el papel desempeñado por las empresas en la expansión imperial por África Occidental desde mediados del siglo XIX. Para ello, los puertos oceánicos jugaron un rol esencial, como bases carboneras al servicio de la flota mercante y militar, en pleno crecimiento. Las empresas portuarias y comerciales que se lanzaron a la aventura imperial formaron una parte fundamental, dentro de la articulación política y económica de los nuevos espacios coloniales. Estas empresas realizaron un trabajo de integración económica de esos territorios, con la ayuda inestimable de los poderes públicos, que aportaron la fuerza militar en los casos en que el comercio no fuese suficiente para establecer un control efectivo del terreno.<sup>32</sup>

---

caso de Las Palmas de Gran Canaria” en *Revista de Historia Industrial*. Volumen 46. Barcelona. 2011, pp.73-96.

<sup>32</sup> El papel de las empresas comerciales europeas en el proceso de expansión imperial, así como el rol desempeñado por los puertos oceánicos, sigue siendo una línea de trabajo productiva, pese a que se iniciara hace medio siglo. Las últimas aportaciones en esta tendencia hacen hincapié en la integración de los diferentes espacios en las redes internacionales, y, sobre todo en la acción colaborativa entre los poderes públicos y la iniciativa privada. Véanse: LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping*

Los dos capítulos siguientes tratan de establecer una categorización de los diferentes tipos de empresa en Dakar según su naturaleza jurídica y las actividades que realizaban (Capítulos 10 y 11). Con ello se pretende caracterizar a la comunidad empresarial en el puerto de Dakar, para a través de ello, observar si predominan determinados tipos de sociedad, qué actividades desarrollaban, y sobre todo dar respuestas al funcionamiento y explicación de la dinámica empresarial.<sup>33</sup> Este capítulo preconiza los dos

---

*Trade. 1909-1959.* A.W.Sythoff. Leyden. 1962; NEWBURY C.W y KANYA-FORSTNER A.S: “French Policy and the Origins of the Scramble for West Africa” en *The Journal of African History*. Vol. 10, Nº 2. 1969, pp. 253-276; HOPKINS, A.G: *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press. New York. 1973; ANDREW, C.M y KANYA-FORSTNER, A.S: “French Business and the French Colonialists” en *The Historical Journal*. Vol. 19, Nº4. 1976, pp. 981-1000; BARROWS, Leland C: “Faidherbe and Senegal: A Critical Discussion” en *African Studies Review*. Vol.19. Nº1. 1976, pp. 95-117; DAVIES P.N: “Shipping Lines on the development of British West Africa” in *Business History*. Volume XIX. Nº1. Frank Cass & Company Ltd. London. 1977, pp. 3-17; QUINTANA NAVARRO, Francisco: “La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913” en *Aguayro*, número 146. 1983; MARSEILLE, Jaques: “Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): Un divorce a la française” en *Vingtième Siècle. Revue d’histoire*. Nº 4, Octobre. Sciences Politiques University Press. 1984, pp. 39-48; CAIN, P.J and HOPKINS, A.G: “Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945” in *The Economic History Review*. New Series. Vol.40, Nº1. 1987, pp. 1-26; MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Cabildo de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife. 1988 ; MARFAING, Laurence: « L’implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain. 1885-1930 » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l’Ouest. Le Sénégal*. L’Harmattan. Paris. 1992, pp. 309-346 ; SHERWOOD, Marika: “Elder Dempster and West Africa, 1891-c.1940: The Genesis of Underdevelopment?” en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol. 30, Nº 2. 1997, pp.253-276; HUGILL, Peter: *Global communications since 1844: Geopolitics and technology*. Baltimore, 1999; FIRMIN-SELLERS, Kathryn: “Institutions, Context and Outcomes: Explaining French and British Rule in West Africa” en *Comparative Politics*. Vol. 32, Nº3. 2000, pp. 253-272; MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Puertos Canarias y Navegación Internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas. 2004; SUÁREZ BOSA, Miguel: “The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies” en *International Journal of Maritime History*, Vol. XVI, Nº1. 2004, pp.95-124 ; BONIN, Hubert: “La construction d’un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin. (Des années 1890 aux années 1930) en BONIN, Hubert (dir) *L’Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l’Empire*. Editions de la S.F.H.O.M. 2008, pp. 243-273 ;

<sup>33</sup> La bibliografía sobre la Historia de la empresa es abundante, en cuanto que es una tendencia historiográfica en plena expansión desde los últimos veinte años, como podrá verse en los apartados indicados. En Dakar y África Occidental, se han realizado avances en esta temática, pero aún será necesario seguir profundizando en esta línea de trabajo para ofrecer unas mejores visiones de conjunto del funcionamiento del sistema económico colonial. Los primeros trabajos de relevancia fueron publicados por Catherine Coquery-Vidrovitch a mediados de 1970, seguidos posteriormente por Jacques Marseille y Hubert Bonin en la década de 1980. Actualmente, esta línea de investigación la encabeza el propio Bonin, quién aborda también la cuestión financiera y la estructuración de los sistemas bancarios en África Occidental. Se incorpora los trabajos seminales de Peter Davies sobre Elder Dempster, así como el de Charlotte Lebuscher en cuanto que marcaron una tendencia clara en el desarrollo de los estudios sobre la empresa en África Occidental. Para una revisión básica de los trabajos publicados sobre empresas en el AOF, véanse: LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade. 1909-1959*. A.W.Sythoff. Leyden. 1962; SECK, Assane: *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l’Institut Fondamental d’Afrique Noire. Dakar. 1970; DAVIES P.N: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-*

apartados posteriores (Capítulos 12 y 13), dónde se estudiará el comportamiento colectivo de las empresas y su capacidad para estructurarse en torno a grupos de presión. En el Capítulo 12 se aborda además la problemática en torno a la formación de cárteles, como práctica común en el sector naval. Como ejemplo, se presenta la configuración de la Conferencia Marítima de África Occidental (1895-1914) que supuso una reestructuración de los tráficos marítimos y una jerarquización de diferentes puertos y espacios en los que Canarias desempeñó un papel esencial. Dakar, al quedar en una posición rezagada en el acuerdo entre *Elder Dempster* (británica) y *Woermann Linie* (alemana), tuvo una menor repercusión en este acuerdo, por lo que esto también sirve como nuevo testigo de la estructuración y configuración de la red de puertos en África Occidental.<sup>34</sup> En ese capítulo se describen, también, las

---

1972. Alle and Unwin. 1973; COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: « L'impact des Intérêts Coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965 » en *The Journal of African History*, Vol.16, N° 4. 1975, pp. 595-621 ; COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: “Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres” en *Le Mouvement Social*, N° 107. Editions l'Atelier on behalf of Association Le Mouvement Social. 1979, pp. 51-76; HUGON, Philippe: “Essai de typologies des entreprises africaines” en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L'Harmattan. París. 1983, pp. 61-66 ; MARSEILLE, Jaques: “L'investissement privé dans l'empire colonial: mythes et réalités” en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L'Harmattan. París. 1983, pp. 43-60 ; MARSEILLE, Jaques: “Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): Un divorce a la française” en *Vingtème Siècle. Revue d'histoire*. N° 4, Octobre. Sciences Politiques University Press. 1984, pp. 39-48 ; BONIN, Hubert: *C.F.A.O. Cent ans de compétition*. Economica. París. 1987; CAIN, P.J and HOPKINS, A.G: “Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945” in *The Economic History Review*. New Series. Vol.40, N°1. 1987, pp. 1-26; BOUMEDOUHA, Saïd: “Adjustment to West African Realities: The Lebanese in Senegal” en *Africa: Journal of the International African Institute*. Vol. 60. N°4. Edinburgh University Press. 1990, pp.539-549; BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir): *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris.; BONIN, Hubert: “The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)” en World Economic History Association Congress. Utrecht, 3-7 August, 2009.

<sup>34</sup> Sobre la formación de cárteles en el sector marítimo, la bibliografía es abundante, especialmente en el caso de la creación de conferencias marítimas. Estos procesos de oligopolización en el sector naviero han llamado la atención de los investigadores, que han abordado esta cuestión desde puntos de vista regional e internacional, como ha sido el caso de los trabajos publicados por británicos y estadounidenses. En España, Valdaliso Gago ha analizado la formación de cárteles marítimos y su impacto sobre la competitividad del sector naviero español. Sobre estas cuestiones, véanse: ZIMMERMANN, E.W: *Ocean Shipping*. New York: Sir Isaac Pitman & Sons. 1921; MARX Jr. Daniel: *International Shipping Cartels: A study of Industrial Self-regulation by Shipping Conferences*. 1952; MCGEE, John: “Ocean Freight Rate Conferences and the American Merchant Marine” en *The University of Chicago Law Review*. Vol.27.. Transportation Center. Chicago. 1960, pp. 191-314; LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade. 1909-1959*. A.W.Sythoff. Leyden. 1962; DEAKIN. B.M: *Shipping Conferences. A study of their Origins, Development and Economic Practices*. Department of Applied Economics, Cambridge University Press. London. 1973; DAVIES P.N: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin. 1973; SCOTT MORTON, Fiona: “Entry and Predation: British Shipping Cartels.

relaciones sociales entre el empresariado y los poderes públicos, analizando algunos casos específicos sobre la concesión de parcelas e infraestructuras en las zonas portuarias, hecho que en el puerto de Las Palmas provocó arduas polémicas. El último apartado dentro del Capítulo 13 estudia la conformación de grupos de presión y organizaciones patronales en Dakar, evaluando su importancia como colectivo a la hora de influenciar en las decisiones tomadas por las autoridades políticas coloniales. El Capítulo 14, que cierra la segunda parte de este trabajo trata de exponer algunos rasgos sobre la mentalidad del empresariado europeo en África Occidental, en relación con las corrientes filosóficas contemporáneas. En este aspecto, la política realizada por las instituciones públicas también estaba influenciada por estas tendencias de pensamiento, que oscilaban entre el liberalismo doctrinario y el conservadurismo. Esta pugna entre estos dos esquemas de pensamiento será planteado a lo largo de toda esta segunda parte.

En la tercera y última parte de esta investigación se observará de un modo detallado, las características de los trabajadores portuarios, así como el mercado y la organización del trabajo en el puerto de Dakar. El Capítulo 14, que abre esta parte, trata de establecer los aspectos básicos que definen al trabajador portuario en diferentes aspectos entre los que se destacan los tipos de actividades que desempeñaban, la política de retribuciones, y finalmente un estudio de los niveles de vida, con un balance dietético-nutricional sobre la alimentación de las clases populares en Dakar para obtener algunas respuestas sobre el estado físico de estos colectivos. Es importante destacar que los trabajadores portuarios en Dakar, y también en África Occidental, han recibido la atención de la historiografía, sobre todo desde mediados de la década de 1970, cuando se produjo un auge de los estudios de Historia social a nivel mundial. Los trabajadores africanos, así como el papel institucional que

---

1879-1929” in *Journal of Economics & Management Strategy*, Volume 6. Number 4. 1997, pp. 679-724; VALDALISO GAGO, Jesús María: *La Navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de Fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Bilbao. 1997; GONZÁLEZ LAXE, Fernando: “Economía marítima y tipologías portuarias” en *Boletín Económico del ICE*. Nº 2717. 2002, pp.21-33.

los situó en una posición de inferioridad legal frente a los trabajadores europeos fueron una parte esencial de los nuevos estudios sobre Historia social y de la marginalización. En los años 1990, durante los debates teóricos que dieron paso a la caída del muro de Berlín y el establecimiento de los parámetros postmodernistas, la historiografía volvió a centrar su interés en el Tercer Mundo y los países en vías de desarrollo. Desde ese momento se produjo un renovado interés en estos asuntos, potenciado además por la mayor publicación y difusión del conocimiento científico por parte de las Universidades y centros de investigación africanos, que comenzaban a aportar de manera masiva sus perspectivas y visiones de estos procesos *desde África*.<sup>35</sup> El Capítulo 15 se ocupa de la evolución de la legislación laboral en el AOF, poniendo el acento en las distintas reformas laborales, la tardía aplicación de

<sup>35</sup> Una síntesis general de la Historia del trabajo y de los trabajadores en África Occidental y Dakar, puede encontrarse en: NOVEMBER, Andras: *L'Évolution du mouvement syndical en Afrique occidentale*. Paris-La Haye. 1965; ORR, Charles A: "Trade Unionism in Colonial Africa" en *The Journal of Modern African Studies*. Vol. 4, N° 1. 1966, pp. 65-81 ; BERNARD-DUQUENET, Nicole: "Le Front populaire et le problème des prestations en AOF" en *Cahiers d'études africaines*. Volume, 16, Numéro 61. 1976, pp. 159-172 ; D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène: « Recherches sur l'évolution du travail salarié en AOF pendant la crise économique 1930-1936 » en *Cahiers d'Études Africaines*, Vol. 16, Cahier 61/62, Histoire Africain : Constatations, contestations. 1976, pp. 103-117; LAKROUM, Monique: "Les salaires dans le Port de Dakar" en *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*. N° 232-233. 1976, pp. 640-653; COHEN, Robin: "Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers" en *Review of African Political Economy*. N°19, Consciousness & Class. 1980, pp.8-22; DAVID, Philippe : *Les Navetanes : Histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Senegambia des Origines a nos jours*. Nouvelles Éditions Africaines. Dakar, 1980; LAKROUM, Monique: *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*. L'Harmattan. Paris. 1982; FREUND, Bill: *The African Worker*. African Society Today. Cambridge University Press. 1988; OBERST, Timothy: "Transport workers, Stripes and the "Imperial response": Africa and the Post-War War II Conjuncture" en *African Studies Review*. Vol.31. N°1. 1988, pp.117-133; MOITT, Bernard: "Slavery and Emancipation in Senegal's Peanut Basin: The nineteenth and twentieth centuries" en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol.22, N°1. Boston University African Studies Center. 1989, p.27-50; THIAM, Iba Der: *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*. L'Harmattan. Paris. 1993; CONKLIN, Alice, L: "Colonialism and Human Rights, A contradiction in Terms? The case of France and West Africa, 1895-1914" en *The American Historical Review*. Vol.103, N°2. 1998, pp. 419-442; KLEIN, Martin: *Slavery and colonial rule in French West Africa*. Cambridge University Press. Cambridge. 1998, p.219; COOPER, Frederick: "Dockworkers and labour history" en *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Davies et alii (Eds.). Ashgate. 2000, pp. 523-541; FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima: «Les marginaux et l'État à Dakar » en *Le Mouvement Social*. N°204. Sociétés et Espaces Urbains en Afrique. 2003, pp.93-108; THIOUB, Ibrahima: « L'enfermement carcéral: Un instrument des gestions des marges urbaines au Sénégal. XIXe-XXe siècles » en *Canadian Journal of African Studies*. Vol. 37. N°2/3. 2003, p.269-297; LOVEJOY, Paul: *Slavery, Commerce and Production in West Africa*. Africa World Press. 2005; DUBOIS, Colette: « Un palliatif au travail forcé en Afrique équatoriale française ? Les engagés chinois du Congo-Océan (1929-1932) » en Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coord.): *Trabalho forçado africano. Articulações com o poder político*. Campo das Letras. Porto. 2007, pp. 249-268; GORMO, Jean: « Travail forcé et construction des infrastructures routières dans l'extrême-Nord Cameroun pendant la période coloniale » en Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coord.): *Trabalho forçado africano. Articulações com o poder político*. Campo das Letras. Porto. 2007, pp. 269-282

numerosos decretos de carácter progresista y sobre todo el funcionamiento del mercado de trabajo. En este sentido, el elemento que define la organización de este mercado fue la absoluta flexibilidad y un desequilibrio permanente en las relaciones laborales a favor de la patronal, lo cual va a generar un descontento generalizado por parte de los trabajadores, que se agravó con el estado de precariedad en el que se encontraba la mayoría de trabajadores africanos en Dakar. Esta situación presenta el último capítulo de esta investigación, en el cual se analiza el desarrollo de los movimientos organizativos de los trabajadores en el puerto de Dakar (Capítulo 16). Partiendo desde posiciones clandestinas, promovidas por la legislación colonial que impedía las asociaciones sindicales de representación colectiva de los trabajadores, se observará el carácter de los movimientos sociales en el puerto, en el cual los obreros portuarios y del sector de los transportes en su conjunto jugaron un papel muy destacado. Esta situación que sucede en el puerto de Dakar ha sido destacada por los diferentes trabajos que se centran en el estudio de los trabajadores portuarios, que representan de un modo visible la articulación del espacio de flujos en el cual las ideas e influjos culturales se desplazan entre las redes intercontinentales.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Sobre el papel de los trabajadores portuarios en el desarrollo de movimientos sociales en el AOF, véanse: NOVEMBER, Andras: *L'Évolution du mouvement syndical en Afrique occidentale*. Paris-La Haye. 1965; ORR, Charles A: "Trade Unionism in Colonial Africa" en *The Journal of Modern African Studies*. Vol. 4, Nº 1. 1966, pp. 65-81; D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène: « Recherches sur l'évolution du travail salarié en AOF pendant la crise économique 1930-1936 » en *Cahiers d'Études Africaines*, Vol. 16, Cahier 61/62, Histoire Africain: Constatations, contestations. 1976, pp. 103-117; COHEN, Robin: "Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers" en *Review of African Political Economy*. Nº19, Consciousness & Class. 1980, pp.8-22; PERSON, Yves: « Le Front populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938) » en *Le Mouvement social*. Editions l'Atelier. Nº 107. Avril-Juin. 1979, pp. 77-101 ; LAKROUM, Monique: *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*. L'Harmattan. Paris. 1982 ; FREUND, Bill: *The African Worker*. African Society Today. Cambridge University Press. 1988; OBERST, Timothy: "Transport workers, Stripes and the "Imperial response": Africa and the Post-War War II Conjuncture" en *African Studies Review*. Vol.31. Nº1. 1988, pp.117-133; COOPER, Frederick y STOLER, Ann L: "Introduction Tensions of Empire: Colonial Control and Visions of rule" en *American Ethnologist*. Vol.16. Nº4. 1989, pp.609-621; COOPER, Frederick: "The Senegalese Strike of 1946 and the Labor Question in Post-War French Africa" in *Canadian Journal of African Studies*. Vol.24, Nº 2. 1990, pp. 165-215; THIAM, Iba Der: *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*. L'Harmattan. Paris. 1993; CONKLIN, Alice L: "Democracy Rediscovered: Civilization through Association in French West Africa (1914-1930)" en *Cahiers d'Études Africaines*, Vol.37, Cahier 145. 1997, pp. 59-84; COOPER, Frederick: "Dockworkers and labour history" en *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Davies et alii (Eds.). Ashgate. 2000, pp. 523-541.

Si este trabajo comenzaba con una ejemplificación de la aparente separación entre Canarias y África Occidental, impulsada por una falta de interés en general de adentrarse en las importantes conexiones entre ambos nodos de la red Atlántica; la propuesta que se lanza es un intento en desentrañar esta cuestión. *Se tienden los puentes* pues, del entendimiento y el conocimiento mutuo de ambas realidades que dan nombre a este proyecto con la tentativa de analizar el funcionamiento de la red de puertos de África Occidental en la cual navegan en la misma dirección Las Palmas y Dakar. Aprovechar las potencialidades de ambos puertos y regiones es fundamental para establecer las bases de una cooperación integral en los próximos años, con el desafío permanente que suponen los nuevos horizontes económicos y políticos. El trabajo que a continuación se presenta pretende aportar también un mayor grado de conocimiento de la realidad africana para profundizar en las fuerzas profundas que marcaron su desarrollo histórico a lo largo de un siglo de ocupación europea. *Tendamos los puentes* que acerquen las orillas, para encontrarnos en medio del Océano que nos condiciona y separa, pero que también ofrece unas oportunidades inmejorables de conocimiento y contacto entre los pueblos.





**- PRIMERA PARTE -**

## PRIMERA PARTE

---

### Desarrollo Histórico del puerto de Dakar (1857-1957). En pugna permanente con los puertos canarios

« *Dans une guerre naval moderne, le charbon est un facteur essentiel* »

Albert Dubarry, Inspector de colonias (1911)

### Introducción

La elección de Dakar como puerto base para la expansión imperial francesa en África Occidental se tomó por varias razones. En primer lugar debe tenerse en cuenta el contexto general durante los inicios de la segunda revolución industrial, que incidía en el incremento de la demanda de materias primas para la industria europea. Esto evidenció la necesidad de dotar de nuevas infraestructuras a los espacios coloniales que comenzaba a ser explotados de manera sistemática. Los puertos oceánicos existentes en Senegal antes de 1857 (Saint-Louis, Gorée, Rufisque) no estaban preparados para los cambios tecnológicos que se estaban experimentando en la navegación y el sector de los transportes por su calado, instalaciones portuarias y su casi inexistente intermodalidad.<sup>37</sup> La bahía de Dakar, por su propia configuración geográfica, proporcionaba una protección natural para la construcción de un puerto moderno, conformando una excepción en la fachada occidental africana. Esta cuestión había sido puesta de manifiesto por parte de los ingenieros franceses, una década antes de la apertura del puerto de comercio en 1910:

*Le port de Dakar située dans une anse assez profonde de la Côte occidentale de la presqu'île du Cap*

---

<sup>37</sup> ALDCROFT, F.H y FREEMAN M.J (eds.): *Transport in the industrial revolution*. Manchester University Press. 1983.

*Vert, et protégé par la pointe de Dakar, se trouve dans des conditions nautiques particulièrement favorables.*<sup>38</sup>

La segunda cuestión que hay que tener en cuenta, agregada a lo anterior, es la importancia para el gobierno francés de disponer de una base naval en esta zona del Atlántico, en un momento de expansión de los grandes imperios coloniales. La flota nacional (tanto militar como mercante) y la existencia de puntos de apoyo estratégicos por todo el planeta a mediados del siglo XIX era uno de los pilares fundamentales en el marco de la política imperial europea.

*La navigation maritime était une des manifestations les plus nécessaires de la prospérité du pays, et qu'il importait de ne pas lui imposer une charge, si légère soit-elle, alors que l'armement français soutient très péniblement la concurrence des marines étrangères.*<sup>39</sup>

La tercera razón de peso fue su situación privilegiada en las rutas comerciales internacionales en el Atlántico Medio. La relativa cercanía con América del Sur (rutas desde Burdeos o Génova hacia Argentina o Brasil) y el resto del continente africano hicieron de Dakar un puerto de proyección internacional a lo largo de las décadas. Por último, Dakar se constituyó como el puerto de importación y exportación principal (*gateway*) de un enorme *hinterland* que incluía al resto de Senegal, Mali, y el sur de Mauritania. Un espacio de 1.800.000 kilómetros cuadrados (Mapa 1).<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> ANSOM. Fonds Ministérielles. Carton 26. Dossier 1. Rapport du Chef de Service des Travaux Publics. 2/04/1899.

<sup>39</sup> ANS. CCD. Legajo 00484. Dossier 27. Décret portant réglementation de la Navigation Maritime en AOF.

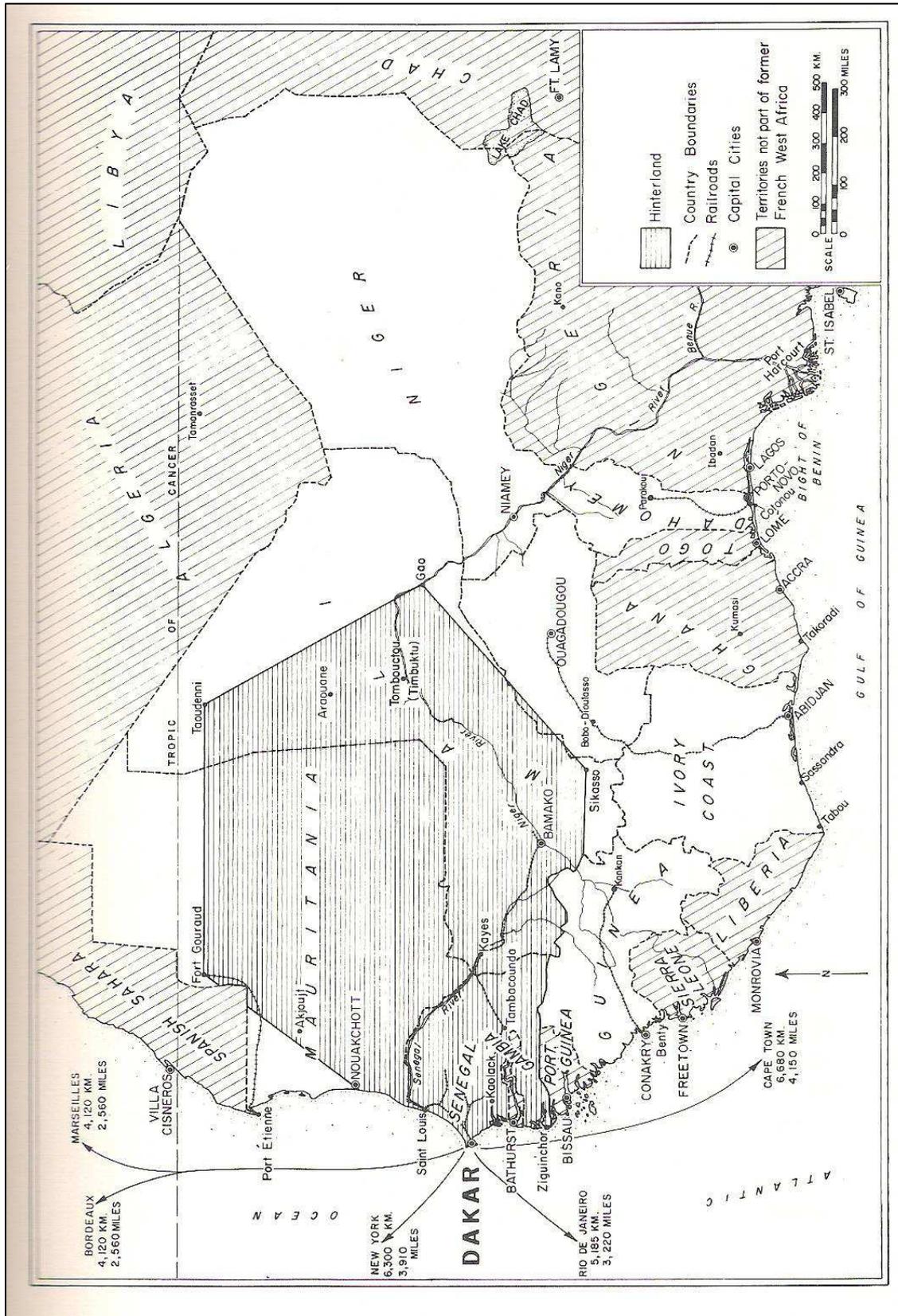
<sup>40</sup> PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967, p. 80. Sobre el concepto *Gateway*, véase el trabajo de BIRD, J: "The Gateway concept" en *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971.

En esta primera parte del estudio, se analizará la evolución histórica de Dakar desde sus primeros pasos en 1857, a través de los diferentes proyectos de expansión y mejora del análisis de sus funciones portuarias. Los planes y obras en el puerto estuvieron estrechamente relacionados con el crecimiento en la actividad comercial de la colonia senegalesa y los cambios tecnológicos y económicos globales, quedando reflejado además en el proceso de integración de África Occidental en las redes y espacios de flujos regionales e internacionales. El papel de la intermodalidad será otro elemento de análisis dentro de esta primera parte, debido a la importancia de las conexiones ferroviarias entre los centros productores (agrícolas y mineros del interior) y la ciudad-puerto redistribuidora.

Comenzaremos este apartado abordando sintéticamente el proceso de implantación y configuración inicial del puerto de Dakar entre 1857 y 1866 (Capítulo 1). Posteriormente, se analizará la segunda etapa de expansión caracterizada por los primeros proyectos para la creación de un puerto comercial de primera categoría internacional entre 1898 y 1903. Todo este proceso se produjo en el momento en que se traspasó la capitalidad del África Occidental Francesa (AOF) desde Saint-Louis hacia Dakar en 1902, dotándose la ciudad atlántica de mayores funciones urbanas. Este periodo de proyectos y expansión del comercio culminó con las obras acometidas entre 1904 y 1910, dónde se realizaron las obras que configuraron el puerto de comercio de Dakar, inaugurado oficialmente a finales de 1910 (Capítulo 2). El análisis de la evolución de esta infraestructura sufrirá una desaceleración entre 1910 y 1930, en consonancia con la crisis de la Primera Guerra Mundial y la posterior posguerra (Capítulo 3). Los planes de choque proyectados por el Ministro Albert Sarraut (1872-1962) se vieron interrumpidos por la crisis de 1929, aunque esta crisis también supuso el liderazgo definitivo de Dakar dentro de la red de puertos del AOF, logrando aglutinar las funciones económicas y políticas más importantes (Capítulo 4).

**- MAPA 1 -**

El Puerto de Dakar y su hinterland (1966)



Fuente: PETEREC, Richard....op.citp.41

Desde 1932, Dakar aglutinó la inversión en infraestructuras portuarias por parte del gobierno federal en un momento de grave crisis financiera. En este periodo, que coincide con la transición del carbón al fuel, el puerto de Dakar también experimentó una serie de transformaciones en sus infraestructuras que elevó sus indicadores portuarios actividad, concentrando el grueso de la actividad comercial de la colonia en sus aguas (proceso de *clustering* empresarial).

La Segunda Guerra Mundial y la posguerra conllevaron un periodo de crisis interna en Senegal y en el conjunto del AOF. Importantes cambios internos (crisis socio-económicas y movilización social, debilitación y creciente deslegitimación del poder colonial) supusieron cambios estructurales en la configuración administrativa y económica de la federación. El puerto no se mantuvo al margen de estos cambios. Se centralizaron aún más las funciones políticas y económicas de Dakar dentro del AOF, produciendo movimientos migratorios masivos y un crecimiento urbano sin precedentes (Capítulo 5). La última etapa que de este análisis abarca la posguerra, hasta el cierre del Canal de Suez entre 1956 y 1957, dónde se puso en juego la competitividad del puerto de Dakar, en pugna permanente con los puertos canarios de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. El año 1957 supone una fecha clave para todos los puertos de la fachada atlántica africana, puesto que se requirieron grandes planes de obras de acondicionamiento y mejora para optimizar los servicios portuarios de los grandes buques petroleros desviados de sus rutas habituales por el bloqueo del Canal.

Estas etapas que han sido presentadas implicaron un proceso de paulatina integración de Dakar en las redes y espacios de flujos internacionales, como será expuesto posteriormente. El puerto de Dakar se erigió como un espacio ganador dentro de la red portuaria senegalesa, concentrando la inversión federal y la actividad empresarial. Sin embargo, en la red portuaria del África Occidental (y del Atlántico Medio), Dakar se situó como un espacio perdedor en relación con los puertos canarios. Estas interconexiones generan desequilibrios y espacios emergentes en la medida que logran una mayor o menor integración en las redes económicas

internacionales (Capítulo 6).<sup>41</sup> En el caso de los espacios coloniales/dependientes, la configuración de espacios emergentes debe ser analizada en torno a las redes regionales que lideran. El puerto de Dakar representa fielmente el esquema de Wallerstein sobre el desarrollo de modelos económicos periféricos.<sup>42</sup> La existencia de múltiples periferias dentro de los sistemas portuarios regionales es un elemento esencial a la hora de analizar el rol desempeñado por el puerto de Dakar en la red portuaria del Atlántico medio.

Una vez analizado en perspectiva el desarrollo histórico del puerto y la configuración de la red de puertos de África Occidental, se analizará el protagonismo del cultivo del cacahuete en la transformación del tejido productivo en Senegal, puesto que modificó las relaciones laborales y el sistema socio-económico preexistente en Senegal. La importancia del cacahuete en el proceso de integración de las colonias del AOF en el sistema económico internacional y el rol desempeñado por el puerto de Dakar serán analizados a lo largo del capítulo (Capítulo 7). La problemática surgida en torno a la orientación de la economía senegalesa hacia el monocultivo, servirá de preludeo a los siguientes capítulos de este estudio. Finalmente, se presentará la evolución del modelo de gestión del puerto de Dakar desde 1910, analizando los cambios institucionales que afectaron a la administración de la infraestructura portuaria (Capítulo 8).

---

<sup>41</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos: “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global” en *Revista Eure*. Vol. XXV, N°75. Santiago de Chile. 1999, p. 117.

<sup>42</sup> WALLERSTEIN, Emmanuel: “El análisis de los sistemas mundiales” en GIDDENS y TURNER (coord.): *La teoría social, hoy*. Editorial CNCA-Alianza Editorial. México. 1990.

## **CAPÍTULO 1**

### **PRIMERA FASE: ASENTAMIENTO Y PLANIFICACIÓN (1857-1866)**

El proceso de asentamiento francés en Dakar a partir de 1857 se realizó de manera progresiva. Desde 1817 unos 175 colonos europeos se instalaron en la península de Cabo Verde, formando parte de la *Société Coloniale Philanthropique*, sucesora de la *Société Coloniale Africaine*. El objetivo de estas organizaciones era el de establecer comunidades agrícolas independientes y autogestionadas, en sintonía con las nuevas corrientes filosóficas que se estaban desarrollando al calor de la Revolución Industrial y sus consecuencias socio-económicas.<sup>43</sup> Esta avanzadilla mantuvo estrechas relaciones con la comunidad *Leboue* preexistente, experimentando con nuevos cultivos agrícolas capaces de ser desarrollados en suelo africano. Con el paso de los años, fueron asentándose un mayor número de europeos, en consonancia con el incremento de la presencia en el interior del continente, consecuencia de los mayores intercambios y negociaciones establecidas entre los comerciantes africanos y los agentes comerciales europeos. Desde 1822, una empresa portuaria de Burdeos, *Maurel et Prom*, ya se encontraba instalada en Dakar. Su fundador, Louis Hubert Prom fundó *Les Établissements Maurel et Prom* en sociedad limitada con su primo Hilaire Maurel, estableciendo las oficinas principales de la empresa en Burdeos y Dakar. Apenas diez años después, el cultivo y exportación del cacahuete que impulsaron Hilaire y Hubert comenzó a desarrollarse con las consecuencias socio-económicas que eso tuvo para el futuro de Senegal. En 1840, el primer cargamento de cacahuets exportados hacia Francia fue realizado por *Maurel et Prom* desde Dakar hacia el puerto de Rouen en el buque “Le Zenith”, quedando establecidas las bases de una actividad económica que perdura hasta la actualidad.<sup>44</sup>

El gobierno metropolitano francés, a través del gobernador de Senegal en Saint-Louis, favoreció las relaciones entre la incipiente comunidad empresarial en Dakar y las autoridades políticas *leboue*. El gobierno francés acudió como protector de estas poblaciones ante los posibles atropellos cometidos por las jerarquías musulmanas, agraviadas por la pérdida de su hegemonía en los circuitos económicos del interior. La situación de estas

---

<sup>43</sup> PETEREC, Richard J.....Op.citp. 37.

<sup>44</sup> Paris-Dakar, Edición especial (1957)

comunidades árabes se agravó como consecuencia de la supresión de la trata esclavista por parte del país galo en 1848. La política imperial francesa tuvo como objetivo ir situando las bases estratégicas en el interior para una posterior articulación de redes comerciales. La intervención militar directa fue un recurso utilizado por parte del gobierno metropolitano para llevar a cabo su política de orden y control colonial.<sup>45</sup>



**Ilustración 1.** Aldea de pescadores en Dakar a finales del siglo XIX (Fuente: ANS)

Estas políticas coloniales agresivas se complementaron con otro tipo de políticas más discretas. La compra de terrenos en la península de Cabo Verde por parte francesa a las élites locales permitió una mayor presencia europea, así como la confirmación de un deseo de residencia y permanencia a largo plazo por parte de esas comunidades. A la actividad comercial, siguió la orden del gobierno colonial de instalar en Dakar una base militar, en coordinación con las defensas de la isla de Gorée, creando así un espacio protegido en caso de agresión.<sup>46</sup> Entre el 10 y el 13 de enero de 1857, el comandante de Gorée,

---

<sup>45</sup> BARRY, Boubacar: "Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée : Étude d'une formation économique dépendante" en BARRY y HARDING (dir.): *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest*. Le Sénégal. L'Harmattan. Paris. 1992, p. 55

<sup>46</sup> La isla de Gorée conformaba junto con Saint-Louis y Rufisque uno de los centros comerciales costeros más importantes de Senegal. La isla de Gorée había sido uno de los núcleos destacados en el comercio de

Léopold Protet (1808-1862)<sup>47</sup> organizó y gestionó la compra de la casa y los terrenos en Dakar de un colono francés fallecido en Gorée en 1856, por la suma de 3.025 francos.<sup>48</sup> El día 13, Protet desembarcó en Dakar, comenzando a construir en esos terrenos recién adquiridos una estructura fortificada dónde poder albergar una pequeña guarnición. De este modo, el imperio francés situaba en Dakar por primera vez una estructura física de poder. Jaques Charpy ha aseverado que esta maniobra fue el principio de un plan sistemático y estructurado para demostrar el dominio francés sobre las comunidades africanas.<sup>49</sup> Las representaciones visuales del poder fueron utilizadas constantemente como un intento por mostrar una supuesta superioridad tecnológica y moral por parte europea. El 29 de enero de 1857, cuando las obras del fuerte de Dakar estaban desarrollándose a pleno rendimiento, el Ministro de Marina y Colonias, el Almirante Ferdinand Alphonse Hamelin (1796-1864) autorizó al comandante Protet la operación de toma de posesión de la península de Cabo Verde bajo jurisdicción francesa.<sup>50</sup>

Una vez establecidas las bases del poder militar, el gobierno francés se preparó a dar el paso siguiente en su política de expansión imperial. El 25 de mayo de 1857 durante la celebración del Ramadán, el comandante Protet

---

esclavos durante los siglos XVII y XVIII. Con el declive y posterior prohibición de la trata de esclavos en el Imperio francés en 1848 su actividad comercial declinó, conservando algunas funciones económicas y políticas subsidiarias. Desde finales del siglo XIX, Dakar comenzó a concentrar la actividad comercial de la colonia, primero como puerto importador de materiales de construcción y bienes de equipo y posteriormente como el principal puerto exportador del AOF, para acabar convirtiéndose en el nodo fundamental de la red portuaria de la Federación.

<sup>47</sup> Léopold Protet era un oficial con formación en ingeniería hidrológica que dedicó la mayor parte de su carrera a la acción militar directa. Con 30 años se le concedió la cruz de la Legión de Honor, el mismo año que participó en la toma de Veracruz el 20 de noviembre de 1838. Participó también en la toma de las islas Comores en 1843. En 1845 fue el representante francés en la firma del tratado franco-británico para la represión y eliminación de la trata de esclavos. Capitán de fragata de la Marina en 1846, al año siguiente fue nombrado comandante de la flota de África occidental. En 1850 se le otorgó el cargo de gobernador de Senegal, cargo que ejerció hasta 1854 cuando fue relevado por Louis Faidherbe. Desde 1855 a 1856 presidió el Consejo de Trabajos del Ministerio de la Marina. A finales de 1859 dejó Marsella para combatir en China. A comienzos de 1860 fue nombrado contraalmirante. El 17 de mayo de 1862 falleció como consecuencia de las graves heridas sufridas durante una ofensiva militar en Né-Kiao (China).

<sup>47</sup> CHARPY, Jacques: *Dakar. Naissance d'une Métropole*. Editions les Portes du Large. 2007, p.106

<sup>48</sup> SECK, Assane: *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l'IFAN. Dakar. 1970, p.288.

<sup>49</sup> CHARPY, Jacques.....Op.citp. 56

<sup>50</sup> PETEREC, Richard.....Op.citp. 40

desembarcó en la que hoy es la Place de l'Indépendance y, en una ceremoniosa y efectista maniobra, tomó pacíficamente Dakar y la Península de Cabo Verde, enarbolando la bandera tricolor y sometiendo bajo su jurisdicción a Momar Diop, a la sazón rey (*sérigne*) de Dakar, en una especie de gobierno compartido en la que Francia se situaba en una posición de fuerza. A esas alturas, la ciudad de Dakar contaba con unas instalaciones muy deficitarias, al servicio de la escasa población y la débil actividad comercial.<sup>51</sup> No puede hablarse de la existencia de unas instalaciones portuarias más allá de un pequeño embarcadero en la zona sur. La carga y descarga de mercancías se realizaba a través de pequeñas embarcaciones desde los buques anclados en la bahía de Dakar. Sin embargo, el gran comercio seguía desarrollándose en el puerto de Saint-Louis, desde dónde se exportaba goma arábiga, karité, pieles, oro y madera. Desde Rufisque y los puertos fluviales del Sine-Saloum, se enviaba la mayor parte de la producción de cacahuetes hacia Europa. Gorée seguía conservando funciones importantes desde el punto de vista comercial, puesto que su cámara de comercio influía en las decisiones tomadas en Saint-Louis.

### Las presiones de Gorée y el acuerdo con *Messageries Impériales*

El acontecimiento fundamental que impulsó el desarrollo del puerto de Dakar fue el acuerdo cerrado entre el gobierno metropolitano francés y la compañía de navegación marsellesa *Messageries Impériales* en septiembre de 1857. En pleno desarrollo de la navegación a vapor, Francia pretendía asegurar una conexión marítima entre sus posesiones costeras en África Occidental y las ciudades atlánticas de América del Sur (Buenos Aires, Santos, Río de Janeiro), que estaban situándose como nodos en las cadenas migratorias intercontinentales. El contrato establecía una salida mensual desde los puertos de Burdeos o Marsella, con escalas en Lisboa y Gorée, para potenciar la actividad comercial de la isla. Las presiones ejercidas por los comerciantes de Gorée sobre las autoridades de Saint-Louis tras el fin de la actividad esclavista en 1848 explican esta escala en el puerto isleño. Otras

---

<sup>51</sup> En el momento de la toma de posesión de Dakar por parte francesa, se calcula una población cercana a las 2.000 personas. Los datos para 1873, observan crecimiento urbano limitado, alcanzando los 3.500 habitantes. CHARPY, Jacques.....Op.citp.92

escalas serían acordadas según la carga o el pasaje que llevaran los buques. Debe destacarse la importancia de este tipo de acuerdos entre la administración central y las empresas de navegación metropolitanas. Su motivación era la de establecer conexiones regulares y seguras entre la metrópolis y los espacios coloniales en expansión, favoreciendo de este modo una mejor explotación de los recursos económicos. Como se expondrá más adelante, en los años 1920 siguió profundizándose en esta línea, motivado por los planes de Albert Sarraut, Ministro de Colonias. Estas conexiones hacían más efectiva la ejecución de las políticas coloniales debido a la mayor presencia de funcionarios y militares en las colonias por la fluidez en los transportes.<sup>52</sup>

Sin embargo, la empresa marsellesa denunció el mal estado de las instalaciones portuarias en Gorée, la cual no tenía infraestructuras acordes al progreso técnico que se estaba experimentando en la navegación.<sup>53</sup> Tras la crisis sufrida por los comerciantes de Gorée por la supresión del comercio de esclavos, el gobierno metropolitano acordó conjuntamente con Saint-Louis, la otorgación de franquicias comerciales en la pequeña isla senegalesa.<sup>54</sup> Desde el 8 de febrero de 1852, Gorée disfrutaba de este status jurídico privilegiado que no podía desarrollar eficazmente por las insuficientes condiciones portuarias: un pequeño embarcadero de unos 90 metros y algunos

---

<sup>52</sup> Algunos de los contratos más importantes se concertaron a comienzos del siglo XX. Uno de ellos fue el acordado entre *Messageries J.A Delmás et Cie* para el servicio de navegación de cabotaje entre Mauritania y Bissau, por lo que trató de integrarse a los puertos de Port-Etienne y Bissau en la red de puertos regional (ANS. O24 Messageries Africaines, Société J.A Delmás. 1907). Otro de estos conciertos entre la administración pública y la empresa privada fue el de la *Compagnie de Navigation Sud-Atlantique* de 12 de agosto de 1912 dónde se establecía una ruta regular entre Francia, Brasil y Argentina con escala obligatoria en Dakar. (ANS. Section O. Exp.97-1/5-41. Cahier des condition particuliers...Ministère des Colonies.) En estos contratos se explicita la duración de los mismos y el modo de explotación de la línea marítima, incorporando un sistema de tarifas preferentes a los funcionarios y miembros de la administración, así como todos los apartados referentes a la travesía (tipos de pasaje, alimentación, duración de las escalas, etc.). En el anexo documental final incorporamos uno de estos contratos para observar su configuración y parámetros básicos (Anexo I).

<sup>53</sup> MURPHEY, Roads: "On the evolution of the Port-City" en BROEZE, Frank (dir.): *Brides of the Sea. Port-cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Centuries*. University of Hawaii Press. Honolulu. 1989, pp.241.

<sup>54</sup> En los puertos canarios, desde 1852 se concedieron franquicias comerciales, debido en buena medida al papel esencial desarrollado por el cónsul francés Sabino Berthelot. Para un análisis en profundidad del proceso de otorgación de franquicias y la actuación de Berthelot, véase: GUIMERA PÉRAZA, M: *Los puertos francos en Canarias en el siglo XIX*. Textos, Federación de Comercio de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 1989; véase también: SUÁREZ BOSA, Miguel: "Empresas y empresarios franceses en Canarias en el siglo XIX" en *Boletín Millares Carló*. Número 27. Centro asociado UNED. Las Palmas de Gran Canaria, 2008.

almacenes.<sup>55</sup> Gorée no podía convertirse en un puerto de la globalización por sus propias carencias y limitaciones puesto que estas infraestructuras no serían tan solo una terminal de carga y descarga, sino un centro de dinamización e integración de las cadenas productivas.<sup>56</sup> Además, el desarrollo de la navegación a vapor implicaba el perfeccionamiento de las tareas de suministro de combustibles a los buques que realizaban las travesías intercontinentales. Pese a sus esfuerzos, los comerciantes de Gorée, hundidos tras el cese de la actividad esclavista, fueron incapaces de conseguir unas mejoras importantes en las infraestructuras portuarias de la isla, atrapados entre la pinza de Saint-Louis y Rufisque. Las enormes dificultades para efectuar las tareas de carga y descarga de mercancías y carbón desde el muelle de los buques de gran tonelaje, provocaron el rechazo de las líneas de navegación regulares a tomar a Gorée como punto de escala regular, a lo que debe añadirse la falta de suelo disponible para la construcción de estructuras para el almacenamiento de grandes stocks de carbón.<sup>57</sup> No debe olvidarse que la isla de Gorée se encuentra en mar abierto, a unos 2 kilómetros y medio de la punta de Dakar y sin la capacidad de abrigo y seguridad que sí proporcionaba la bahía.



**Ilustración 2.** Muelle de Gorée a comienzos del siglo XX. (Fuente: ANS)

<sup>55</sup> CHARPY, Jacques.....Op.citp. 39

<sup>56</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos.....Op.citp.107

<sup>57</sup> CHARPY, Jacques: “Aux origines du port de Dakar” en *Outre-Mers*. T.99, N°370-371. 2011, p.304

Esta situación provocó que *Messageries* ejerciera unas fuertes presiones sobre el gobierno metropolitano para que se mejoraran las condiciones portuarias en Dakar. Esto tenía como objetivos mejorar la rentabilidad de la ruta puesto que la actividad comercial de Gorée no ofrecía unas garantías suficientes que hicieran atractivo el paso por la isla. Como alternativa, *Messageries* planteó establecer una escala temporal en San Vicente, en el vecino archipiélago de Cabo Verde, puesto que allí disponían de una mejor infraestructura portuaria. Desde 1850, el gobierno portugués había autorizado la concesión de terrenos públicos a la *British Royal Mail* para la construcción de almacenes de carbón que posteriormente fueron explotados por *Cory Brothers, Wilson and Sons* y *Miller*.<sup>58</sup> Conjuntamente con la política de presiones ejercidas por *Messageries*, la empresa adquirió un terreno de tres hectáreas en la bahía de Dakar, dónde estableció un depósito de carbón, con el objeto de servir de satélite a la escala de Gorée, debido a la limitación de suelo en la isla. De este modo, se instaló en Dakar la primera infraestructura portuaria de importancia que junto a la presencia de *Maurel et Prom*, comenzó a sentar las bases de una incipiente comunidad portuaria.

Estas medidas adoptadas por la empresa marsellesa no tuvieron una recepción favorable entre los comerciantes de Gorée, que vieron en esta actitud el golpe definitivo a su débil posición. Como reacción, la Cámara de Comercio de Gorée elevó diferentes propuestas al gobierno metropolitano para que presionara a *Messageries*, obligándola al cumplimiento del acuerdo firmado con el objetivo de estrechar y fortalecer las relaciones comerciales entre los puertos de Marsella-Burdeos y Gorée. Unos meses antes de la firma del acuerdo entre el Gobierno y *Messageries*, el *Moniteur du Sénégal* (primer periódico de Gorée) recogía las principales peticiones de la Cámara en forma de la construcción de un dique de protección en Gorée para dotar de cierta protección a los buques que recalaban en la isla. El objetivo era potenciar los atractivos comerciales de Dakar-Gorée para las líneas de navegación que estaban comenzando a desarrollar su actividad en África Occidental.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> CORREIA E SILVA, Antonio Léao: *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Centro Cultural Português. Praia. Mindelo, 1998.

<sup>59</sup> *Moniteur du Sénégal*, 12 de Mayo 1857.

La pugna en la red portuaria regional que implicaba en esos momentos a Rufisque, Gorée, San Vicente y Saint-Louis generó un largo debate que se prolongó en el tiempo. En junio de 1859, los comerciantes de Gorée seguían reclamando la inversión en la mejora de las infraestructuras portuarias en la isla, cuando la dinámica de los acontecimientos comenzaba a indicar un cambio de tendencia con un nuevo eje: Dakar. La posibilidad de un desvío temporal hacia las colonias portuguesas de las líneas de navegación francesas tendría unas consecuencias terribles para el desarrollo económico de la colonia, como señalaban los comerciantes de Gorée:

*Notre colonie, qui aspire avec un si légitime impatience au moment où un service de paquebots français nous mettra enfin en rapports réguliers et suivis avec la métropole, vient d'éprouver une assez vive émotion en apprenant que la compagnie concessionnaire de la ligne qui doit toucher à Gorée, demanderait à faire supprimer l'escale de Gorée, pour le remplacer par celle de Saint-Vincent, sauf à relier ces points par un service secondaire.*

*A cette nouvelle, le commerce, tant de Saint-Louis que de Gorée, a remis au Gouverneur une pétition qui va partir pour France par le prochain courrier. Les pétitionnaires font ressortir avec une juste raison qu'en assurant le service des dépêches par une ligne secondaire, la compagnie concessionnaire priverait la colonie des nombreux avantages que nous sommes en droit d'attendre du passage des paquebots transatlantiques sur la rade de Gorée, de celui des navires affectés au transport de combustible et du dépôt de ce combustible; ils prouvent que sous tous les rapports la rade de Gorée est préférable à celle de Saint-Vincent, excepté peut-être pour la compagnie, qui a l'espoir de s'établir à moins de frais sur un sol étranger qu'à Gorée, où, nous le reconnaissons, tout est à créer; mais la subvention allouée par le Gouvernement (4.800.000 francs par an) n'a-t-elle donc pas pour but d'aider à la création des établissements qui nous manquent, au développement des intérêts nationaux, à tous les*

*progrès enfin qui résultent de communications plus fréquentes et plus intimes?*<sup>60</sup>

Para defender sus intereses, los comerciantes de Gorée contaron también con el apoyo del comandante superior del acuartelamiento de la isla, Émile Pinet-Laprade (1822-1869).<sup>61</sup> En una época de expansión colonial, observó críticamente la decisión de *Méssageries* de elegir rutas alternativas fuera de las posesiones francesas en el continente africano. El discurso de Pinet-Laprade adquiere una mayor importancia ante la creciente competencia británica, alemana y belga que estaban asentando potentes bases comerciales en Gambia y el Golfo de Guinea (Lagos, Costa del Oro (actual Ghana), Sierra Leona, Togo y el Congo).<sup>62</sup>

A finales de 1859 se constituyó una comisión de estudios especializada por parte del gobierno de Saint-Louis y el Ministerio de la Marina para abordar los posibles planes de actuación con respecto al puerto de Gorée. La comisión llegó a la conclusión de que podría ser más efectivo potenciar la capacidad de Saint-Louis, puesto que Gorée se encontraba en esos momentos al margen de

---

<sup>60</sup> Moniteur du Sénégal, 7 de junio de 1859.

<sup>61</sup> Émile Pinet-Laprade era un militar con formación en ingeniería y geología. Con 26 años fue asignado a la colonia de Senegal. En 1858 fue nombrado jefe de batallón y dos años después, oficial de la Legión de Honor. Pinet-Laprade desempeñó funciones de Gobernador interino entre 1863 y 1865. Falleció el 17 de agosto de 1869, víctima del cólera en Saint-Louis. Fue un ingeniero brillante, que encabezó los proyectos de planificación urbana en Dakar, así como los trabajos de construcción de las centrales de correos de Gabón, Grand-Bassam (Costa de Marfil), Dabou, Dakar y Sédhiou. Entre sus obras, destacaron los planos del Hotel de la Marina (Dakar), el Palacio de Justicia de Dakar y sobre todo los primeros proyectos para la construcción del puerto de Dakar, en relación con la conexión ferroviaria con Saint-Louis que se realizaría después de su muerte (1882-1885). En relación con Canarias, se ha documentado al menos una estancia en Tenerife, entre el 15 de julio de 1858 y el 10 de marzo de 1859 para tratar de curar una hepatitis crónica. CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance d'une métropole.....*Op.citp.111

<sup>62</sup> NEWBURY, C.W y KANYA-FORSTNER A.S: "French policy and the origins of the scramble for West Africa" en *The Journal of African History*. Vol.10,Nº2. 1969, p. 257. Sobre la expansión del comercio en África occidental, el desarrollo de la navegación a vapor y el auge de las exportaciones de aceite de palma y materias primas oleaginosas véase: LYNN, Martin: "From sail to steam: The impact of the Steamship Services on the British Palm Oil Trade with West Africa. 1850-1890" en *The Journal of African History*. Vol. 30, Nº2. 1989, pp.227-245. Sobre el crecimiento de la actividad comercial en el Golfo de Guinea, el profesor nigeriano Ayodeji Olukoju ha realizado diferentes estudios fundamentales como: OLUKOJU, Ayodeji: "The development of the The Port of Lagos, c.1892-1946" en *The Journal of Transport History*. Vol.13, Nº1. 1992, pp.59-78; o una de sus obras más reconocidas: OLUKOJU, Ayodeji: "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War" en *The Journal of African History*. Cambridge. Vol. 33, Nº2. 1992b, pp.255-271. Sobre la intervención europea en el Congo, véase: NDAYWEL É NZIEM, Isidore: *Historia del Congo*. Ediciones La Catarata. Casa África. Madrid, 2011.

los flujos comerciales y una inversión en la isla menoscabaría otros proyectos más interesantes desde el punto de vista gubernamental. La creciente competencia regional de Cabo Verde también puso de manifiesto la necesidad de establecer un puerto comercial y de refugio que no tuviera los problemas de acceso que padecía Saint-Louis debido al fondo arenoso de su puerto en la desembocadura del río Senegal. La representación de *Méssageries* en la comisión se mostró favorable al establecimiento de un puerto de refugio en la Bahía de Dakar. Las buenas condiciones generales de las mareas en Dakar (entre 0,2 m –bajamar- y 1,8 m –pleamar), los vientos suaves a lo largo del año (más fuertes en invierno) y la profundidad de las aguas hacía de esta bahía un lugar idóneo para la construcción de un puerto de refugio al servicio de la marina militar y mercante francesa.<sup>63</sup> Los principales materiales para la construcción también se encontraban relativamente cerca debido a la configuración geomorfológica de la península de Cabo Verde, por lo que los costes en ese aspecto serían también más reducidos (Mapa 2).<sup>64</sup> Pinet-Laprade se adhirió a este proyecto desde el primer momento, puesto que conocía la potencialidad de la Bahía de Dakar para el establecimiento de un puerto de refugio. En ese proyecto, Gorée seguiría desarrollando un papel activo, como elemento dinamizador de una futura comunidad portuaria en Dakar con lo que podrían quedar colmadas las aspiraciones comerciales de la isla. El ingeniero francés informó al Almirantazgo de la necesidad de dotar a la marina de un punto fuerte en África Occidental, considerado el hecho desencadenante de la elección final de Dakar como puerto de refugio y base naval. La potencialidad del puerto de Dakar para la instalación de futuras infraestructuras gracias a la disponibilidad de suelo y una comunidad portuaria en desarrollo convertían al enclave senegalés en un punto fundamental para la futura expansión, reorganización y explotación del *hinterland*. Esto motivaría la integración de estos territorios en las redes económicas que se estaban

---

<sup>63</sup> BNF. Budget d'exploitation du port de commerce de Dakar. Annexe au budget général Gouvernement Général de l'AOF. Imprimerie du Gouvernement Général. Gorée, 1933.

<sup>64</sup> La península de Cabo Verde donde se sitúa Dakar, está formada por estructuras basálticas, y unida al continente africano a través de la Bahía de Hann, territorio arenoso con abundantes dunas, que recuerdan a un tómbolo. PETEREC, Richard J.....Op.citp.11

desarrollando a nivel mundial, configurando y reorganizando los nuevos espacios y territorios de la globalización.<sup>65</sup>

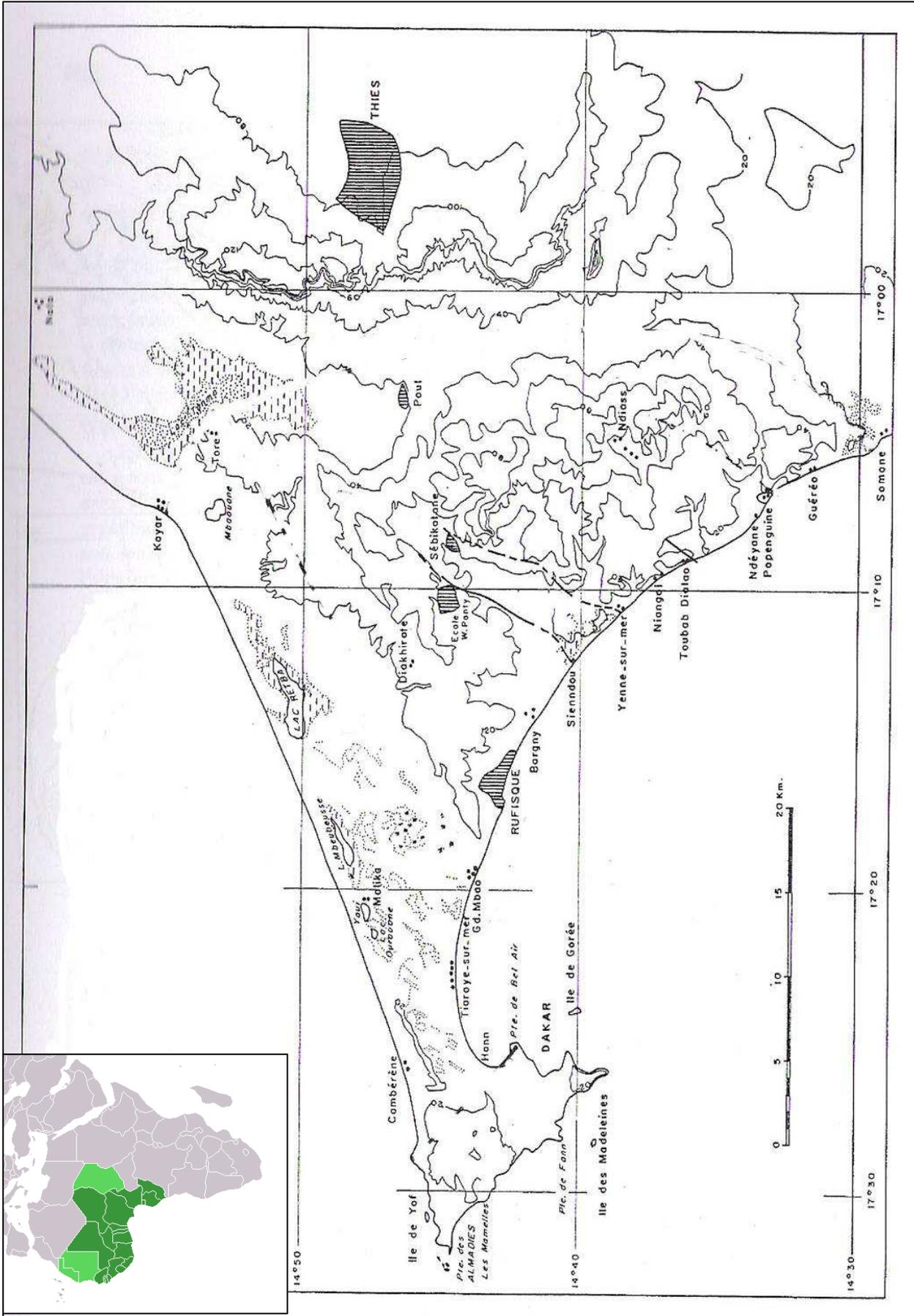


**Ilustración 3.** Émile Pinet-Laprade (1822-1869) (Fuente: CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance d'une métropole.....Ob.cit*)

<sup>65</sup> VELTZ, Pierre: "Jerarquías y redes en la organización de la producción y del territorio" en BENKO y LIPIETZ (eds.): *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edición Alfons el Magnànim. Valencia. 1994, pp. 281-299

**- MAPA 2 -**

Península de Cabo Verde



Fuente: SECK, Assane..... Op.citp.232

El 5 de noviembre de 1859, Prosper de Chasseloup-Laubat (1805-1873), Ministro francés de Argelia y las Colonias, instó al Gobernador de Senegal, Louis Faidherbe (1818-1889), a que se realizara el proyecto técnico que condujese a la creación de un puerto en la Bahía de Dakar tal y como había concluido la comisión de estudios. Esta infraestructura tendría como función primordial servir de base a la marina militar francesa por una parte, y como punto de escala de las líneas marítimas transatlánticas por otra.<sup>66</sup> El Gobierno colonial, liderado por el General Faidherbe, autorizó a *Méssageries Impériales* a desviar provisionalmente sus buques hacia el puerto de San Vicente en sus rutas hacia América del Sur, suspendiendo temporalmente los términos alcanzados en el contrato. De este modo, el nodo Dakar-Gorée se garantizaba el paso de las rutas regulares que dinamizarían una futura actividad comercial. Por otra parte, el gobierno colonial y metropolitano aseguraba las conexiones con África Occidental, fortaleciendo la presencia francesa en la zona ante la creciente competencia británica y alemana.<sup>67</sup>

Ante las expectativas generadas por la creación del puerto y la posibilidad de iniciar prósperos negocios en Dakar, la comunidad portuaria comenzó a expandirse de forma progresiva. Un ejemplo de ello fueron los primeros movimientos empresariales de *Maurel et Prom* en Dakar. La empresa girondina disponía de una oficina comercial en Gorée representados por la casa comercial *Vézia*. En 1858 adquirieron cuatro solares en la futura zona portuaria con el objetivo de establecer almacenes y oficinas comerciales, desde dónde poder concentrar las actividades comerciales de la empresa.<sup>68</sup> Tras casi tres años de debates e interrupciones, comenzaron los primeros trabajos de acondicionamiento de las instalaciones portuarias en Dakar estructurados en torno al proyecto diseñado por Pinet-Laprade.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> Carta del Ministro de Argelia y de las Colonias al Gobernador de Senegal. 5 de Noviembre de 1859. Recogida por PETEREC, Richard.....Op.citp.40

<sup>67</sup> BONIN, Hubert: *C.F.A.O. Cent ans de competition. 1887-1987*. Economica. Paris. 1987, p.14

<sup>68</sup> SECK, Assane.....Op.citp. 291

<sup>69</sup> BARROWS, Leland C.: "Faidherbe and Senegal: A critical discusión" en *African Studies Review*. Vol.19, N°1. 1976, pp. 110-111.

## Los primeros trabajos de construcción del puerto (1862-1866)

En febrero de 1862 comenzaron los trabajos de acondicionamiento de las instalaciones portuarias, cuyo objetivo fundamental era la creación del dique sur (*grande jetée*), prolongando el antiguo embarcadero (*petit jetée*) para así proteger la zona de la bahía más abierta al Océano Atlántico. El presupuesto de esta obra, que incorporaba la creación del dique y el acondicionamiento de varios almacenes y terraplenes anexos al mismo, se elevó a 850.000 francos corrientes.<sup>70</sup>

La obra se desarrolló con premura, utilizando esencialmente dos tipos de trabajadores. Por una parte, el gobierno colonial utilizó a la mano de obra local para la mayor parte de tareas comunes; y por otra, se utilizó a decenas de presos y soldados condenados a trabajos forzados en las colonias.<sup>71</sup> A diferencia de los proyectos de 1898-1903, que serán estudiados posteriormente, dónde se establecieron incluso los salarios y el personal necesario en los presupuestos disponibles, la información de que disponemos sobre estos obreros está muy fragmentada. Según la información de que se dispone, puede conocerse que estos presos se encargaban de realizar las tareas más penosas, entre las que se encontraban los peligrosos dragados y sondeos de los fondos con escafandras de buzo.<sup>72</sup> Estos mismos autores señalan unas altas tasas de mortalidad entre estos hombres durante la ejecución de las obras.<sup>73</sup>

En julio de 1862 ya se habían construido 80 metros de dique con una profundidad de 5 metros. Unos meses después, en marzo de 1863 la distancia

---

<sup>70</sup> SECK, Assane.....Op.citp.307

<sup>71</sup> ANSOM. 14MIOM/880. 1863

<sup>72</sup> CHARPY, Jacques....*Aux origines du port*.....Op.citp.307

<sup>73</sup> Podría analizarse la documentación emitida por Pinet-Laprade como coordinador de estas obras para profundizar en la cuestión. En una posterior línea de investigación, creemos pertinente abordar esta temática con la información disponible en los Archivos Históricos del Ministerio del Interior y de la Administración de Francia, dónde se conserva la documentación referente a los prisioneros y cautivos. En el Archivo Nacional de Ultramar (ANSOM) en Aix-en-Provence se conserva la documentación referente a los presidios en la Guayana francesa, pero no hemos localizado aún información relevante referida al proceso de selección y condiciones de vida de los presos condenados a trabajos forzados en África.

alcanzaba los 210 metros, a tan sólo 90 de culminar el proyecto, con una profundidad de 6 metros. La velocidad con que se estaban acometiendo las obras, así como los progresos de la navegación (mayor calado y tonelaje de los buques) motivaron la adaptación del proyecto. Pinet-Laprade diseñó una nueva ampliación del dique sur hasta los 325 metros, con unas profundidades de hasta 8 metros. Esta modificación del proyecto inicial garantizaría una superficie abrigada de casi 4 hectáreas, lo que sería suficiente para dinamizar la actividad portuaria, facilitando la llegada y permanencia de los buques en zona segura. Este proyecto de ampliación fue enviado al Consejo de Trabajos de la Marina, siendo atendidos por éste el 7 de julio de 1863.<sup>74</sup>

Por unanimidad, el Consejo emitió el aviso de dejar las obras del puerto de Dakar tal y como estaban, sin alargar más el dique puesto que con esa obra se situaba al puerto de Dakar en igualdad de condiciones de Cabo Verde, dónde la bahía ejercía también una función de refugio. No obstante, se hacía necesario el cierre de la bahía por el noreste a través de la punta de Bel-Air por imperativo de la Marina militar. En esa zona, la profundidad de las aguas era mayor que en el dique sur, lo que podría implicar una ampliación de la zona de abrigo para establecer unas instalaciones militares modernas.

La carta de Chasselaup-Laubat, Ministro de Colonias, dirigida al por entonces Gobernador de Senegal, Jean Bernard Jauréguiberry (1815-1887) expresó el ánimo e interés del gobierno francés de convertir a Dakar en un gran puerto que sirviera como punta de lanza de la expansión colonial francesa. Los puertos oceánicos africanos se convirtieron así, en lugares fundamentales desde dónde se extendió y se articuló el poder colonial (administración central e instituciones, comunidades portuarias y empresariales).<sup>75</sup> Bruno Marnot ha

---

<sup>74</sup> « *Plusieurs membres du Conseil font observer que la jetée en voie d'achèvement leur paraît suffisante. Cette jetée répond parfaitement au but que l'on se proposait à l'origine d'assurer, en tout état de choses, l'embarquement du combustible au moyen de chalands, à bord des paquebots de la ligne de Brésil, dans les mêmes conditions qu'à Saint-Vincent. Le port que l'on se propose aujourd'hui d'établir est inutile pour la marine militaire et même pour la marine marchande. Il ne se fait aucun commerce à Dakar et les bâtiments n'ont pas besoin d'un port sur ce point où ils ont, ainsi qu'à Gorée, un mouillage très sûr en toute saison* » (Moniteur du Sénégal, 15 de julio de 1863)

<sup>75</sup> GLEAVE, M.B: "Port activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone" en *Journal of Transport Geography*. Vol. 5, Nº4. 1997, pp. 264. Sobre el papel desarrollado por los

señalado la importancia que adquirieron los puertos desde 1855 en el proceso de expansión imperial francés, así como las políticas desarrolladas por los diferentes gobiernos metropolitanos:

Una vez más, volvieron a destacarse elementos que señalan la modernización tecnológica acelerada y la estructuración de los espacios de flujos globales que se estaba viviendo en los países inmersos en la revolución industrial.<sup>76</sup> La intermodalidad de los transportes y el factor tiempo como elemento clave de este gran proceso mundial, van a marcar la línea de actuación en infraestructuras desde estos momentos.<sup>77</sup> El ministro Chasselaup-Laubat preconizaba el futuro crecimiento económico senegalés:

*Si notre colonie du Sénégal a quelque avenir, c'est à Dakar que se concentreront incontestablement tout le mouvement commercial et maritime et nos intérêts politiques eux-mêmes. Ce serait en conséquence sur ce point que nous aurions à réunir principalement les ressources et les établissements qui pourraient être nécessaires à notre marine de guerre et de commerce ; il ne serait pas impossible non plus que les circonstances nous amenassent à faire de Dakar le siège de notre station de la Côte occidentale d'Afrique. C'est là le point culminant du débat ; il importe qu'il soit mûrement examiné et bien nettement discuté.*

*Si vous convictions s'accordent avec les vues de principe du Conseil des Travaux, il paraît inutile de s'occuper des études complémentaires faites soit par M.Pinnet-Laprade, soit par le Conseil des Travaux. Si au contraire vous pensez que les intérêts de notre avenir au Sénégal commandent d'aller au-delà des installations qui vont être terminées, je désire que vous vous*

---

puertos franceses en sus políticas de expansión imperial, véase: MARNOT, Bruno: «La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 » en *Histoire, économie et société*. 18<sup>e</sup> année. N°3. 1999, p.644

<sup>76</sup> CASTELLS, Manuel: *La Era de la Información. Vol. I: La Sociedad Red*. Primera edición 1996. México, Distrito Federal: Siglo XXI Editores. 2002.

<sup>77</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos.....op.citp.107

*livriez sur les lieux mêmes à un examen approfondi des trois projets sur lesquels je suis appelé à statuer.*

*Je recommande à vos soins les plus actifs et les plus scrupuleux l'exécution des intentions que je viens de vous manifester. Cette affaire me préoccupe beaucoup et je vous prie de ne rien négliger pour me mettre en mesure de la terminer avec promptitude et sûreté.<sup>78</sup>*

Tras recibir esta notificación, el Gobernador Jauréguiberry formó una nueva comisión de estudios, compuesta por dos ingenieros y un capitán de fragata, que debía aportar los conocimientos prácticos para mejorar las condiciones de navegabilidad en el puerto. Al igual que había indicado el Ministro de las Colonias, la comisión concluyó que el dique de 300 metros era suficiente para facilitar todas las maniobras que debía desempeñar *Méssageries Impériales*: amarre seguro, carboneo, aguada, carga y descarga de mercancías. Esta comisión, como se indica en la documentación, señaló también la posibilidad del crecimiento de Dakar a través de la infraestructura portuaria. A través del puerto, se desarrollaría la actividad comercial que a su vez dinamizaría y mantendría una comunidad portuaria competitiva capaz de atraer a su vez a los tráficos marítimos. La elección de Dakar como centro neurálgico de la intermodalidad de los transportes (navegación a vapor y ferrocarril) defendida por Pinet-Laprade, se convirtió en una realidad en poco más de veinte años.<sup>79</sup>

En noviembre de 1863, se aprobó el proyecto definitivo para la finalización del dique sur, alcanzando los 320 metros en la punta de Dakar, con una profundidad de hasta 9 metros. El nuevo presupuesto de gastos fue evaluado en 850.000 francos. Durante los dos años siguientes, las obras se desarrollaron a un buen ritmo, como señalaba el *Moniteur du Sénégal*.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> ANS. Section O. Carta del Ministro de las Colonias al Gobernador de Senegal. 24/07/1863.

<sup>79</sup> THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol.33. N° 1. 1957,p.4

En vista de los esfuerzos realizados por la administración, la *Compagnie des Messageries Impériales* fue invitada a reanudar el servicio entre Francia y Brasil con la escala de Dakar, tal y como se especificaba en los acuerdos firmados en 1857. Sin embargo, la empresa aún no estaba totalmente convencida de la viabilidad técnica de la escala en la bahía senegalesa, escogiendo aún como alternativa al puerto de Mindelo dónde, como ya se ha expuesto, existía una infraestructura portuaria relativamente organizada.<sup>81</sup> A ello se suma el creciente rol de las Islas Canarias como base carbonera desde la concesión de franquicias comerciales en los puertos en 1852 y sobre todo con la llegada masiva de capital europeo en los sectores portuarios, comerciales y agrícolas desde 1880.<sup>82</sup> Una de las principales reclamaciones de

---

<sup>80</sup> « *La seconde jetée enracinée à la Pointe de Dakar, dirigée vers la pointe de Bel-Air et destinée à former un second port pour les plus grands bâtiments, a atteint une longueur de 150 mètres (...)* Son parement extérieur est composé de gros blocs de pierre qui la protègent contre la mer du large ; d'ailleurs elle n'a pas éprouvé délabrement sensible pendant les raz de marée du dernier hivernage dont quelques-uns ont été très violents. Pendant ces raz de marée et par tous les temps, la nappe d'eau comprise entre les deux jetées reste parfaitement calme ; elle n'éprouve pas le moindre ressac (...) Cette nouvelle jetée, large, à son couronnement, de quatre mètres, porte deux voies ferrées qui permettent d'imprimer au travail une grande activité. Ces voies auront le même effet pour les mouvements d'embarquement et de débarquement du charbon de terre (...) A l'extrémité de la portion de jetée, le fond est de 7m. 50 à marée basse. Six cents ouvriers, disciplinaires ou indigènes, sont employés journellement à ces travaux. La solde de ce personnel et les frais de matériel s'élèvent mensuellement à 25.000 francs environ. Cette dépense correspond à un prolongement de jetée de 20 mètres au moins, de telle sorte que dans six mois, c'est-à-dire au 1<sup>er</sup> juillet prochain, la jetée aura atteint une longueur de 270 mètres. Cette longueur serait suffisante pour assurer le service d'un paquebot, puisque les 150 mètres de jetée les plus avancés au large seront par des fonds compris entre les 7 et 9 mètres à marée basse » (Moniteur du Sénégal, 31 de enero de 1865)

<sup>81</sup> CORREIA E SILVA, Joao Leao.....op.cit.

<sup>82</sup> Para profundizar en el aspecto relativo al sistema de franquicias comerciales en las Islas, ver la obra de BOURGON TINAO, J. P: *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias*. Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local. 1982. Sobre el papel desempeñado por las Islas Canarias en el mercado del carbón véase: SUÁREZ BOSA, Miguel: "The role of the Canary Islands in the Atlantic coal route from the end of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century: Corporate strategies" en *International Journal of Maritime History*. Vol. XVI, Nº1. 2004, pp.95-124. Véanse también las obras de referencia de: DAVIES, Peter: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa. 1852-1972*. Alle and Unwin. 1973. MORALES LEZCANO, Víctor: "Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)" en *Anuario del Centro Regional de la UNED de Las Palmas*, 5. 1979, pp. 141-162; QUINTANA NAVARRO, Francisco: "La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913" en *Aguayro*, número 146. 1983a. Del mismo autor: QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz. 1883-1913*. La Caja de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. 1983b RODRÍGUEZ y DÍAZ DE QUINTANA, M: *Miller y Compañía: cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas. 1989. Sobre el papel del puerto de Santa Cruz de Tenerife, deben consultarse las obras de: MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Cabildo de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife. 1988. GUIMERA RAVINA, Agustín: *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias. 1837-1987*. Santa Cruz de Tenerife. 1989. PÉREZ HERNÁNDEZ C.M.A: "El Tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario. 1862-1973" en *Revista de Estudios Regionales*. 2002. CARNERO LORENZO, Juan S., NÚEZ YÁNEZ, Concepción y PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A: "Las redes empresariales extranjeras en España. El

la empresa radicaba en que la mayor parte de la superficie abrigada no tenía una profundidad mayor de 5 metros que pudiera facilitar las maniobras de los buques de mayor calado y tonelaje.<sup>83</sup> Resulta interesante observar en este conflicto entre la administración y la empresa, la posición de fuerza de la compañía marselesna. El 6 de diciembre de 1864, el Consejo del Almirantazgo volvió a aceptar las condiciones de Mésageries, planteando un nuevo proyecto de dársena abrigada con un calado regular entre los 7 u 8 metros.<sup>84</sup> En una carta enviada a finales de 1864 por el Ministro de Colonias al Gobernador de Senegal Louis Faidherbe, se confirmaba la suspensión de la escala de Dakar en la ruta hacia Brasil hasta que se acometieran las obras de una forma definitiva. El conflicto seguía enquistado entre la defensa de unos intereses empresariales frente a un plan de actuación política general.<sup>85</sup>

Mientras seguían debatiéndose los futuros planes de actuación, los trabajos en la Bahía de Dakar se desarrollaban a buen ritmo. Las instalaciones portuarias se mejoraron con un sistema de balizas e iluminación moderno. Un faro de primera clase de luz blanca, que podía vislumbrarse a 50 kilómetros (27 millas náuticas) se construyó sobre el promontorio al oeste de la península.

---

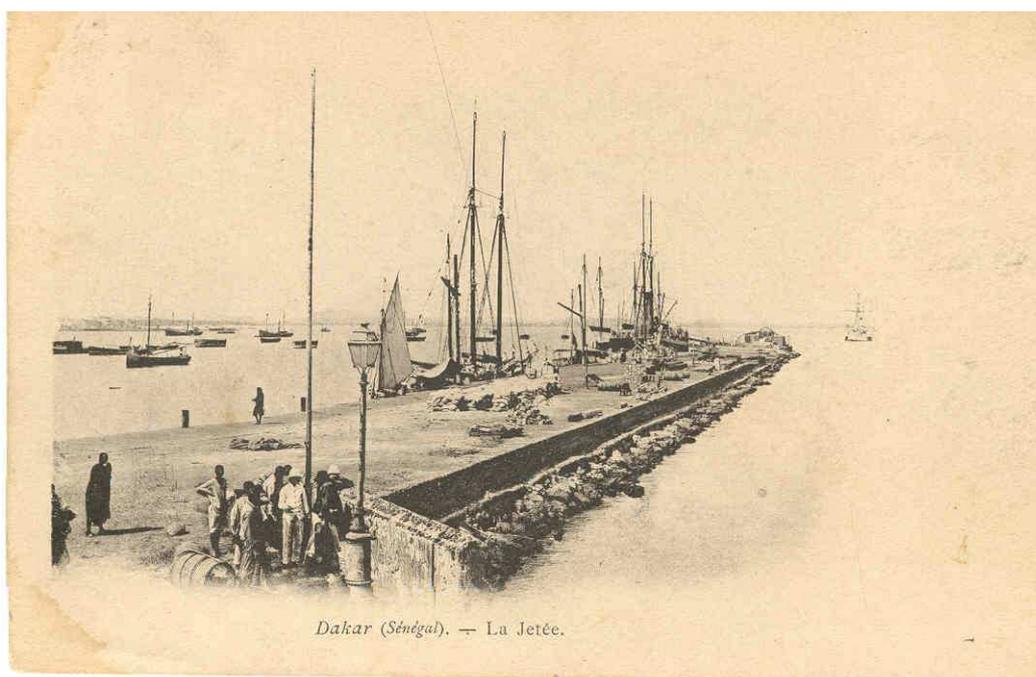
caso de la multinacional británica Elder Dempster y Cía” en X Simposio de Historia Económica. Bellaterra. 2005. CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro: “El tráfico marítimo en la era del Imperio: Cartel, Monopolio y Oligopolio: El Caso de Santa Cruz de Tenerife. c.1870-1914” en *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AAHE)*. Murcia. 9-12 septiembre de 2008.

<sup>83</sup> Hacia 1863, el desarrollo de los nuevos sistemas mecánicos en los motores de vapor, la sustitución de las paletas por hélices y la mayor aplicación del acero en los cascos de los buques comenzaba a desbancar progresivamente a la navegación a vela. Consecuentemente, el tonelaje y calado de los buques no dejó de incrementarse. En la década de 1850 un buque de vapor de unas 2.000 TRB era considerado grande. Sobre los años 60, los buques rondaban ya las 3.000-4.000 de TRB. En la última década del siglo XIX, los buques de entre 6.000 y 8.000 de TRB ya eran bastante frecuentes. HEADRICK, Daniel: *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad. Madrid. (1ª edición en inglés, 1981). 1989, p.146. Véanse también: FLETCHER, Max E: “The Suez Canal and World Shipping. 1869-1914” en *The Journal of Economic History*. Vol. 18. Nº4. 1958, p.556 y SCOTT MORTON, Fiona: “Entry and predation: British Shipping Cartels. 1879-1929” en *Journal of Economics & Management Strategy*. Volume 6. Number 4. 1997, pp.719-720. Sobre los cambios en las estructuras empresariales de las compañías de navegación motivadas por la tecnología y el proceso de globalización véase: BARAK, Michael: “L’armement marseillais dans la seconde moitié du XIX siècle” en *Revue d’histoire moderne et contemporaine*. T. 29º, Nº3. 1982, pp.471-488; y MARTÍNEZ VARA, Tomás y GALLEGO ABAROA, Elena: “La difusión de la industrialización” en HERNÁNDEZ ANDREU, Juan (dir.): *Lecciones de Historia Económica*. Publicaciones Delta. Madrid. 2009, pp. 119-153

<sup>84</sup> Moniteur du Sénégal, 12 de diciembre de 1864.

<sup>85</sup> ANS Sección Puertos O; Obras públicas. Carta de Chasseloup-Laubat, Ministro de las Colonias a Louis Faidherbe, Gobernador de Senegal. 23 de diciembre de 1864.

Este faro tenía por función advertir y guiar a los buques para que pudieran acceder por el sur de la bahía, rodeando la península y evitar los bancos de arena. El faro se encendió por primera vez el 1 de abril de 1864.<sup>86</sup> Para completar el sistema de guías luminosas, se elevaron otros dos faros de luz roja. Uno sobre el Cap Manuel, al sur de la península y otro en la Punta de Les Almadies, en el extremo noroeste (cerca de Ngor y al noroeste del actual aeropuerto Dakar-Léopold Sedar Senghor). Estos dos faros se encendieron el 1 de diciembre de 1866.<sup>87</sup>



**Ilustración 4.** Dique sur en el puerto de Dakar (c.1900) (Fuente: ANS)

El 16 de octubre de 1865, el Gobierno de Senegal solicitó un crédito suplementario de 25.000 francos para la prolongación del dique sur hasta 400 metros.<sup>88</sup> Pinet-Laprade, a la sazón Gobernador de Senegal tras el segundo y breve paso de Faidherbe, anunció también al Ministro Chasseloup-Laubat que se le había otorgado concesión de unos terrenos a *Méssageries Imperiales* en la zona portuaria de Dakar. Estas instalaciones cubrían una superficie de 3.300 metros cuadrados con un almacén y una oficina comercial. La concesión

<sup>86</sup> *Feuille officielle du Sénégal*. 24 enero, 15 marzo, 5 abril de 1864.

<sup>87</sup> *Moniteur du Sénégal*, 13 novembre 1866.

<sup>88</sup> *Moniteur du Sénégal*, 24 octobre 1865.

realizada por el gabinete de Protet el 21 de mayo de 1865 a *Méssageries Impériales* (posteriormente *Méssageries Maritimes*) se otorgó de manera gratuita a cambio del mantenimiento de una línea regular con escala en Dakar, en consonancia con lo que se había acordado entre el gobierno metropolitano y la empresa de Marsella.<sup>89</sup> Pinet-Laprade se erigió entonces como el gran dinamizador del proyecto, con una visión de largo plazo.<sup>90</sup> El ingeniero vinculaba de una manera firme el futuro económico de la colonia con el desarrollo del puerto, sus infraestructuras y la existencia de una comunidad portuaria dinámica.<sup>91</sup>

En diciembre de 1865, el gobernador Pinet-Laprade esperaba que el servicio marítimo entre Francia, Dakar-Gorée y Brasil quedara restablecido. En marzo de 1866, *Méssageries Impériales* planteó la posibilidad de retomar la escala de Dakar, reconociendo y agradeciendo el esfuerzo por parte de la administración para satisfacer sus peticiones, dirigiendo una flota nueva al servicio de la ruta transatlántica.<sup>92</sup> A su vez, el proyecto del gobierno metropolitano consistía en convertir a Dakar en un núcleo comercial y político activo al servicio de los intereses imperiales franceses. La política de inversión en infraestructuras motivaría la consolidación de una comunidad portuaria capaz de dinamizar la actividad comercial. En ese proceso de crecimiento económico, el comercio atlántico se fortalecería gracias a la integración de nuevos espacios del interior, dónde la producción agrícola debía someterse al

---

<sup>89</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>90</sup> CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance d'une métropole*.....op.citp. 15

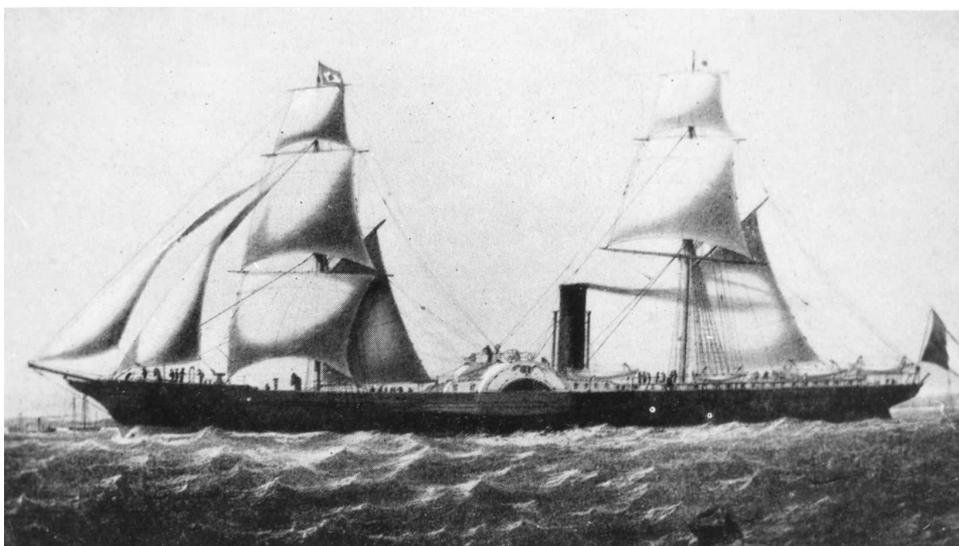
<sup>91</sup> « On peut donc espérer, que le moment n'est pas éloigné où les paquebots viendront toucher à Dakar et où ce port deviendra un point de ravitaillement extrêmement important non seulement pour nos transatlantiques, mais aussi sans doute pour tous les navires de la Marine Impériale qui auront à traverser ces parages et qui préféreront le mouillage d'un excellent port français, leur offrant relativement de grandes ressources, à celui qu'abrite l'aride et désert rocher de Saint-Vincent.» (ANS Sección Puertos O; Obras públicas. Carta del Gobernador de Senegal Pinet-Laprade al Ministro de Colonias Chasseloup-Laubat. 14 de Octubre de 1865.

<sup>92</sup> *Le passage de nos paquebots de la ligne du Brésil à Dakar a dû être précédé de l'étude des moyens d'organisation que nous avons à créer dans cette escale pour l'accomplissement rapide et sur de nos opérations (...)* Grâce au concours que vous avez bien voulu nous prêter Monsieur le Gouverneur, M. le Lieutenant de vaisseau Brossard de Corbigny envoyé pour nous à Sénégal au mois d'avril 1865 pour étudier les questions a pu poser sans retard et dans des conditions favorables a la base de non opérations (...) Au moment, six neufs paquebots s'apprête à inaugurer l'itinéraire nouveau qui sigle leur route par Dakar » (ANSOM. 14MIOM/1461. Carta de Méssageries Impériales al Gobernador Pinet-Laprade. 21/3/1866)

control europeo. Esto coincidió con las políticas desarrolladas por parte del gobierno francés en Argelia y el sur de Mauritania a lo largo de la primera mitad del siglo XIX.<sup>93</sup>

El 4 de noviembre de 1866 tras casi una década de debates, proyectos y obras, llegaba al puerto de Dakar procedente de Burdeos y en ruta hacia Brasil, el buque *La Guienne* (posteriormente rebautizado como *Gambie*).<sup>94</sup> El buque de 101,7 metros de eslora y 2.132 toneladas de arqueo bruto, supuso todo un acontecimiento para Dakar, reflejado en las páginas del *Moniteur*.

*Le paquebot poste des Messageries Impériales de la ligne française du Brésil, parti de Bordeaux le 25 octobre dernier et qui devait toucher directement à Dakar, est arrivé dans ce port le 4 novembre, à 8 heures du soir, avec les correspondances et les passagers destinés aux possessions françaises et étrangères de la Côte occidentale d'Afrique. Il a fait route ensuite pour Pernambuco et Rio-Janeiro le 5 novembre à 6 heures du soir.*<sup>95</sup>



**Ilustración 5.** La Guienne (1870) (Fuente: Enciclopedia virtual de MM)

<sup>93</sup> HARDING, Leonhard: « Les grands commerçants africains en Afrique de l'Ouest : Le Cas du Sénégal et de la Côte d'Ivoire. Essai de synthèse » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, p.18

<sup>94</sup> Datos técnicos consultados en la enciclopedia virtual de *Messageries Maritimes*. <http://www.messageries-maritimes.org/guienne.htm>. Consultado el día 24 de Junio de 2011. 12:23 gm.

<sup>95</sup> *Moniteur du Sénégal*, 13 novembre 1866.

Con el establecimiento de esta escala de manera definitiva, el puerto de Dakar adquirió una proyección internacional que conserva hasta el momento actual. En poco más de veinte años, Dakar experimentó un crecimiento sostenido en su actividad comercial que acabó representándose en la implantación de un número creciente de empresas comerciales y consignatarias al servicio de los tráficos portuarios.<sup>96</sup> La primera globalización alcanzó de lleno la costa occidental africana a través de los progresos conseguidos en el desarrollo de los medios de transporte y los sistemas de comunicaciones.<sup>97</sup> Las dos décadas entre 1870 y 1890 significaron un crecimiento en la actividad comercial en África Occidental sin precedentes, conocido como “la Edad de Oro” por los altos beneficios obtenidos por las empresas europeas. Esto quedó reflejado en la opinión en 1886 de uno de los inspectores de la *Compagnie Française de l’Afrique Occidentale (CFAO)*, empresa representativa del comercio colonial europeo:

*Nous savons que les échanges se faisaient à un taux prodigieusement rémunérateur et que, sans exagération, on peut dire que, outre le bénéfice sur l’achat des produits, les marchandises ne s’échangeaient qu’avec une marge de plus de 100%. L’on nageait pour ainsi dire sans l’abondance (...) Tout le monde pouvait facilement y faire d’excellentes affaires.*<sup>98</sup>

---

<sup>96</sup> BONIN, Hubert.....Op.citp.14-15

<sup>97</sup> HEADRICK, Daniel.....op.cit

<sup>98</sup> BONIN, Hubert.....op.citp.16-17



**CAPÍTULO 2**  
**SEGUNDA FASE: EXPANSIÓN Y PRIMERAS OBRAS DEL PUERTO DE**  
**COMERCIO (1896-1910)**

La segunda fase en el proceso de expansión del puerto de Dakar aparece marcada por un impulso definitivo en las políticas imperiales. Entre 1884 y 1898, el continente africano se situó en un lugar central en la política exterior de las cancillerías europeas. La Conferencia de Berlín (1884-1885) impulsada por el Canciller Bismarck delimitó los espacios y áreas de influencia de los respectivos imperios y dominios coloniales en África. De este modo se regularizaron situaciones de facto, estableciéndose de forma definitiva y legal (según el derecho internacional vigente) los límites territoriales de cada colonia.<sup>99</sup>

Por otra parte, desde 1870, con las innovaciones constantes del sector del transporte, la intermodalidad se convirtió en un elemento esencial para el desarrollo portuario. Entre 1878 y 1900 el gobierno metropolitano francés impulsó una política de profundización en este aspecto. El incremento de la actividad comercial en los puertos implicó una mayor organización entre los servicios portuarios y los transportes terrestres con el fin de optimizar los recursos disponibles, reduciendo los tiempos de espera en el puerto y aumentando así la competitividad del mismo. Las instituciones centraron su interés en la mejora de las instalaciones portuarias (creación de astilleros, varaderos flotantes, dragado de fondos) y se completó la instalación de vías ferroviarias a pie de muelle, conectando los centros productores, industriales y agrícolas con los nodos de redistribución marítimos.<sup>100</sup>

En Dakar, estos proyectos de conexión ferroviaria se fundamentaron en los trabajos de Pinet-Laprade, integrando los espacios productores agrícolas y mineros del interior con la costa atlántica. En efecto, el cultivo masivo del cacahuete en Senegal a partir de 1880 se sustentó en la mejora de las

---

<sup>99</sup> Véase: NEWBURY y KANYA-FORSTNER.....Ob.cit.; CROWE, S.E: *The Berlin West African Conference, 1884-1885*. Negro Universities Press. Westport. Conn. (1ª edición 1942). 1970; OWONA, Adalbert: "La naissance du Cameroun (1884-1914)" en *Cahiers d'Études Africaines*. Vol.13. Cahier 49. 1973, pp.16-36; DE SAYVRE, Denyse (dir.): *La Conférence de Berlin (1884-1885)*. Abidjan. Les Nouvelles Éditions Africaines. 1985; SESAY, Amadou (dir.): *Africa and Europe. From partition to Interdependence or Dependence?* Londres. Croom Helm. 1986; FÖRSTER, Stig et alii: *Bismarck, Europe, and Africa: The Berlin Africa Conference 1884-1885 and the Onset of Partition*. Oxford. Oxford University Press. 1989; y CHAMBERLAIN, Muriel E: *The Scramble for Africa*. London: Longman, (1ª edición de 1974). 1999.

<sup>100</sup> MARNOT, Bruno.....Op.citp. 648-652

conexiones ferroviarias entre el binomio Diourbel-Kaolack y Rufisque-Dakar, quedando establecidas las funciones regionales de los espacios productores-exportadores.<sup>101</sup> Entre 1878-1885 se plantearon diversos proyectos de expansión del ferrocarril en África Occidental, como resultado de la penetración y conquista del interior.<sup>102</sup> El aumento de la importancia de Dakar como base militar para la marina francesa, así como el incremento de la demanda de materias primas oleaginosas en Europa aceleró las obras de construcción del ferrocarril entre Saint-Louis y Dakar.



**Ilustración 6.** Estación de tren de Dakar (h.1920) (Fuente: ANS)

Desde 1880, Saint-Louis fue un punto de paso indispensable para la producción de Dagana, Podor y Kaolack hacia los centros portuarios exportadores de Dakar y Rufisque, dónde las empresas comerciales europeas estaban desarrollando su actividad.<sup>103</sup> En el periodo 1882-1885 se realizaron las obras del ferrocarril entre Saint-Louis y Dakar que provocaron una mayor

<sup>101</sup> BARRY, Boubacar: “Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée : Étude d’une formation économique dépendante » en BARRY y HARDING (dirs.): *Commerce et Commerçants en Afrique de l’Ouest. Le Sénégal*. L’Harmattan. Paris. 1992, p.52

<sup>102</sup> THOMAS, Benjamin E: “Railways and Ports in French West Africa” en *Economic Geography*. Vol. 33. Nº1. 1957, p.3

<sup>103</sup> NEWBURY C.W y KANYA-FORSTNER A.S.....Op.citp. 263

centralización de las funciones urbanas en la ciudad-puerto.<sup>104</sup> No debe obviarse que es en estos momentos cuando se están acometiendo las grandes obras en el Puerto de Las Palmas (1883), gran rival del puerto senegalés desde entonces dentro de la red de puertos de África Occidental. A partir de la fecha simbólica de 1883, comenzaron a instalarse en Canarias de un modo general diferentes empresas portuarias, esencialmente británicas.<sup>105</sup> Como consecuencia directa, se promovió la aceleración de proyectos y demandas para mejorar las instalaciones portuarias en Dakar, que en 1890 eran absolutamente insuficientes para los “deseos del comercio y la navegación”, en palabras del ingeniero responsable de los Trabajos Públicos en Senegal.<sup>106</sup> El desarrollo de los grandes acuerdos internacionales en África Occidental implicó además una pugna competitiva inter-portuaria en la región, generándose diferencias entre espacios excluidos y puertos emergentes o marginados.<sup>107</sup> El establecimiento de la Conferencia Marítima de África Occidental en 1895 entre *Elder Dempster* y *Woermann Linie* fue uno de los elementos básicos que articularon los tráficos comerciales marítimos hasta 1914, estableciendo una red de puertos estructurada según las funciones desempeñadas dentro de la Conferencia.<sup>108</sup> Tres años después del acuerdo empresarial, el 14 de junio de 1898 Francia y Gran Bretaña establecieron un pacto por el cual se creó una zona de libre comercio en el Golfo de Guinea. Entre sus objetivos se encontraba potenciar la actividad económica entre las colonias de ambos imperios y zanjar cualquier disputa territorial ante la creciente amenaza que suponía una Alemania unificada en expansión industrial. El artículo 9 de esa convención certificaba la protección y libertad de movimiento de los ciudadanos

---

<sup>104</sup> SECK, Assane.....Op.citp. 53

<sup>105</sup> Las empresas británicas más importantes que se instalaron en Las Palmas a finales del XIX fueron *Elder Dempster*, a través de la creación de una filial (*Grand Canary Coaling Company*) (1884), *Blandy Brothers* (1885) y *Miller & Cía* (1887). Para una mayor profundización sobre estos aspectos véase: QUINTANA NAVARRO, F (1983,1985).....Ob.cit. SUÁREZ BOSA, Miguel:...*The role of the.....*Ob.cit. CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA: “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: 1870-1914” en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de Historia Economica e Social*. 2005.

<sup>106</sup> ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 1.

<sup>107</sup> BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain: “El nuevo debate regional” en BENKO y LIPIETZ (eds.): *Las Regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia. 1994, pp. 19-36

<sup>108</sup> Ver más adelante el apartado referente al establecimiento y desarrollo de la Conferencia Marítima en África Occidental entre 1895 y 1914 (Capítulo 12).

y sujetos franceses y británicos, mercancías y buques entre Costa de Marfil, Sudán, Dahomey y las colonias de la Costa del Oro y Lagos, generando un área dónde los puertos coloniales debían desempeñar un rol capital.<sup>109</sup> Esta política internacional “defensiva” con respecto a la amenaza que comenzaba a representar Alemania explica también los intentos por parte del Gobierno metropolitano de mejorar las instalaciones portuarias en Dakar, para disponer sus unidades de la flota y ocupar una posición de fuerza en el Atlántico medio.



**Ilustración 7.** Almacenes y cantera del Arsenal (c.1900) (Fuente: ANS)

<sup>109</sup> BNF (Vía Gallica). Ministère d'affaires étrangères. France. Afrique: Convention entre la France et la Grande-Bretagne fixant la délimitation des possessions françaises de la Côte d'Ivoire, du Soudan et du Dahomeuy, des Colonies de la Côte d'or et de Lagos. Paris. 14 de Junio de 1898.

### “Primero nos defendemos, luego comerciamos”. (1898-1910)

A partir de la firma del acuerdo de 1898 con el imperio británico sobre África Occidental, el gobierno metropolitano francés comenzó impulsó diversos proyectos de mejora y ampliación del puerto de Dakar. El proyecto esencial consistía en la extensión del dique norte, cerrando la bahía desde la Punta de Bel-Air, alcanzando los 2.080 metros y un incremento notable de la superficie abrigada (Mapa 3).<sup>110</sup> En marzo de 1898 (varios meses antes de la firma de la convención con Gran Bretaña), el Ministro de las Colonias André Lebon (1858-1938) informaba al Gobernador del AOF, Jean Baptiste Chaudie de la cesión de terrenos por parte del Ministerio de Colonias a favor del Ministerio de Defensa en Dakar. Con ello se proyectaba la construcción de un astillero, almacenes y talleres en el espacio comprendido entre el dique norte (zona militar) y la zona de dominio público.<sup>111</sup> Posteriormente se produjeron otras cesiones de terrenos en zona marítima a otros ministerios o a través de la concesión de espacios públicos a favor de la iniciativa privada.

En 1902, año del traspaso de la capitalidad del AOF desde Saint-Louis hacia Dakar, se hizo patente la necesidad de mejorar las instalaciones e infraestructuras portuarias, profundizando en la intermodalidad del transporte que se desarrollaba desde la finalización de las obras de la línea DSL. El 4 de febrero de 1902, el Ministro de la Marina francés Jean Marie de Lanessan (1843-1919) enviaba una nota al Ministro de las Colonias Albert Decrais (1838-1915) dónde planteó la necesidad de poner a disposición de la marina los espacios necesarios para ampliar la base naval y mejorar las conexiones intermodales.<sup>112</sup>

---

<sup>110</sup> PETEREC, Richard.....Op.citp. 43

<sup>111</sup> ANSOM. 14MIOM/1461. Informe del Ministro de las Colonias al Gobernador General del AOF. 24/3/1898.

<sup>112</sup> « *Vous ne voyez pas d'inconvénient d'affectation, à la Marine marchande, des terrains qui se trouveront compris entre le terre-plein de l'Arsenal et les clotures du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis sous la réserve générale des droits des tiers, qu'il appartiendra à mon Département d'indemniser s'il y a lieu, et sous la réserve spéciale qu'une zone de 12 mètres de largeur sera ménagée le long des dites clotures et de celles du parc à fourrage pour l'établissement d'une route d'accès a la plage (...)* En ce qui concerne le terrain voisin de la Mairie de Dakar et sur lequel je compte faire construire le logement du Commandant de la Marine, terrain que je considérerais comme faisant part du Domaine de l'État, la Colonie le considère comme étant sa propriété. » (ANSOM. Travaux Publics. Carton 96. Dossier 1. Carta del Ministro de la Marina Jean Marie de Lanessan, al Ministro de las Colonias, Albert Decrais. 4/2/1902)

**- MAPA 3 -**

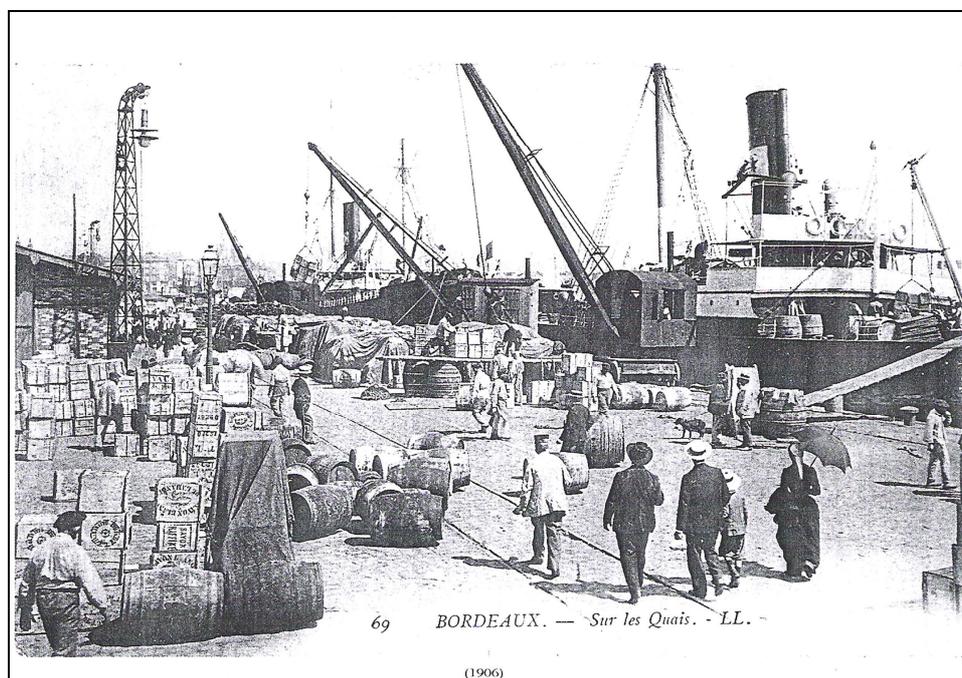
Proyecto de construcción del dique norte en el puerto de Dakar en 1898



Fuente: ANSOM. Travaux Publics. Carton 96. Dossier 21.  
Comité des Travaux Publics des Colonies (1898)

Estos intentos de mejora de la intermodalidad, comenzó con los proyectos de la Ley Freycinet (1878-1900) que se prolongó en el tiempo con el Plan Baudin de 1901. Este último plan presentado por el Ministro de trabajos públicos Pierre Baudin (1863-1917), pretendía renovar las infraestructuras portuarias nacionales y hacerlas mucho más competitivas y eficaces. En ese proyecto, se debía concentrar la mayoría de medios de comunicación existentes en torno a los puertos, propiciando procesos de concentración de actividades económicas (*clustering*).<sup>113</sup> Los puertos agraciados por este plan debían ser representantes del avance tecnológico y comercial francés de comienzos de siglo. Marsella, Burdeos, Le Havre o Dakar (en el espacio ultramarino) fueron sometidos a profundas reformas para adaptar sus infraestructuras a las necesidades de la actividad portuaria:

*Les monstres marins, d'aujourd'hui demandent pour se mouvoir, non plus des bassins, mais des rades naturelles aménagées pour la grande navigation.*<sup>114</sup>



**Ilustración 8.** El puerto de Burdeos en 1906 (Fuente: BONIN, Hubert.....*L'esprit économique impérial*.....Ob.cit)

<sup>113</sup> FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul: “La nueva geografía económica: Pasado, presente y futuro” en *Investigaciones Regionales*. Primavera, Número 004. Asociación Española de Ciencia Regional. Alcalá de Henares. 2004, p.179

<sup>114</sup> MARNOT, Bruno.....Op.citp. 653

Desde finales de 1898, el gobierno francés había comenzado a poner en conocimiento de diferentes empresas constructoras, la salida a concurso público de las obras del puerto militar de Dakar. Al concurso acudieron dos de las empresas más potentes del sector, *MM. Hersent* y *MM Jammy et Galtier*.<sup>115</sup> El 30 de noviembre de 1898, se le concedió provisionalmente a la empresa *Hersent* la construcción del puerto militar de Dakar, por la suma de 12.000.000 de francos, con el propósito claro de crear un “punto de apoyo para la flota”.<sup>116</sup>

El proyecto de construcción del puerto de comercio de Dakar comenzó a tomar forma a partir de 1902, tras el traspaso de la capital del AOF y el proceso de concentración de la inversión francesa en la ciudad-puerto. Entre 1903 y 1904, se hizo patente la urgencia de mejorar las infraestructuras portuarias, especialmente debido al incremento de los tráficos portuarios en Dakar. Entre 1896 y 1904, las importaciones en el puerto de Dakar pasaron de 47.807 a 104.185 toneladas. Las exportaciones también se multiplicaron desde las 3.233 toneladas de 1896 hasta las 26.913 toneladas de 1904.<sup>117</sup> El suministro de carbón se duplicó desde las 50.796 toneladas (1900) hasta las 100.033 (1904).

Por su parte, las empresas portuarias siguieron presionando al gobierno del AOF y a las instituciones metropolitanas para que iniciaran las reformas necesarias en el puerto y así optimizar el espacio y, consecuentemente, dinamizar la actividad comercial. El 5 de julio de 1903, el Ministro de Colonias, Gastón Doumergue (1863-1937) autorizaba al Gobierno del AOF a que solicitara un crédito de 65.000.000 de francos destinados a la mejora de las infraestructuras en la Federación. Varias semanas después, se presupuestaron 40.000.000 para las obras generales que debían acometerse en el puerto.<sup>118</sup> Al año siguiente, tras la elaboración de los planes de actuación y el

---

<sup>115</sup> MM. Hersent también participó en 1913 en las obras de acondicionamiento y mejora del puerto de Casablanca en Marruecos. MAZIANE, Leila y SUÁREZ BOSA, Miguel: « Les aménagements du littoral atlantique au Maroc au temps du protectorat: le cas du Port de Casablanca ». 2011. (En prensa) p.9

<sup>116</sup> ANSOM. Carton 96. Dossier 21. Comité des Travaux Publics des Colonies (1898)

<sup>117</sup> ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 21. Mouvements pour semaines dans le Port (1896)

<sup>118</sup> ANSOM. 14MIOM/1462. Decreto empréstito Obras Públicas en Dakar (24/12/1903); y JORF 20/1/1904

establecimiento de los plazos y reglamentaciones, el 4 de mayo de 1904 se publicó el concurso para la concesión de los trabajos de acondicionamiento del puerto de comercio de Dakar, con un presupuesto inicial de 8.500.000 francos. Las empresas que acudieran al concurso debían aportar un depósito de 250.000 francos que sirviera como garantía de solvencia.<sup>119</sup> El proyecto de reforma del puerto comercial implicaba una remodelación de la bahía de Dakar, ocupando definitivamente los terrenos desde la *Grand Jetée* (dique sur) hasta la zona militar. Se diseñó la creación de tres grandes muelles conectados con la red ferroviaria Dakar-Saint-Louis, cumpliendo así las directrices del plan Baudin.<sup>120</sup> A la espera de asignación presupuestaria, finalmente se escogió el proyecto que adjuntamos (Mapa 4), que supuso la construcción de muelles modernos con capacidad para diversos buques y con la posibilidad de establecer almacenes, grúas y demás infraestructuras portuarias demandadas por la comunidad portuaria, ante la precariedad del estado de las instalaciones del puerto en 1900. El ingeniero encargado del proyecto fue M. Ficatier quién ya había participado en la construcción del Arsenal militar de Dakar.<sup>121</sup>

---

<sup>119</sup> ANSOM. TP. Cartón 26. Dossier 2.

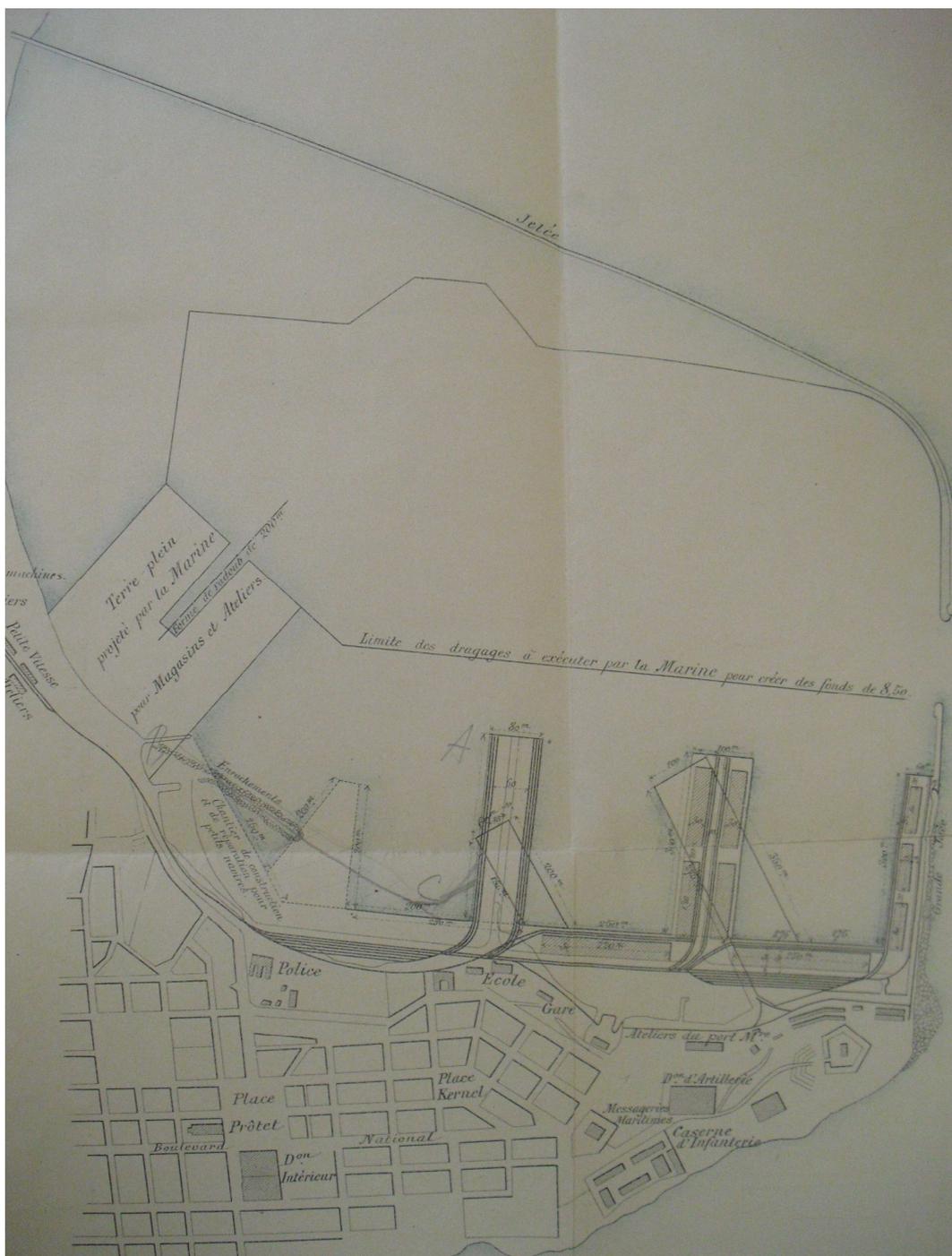
<sup>120</sup> En la documentación consultada en el ANSOM, se ha podido comprobar la variedad de proyectos que se confeccionaron para las obras de reforma del puerto de Dakar de 1904. En 1900 se presentaron al menos 5 proyectos, algunos de los cuales planteaban la posibilidad de establecer un dique desde Cap Manuel dónde establecer otra sección de la base naval.

<sup>121</sup> ANSOM. 14MIOM/1462. Carta del Ministro de Colonias Gastón Doumergue al GGAOF, Ernest Roume. 21/4/1904

**- MAPA 4 -**

Proyecto de muelles comerciales en Dakar (1900-1904)

### Proyecto del muelles comerciales en Dakar (1900-1904)



Fuente: ANSOM. Travaux Publics. Carton 26. Dossier 8.

Las obras de dragados y construcción de muelles comerciales se alargarían por más de 5 años. La mano de obra empleada para esta tarea fue esencialmente africana. Uno de los aspectos que deben destacarse es la llegada de un número importante de trabajadores del interior, especialmente de las etnias *bambara* y *toucouleur*.<sup>122</sup> Desde el vecino archipiélago de Cabo Verde, se trasladaron albañiles, pintores, mamposteros y obreros para formar parte de los trabajos en el puerto. Junto a ellos fue acrecentándose una colonia de comerciantes y agricultores, movidos a la emigración por la crisis que estaba sacudiendo a las islas.<sup>123</sup>



**Ilustración 9.** Talleres de los trabajos del puerto (1904-1910) (Fuente: ANS)

Estos trabajadores caboverdianos fueron posteriormente empleados como complemento y remplazo (en casos de agitación social) de la mano de obra senegalesa, especialmente por su alta especialización como albañiles,

<sup>122</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>123</sup> “Na passada crise de 1903, -epoca que coincidiu com o periodo em que estiveram em maior actividade importantes obras de abrigo e de defeza maritima no porto de Dakar- houve un exodo de trabalhadores e também de mulheres, que foram procurar meios de vida naquele porto francês. Ali ficou existindo uma colonia de caboverdeanos, de 300 a 400 pessoas, ma maior parte saída do porto da Praia. Depois, continuou a dar-se um certo movimento, nao já de emigração, mas de entradas e saídas de pequenos comerciantes indigenas que vão a Dakar vender produtos de Cabo Verde, e comprar cavalos, bois, etc.” (AHU. Relatorios e informações. Ministerio das Colonias. Volume I. Coimbra. 1918. pp.77-78)

pintores, vidrieros y cristalers.<sup>124</sup> El número registrado de estos trabajadores caboverdianos que migraron hacia Dakar señalan una mayoría originaria de la isla de Santiago (Tabla 2.1). La llegada de estos trabajadores demuestra el papel cada vez más dominante, influyente y atractivo ejercido por Dakar como región ganadora en la red regional generando *fuerzas centrípetas* que inciden en crecimiento económico de las regiones.<sup>125</sup>

**Tabla 2.1 Inmigrantes caboverdianos hacia Dakar por islas (1901-1910)<sup>126</sup>**

Años	Islas		Total
	Santiago	Boavista	
1901	3	-	3
1902	33	-	33
1903	33	1	34
1904	76	1	77
1905	85	1	86
1906	-	-	-
1907	121	-	121
1908	166	-	166
1909	148	-	148
1910	88	-	88
<b>Total</b>	<b>722</b>	<b>2</b>	<b>724</b>

Fuente: AHU. (L-12515) Relatorios e informações. Ministerio das Colonias. Volume I, Coimbra, 1918. p.14

Estos trabajadores provocaron recelos entre la población local de Dakar, especialmente en tiempos de crisis, dónde se veían como una amenaza para los trabajadores locales. Empleados como albañiles y obreros especializados, sus salarios durante las obras de construcción del puerto fueron muy superiores a los de los obreros sin cualificación que conformaban la mayoría de la mano de obra (Tabla 2.2).

<sup>124</sup> THIAM, Iba der: *Histoire du mouvement syndical africain*. 1790-1929. L'Harmattan. Paris. 1993. p.110

<sup>125</sup> FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul.....Op.citp. 184

<sup>126</sup> Los datos que hemos recogido a partir de la documentación oficial del Ministerio de Colonias portugués, revela que entre 1901 y 1910 un total de 8.007 caboverdianos abandonaron las islas para emigrar hacia Estados Unidos (6.047), Argentina (207), Guinea Portuguesa (1.029) y Dakar (724). Hay que tomar estas cifras con cautelas, puesto que la emigración no-registrada supone generalmente elevar estas cifras. En cualquier caso, se observa una tendencia cada vez mayor a la emigración desde 1906. AHU. (L-12515) Relatorios e informações. Ministerio das Colónias. Volume I. Coimbra, 1918. pp.13-14.

**Tabla 2.2. Salarios base diarios de los obreros en el Puerto de Dakar (1904-1910) (en francos corrientes)**

Oficio	Salario
Obreros sin cualificación	1,5
Terraplenador (jornalero)	2
Albañiles	5
Carpinteros	4
Canteros	2
Herreros	6

Fuente: ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 2. Bordereau des salaires et de la durée normale de la journée du travail. 1 de marzo de 1903<sup>127</sup>

Los propios comerciantes caboverdianos (especializados en el suministro de productos agrícolas y cueros) sufrieron las presiones del Gobierno federal francés, que impuso una serie de restricciones al movimiento de personas entre Cabo Verde y Dakar durante el gobierno de William Merlaud-Ponty (1866-1915). Entre estas restricciones se destacaba la obligación de que su cédula personal estuviese traducida al francés y que incorporara una fotografía y un informe médico completo que acreditara el buen estado de salud del individuo. Todo ello implicaba un desembolso económico que disuadía de encauzar las vías legales, por lo que se producían situaciones de irregularidad perseguidas por las autoridades francesas.

En lo que se refiere a los materiales empleados para las obras del puerto de comercio de Dakar, cabe destacar el grado de coordinación logística. Si en las primeras obras de construcción del dique sur (1862-1866) los materiales básicamente se obtuvieron en las cercanías de la bahía de Dakar, en esta ocasión se puso en marcha una estructura organizativa en consonancia con el desarrollo de los medios de transporte. Los altos costes del transporte fueron reduciéndose progresivamente en la medida que la tecnología aceleraba los tiempos, reducía las distancias, ofrecía un mejor control sobre la cadena productiva y permitía una optimización de los recursos económicos.<sup>128</sup>

<sup>127</sup> En el Capítulo 14, relativo a los trabajadores portuarios, haremos un análisis en profundidad de la evolución de los salarios y nivel de vida en el puerto a lo largo del periodo estudiado.

<sup>128</sup> HEADRICK, Daniel.....op.cit. Sobre el papel desempeñado por los avances en los medios de telecomunicación en el proceso de expansión y articulación de la economía global, véase la obra de: HEADRICK, Daniel: *The invisible Weapon: Telecommunications and International Politics, 1851-1945*.

Los presupuestos de las obras del puerto de Dakar que hemos consultado en el ANSOM exponen detalladamente la organización del trabajo, el listado de materiales y el personal que debía contratarse (Tabla 2.3).<sup>129</sup>

**Tabla 2.3 Listado parcial de materiales de construcción del puerto de Dakar (1904-1910) (Precios en francos corrientes)<sup>130</sup>**

<b>Materiales</b>	<b>Procedencia</b>	<b>Precio (coste total incluido)</b>
Arena pura de mar	Les Madeleines (Península de Cabo Verde)	6 francos/m <sup>3</sup>
Cemento de Portland	Francia	70 francos/t
Piedras (baja calidad)	Ouakam (Península de Cabo Verde)	6,5 francos/m <sup>3</sup>
Piedras (cantos)	Cap Manuel (Península de Cabo Verde)	6 francos/m <sup>3</sup>
Vigas de hierro	Brest (Francia)	110 francos/t
Piedras (calidad baja)	Cap Manuel (Península de Cabo Verde)	5,5 francos/m <sup>3</sup>
Piedras (calidad media)	Cap Manuel (Península de Cabo Verde)	7 francos/m <sup>3</sup>
Piedras (alta calidad)	Cap Manuel (Península de Cabo Verde)	15 francos/m <sup>3</sup>
Piedras (zonas sumergidas)	Ouakam (Península de Cabo Verde)	7,5 francos/m <sup>3</sup>
Mortero de cemento de Portland	Francia	33 francos/m <sup>3</sup>
Bloques de sillería (mampostería)	Cassis (Francia)	140 francos/m <sup>3</sup>
Hormigón y mortero	Francia	33 francos/m <sup>3</sup>

Fuente: ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 2. Matériaux approvisionaires (1903)

Nueva York. 1991. También : GRISET, P: « L'État et les télécommunications internationales au début du XXe siècle en France : un monopole stérile » en *Histoire, Économie et Société*. 2. 1987, pp. 181-207. HUGILL, Peter: *Global communications since 1844: Geopolitics and technology*. Baltimore, 1999. HEADRICK, Daniel y GRISET, Pascal: "Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1839-1939" en *The Business History Review*. Vol.75, N°3. Harvard College. 2001, pp. 543-578. CALVO, Ángel: "Los cables submarinos: una rama emergente de la ingeniería civil en el siglo XIX" en *Quaderns d'Historia de l'enginyeria*. Volum V. 2003, pp. 200-212

<sup>129</sup> La jornada laboral quedaba establecida desde las 6 de la mañana hasta las 6 de la tarde a lo largo de todo el año, con dos horas de descanso al mediodía. (ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 2. Bordereau des salaires et de la durée normale de la journée du travail. 1/03/1903). En esos presupuestos no aparecen reflejada información sobre una jornada de descanso semanal para los trabajadores indígenas, cuestión que tampoco se contemplaba en la legislación laboral en África occidental. La mayor agitación y movilización social motivó el comienzo de las reformas en la legislación laboral en el AOF, reflejada en los decretos de 1925 y 1929 sobre el trabajo indígena en el que profundizaremos más adelante. (ANSOM. Agefom. Carton 382. 30/04/1929.)

<sup>130</sup> Para la confección de esta tabla hemos seleccionado los materiales más representativos con un criterio de selección basado en la jerarquía que ocupan en la configuración del presupuesto, señalada por el personal de ingeniería en el mismo documento. En los mismos aparecen también otro tipo de materiales como "pequeña ferretería" (clavos, tornillos, martillos, cinceles, etc.).



**CAPÍTULO 3**  
**TERCERA FASE. CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA (1910-1929)**

Las obras de ampliación y mejora del puerto de comercio de Dakar se concretaron a comienzos de 1910, cuando el gobierno federal constituyó el presupuesto anexo del puerto de comercio, adquiriendo éste una cierta autonomía.<sup>131</sup> Anteriormente, los gastos del puerto dependían del presupuesto de la colonia de Senegal y de las aportaciones puntuales del gobierno metropolitano. La importancia estratégica del puerto de Dakar motivó la decisión de incorporarlo al presupuesto federal. De este modo, quedó definida la gestión económica del puerto, puesto que se establecieron diferentes atribuciones en torno al cobro de las tasas de explotación y servicios, así como en la estructura de costes.<sup>132</sup>

Se ha realizado un breve análisis de los presupuestos del puerto de comercio de Dakar entre 1911 y 1939 gracias a la documentación conservada en la BNF. La conclusión fundamental que puede extraerse es que las cifras coinciden –como sería razonable– con la dinámica de los tráficos portuarios. Entre 1910 y 1939, todos los indicadores de tráfico portuario aumentaron, destacando las exportaciones de cacahuetes y el suministro de fuel-oils. Teniendo en cuenta, además, la crisis comercial de la Primera Guerra Mundial y el posterior colapso entre 1929 y 1935 (Tabla 3.1). Los presupuestos del puerto de comercio de Dakar indican también un incremento de los ingresos ordinarios por las tasas portuarias (mercancía general, cacahuetes, carbón, fuel-oil, ocupación de espacios y alquiler de maquinaria) (Gráfico 3.1), lo que refleja una mayor actividad del puerto, especialmente en los servicios de escala (Tabla 3.1).<sup>133</sup>

---

<sup>131</sup> JOAOF. 13 de marzo de 1910. Esta publicación promulgó la orden del 18 de febrero de 1910, dónde se recogía la creación del presupuesto anexo. El texto sufrió ligeras modificaciones sobre la gestión de los ingresos con el decreto de 2 de septiembre de 1911.

<sup>132</sup> En el Capítulo 8, se profundizará en las atribuciones de cada departamento en que se dividió la autoridad portuaria, observando así el sistema de gestión portuaria.

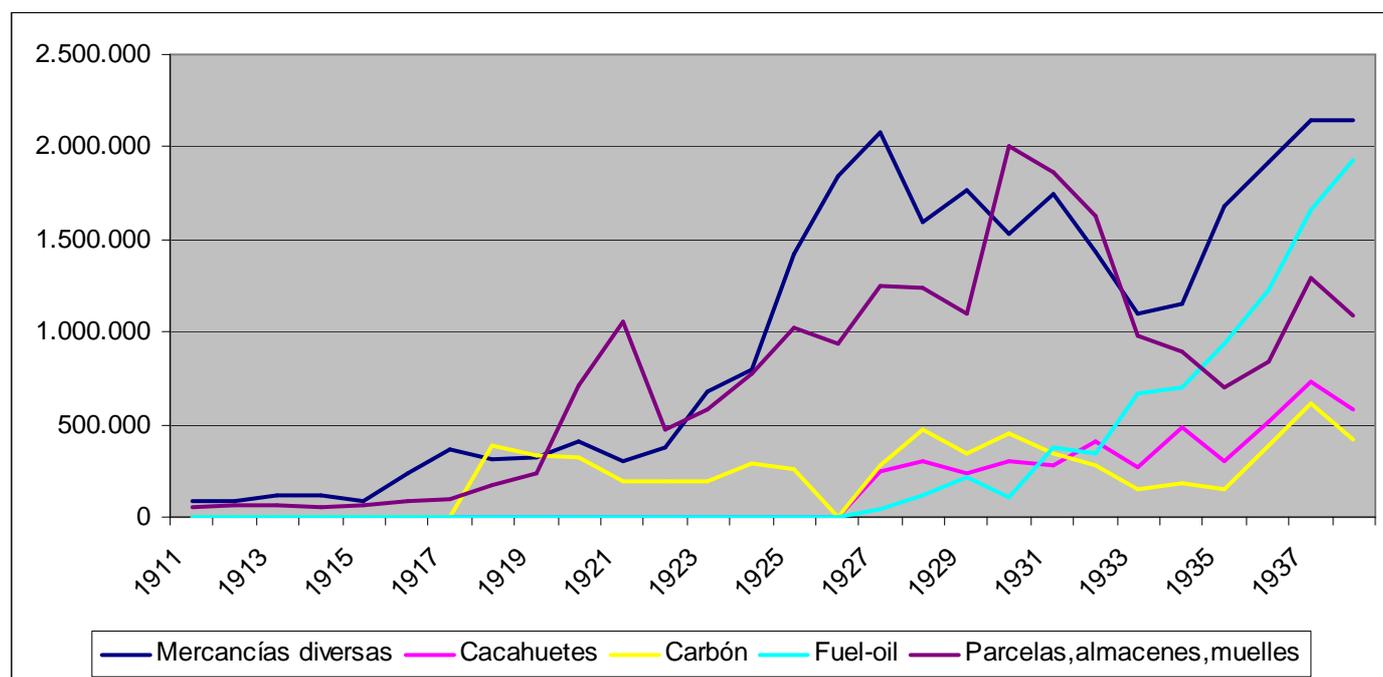
<sup>133</sup> El incremento de los ingresos sobre las expectativas presupuestadas, generó unos superávits. impulsados además por las subvenciones recibidas por parte del gobierno metropolitano. Entre 1921 y 1928 el gobierno francés otorgó una suma de 5.250.000 francos corrientes para afrontar obras e inversiones en el puerto en consonancia con la política adoptada por el Plan Sarraut.

Tabla 3.1. Evolución de indicadores de actividad portuaria en Dakar (1910-1939)

Años	Buques	T.R.B.	Tráfico de Importación (t)	Tráfico de Exportación (t)	Exportación de Cacahuetes (t)	Movimientos de Carbón (t)	Movimientos de Combustibles líquidos (t)
1910	1.963	3.330.460	249.948	151.165	n/d	214.494	n/d
1911	2.361	4.012.521	295.680	197.088	n/d	424.080	n/d
1912	2.428	4.501.076	358.048	296.669	n/d	516.532	n/d
1913	2.786	5.334.858	421.949	290.522	n/d	577.496	n/d
1914	2.221	4.005.968	318.722	214.382	n/d	333.878	n/d
1915	2.400	4.735.431	325.637	264.962	n/d	464.368	n/d
1916	3.949	11.230.160	445.600	358.400	7.191	707.838	n/d
1917	4.354	10.435.254	614.349	553.207	10.793	1.076.345	n/d
1918	2.798	6.359.764	648.123	472.464	43.562	731.766	n/d
1919	2.325	4.822.948	404.013	378.113	49.948	631.766	n/d
1920	2.582	6.161.350	452.721	349.700	33.032	609.544	n/d
1921	2.444	4.479.914	270.925	223.658	26.282	375.721	n/d
1922	3.941	4.532.626	314.584	232.418	32.583	352.579	n/d
1923	4.172	5.331.599	322.437	243.552	42.253	345.632	n/d
1924	4.182	5.839.610	353.152	243.123	59.223	371.144	n/d
1925	4.551	6.573.453	423.655	323.504	104.391	425.990	19.140
1926	4.430	6.683.414	478.557	421.975	102.410	449.331	28.004
1927	4.201	5.764.055	418.526	313.212	64.352	363.594	26.414
1928	6.025	9.253.350	590.022	510.942	80.674	611.563	109.417
1929	5.399	8.574.264	575.367	466.206	82.527	493.522	184.805
1930	5.295	7.565.806	587.906	422.715	99.044	371.666	201.587
1931	4.787	7.404.911	424.524	376.715	94.888	257.436	251.330
1932	3.770	7.736.007	666.344	468.262	29.459	182.569	613.383
1933	3.670	7.850.074	515.032	432.583	64.987	162.880	518.080
1934	4.629	8.913.408	587.695	566.285	122.487	212.935	611.733
1935	5.197	9.594.180	676.585	610.356	75.842	172.208	750.052
1936	7.004	14.352.186	1.020.636	983.156	94.981	500.667	1.060.324
1937	6.739	17.592.619	1.348.561	1.343.480	173.390	662.686	1.432.133
1938	6.860	14.725.685	1.238.076	1.143.100	132.592	419.138	1.468.631
1939	6.436	13.180.413	1.067.086	924.573	198.107	438.947	974.694

Fuente: Revista de Obras Públicas, 66, tomo I (1918); Le Port de Dakar (1918); WITTELEY, Derwent.....Ob.cit; Dakar, Station Service Atlantique (1949); THOMAS, Benjamin.....Ob.cit; PETEREC, Richard.....Ob.cit; Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios (1978); MARTÍN GALÁN.....Ob.cit; MITCHELL.....Ob.cit; CHARPY, Jacques.....Dakar.Naissance.....Ob.cit; CCD: 08/00449, 00477. ANS: 2G56-93, 2G36/25. ANSOM: TP: Carton 568; Agefom: 84/363. BNF : Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940). Elaboración propia.

**Gráfico 3.1. Evolución de los ingresos por el cobro de tasas portuarias en el puerto de Dakar (1911-1938) (valor en francos corrientes)**



Fuente: BNF. Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar (serie 1911-1940).

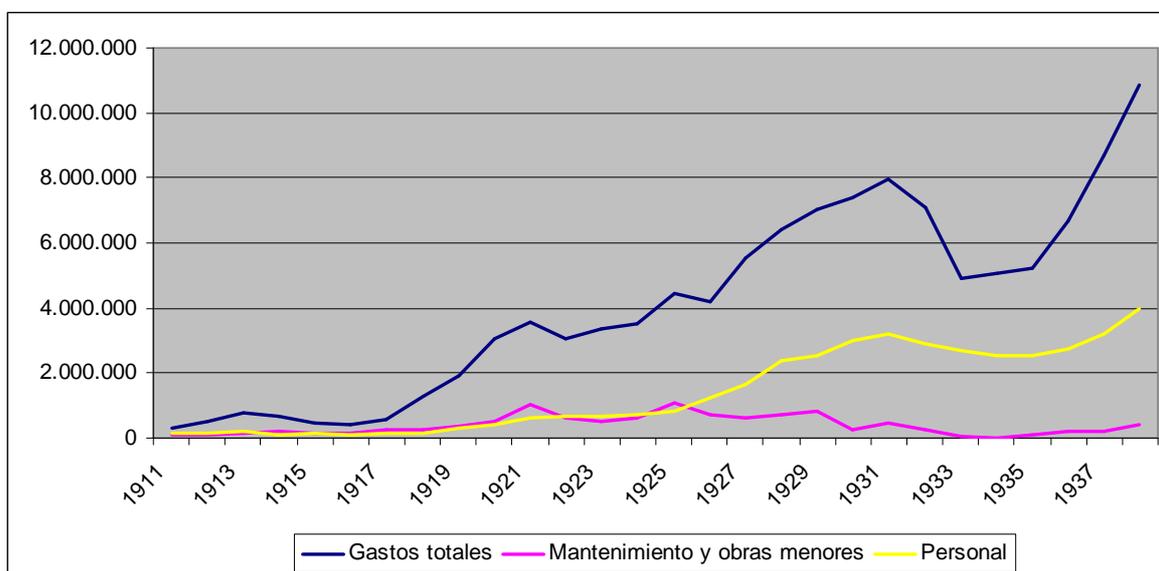
Los libramientos generales del presupuesto del puerto de Dakar entre 1911 y 1938 se agruparon en torno a varios apartados (Gráfico 3.2):

1. *Pago de empréstitos* recibidos para la construcción del puerto entre 1904 y 1910, que supusieron una cantidad global en torno a los 65.000.000 de francos (entre las primeras obras de 1904-1910, la instalación de infraestructuras terrestres y el pago de servicios).<sup>134</sup>
2. *Obras menores de mantenimiento cotidiano* (limpieza, reposición de maquinaria, rehabilitación de muelles, almacenes, etc.).
3. *Personal*. Como puede observarse (Gráfico 3.2), el coste del personal suponía en líneas generales el segundo gasto en orden de importancia dentro del presupuesto del puerto de comercio. Si estos datos se desglosan, se observa como las categorías de servicio general y explotación del puerto suponían cerca del 80% del capítulo I. El personal

<sup>134</sup> JORF. 20 de enero de 1904.

de servicio y explotación del puerto estaba compuesto por ingenieros, oficiales de la inscripción marítima, funcionarios (contables, administrativos) y obreros europeos especializados (técnicos, mecánicos), con unos salarios bonificados por suplementos coloniales, gastos de alojamiento y traslado que suponían hasta un 68% de más sobre el salario base.<sup>135</sup> El resto del personal (80% de la plantilla), estaba compuesto por trabajadores de baja cualificación, generalmente africanos. Entre ellos se observan vigilantes, conductores y obreros empleados en obras de mantenimiento y limpieza.<sup>136</sup>

**Gráfico 3.2. Evolución del gasto presupuestario en el Puerto de Dakar (1911-1938) (valor en francos corrientes)**



Fuente: BNF. Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar (serie 1911-1940).

<sup>135</sup> BNF (Vía Gallica): Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar (Serie 1911-1940)

<sup>136</sup> En el Capítulo 14 se abordará esta temática en mayor profundidad.

## La ciudad-puerto en África Occidental: Dakar, centro de actividad económica

Como ha sido expuesto anteriormente, la finalización de las obras del puerto de comercio de Dakar conllevó un incremento sostenido de los indicadores de actividad. Esto impulsó y consolidó la comunidad portuaria, que venía desarrollándose desde la última década del siglo XIX. Este proceso fue común en el resto de ciudades-puerto de la red del Atlántico medio. La inversión entre 1883 y 1920 en infraestructuras portuarias de la fachada occidental africana (Dakar, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Casablanca, Lagos, Abidjan) supuso el crecimiento de la actividad portuaria debido al aumento de las exportaciones desde los espacios coloniales africanos y el mayor tráfico de escala. Esta actividad implicó transformaciones en la configuración urbana y en la mayor o menor atribución de funciones en las ciudades portuarias. Estas ciudades fueron ordenándose jerárquicamente según su capacidad de influencia en las redes regionales o internacionales.<sup>137</sup> La creación de Conferencias Marítimas en África Occidental desde 1895, fue un reflejo de esa actividad, puesto que se incorporaron a los acuerdos los puertos más competitivos y rentables, fortaleciendo de este modo la posición sectorial de las empresas firmantes.



**Ilustración 10.** El puerto de comercio de Dakar (c.1910) (Fuente: ANS)

<sup>137</sup> BENKO, Georges y Lipietz, Alain.....Op.citp.19

Las ciudades portuarias en África Occidental se convirtieron en núcleos de atracción de capitales, empresas y trabajadores, concentrándose la actividad económica y política en una serie de puntos estratégicos en la costa o en la confluencia de los grandes ríos navegables.<sup>138</sup> La actividad económica se multiplicó al ritmo de la competencia internacional y la expansión por las diferentes colonias de grandes empresas comerciales como la CFAO, *Elder Dempster, Maurel et Prom* o la SCOA.<sup>139</sup> El crecimiento de la actividad portuaria en Dakar desde 1910 impulsó la llegada de numerosos trabajadores rurales procedentes del interior, seducidos por la oportunidad de encontrar un empleo en el sector comercial y portuario ante el deterioro económico de las comunidades agrarias. Por otra parte, la progresiva integración económica de los espacios del interior (monetarización, desarrollo de los medios de transporte y orientación del tejido productivo agrícola hacia la exportación masiva) hizo que los trabajadores se desplazaran hacia las ciudades. Los canales de distribución de los bienes de consumo básicos en África Occidental hacían que se consiguieran más fácilmente allí, teniendo en cuenta la lenta pérdida de soberanía alimentaria.<sup>140</sup> Este proceso se repitió en las diferentes ciudades portuarias de África Occidental, produciéndose fenómenos de integración y acumulación de funciones.<sup>141</sup>

---

<sup>138</sup> EPSTEIN, A.L: “Urbanization and Social Change in Africa” en *Current Anthropology*. Vol. 8, Nº4. 1967. p. 282.

<sup>139</sup> Como ha señalado Hubert Bonin: “*Business there will be difficult. The competition is particularly tough in this colony as it is with the presence of several big British and German trading houses (...) Not only have we maintained our position, but it is in fact very probable that we shall see some steady growth –due largely to the fact that the agricultural and financial resources of this colony seem to be developing very satisfactorily*” Informe de la CFAO sobre las actividades económicas de la empresa en Nigeria. 31 de marzo de 1911. Citado por BONIN, Hubert: “The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)” en *World Economic History Association Congress*. Utrecht, 2009. p.5

<sup>140</sup> HOPKINS, A.G: *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press. Nueva York, 1973. pp.222-224

<sup>141</sup> De este modo: “*Si un mayor número de empresas se localizan en la región, un mayor número de variedades de bienes se producirán allí. Entonces los trabajadores de dicha región (que son consumidores) tienen mejor acceso a un mayor número de variedades en comparación con trabajadores de otra región*” en FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul.....Op.citp.184

**Tabla 3.2. Población censada en ciudades portuarias de África Occidental (1920-1960)**

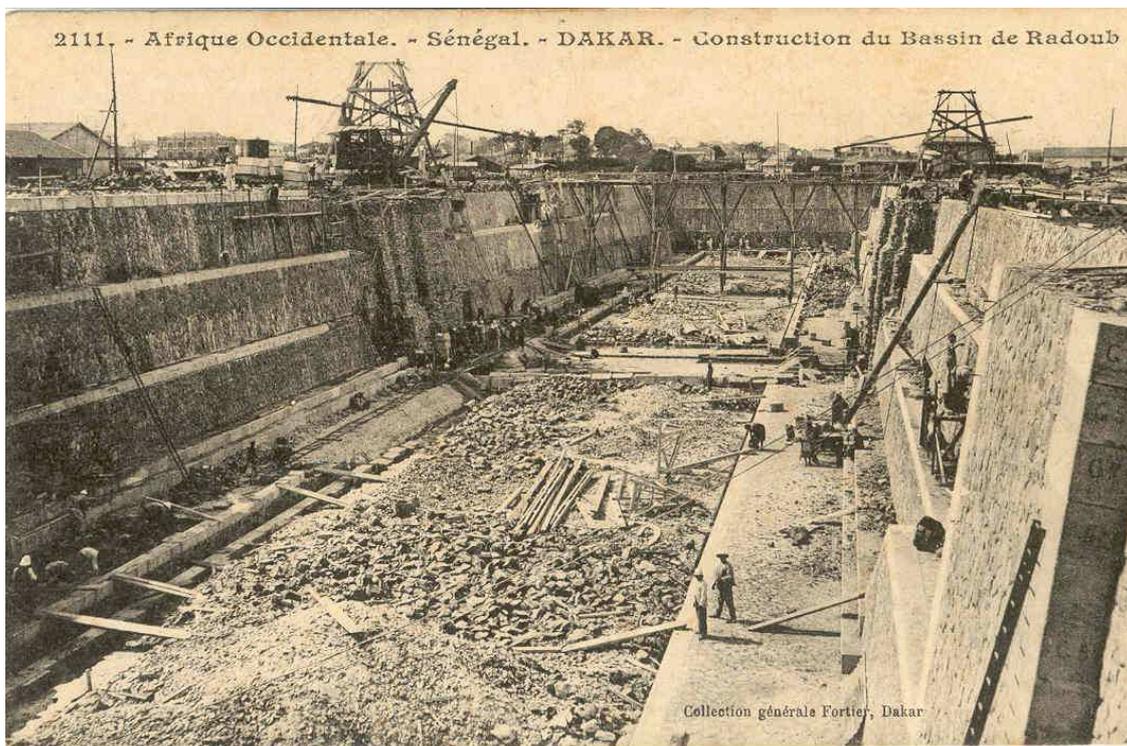
Años	Las Palmas de Gran Canaria	Dakar	Conakry	Abidjan	Cotonou
1920	65.059	33.000	9.000	5.000	4.000
1930	75.832	56.972	12.000	12.000	5.500
1940	115.848	125.000	20.000	34.000	7.000
1950	153.856	150.000	42.000	55.000	20.000
1960	192.088	375.000	117.000	180.000	70.000

Fuente: THOMAS, Benjamin....Ob.cit; PETEREC, Richard.....Ob.cit; WINTERS, Christopher.....Ob.cit; MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit; SUÁREZ BOSA, Miguel.....*Llave de la fortuna*.....Ob.cit; CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance*.....Ob.cit; MITCHELL.....Ob.cit. Elaboración propia.

De este modo, la población de estos núcleos portuarios irá creciendo progresivamente. Como puede observarse (Tabla 3.2), el crecimiento poblacional a partir de 1940 será exponencial, debido a varios factores. Por una parte, la grave crisis provocada por la Segunda Guerra Mundial en el sector agrícola movilizó hacia los núcleos urbanos costeros a la población rural, incapaz de obtener una renta suficiente obtenida del trabajo y la producción agrícola. En segundo lugar, debe destacarse también la mayor difusión de la información disponible sobre los espacios urbanos gracias a la expansión de los medios de comunicación desde la década de 1930. Esta información presentaba una cierta mejoría en las condiciones de seguridad en el trabajo motivadas por la mayor presión de los grupos sindicales, lo cual ejerció también un efecto de atracción hacia el trabajo portuario y la construcción. Hopkins ha señalado como un elemento esencial la mejora de las conexiones terrestres (expansión de los vehículos a motor –camiones- y mejoras en carreteras y caminos), que abarató los costes de traslado y redujo los tiempos del trayecto desde las aldeas y comunidades rurales (Mapa 5). A ello además deben sumarse la creación y sostenimiento de redes familiares que estabilizaban y ayudaban a integrar a los nuevos habitantes.<sup>142</sup> La llegada de miles de trabajadores a las ciudades portuarias supuso grandes cambios en la estructura social y urbana en esos núcleos. El surgimiento de nuevos núcleos urbanos que daban cobijo a la creciente población y los problemas generados por la masificación, la mala o nula planificación y el hacinamiento pueden asemejarse a los graves problemas sociales generados en Europa durante la

<sup>142</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.242

Revolución Industrial. Se crearon nuevos espacios dónde la nota predominante fue la escasez de servicios públicos (especialmente suministro de energía y agua) y los problemas de higiene y salud derivados de la masificación y hacinamiento.<sup>143</sup>



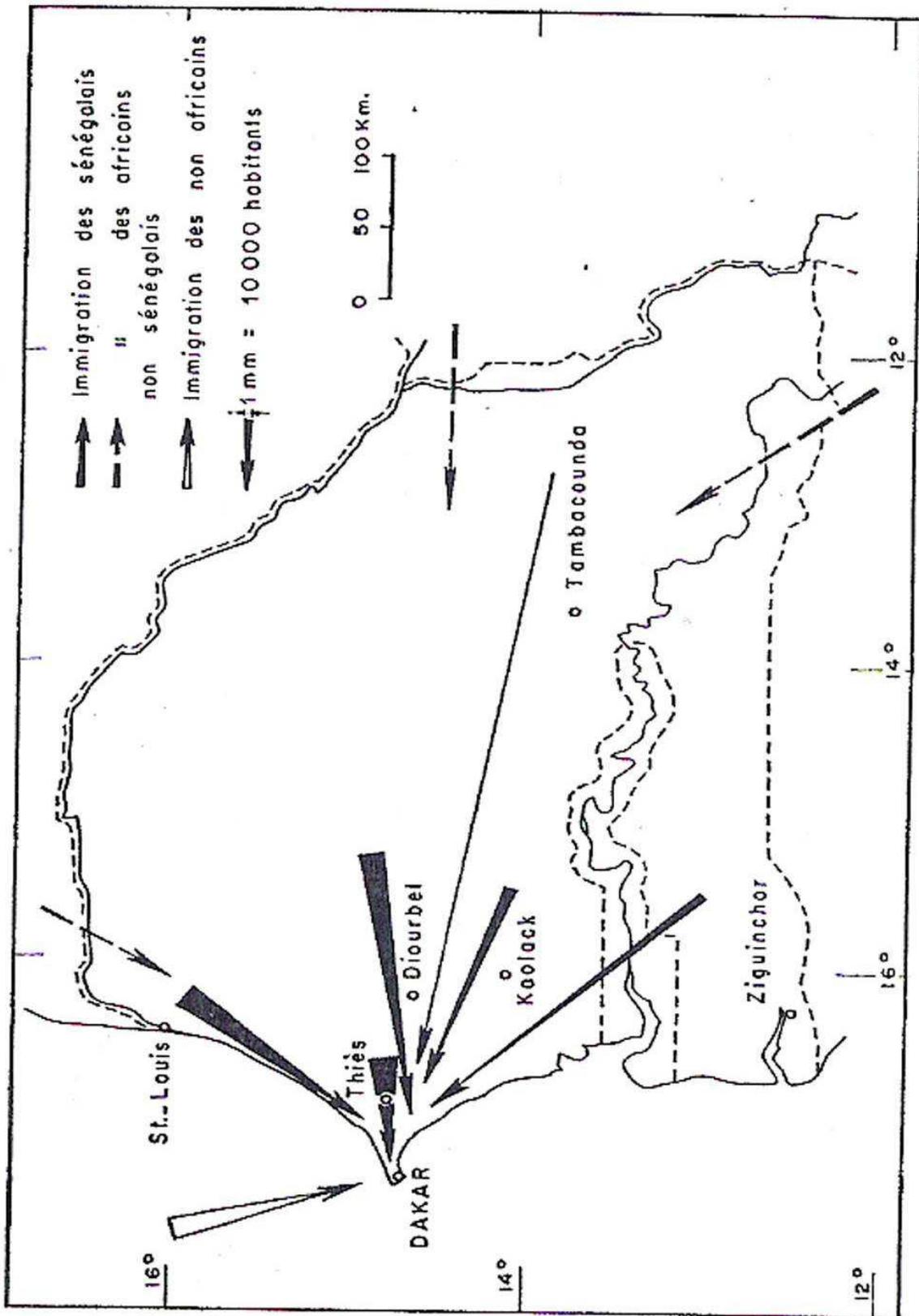
**Ilustración 11.** Obras de construcción de los astilleros en Dakar (1900-1904) (Fuente: ANS)

---

<sup>143</sup> SECK, Assane.....Op.citp.97

**- MAPA 5 -**

Lugares de origen de las principales cadenas migratorias hacia Dakar



Fuente: SECK, Assane.....Op.citp205

## Primera crisis de la red portuaria del Atlántico medio: la Gran Guerra

La Primera Guerra Mundial supuso el primer reto serio para el puerto de Dakar. La conflagración mundial provocó una grave desarticulación de las redes comerciales en África Occidental. La mayor interacción entre los diferentes actores imperiales implicó una crisis comercial regional que hundió las exportaciones al disminuir la demanda de materias primas por parte de la industria europea. Los mercados alemanes, austríacos y holandeses fueron algunos de los que supusieron mayores pérdidas para las posesiones francesas puesto que eran compradores fundamentales en el AOF. A ello se sumó la parálisis comercial provocada por el bloqueo naval alemán, que propició la caída de los tráficos portuarios en África Occidental ante el temor de ser hundidos por los submarinos alemanes. El departamento económico del GGAOF en su informe anual al Ministerio de Colonias exponía esta situación:

*(...) pendant les sept premiers mois de l'année la situation commerciale favorable dans tous les régions par d'abondantes récoltées avait été prospère (...) les cinq dernières mois marquèrent un fort ralentissement, sinon un arrêt presque complet des transactions et la ruine de toutes les espérances. Ce fut d'abord la suspension presque totale de toute navigation pendant le mois d'Aout et de Septembre. Les principales puissances avec lesquelles l'Afrique Occidentale Française entretient des relations commerciales entraient dans le conflit ou se trouvaient paralysées dans leur opérations maritimes: France, Angleterre, Allemagne, Autriche, Belgique, Hollande. La réquisition dont sont souvent l'objet les navires anglaises et français devait constituer, par la suite, une gêne profonde dans la reprise des relations, et déterminer une hausse très forts des frets qui ajoutée à la prohibition de quelques marchandises européennes et à la rareté de certaines autres, exerce une influence sensible aux le mouvement des importations dans les Colonies (...) La fermeture, pour nos produits, des marchés de l'Allemagne, et las difficultés d'exportation sur les Pays neutres ont apporté de graves entraves*

*dans le trafic des produits du sol tels que les arachides, amandes et huiles de palme, caoutchouc, acajou et gommés.*<sup>144</sup>

Pese a la convención de junio de 1898 pactada entre Gran Bretaña y Francia, las relaciones económicas entre el imperio alemán y la república francesa eran fundamentales para la buena salud de las exportaciones coloniales en África Occidental.<sup>145</sup> Teniendo en cuenta que el decreto gubernamental de 1908 que regulaba la navegación en las colonias francesas de África Occidental, por el cual se privilegiaba de un modo especial al pabellón francés (y al británico en el área de la Convención de 1898), las relaciones económicas con las empresas alemanas fue destacada, siendo país teutón el segundo socio comercial francés tras Holanda (tabla 3.3).<sup>146</sup> A ello se suma el rol desarrollado por *Elder Dempster*, con una fuerte presencia en las colonias de África Occidental (y una oficina comercial en Dakar). *Elder Dempster* y *Woermann Linie*, firmantes de la CMAO en 1895, canalizaron las exportaciones francesas hacia los puertos alemanes de Hamburgo, Bremen y Rostock, pese a las elevadas tasas que se cobraban en el puerto a la exportación de mercancías por parte de buques extranjeros.

---

<sup>144</sup> ANS. 2G14-23. Rapports annuels sur la situation économique. Commerce Extérieur. 1914.

<sup>145</sup> El informe económico del GGAOF en 1914 señalaba que: « *Le commerce du Dahomey, tout en étant plus atteint que celui du Sénégal, a mieux résisté que dans les colonies du Haut-Sénégal, de la Guinée et de la Côte d'Ivoire (...)* Elle est due comme ailleurs à l'arrêt de la navigation occasionnant l'accumulation dans ses ports des produits du crû, l'huile, l'amande de palme, et le maïs, notamment qui n'ont pu retrouver leur débouché habituel d'Hambourg (...) Les résultats de la campagne n'ont pas été pour les amandes et huiles de palme aussi satisfaisants que pour les arachides. Le rendement de la récolte a été suffisant mais la hausse des frets et la rupture de toutes communications avec l'Allemagne qui s'attribuait une forte part de l'exportation a entraîné la moins-value de 4.702.327 frs. L'industrie germanique avait presque monopolisé le broyage des amandes pour lequel les usines françaises et anglaises ne possédaient qu'un outillage imparfait. » (ANS. 2G14-23. Rapports annuels sur la situation économique. Commerce Extérieur, 1914.)

<sup>146</sup> ANS. CCD. Legajo 00484. Décret portant réglementation de la navigation maritime en Afrique Occidentale Française. 30/3/1908



**Ilustración 12.** El muelle comercial 2 y el Arsenal al fondo hacia 1914 (Fuente: ANS)

**Tabla 3.3. Exportaciones de Senegal (a través de Dakar, Saint-Louis y Rufisque) (1906-1907)**

País de destino	1906		1907	
	Cantidad (t)	Valor (francos corrientes)	Cantidad (t)	Valor (francos corrientes)
<i>Francia</i>	74.360	18.482.935	122.914	24.466.218
Colonias francesas	1	250	n/d	n/d
Gran Bretaña y colonias	406	101.172	2.355	438.123
<i>Alemania</i>	4.147	1.027.874	4.001	800.288
Bélgica	2.436	609.054	3.965	774.850
Holanda	16.074	4.018.535	18.126	3.625.141
Otros	3.051	738.732	3.086	617.161
<b>TOTAL</b>	<b>100.476</b>	<b>24.978.652</b>	<b>154.447</b>	<b>30.721.781</b>

Fuente: ANS. 2G7-34. Service des Douanes. Rapport sur la situation économique et commerciale de la colonie en 1907.

Estas cifras medias en vísperas de la Gran Guerra, se situaban por encima de los 30 francos por tonelada exportada, alcanzando los 60 francos por tonelada en el caso del caucho.<sup>147</sup> Los buques franceses disfrutaban de una posición mucho más favorable en este apartado, tributando hasta 1915 sólo 0,7 francos por tonelada embarcada. En 1923, las tasas subieron a 2 francos y posteriormente con la reforma tributaria en el puerto de 1930 motivada por la crisis, las mercancías corrientes embarcadas se cobraron a 7 francos y el cacahuete a 4 francos para los buques y empresas francesas en

<sup>147</sup> ANSOM. AGEFOM. Carton 367. Dossier 27/2bis.

un intento de aumentar la recaudación.<sup>148</sup> Recordemos que la Convención de Junio de 1898 se había extinguido con el estallido de la Primera Guerra Mundial en agosto de 1914, y que el pago de mayores tasas portuarias en el AOF había sido notablemente perjudicial para los intereses comerciales británicos. Lo que la Convención garantizaba era la libertad de movimientos de personas y mercancías en el área delimitada, no la igualdad tributaria. Sin embargo *Elder Dempster* y *Woermann Linie* mantuvieron hasta el estallido de la guerra una notable actividad en la costa occidental africana. El puerto de Dakar, quedando ligeramente al margen de la CMAO, siguió siendo un lugar de escala preferencial en las rutas hacia el Golfo de Guinea.<sup>149</sup> Hasta el estallido de la guerra, los principales puertos de África Occidental bajo jurisdicción gala tenían conexiones regulares garantizadas por diferentes líneas de navegación, esencialmente francesas, aunque también belgas, británicas, alemanas e incluso españolas (tabla 3.4).

**Tabla 3.4. Tarifas de pasaje por categorías y empresas desde los puertos europeos de Burdeos, Marsella, La Pallice, Liverpool y Hamburgo. (1913) (precios en francos corrientes)**

Empresas de Navegación	Dakar			Conakry			Grand Bassam			Cotonou		
	1ª	2ª	2ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
Messageries Maritimes	700	500	250	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chargeurs Réunis	620	510	250	670	560	275	800	630	350	890	760	450
Transports Maritimes	500	400	180	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cie. Fraissinet	550	450	200	600	500	250	-	-	-	-	-	-
Maurel et Prom	350	300	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buhan et Teisseire	350	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.F.A.O.	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devès et Chaumet	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cie. Belge Maritime du Congo	450	300	-	584,5	426,25	-	600	450	-	-	-	-
Elder Dempster	450	300	-	584,5	426,25	-	600	450	-	-	-	-
Woermann Linie	500	350	-	584,5	426,25	-	600	450	250	-	-	-
Cia. Trasatlántica de Barcelona	-	300	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: ANSOM. AGEFOM. Carton 367.

<sup>148</sup> BNF (Vía Gallica): Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar (Serie 1911-1940)

<sup>149</sup> Ver apartado relativo a la configuración de la CMAO en el Capítulo 12

La crisis económica sacudió con fuerza a la red portuaria de África Occidental debido a la contracción de los tráficos comerciales. En Dakar, la actividad portuaria no se resintió tanto como en Las Palmas, debido al carácter estratégico de Dakar para la flota francesa, como señalaba el Gobernador del AOF, William Merlaud-Ponty en 1915:

*Sur les 253.799 tonnes de charbons importées en Afrique occidentale française en 1915, 251.438 tonnes sont entrées en Sénégal contre 182.410 tonnes en 1914. Cette remarquable progression est la conséquence de l'activité considérable du port de Dakar en 1915 où sont venus de ravitailler en plus des navires touchant régulièrement, un grand nombre de bateaux alliés qui charbonnaient précédemment en d'autres ports et qui ont fait escale á Dakar pour y déposer à l'aller et y reprendre au retour leur armement de défense.<sup>150</sup>*

El puerto canario, no obstante se sumió en una grave crisis motivada por el descenso de la actividad comercial y el freno a las exportaciones.<sup>151</sup> Si se analizan los indicadores de actividad portuaria entre Dakar y Las Palmas entre 1913 y 1920, podrá observarse el grado de internacionalización del puerto canario, mucho más abierto, moldeable y dependiente a las influencias y condicionantes del exterior (tabla 3.5).<sup>152</sup> El puerto senegalés, debido a su doble naturaleza como puerto de comercio y base militar francesa, pudo amortiguar la crisis de mejor manera, tomando como referencia los indicadores

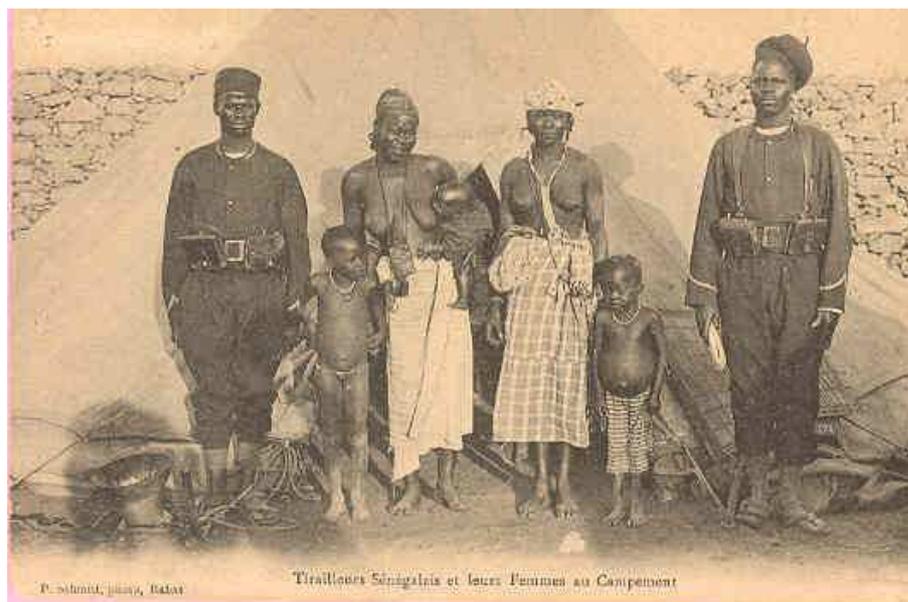
---

<sup>150</sup> ANS. 2G15/19

<sup>151</sup> Para profundizar en el papel desempeñado por las Islas Canarias durante la Primera Guerra Mundial, véase: PONCE MARRERO, F. J: «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial», en *Vegueta*, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, núm. 0, 1992, pp. 137-148. Del mismo autor: PONCE MARRERO, F.J: "Canarias, economía y guerra: 1913-1920" *Aguayro*, núm. 204 (octubre de 1993), pp. 10-13 y finalmente, PONCE MARRERO, F. J: *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*. UMI Microform, ProQuest Information and Learning Company. 2002b. Sobre Canarias y *Elder Dempster* durante la Guerra, puede consultarse: CARNERO LORENZO, J. et alii (2005).....Ob.cit.

<sup>152</sup> En este caso, se ha utilizado un marco temporal que alcanza desde 1913 hasta 1920 (un año antes del conflicto y dos años después de la finalización la guerra) para observar el punto de partida previo a la crisis y la capacidad de recuperación de los indicadores portuarios.

de actividad portuaria y el mayor suministro de carbón. Sin embargo, las consecuencias socio-económicas del conflicto para las comunidades agrícolas del interior fueron catastróficas: crisis demográfica motivada por las malas cosechas y la caída de los precios agrícolas; inflación creciente y la recluta forzosa de decenas de miles de trabajadores africanos, que cambiaron sus herramientas de trabajo por fusiles y bayonetas.<sup>153</sup>



**Ilustración 13.** Tiradores senegaleses con sus familias (1914-1918) (Fuente: ANS)

A mediados del conflicto, la situación era extrema para el puerto de Las Palmas. Las cifras de actividad de 1916-1918 situaron la actividad portuaria en mínimos históricos. El cierre del canal de Suez a la navegación comercial en 1916, obligó a los buques en ruta desde Asia y Oceanía a circunnavegar África. Las rutas bordeando a la costa se alzaron vencedoras y puertos como el de Dakar vieron incrementar su actividad como puerto de escala en detrimento de los puertos insulares canarios y caboverdianos, como una excepcionalidad histórica.<sup>154</sup> Esta excepción es destacable sobre todo en el caso de los puertos canarios, dónde la condición de neutralidad española en la guerra, impedía el

<sup>153</sup> Para un análisis global sobre la recluta de soldados africanos y sus acciones durante la Primera Guerra Mundial, consultar: MICHEL, Marc: *Les Africains et la Grande Guerre. L'appel à l'Afrique (1914-1918)*, Karthala. 2003; ANTIER-RENAUD, Chantal : *Les soldats des colonies dans la Première Guerre mondiale*, Éditions France Ouest, 2008 y: ANTIER-RENAUD, Chantal : « Le recrutement dans l'empire colonial français, 1914-1918 » en *Guerres mondiales et conflits contemporains*. N°230. 2008b, pp.23-36

<sup>154</sup> SECK, Assane.....Op.citp.320

abastecimiento y avituallamiento de los buques pertenecientes a los países inmersos en el conflicto armado, especialmente de los tráficos británicos, que suponían el pabellón más numeroso que visitaba los puertos isleños.

**Tabla 3.5. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1913-1920) (Valores expresados en toneladas)**

Año	Nº Buques		TRB		Tráfico importación		Tráfico exportación		Suministro de carbón	
	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar
1913	6.717	2.786	10.734.989	5.334.858	1.072.856	421.949	85.069	290.522	828.376	577.496
1914	5.451	2.221	7.422.316	4.005.968	833.491	318.722	n/d	214.382	636.523	333.878
1915	4.536	2.400	5.984.395	4.735.431	405.354	325.637	n/d	264.962	299.196	464.368
1916	3.606	3.949	4.214.191	11.231.160	304.764	445.600	79.726	358.400	249.260	707.838
1917	2.116	4.354	1.126.605	10.435.254	56.566	614.349	22.551	553.207	25.952	1.076.345
1918	1.786	2.798	950.730	6.359.764	34.777	648.123	24.174	472.464	5.960	731.766
1919	2.734	2.325	2.821.677	4.822.948	297.301	404.013	46.927	378.113	210.114	631.766
1920	3.515	2.582	4.523.845	6.161.350	370.428	452.721	58.985	349.700	280.000	609.544

**Fuente:** Para el puerto de Las Palmas: MARTÍN GALÁN, Fernando: *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas. 1984; SUÁREZ BOSA, Miguel.....Llave de la Fortuna.....Ob.cit.; CCINLP: *Memorias Comerciales (1923, 1924)*. Para el puerto de Dakar : MARC-SCHRADER, Lucien: "Le Port de Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 22, Numéro 124. 1913, pp. 367-370; *Revista de Obras Públicas*, 66, tomo I (1918); *Le Port de Dakar* (1918). Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918; MORAZÉ, Charles: "Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numero 258. 1936, pp.607-631; WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements" en *Geographical Review*. Vol. 31, Nª4. American Geographical Society. 1941, pp. 609-638; *Dakar, station service atlantique*. Dakar. 1949 ; THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol. 33. Nª1. 1957, pp.1-15; PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967; *Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios*. CCINLP. 1978; MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit.; CHARPY, Jacques.....Dakar. Naissance d'une métropole.....Ob.cit ; ANS.CCD. Sección 08, Legajos 00449, 00477. ANS: 2G56-93, 2G36/25. ANSOM: TP: Carton 568; AGEFOM: 84/363. BNF: Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940).

En el archipiélago de Cabo Verde, la crisis bélica agravó la situación socio-económica, reforzando la migración masiva que venía observándose desde la primera década del siglo XX. Escenas dramáticas como la salida de más de 300 caboverdianos desde Praia hacia New Bedford en Estados Unidos a mediados de 1913, son un buen reflejo de la situación socio-económica que estaba atravesando el archipiélago.<sup>155</sup> Estos trabajadores fueron esenciales para el desarrollo socio-económico del archipiélago gracias al envío de remesas desde el otro lado del océano. La guerra produjo también el freno de

<sup>155</sup> AHU. DGU. 2ª repartição. Caixa 160. Expediente nº93. Carta del Gobernador de Cabo Verde al Ministro de las Colonias. 9 de abril de 1913

la actividad inversora en el puerto de Dakar debido a la desarticulación de las redes comerciales. Proyectos que requerían una fuerte inversión como la construcción de nuevas infraestructuras (proyectos de mejora de los muelles) y la compra de maquinaria moderna (buques cisternas y grúas de mayor potencia) quedaron en suspenso indefinidamente.<sup>156</sup>



**Ilustración 14.** Submarino francés en el muelle 1 (1914-1918) (Fuente: ANS)

La requisición de buques y mercancías se volvieron habituales, al igual que la escolta de buques militares para proteger los buques franceses que se aventuraban a sortear el bloqueo naval alemán. La administración federal también se esforzó en censurar cualquier tipo de publicación o movimiento de postales y fotografías dónde apareciera reflejado el puerto o la bahía de Dakar ante una posible amenaza de espionaje por parte de los servicios secretos alemanes.<sup>157</sup> En el ANSOM (y más concretamente la AGEFOM) se conserva valiosa documentación con respecto a la producción agrícola en los territorios coloniales, sobre todo por las graves dificultades con que se encontraban para llevar los productos desde las colonias a los puertos metropolitanos por parte del Ministerio de Colonias. Uno de los documentos más interesantes que hemos localizado fue la reclamación de Maurice Duclas, comerciante parisino,

<sup>156</sup> BNF (Vía Gallica): Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar. 1914-1915

<sup>157</sup> THIAM, Iba der.....Op.citp.104.

al Ministerio de Colonias, y más concretamente a la Inspección colonial. Éste solicitó que se investigara el estado del comercio en África Occidental, puesto que las “mercancías están en manos de las empresas exportadoras inglesas”.<sup>158</sup> La gravedad de estas reclamaciones no debe extrañar, puesto que *Elder Dempster* logró aglutinar durante la Primera Guerra Mundial la mayor parte de la actividad comercial de la BWA, siendo transportista privilegiado en el AOF. Tras la “desaparición” temporal de *Woermann* en el mercado de África Occidental, la empresa de Liverpool logró adquirir una posición de dominio en la navegación comercial.<sup>159</sup> Como contrapeso, la CFAO logró por parte francesa mantener una posición de fuerza en el mercado, debido en buena medida como ha señalado Hubert Bonin a su capacidad de previsión y la gestión de sus stocks, almacenados por diferentes sucursales a lo largo de toda la costa africana.<sup>160</sup> Su fuerte capacidad financiera le permitió incluso ampliar su campo de actuación en unos momentos de crisis general que estaban provocando el cierre de empresas o la absorción y creación de filiales en África Occidental, siendo la CFAO protagonista de estas maniobras.<sup>161</sup>

En cualquier caso, el puerto de Dakar, la colonia de Senegal y el conjunto del AOF se vieron sometidos una grave crisis comercial. Esta situación estaba motivada por el descenso de la actividad exportadora, base económica del sistema productivo. No hay que desdeñar tampoco la caída de las importaciones, sobre todo entre 1914 y 1915, que eran esenciales para el abastecimiento de la población, puesto que los informes muestran descensos bruscos en los cargamentos de arroz, granos y azúcar destinados ahora al abastecimiento y suministro metropolitano. Pese a la supresión temporal en Senegal de las tasas aduaneras sobre el arroz, el maíz y el mijo; y la prohibición parcial de exportación de azúcar y otros productos básicos, la importación de alimentos se desmoronó, generando crisis de subsistencia.<sup>162</sup>

---

<sup>158</sup> ANSOM. Affeco. Carton 8. 27/05/1918

<sup>159</sup> OLUKOJU, Ayodeji.....Op.citp.268

<sup>160</sup> BONIN, Hubert.....Op.citp.248-251

<sup>161</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: «L'impact des interest coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965 » en *The Journal of African History*. Vol. 16, N°4. 1975, p.600

Otras mercancías como materiales de construcción, metales, vestidos y otras manufacturas también se vieron afectados por la subida de los fletes y la mayor demanda interna europea, lo que provocó irremediablemente el aumento de los precios de estas mercancías en África Occidental.<sup>163</sup> Ese incremento impactó directamente sobre las clases populares africanas, incapaces de adquirir los productos básicos de subsistencia, como señalaba el diputado por Senegal, Blaise Diagne (1872-1934) en 1916:

*La défense nationale a disposé militairement de toute la population mâle vigoureuse, c'est-à-dire de beaucoup d'agriculteurs, raréfiant les possibilités de production de mil, de maïs, d'ignames et de riz crû. Dans les grandes villes la conscription a enlevé la partie ouvrière de la population qui se nourrit de riz importé. Et, en même temps que la capacité financière des gens disparaît, cependant que les familles sont restées ainsi sans moyens, la hausse des cours des denrées d'alimentation populaire s'accroît.*<sup>164</sup>

El descenso de la actividad económica fue una realidad en el puerto de Dakar, pese a que como hemos visto, muchos indicadores de actividad portuaria se elevaron. El comercio se debilitó por el bloqueo naval e incluso las relaciones económicas entre Senegal y Canarias se vieron truncadas, incidiendo y agravando aún más la crisis socio-económica del archipiélago canario.

Esta contracción de la actividad comercial en el puerto trató de ser compensada activamente por parte de las autoridades federales y metropolitanas. En 1916 se planteó la posibilidad de centralizar la acción imperial en Dakar, fortaleciendo sus funciones como puerto de escala y base naval. El proyecto dirigido por el Ministro de Colonias, Gastón Doumergue

---

<sup>162</sup> ANS. 2G14-23/2

<sup>163</sup> ANS. 2G15/19.

<sup>164</sup> DIRECTION DES ARCHIVES DU SÉNÉGAL: *L'AOF : de la création à la Balkanisation (1895-1960)*. Dakar, 1995.

pretendía establecer una conexión marítima segura entre Dunkerque-Havre-Burdeos y Loango (Angola), con la base carbonera de Dakar como eje de la política marítima en África Occidental.<sup>165</sup> La concentración de actividades desde 1902, año del traslado de la capitalidad del AOF, fue un elemento fundamental que explica el éxito del puerto de Dakar durante la Gran Guerra. A finales de 1914, el papel de Dakar como base segura para los buques comerciales y militares de los aliados quedó reflejado en el informe anual del Gobernador Merlaud-Ponty.<sup>166</sup>

La debilidad de la flota francesa en la costa occidental africana así como los altos fletes que debían pagarse por las mercancías hacían peligrar la oferta de materias primas y manufacturas. En 1917, las principales empresas exportadoras francesas que se encontraban en el AOF decidieron crear el SYNDICOA con el objetivo de ejercer presión sobre las instituciones políticas, reestructurar el mercado de materias primas oleaginosas en África Occidental y contribuir al restablecimiento de los canales de distribución comerciales.<sup>167</sup> El comercio intercontinental también atravesó una profunda crisis, por lo que el puerto de Dakar perdió prácticamente todas sus conexiones con América durante el conflicto, pese a que desde comienzos de 1915 se levantaron algunas prohibiciones a la exportación hacia Estados Unidos y otros países aliados europeos.<sup>168</sup> Las principales empresas portuarias y comerciales en Dakar, y en el conjunto del AOF, trataron por todos los medios (y a partir de 1917 utilizando también al SYNDICOA) de restablecer las conexiones marítimas con el continente americano. Poco tiempo antes del fin de la guerra, *Maurel et Prom* trató de fletar algunos veleros norteamericanos con el fin de

---

<sup>165</sup> ANSOM. Affpol. Carton 532. Informe del Ministro de Colonias al Ministro de la Marina sobre los peligros de la navegación.

<sup>166</sup> El Gobernador señalaba en su informe anual: « *D'une façon générale, le Sénégal a bénéficié de sa proximité de l'Europe du groupement des Services Administratifs, de l'outillage et de la situation du point d'appui de la flotte du port de Dakar qui a recouvré son animation après quelques semaines d'expectative et à continué, malgré les difficultés des relations maritimes, à être visité assez régulièrement par des bateaux françaises, anglaises, italiens.* » (ANS. 2G14-23)

<sup>167</sup> BONIN, Hubert: « La construction d'un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarín girondin. Des années 1890 aux années 1930 » en BONIN, Hubert (dir.) : *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire.* Éditions de la S.F.H.O.M. 2008a, p. 260

<sup>168</sup> ANS. 2G14-23/2

enviar material de construcción (esencialmente maderas) desde Pensacola (Florida).<sup>169</sup> En junio de 1918, el Ministerio de Colonias francés fue quien gestionó el envío de maderas y granos desde los Estados Unidos hacia Dakar, en veleros del armador norteamericano *Duncrag*. En principio estaba previsto que esos cargamentos los coordinara *Elder Dempster*, pero las requisiciones de los buques de la empresa por parte del gobierno británico, lo impidieron.<sup>170</sup>

Para concluir con este apartado, resulta interesante aportar la visión del ingeniero de obras públicas y Jefe de Servicio del Puerto de Dakar, Ernest Noël sobre el estado del puerto de Dakar en noviembre de 1917, en pleno conflicto bélico. En primer lugar, el ingeniero destaca la insuficiencia de los medios disponibles en Dakar, con unos coeficientes de utilización (carga dividida por metro lineal de muelle) de 66 t/m frente a las 500 toneladas de los puertos metropolitanos como Burdeos o Marsella.<sup>171</sup> Otro informe previo del ingeniero Noël a comienzos de 1917 señalaba también las condiciones insuficientes del puerto para la exportación de cacahuetes, principal actividad económica en Senegal.<sup>172</sup>

Por otra parte, la utilización de espacios en el puerto por parte de las empresas portuarias, coincide con las políticas proteccionistas llevadas a cabo por las instituciones francesas. El derecho preferente para las navieras francesas de la utilización de muelles y almacenes dificultaba la presencia de competencia extranjera, lo cual tenía también un impacto en la internacionalización del puerto, a diferencia de las políticas llevadas a cabo en las Islas Canarias, dónde británicos, alemanes y franceses desarrollaban un

---

<sup>169</sup> ANSOM. Affpol. Carton 532. Telegrama enviado por Maurel et Prom a varios armadores estadounidenses. 8/04/1918.

<sup>170</sup> ANSOM. Affpol. Carton 532. Telegrama del Ministro de Colonias Henry Simon, al Alto Comisariado Francés en Nueva York. Junio de 1918.

<sup>171</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13. 8/11/1917

<sup>172</sup> El informe difererentes deficiencias técnicas como: « *Beaucoup des bateaux sur lesquels les arachides doivent être embarquées (paquebots de la Compagnie Belge Maritime du Congo) ne pouvant en raison de leur tirant d'eau accoster à ces postes. En outre, le commerce exige la mise à l'abri des arachides dans des hangars, lorsque l'embarquement des graines ne peut être terminé aux premières pluies (fin mai) et aucune installation n'est prévue à cet effet sur le port. On peut donc dire que le commerce d'exportation des arachides n'est installé à Dakar que d'une manière rudimentaire, et que tout est à faire pour l'y implanter.* » (ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 17. 31/3/1917)

papel esencial en la actividad portuaria.<sup>173</sup> La Gran Guerra potenció la función de puerto de escala de Dakar, por el abandono temporal de las escalas de Canarias y Cabo Verde en la red portuaria de África Occidental. La existencia de un gran stock de carbón en el puerto senegalés fue un objetivo esencial, que venía negociándose con las empresas carboneras desde comienzos de siglo. La existencia de la base naval exigía unos niveles mínimos de carbón en los almacenes en torno a las 30.000 toneladas.<sup>174</sup> La CCD, planteó en febrero de 1917 la posibilidad de establecer una zona franca en el puerto (y la dotación de almacenes). El interés para el puerto de comercio de esta medida sería esencial para el desarrollo futuro de la actividad portuaria, aunque este proyecto quedó en suspenso por la Guerra.<sup>175</sup>

Por último, otro elemento que volvió a ponerse sobre el tapete durante la Gran Guerra fue la creación de fletes de retorno en el puerto de Dakar, a imagen y semejanza de los puertos canarios, dónde esto se había consolidado como uno de los pilares de su éxito. En Canarias, los inversores y empresarios extranjeros, fundamentalmente británicos, se dedicaron a comprar tierras o acondicionarlas para la explotación agrícola de productos de exportación (plátano y tomate). De este modo, crearon un sistema de incentivos para los productores locales, que recibían además financiación para la puesta en marcha de este tipo de cultivos, con una gran demanda en los países industrializados de Europa y Norteamérica.<sup>176</sup> En las colonias del AOF, las restricciones existentes a la exportación de materias primas oleaginosas

---

<sup>173</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel: “The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies” en *International Journal of Maritime History*, Vol. XVI, Nº1. 2004, pp.95-124.

<sup>174</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 17. 31/3/1917

<sup>175</sup> El proyecto debía potenciar la actividad comercial en Dakar: «*L’avantage de ces constructions sera de diminuer le prix du transit par le port de Dakar, et de faire de celui-ci le port indispensable pour les commerçants qui auront en marchandises des capitaux considérables immobilisés, et qui voudront par exemple se faire prêter sur elles (...) Il pourrait être envisagée qu’une étendue de terrain très considérable, comprenant naturellement les terre-pleins proprement dits, fût soumise en régime de la zone franche (...) Cet mesure s’expliquerait d’autant mieux que les droits d’importation étant très élevés et très différenciées, les opérations de la douane sont très longues et très gênantes pour le commerce qu’il serait avantageux d’y soustraire chaque fois que c’est possible. Cette mesure donnerait un développement formidable au port de Dakar considéré comme port de transit.*» (ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 17. 31/3/1917)

<sup>176</sup> CARNERO LORENZO, Juan S. et alii.....Op.citp.10

dificultó la creación de este flete de retorno. Como señalamos anteriormente, las materias primas oleaginosas (cacahuete y derivados, aceite de palma y karité...) eran consideradas productos estratégicos para el desarrollo industrial metropolitano, gravados con altos aranceles para las empresas no francesas que desearan participar en ese mercado. Las principales exportaciones en Senegal –hasta el descubrimiento y exportación de los fosfatos a finales de los 50 no ofrecían productos atractivos que pudieran venderse rápidamente en los mercados urbanos europeos, como sí sucedía con los productos agrícolas extra-tempranos canarios (Tabla 3.6).

**Tabla 3.6. Principales exportaciones senegalesas (1914-1915) (Valor en francos corrientes)**

Artículos	1914		1915	
	Cantidad (t)	Valor	Cantidad (t)	Valor
Ganado Bovino	20.574 (cabezas)	2.159.061	14.945 (cabezas)	1.885.665
Carnes	56	56.806	1.263	994.925
Pieles	2.508	1.694.796	2.920	5.356.473
Lana	103	36.183	1.330	929.617
Cera	145	366.947	251	601.127
Pescado	419	242.257	526	296.955
Maíz	4.765	391.211	5.385	430.826
Cacahuetes	286.811	71.226.687	306.202	56.784.272
Sésamo	915	273.692	553	136.821
Semillas de Palma	33.118	11.870.067	36.942	9.734.301
Semillas de Karité	2.616	614.808	2.101	462.270
Cacao	42	54.252	339	480.380
Aceite de Palma	11.034	5.753.034	15.007	7.338.944
Goma Arábica	2.145	1.366.281	3.026	1.915.532
Goma Copal	123	502.435	147	329.816
Caucho	1.070	3.704.247	1.715	5.842.397
Manteca de Karité	121	50.192	23	9.328
Madera de ébano (acajou)	41.050	3.264.189	17.867	1.589.873
Algodón	246	212.651	163	120.791
Kapok (fibras textiles)	19	16.356	65	65.563
Sisal (fibras textiles)	n/d	n/d	115	68.271
<b>TOTAL</b>	<b>387.306</b>	<b>103.856.152</b>	<b>395.940</b>	<b>95.374.147</b>

Fuente: ANS. 2G15/19.

Desde la inauguración del puerto de comercio de Dakar en 1910, se realizaron una serie de estudios pormenorizados sobre los puertos canarios por parte de ingenieros y especialistas franceses, que visitaban las islas para obtener propuestas para la creación del ansiado flete de retorno. El primer trabajo de relevancia fue realizado por el ingeniero Albert Dubarry en 1911 a

petición del GGAOF.<sup>177</sup> Algunos años después, en 1917, el estudio del ingeniero Noël profundizó mucho más en la necesidad de dotar al puerto de Dakar de un reclamo como el que tenían los puertos canarios. Su plan se basaba en la potenciación de Dakar como puerto de escala, más allá de su función de centro de importación y exportación de mercancías para el AOF.<sup>178</sup>

La consecución de un flete de retorno también fue una aspiración de las instituciones caboverdianas. La función de puerto de escala de San Vicente requería la creación de un flete de retorno que hiciera atractiva la afluencia de mayores tráficos portuarios, como destacó Alfredo Lopes de Figueredo, uno de los líderes intelectuales de la *União Colonial Portuguesa* en 1913.<sup>179</sup> Esto se añadía al mayor desarrollo urbano-portuario de Dakar desde la inauguración del puerto de comercio en 1910, que junto con el liderazgo de los puertos canarios, situaba al de Mindelo en una situación de relativa exclusión en la red

---

<sup>177</sup> En este informe que fue localizado y estudiado en el ANSOM, Dubarry realiza un exhaustivo análisis de todos los parámetros básicos de los puertos de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Dakar. En este informe se desvelan algunos aspectos básicos en torno a la necesidad de la creación de un flete de retorno. (ANSOM. 14MIOM/1455, Informe del Ingeniero de Colonias de primera clase Albert Dubarry sobre los puertos canarios.1911)

<sup>178</sup> Los principales aspectos de este ambicioso proyecto eran: « *Création d'un fret de pont. Personne ne conteste l'intérêt national de faire du port de Dakar un grand port d'escale, ce à quoi il peut prétendre de par sa situation géographique. Mais beaucoup du monde lui conteste de devenir un grand port de marchandises. Il serait, d'après ces dernières personnes, trop loin des centres de production ce qui augmente le prix du transport des marchandises en chemin de fer ; il serait d'autre part devancé dans son rôle exportateur par le port de Rufisque (...)* L'escale de Dakar allonge de deux jours en moyenne le voyage des paquebots de ces dernières lignes (Sud-Amérique), sur la durée qu'il aurait en comportant une escale aux Canaries. En outre le charbon coûte en temps normal dans ces îles 5 francs de moins par tonne qu'à Dakar. Mais, fait bien plus grave, tous les bateaux qu'ils soient, allant du Sud en Europe sont certains de trouver aux Canaries, tout le fret de pont qu'ils pourront prendre en primeurs en régime de bananes. L'embarquement de ce fret a lieu pendant les opérations de charbonnage des bateaux et sans les retarder. Le transport de ce fret, 500 tonnes par voyage, procure donc à l'armateur une rémunération très appréciable, sans aucune charge. » (ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13)

<sup>179</sup> Del mismo modo, en Cabo Verde se planteó también esta necesidad: “*Porque, nao garantindo o porto de S.Vicente, como os das Canarias, fretes de retorno aos navios transportadores de carvão, este preferem estes últimos portos por isso que nos fretes encontram remuneradora compensação (...)* Porque, sendo francos os portos das Canarias e possuindo o de Dakar toda utilidade d'um porto moderno, a navegação encontra n'elas facilidades que lhe não são proporcionadas em S.Vicente (...) Porque, escasseando na cidade do Mindello da ilha de S.Vicente confortos e comodidades para passageiros, não existindo diversosos de qualquer especie, não possuindo passeios, não tendo cerveja barata, nem pontecais acostavel para navios de grande tonelagem, servida por guindastes a vapor ou electricos, nem docka secc nem fluctuante, a navegação e passageiros preferem ir ás Canarias e a Dakar, onde tudo isso se encontra sem accrescimento de despesa, antes com compensações de receita” (AHU. (L-4140) LOPES DE FIGUEREDO, Alfredo: O carvão na economia de Cabo Verde. Conferencia realizada em 9 de Maio de 1913 na União Colonial Portuguesa. Tipografia Industrial Portuguesa. 1913)

portuaria, comenzando a definirse de manera clara espacios emergentes o marginados en la red portuaria de África Occidental.<sup>180</sup>

### La crisis de posguerra y los planes de recuperación económica. Sarraut y las obras de 1924-1926.

Los años posteriores a la Primera Guerra Mundial supusieron el incremento progresivo del liderazgo del puerto de Dakar sobre el resto de puertos de la federación. Tras el estallido de la revolución soviética de 1917 y la pérdida de las inversiones francesas realizadas en Rusia durante la etapa del ministro ruso Piotr Stolypin, se produjo un impulso de las políticas de puesta en valor de las colonias. El principal defensor de estas políticas fue el Ministro Albert Sarraut quién planteó una serie de ambiciosos planes de modernización de las infraestructuras en los territorios coloniales, con el objetivo fundamental de racionalizar los recursos de que disponía el Imperio francés. Se planteó una explotación sistemática y coherente de los recursos materiales y humanos para reconstruir la maltrecha situación económica de la Francia de posguerra.<sup>181</sup> El proyecto de Sarraut se planteó para un marco temporal de entre 10 y 15 años, con una suma astronómica de 3.000 millones de francos corrientes de 1921. Dakar ocuparía un lugar central dentro del gran proyecto de Sarraut en el continente africano, puesto que la ciudad-puerto era el núcleo de la actividad imperial francesa en el AOF. Esta centralización de funciones en Dakar incorporaba también la especialización de la mano de obra africana, que debía someterse a un proceso de “mejora” y “enseñanza” para mejorar su cualificación y productividad.<sup>182</sup> La combinación de trabajadores cualificados y disciplinados junto con unas infraestructuras competitivas serían garantes del

---

<sup>180</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos.....op.citp.113, y CARAVACA BARROSO, Inmaculada: “Los nuevos espacios ganadores y emergentes” en *Revista Eure*. Vol. XXIV, N°73. Santiago de Chile. 1998, p.11. Más adelante profundizaremos sobre los preceptos de la Geografía Económica para el análisis de espacios/puertos ganadores y perdedores, durante el proceso de expansión del capitalismo industrial, en consonancia con las tesis propuestas por Fujita y Krugman, Ojeda Cárdenas, Veltz, Benko o Lipietz.

<sup>181</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: «Colonisation ou impérialisme : la politique africaine de la France entre les deux guerres » en *Le Mouvement Social*. N° 107. Editions l’Atelier on behalf of Association Le Mouvement Social. 1979. p.52

<sup>182</sup> *Ibid.*.....Op.citp.53-54

éxito del Plan Sarraut, como recogía un diario colonial con motivo de su paso por África Occidental en 1921.

*Au point de vue politique, le Ministre des Colonies, juge que les noirs africains –comme les Asiatiques qu’il a eu l’occasion d’apprécier lorsqu’il était gouverneur de l’Indochine- ne sont pas réfractaires à la civilisation européenne (...) Le Ministre des Colonies a conclu justement qu’il fallait arriver aussitôt que possible à l’exécution du programme d’outillage envisagé par le Gouvernement pour l’Afrique Occidentale française (...) mettra de nouvelles ressources denrées et matières premières, à la disposition de la métropole. Routes, chemins de fer, ports doivent être développés et améliorés sans retard.*<sup>183</sup>

Con motivo de esa visita, las principales instituciones de Dakar (CCD, GGAOF y Consejo Portuario) elaboraron un plan de actuación para mejorar las infraestructuras, sobre todo en el apartado referente a la mejora de la intermodalidad y la centralización de los recursos para mejorar las instalaciones del puerto de comercio, como ya había expuesto el gobernador Joost Van Vollenhoven (1877-1918) en 1917.<sup>184</sup> El Presidente de la CCD en 1921, Jean Louis Turbé, representando los intereses de las principales empresas portuarias y comerciales de Dakar, presentó este proyecto ante el Ministro Sarraut, con el objetivo de potenciar las inversiones metropolitanas en el puerto de comercio.<sup>185</sup>

---

<sup>183</sup> Les Annales Coloniales (Journal Quotidien). 18/11/1921

<sup>184</sup> « ...par suite aussi de la facilité apportée au développement commercial du Sénégal par le perfectionnement de la navigation sur le Sénégal et la création des voies ferrées (...) parce que ces populations les plus importants de tout et le plus disciplinés, les mieux en mains de tous ». ANS. 2G17-4.

<sup>185</sup> « M. Turbé déclara aux applaudissements unanimes de l’assistance, qu’il fallait lutter contre la peste avec la dernière énergie et par tous les moyens (...) le moment est venu de se demander s’il est utile d’entreprendre à Dakar des travaux considérables destinés à faire de ce port la plus grande escale de l’Atlantique sud, si nous restons à la merci continuelle d’une épidémie qui décime la population, chasse de Dakar les navires de commerce et menace en quelques semaines de détruire plusieurs années de travail. Partout dans l’AOF il y a des sources de richesses qui n’attendent pour jaillir que le coup de baguette de notre volonté. Malheureusement ces richesses restent en grande partie inexploitées (...) et à doter nos possessions de l’outillage indispensable a leur exploitation méthodique (...) Nous avons tous constatée et vis-à-vis des indigènes qui attendent de nous l’assistance médicale, l’instruction professionnelle et l’éducation raisonnée et qui nous demandent de leurs guider prudemment, en leur épargnant des erreurs cruelles, vers ce progrès qui constitue l’aspiration de toutes les races de couleur et



**Ilustración 15.** Visita del Ministro de Colonias, Albert Sarraut en el AOF (1921) (Fuente: ANS)

Estas reclamaciones efectuadas por la comunidad empresarial recogían las dudas expuestas en los diferentes informes realizados desde 1910, dónde se plantearon las principales carencias de la infraestructura senegalesa. Los años posteriores al fin de la Primera Guerra Mundial conllevaron una nueva reestructuración de los tráficos portuarios en la red de puertos de África Occidental portuaria. Los puertos canarios van a recuperar progresivamente su actividad y su competitividad, desviando los tráficos que había ganado Dakar durante la Guerra por los motivos que hemos señalado (tabla 3.7). El descenso en los indicadores de actividad del puerto de Dakar a favor del puerto de Las Palmas se debía a una serie de factores que ya habían denunciado los informes señalados (infraestructuras, franquicias comerciales, fletes de retorno, servicios...).

---

*de toutes les humanités nouvelles tournées vers un destin plus élevé.» (La Dépêche Coloniale et Maritime. 15/11/1921)*

**Tabla 3.7. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1919-1923) (Valores expresados en toneladas)**

Año	Nº Buques		TRB		Tráfico importación		Tráfico exportación		Suministro de carbón	
	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar
1919	2.734	2.325	2.821.677	4.822.948	297.301	404.013	46.927	378.113	210.114	631.766
1920	3.515	2.582	4.523.845	6.161.350	370.428	452.721	58.985	349.700	280.000	609.544
1921	3.839	2.444	5.032.475	4.479.914	394.455	270.295	77.360	223.658	226.857	375.721
1922	4.758	3.941	6.590.750	4.532.626	539.445	314.584	n/d	232.418	342.508	352.579
1923	5.158	4.172	8.065.315	5.331.599	491.146	322.437	84.348	243.552	463.367	345.632

Fuente: Para el puerto de Las Palmas: MARTÍN GALÁN, Fernando MARTÍN GALÁN, Fernando: *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas. 1984; SUÁREZ BOSA, Miguel.....Llave de la Fortuna.....Ob.cit.; CCINLP: Memorias Comerciales (1923, 1924). Para el puerto de Dakar : MARC-SCHRADER, Lucien: "Le Port de Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 22, Numéro 124. 1913, pp. 367-370; Revista de Obras Públicas, 66, tomo I (1918); *Le Port de Dakar* (1918). Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918; MORAZÉ, Charles: "Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numero 258. 1936, pp.607-631; WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements" en *Geographical Review*. Vol. 31, Nº4. American Geographical Society. 1941, pp. 609-638; *Dakar, station service atlantique*. Dakar. 1949 ; THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol. 33. Nº1. 1957, pp.1-15; PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967; *Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios*. CCINLP. 1978; MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit.; CHARPY, Jacques.....Dakar. Naissance d'une métropole.....Ob.cit ; ANS.CCD. Sección 08, Legajos 00449, 00477. ANS: 2G56-93, 2G36/25. ANSOM: TP: Carton 568; AGEFOM: 84/363. BNF: Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940).

En 1922, bajo instancias del Ministro Sarraut, se le encargó al Inspector General de Colonias, M. Henry la elaboración de un informe sobre la competitividad del puerto de Dakar y los planes de actuación que debían acometerse para mejorar sus funciones. Fue en el final de la década de 1920 cuando comenzó el inicio del proceso de transición del carbón a los motores impulsados por fuel-oil, que suponía grandes desafíos a las infraestructuras portuarias (mayor calado de los buques, adaptación de la mano de obra y del espacio portuario a las nuevas necesidades como tanques y bocas de suministro).<sup>186</sup> Aparte de la cuestión puramente técnica, M. Henry denunció la debilidad de los servicios existentes en Dakar en comparación con los de las Islas Canarias, acusando a las autoridades municipales.

*Le manque d'eau potable et de vivres frais, une rade ensablée faute de dragages suffisants pendant les années de guerre et rendant l'accès des quais difficile sinon impossible aux*

<sup>186</sup> PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A.....op.cit.

*navires de fort tonnage ; une escale peu attrayante, une ville mal tenue, sans hôtels dignes de ce nom, sans distractions capables d'attirer les passagers ; les menaces fréquentes dues à une municipalité inconsciente et incapable ; toutes ces causes ont fait abandonner Dakar par les paquebots des grandes lignes de navigation amenant ou ramenant d'Europe la riche clientèle de l'Amérique du Sud. Un matériel de port suranné et en mauvais état rendant les opérations de chargement trop lentes et trop onéreuses, une main d'œuvre rare, paresseuse et exigeante, une réglementation compliquée, ont fait que les cargos des lignes commerciales étrangères ont à leur pour tendance à abandonner le port de Dakar au profit des ports étrangers voisins moins bien situés mais présentent beaucoup plus de facilités (...) Un des commandants les plus qualifiés des paquebots de la Cie des Chargeurs Réunis m'a affirmé, en me plaçant la carte sur les yeux que le fait de mouiller à Dakar pour un navire à destination du Brésil débouquant de la Manche, occasionnait en marche normale un retard d'au moins 36 heures. Or, ajoutait-il, en matière de navigation commerciale, tout temps gagné est de l'argent gagné.<sup>187</sup>*

Una fiscalidad superior en Dakar a lo exigido en las Islas Canarias ejercía también un efecto de lastre sobre el crecimiento de la actividad portuaria (Tabla 3.8). Los costes básicos (impuestos sobre las mercancías, suministro de carbón, agua y víveres) eran más elevados en Dakar que en los puertos canarios. Esto, unido a los mejores servicios portuarios, la existencia de atractivos fletes de retorno y una infraestructura hostelera desarrollada permitía a las Islas Canarias atraer esos tráficos, pese a la formidable resistencia de la comunidad portuaria de Dakar.

---

<sup>187</sup> ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 1bis. 14/4/1922

**Tabla 3.8. Tasas portuarias básicas cobradas en Las Palmas, Dakar y San Vicente en 1921 (tarifas en francos corrientes por tonelada)**

Puerto	Pilotaje	Carga y descarga	Carbón	Agua
Las Palmas	165 f	Exento	0,80 f/t	12-14 f/t
Dakar	300 f	2 f/t	1 f/t	12 f/t
San Vicente	112 f	n/d	2,60 f/t	16 f/t

Fuente: ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 1bis. 14/4/1922

En 1924, el diario *Le Courriel Colonial Illustré*, exponía las carencias del puerto de Dakar, en relación a los puertos canarios, en los que volvía a insistirse en las soluciones que debían acometerse para elevar la posición de Dakar en la red de puertos, lo cual orientó los proyectos de reforma de 1924-1926.<sup>188</sup> Como contrapunto a esta dinámica negativa, la crisis comercial de la posguerra inmediata en el AOF tuvo sin embargo dos grandes beneficiados: la SCOA y la CFAO. Ambas empresas lograron notables beneficios pese a la disminución del montante de los intercambios comerciales. Como señalamos anteriormente para la CFAO, ambas empresas lograron mantener un nivel alto de stocks en sus establecimientos comerciales a lo largo de toda la costa occidental africana, en un momento en que sobre todo los productos tropicales (especialmente el caucho y los aceites vegetales) estaban considerados como elementos fundamentales y estratégicos de cara a la defensa nacional. Ambas empresas además consiguieron la categoría de transportista privilegiado para estos productos, lo que los situó en una posición de fuerza en el sector.<sup>189</sup> En el puerto de Lagos, la CFAO consolidó su posición predominante como importador de manufacturas y bebidas alcohólicas, junto a empresas como la británica *Elder Dempster*.<sup>190</sup> A mediados de la década, la empresa marselesa logró establecer acuerdos comerciales con *TEXACO* y *Ford* para la distribución de productos petrolíferos y automóviles en África Occidental, culminando un proceso de expansión comercial de la que profundizaremos algo más en el

<sup>188</sup> « Les raisons qu'elle a trouvée de préférer Ténériffe ou Las Palmas sont nombreuses et sérieuses. Les taxes de pilotage sont plus élevées à Dakar, que dans les ports espagnols, les accostages y sont plus difficiles et souvent les unités de fort tonnage doivent opérer en rade. Le service de la rade est inexistant. Les passagers sont obligés d'emprunter pour venir à terre, des canots armés par les Portugais (...) Le ravitaillement est lent et plus coûteux à Dakar. Enfin, les ports espagnols possèdent des ateliers de réparations tout à fait modernes. A Dakar, l'outillage est incomplet. Les navires n'y peuvent subir que des réparations tout à fait provisoires. » (*Le Courriel Colonial Illustré*. 4/01/1924)

<sup>189</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....Op.citp.599

<sup>190</sup> BONIN, Hubert....*The International Scope*.....Op.citp.7

apartado correspondiente a la configuración de la comunidad portuaria en Dakar.<sup>191</sup>

Uno de los aspectos más interesantes de la posguerra en Dakar fue la reestructuración de los tráficos marítimos intercontinentales y la mayor presencia estadounidense en la costa occidental africana. Las rutas comerciales entre los Estados Unidos y África Occidental comenzarán a desarrollarse vigorosamente, con una presencia cada vez mayor de empresas estadounidenses, encabezadas por la industria petrolera. Fue en la década de 1920 cuando empresas como *Shell*, *Vacuun Oil Company* o *Texaco* se instalaron en los principales puertos de la red occidental africana.<sup>192</sup> En el puerto de Dakar, la presencia estadounidense se hizo patente desde comienzos de la década, cuando la empresa de navegación *M.A.D Bull & Co.* de Nueva York estableció una oficina permanente en Dakar, para la consignación de sus buques (representados en este caso por *Maurel et Prom*).<sup>193</sup> Debemos recordar también que la CMAO se recompuso tras la Guerra en 1924, con la entrada como nuevo miembro del cártel de la *Holland West African Line* y la pretendida entrada de la *United African Company* desde finales de la década.<sup>194</sup> *Elder Dempster* seguía desarrollando una política activa en el desarrollo de las infraestructuras portuarias en África Occidental. Bajo la dirección de Sir Owen Philips, y aprovechando su posición privilegiada en las colonias británicas, la empresa de Liverpool impulsó y apoyó los proyectos de

---

<sup>191</sup> *Ibíd.*.....Op.citp.16

<sup>192</sup> En el puerto de Las Palmas, la empresa estadounidense *Shell* se instaló en 1920 y posteriormente *Cory Bros* (1929) se incorporaría al mercado del petróleo. En la década de los 30 llegarían al puerto canario *Mobil Oil* (1935) y *Texaco* (1938). SUÁREZ BOSCA, Miguel: *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del Trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Caja Rural de Canarias. Telde, 2003. p.79. Para profundizar sobre la presencia extranjera en el mercado de fuel en las Islas Canarias, puede consultarse: BURRIEL DE ORUETA, E: *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. CIES. Las Palmas, 1972 y las obras anteriormente citadas de: CARNERO LORENZO, J.S et alii.....Op.citp.; y también PÉREZ HERNÁNDEZ, C.M.A.....Op.citp

<sup>193</sup> ANS. CCD. Seccion 08. Legajo 00449

<sup>194</sup> Sobre el desarrollo de la CMAO después de la Primera Guerra Mundial véase: LEBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade. 1909-1959*. Leyden, 1962. Véase también: DAVIES P.N: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin. 1973. En el Capítulo 12 referente a la configuración de la CMAO entre 1895 y 1914 se analiza el funcionamiento y la articulación de la misma y su importancia para la configuración de la red de puertos de África occidental.

reformas en los puertos insertos en la CMAO como Lagos, Apapa o bien la futura construcción del puerto de aguas profundas de Takoradi en Ghana.<sup>195</sup>

En Dakar, desde 1923 comenzaron a proyectarse diferentes planes estratégicos para encabezar la transición del carbón al petróleo ante la mayor presencia estadounidense en la región. El decreto de 25 de octubre de 1923 autorizaba la explotación comercial del suministro de fuel-oils en barcazas por parte de la *Société Le Sénégal*.<sup>196</sup> Pocos meses después se plantearon nuevas obras de remodelación en el puerto, en previsión de un aumento de los tráficos marítimos. El proyecto de ampliación del puerto de 1924 pretendía ampliar el dique norte, construyendo dos muelles para el suministro de combustibles en vista de la progresión de este servicio. Además se planteó la construcción de un terraplén para cacahuets, cuya única función sería la de aglutinar y centralizar esa actividad, conectando posteriormente la vía férrea DSL con el interior del puerto. Así se lograrían completar los proyectos globales intermodales que en su momento planificaron Pinet Laprade, Freycinet, Baudin y posteriormente Albert Sarraut. Este ambicioso proyecto estableció un plan de actuación en los fondos de la bahía y en la entrada del puerto. Se pretendía alcanzar una profundidad media en todo el puerto de 9,4 metros, que hiciera más seguros los movimientos dentro de la zona abrigada.<sup>197</sup> Finalmente se aprobaron las obras en mayo de 1924, y en junio de 1925 se iniciaron cuando se obtuvo un avance de 12 millones de francos sobre el empréstito total que se acercaba a los 90 millones.<sup>198</sup> Las obras se alargaron hasta comienzos de 1927, cuando la petrolera estadounidense *Shell* comenzaba a establecer contactos con las autoridades francesas para establecerse en el puerto de Dakar. Las empresas francesas encargadas hasta ese momento del abastecimiento de fuel (*Le Sénégal, Cie. Française des Charbonnages* y *SOCOPAO*) no mostraron ningún interés por la presencia de un nuevo competidor en ese mercado, por lo que lograron bloquear la entrada de *Shell*

---

<sup>195</sup> La Dépêche Coloniale et Maritime. 28/5/1922

<sup>196</sup> JOAOF. 25/10/1923

<sup>197</sup> BNF (Vía Gallica): Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar. 1924-1925

<sup>198</sup> JOAOF. 16/05/1924 y 20/06/1925

hasta el 30 de marzo de 1929, cuando logró la autorización por parte del GGAOF para instalarse en una superficie de 24.000 metros cuadrados en el puerto (al norte en la ruta hacia Bel-Air) y comenzar a explotar el servicio de almacenamiento y suministro de fuel que potenciaría la actividad portuaria en Dakar.<sup>199</sup>

El incremento del tráfico de combustibles líquidos desde mediados de la década de los 20 es un elemento común en la red de puertos de África Occidental, que se asocia con la transición del carbón al petróleo que generó cambios en las comunidades e infraestructuras portuarias, como hemos visto en el caso de Dakar. Las cifras de importación de fuel-oil en Las Palmas y Dakar muestran una tendencia al alza, en relación con un ligero incremento de la demanda urbana (Tabla 3.9).

**Tabla 3.9. Importación de fuel-oil en los puertos de Las Palmas y Dakar (1926-1931) (valores en toneladas)<sup>200</sup>**

	Las Palmas	Dakar
1925	129.026	16.215
1926	137.055	12.106
1927	170.678	14.649
1928	218.706	48.008
1929	251.339	94.373
1930	261.633	110.689
1931	385.295	133.031

Fuente: Para Las Palmas: ACCINLP. Memoria comercial de la CCINLP (1929/1931). Para Dakar: ANS. 2G56/93. ANSOM. AGEFOM. Carton 125.

Es relevante señalar que en el puerto de Dakar, las importaciones de petróleo procedían casi en su totalidad de los Estados Unidos, lo que indica la importancia de las empresas estadounidenses en el sector, especialmente tras la instalación de *Shell* en 1929. El informe de Giraud, director de asuntos económicos del GGAOF en 1925, exponía la importancia capital de unas

<sup>199</sup> JOAOF. 30/03/1929

<sup>200</sup> Si se observan los movimientos de fuel en el puerto de Dakar (recogidos en la Tabla 3.1), se observará una notable diferencia con estos datos. Debe tenerse en cuenta los valores de exportación de combustible (básicamente el suministro a los buques), la existencia de stocks en los depósitos y por último el marginal uso urbano e industrial.

buenas infraestructuras para el suministro del fuel, como paso fundamental para la consolidación de Dakar como puerto de escala.

*La constitution d'un dépôt de mazout à Dakar est un fait tout récent, qui permet aujourd'hui à ce port de satisfaire aux exigences nouvelles qu'entraîne l'adoption de la chauffe au pétrole dans la navigation maritime (...) Un tiers environ du tonnage maritime mondial recourt donc au pétrole et cette proportion semble devoir s'accroître, dans les années à venir, de façon assez rapide.<sup>201</sup>*

---

<sup>201</sup> ANSOM. Agefom. Carton 125.

**CAPÍTULO 4**  
**CUARTA FASE. LA CRISIS DE 1929. DAKAR, METRÓPOLI DEL AOF**

El colapso financiero y económico posterior al crac bursátil de octubre de 1929 en Nueva York, supuso una nueva crisis socio-económica en África Occidental. Las consecuencias repercutieron directamente en los indicadores portuarios de Dakar, que no comenzaron a repuntar hasta el bienio de 1934-1935 y tras el estallido de la Guerra Civil española en 1936, que provocó el desvío de los tráficos portuarios desde las Islas Canarias hacia el puerto senegalés. La crisis económica internacional tuvo consecuencias directas en Dakar, de una importancia capital para el futuro desenvolvimiento de la ciudad-puerto. Uno de los primeros efectos fue eminentemente social. El valor de las exportaciones se desmoronó debido al descenso de la demanda industrial de materias primas oleaginosas. El freno de la actividad industrial provocó el cierre de numerosas industrias en Europa y Estados Unidos. Estas fábricas eran grandes demandantes de oleaginosas y otras materias primas, y la bajada de la demanda conllevó la quiebra para los productores africanos, que vieron como su poder adquisitivo se hundía. Todo ello pese a los intentos por parte de las comunidades rurales de reorientar los cultivos de exportación hacia una producción agrícola de subsistencia.<sup>202</sup> Uno de los diarios económicos franceses de cabecera, *Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés*, hablaba de una crisis de superproducción, poniendo la atención en el intento de estimular la demanda y por consiguiente aumentar el consumo.<sup>203</sup>

Como ejemplo del caos comercial en África Occidental, el comercio global en AOF pasó de los 581,4 millones de francos en 1929 a 230 millones

---

<sup>202</sup> HOBBSAWN, Eric: "El Abismo económico" en *Historia del siglo XX (1914-1991)* (Primera edición en inglés, 1994). Crítica. Barcelona, 2005. p. 99. Sobre la crisis económica de 1929 y su impacto sobre las clases populares de Dakar, véase la obra de: NDAO, Mor: *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*. L'Harmattan-Sénégal. Paris, 2009. En el apartado referente a los trabajadores portuarios en Dakar, haremos hincapié en el impacto de la crisis de 1929-1934 sobre las clases populares en Dakar (Capítulo 14). Debe tenerse en cuenta, como ha señalado A.G. Hopkins, el fortalecimiento de las corrientes migratorias en África a partir de esta década, que provocó también una masificación urbana con unas consecuencias socio-económicas muy negativas, que también señalaremos en el apartado referente a la condición de vida de las clases populares. HOPKINS A.G...op.cit.

<sup>203</sup> « *Ce déséquilibre des coefficients (industrielle/agricole) fait que le pouvoir d'achat a diminué dans une proportion insoupçonnée et alors que tout le monde crie à la superproduction et prend des mesures pour l'enrayer, il ne s'agit en réalité, que d'une crise de sous-consommation (...)* Certes, le moment va être dur à passer mais les forces de notre pays sont si vives et les Français sont si travailleurs, sérieux et économes qu'il est peu douteux que les forces de réadaptation de notre peuple ne viennent rapidement à bout des forces d'inflation qui ont donné aux jeunes couches d'illusion de la richesse et d'un Eldorado, alors que la réalité est tout autre! » (*Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés*. 16/01/1931)

de francos en 1933.<sup>204</sup> En un nivel más detallado, puede observarse como el valor de las materias primas cayó entre un 60% y un 75% en el periodo 1928-1931, lo cual los situó en valores nominales de 1914 (Ver tabla 4.1).<sup>205</sup> La preocupación por parte del Consejo Superior de la Colonia en Senegal era máxima, tal y como refleja su informe emitido en febrero de 1931.<sup>206</sup>

**Tabla 4.1. Variación de los precios de las materias primas (1928-1930)**

Materias primas	Valor en francos corrientes		
	Fin de 1928	Fin de 1929	Fin de 1930
Caucho (Planta) 1kg	10,15 / 10,20	9 / 10	5 / 6
Caucho (Congo) 1 kg	8,20	6,30	3,70 / 4
Arroz 100 kg	145 / 155	145 / 155	100 / 105
Cacahuetes	15 / 16	-	9,2 / 9,1
Aceite de Palma 100 kg	430 / 440	390 / 400	200 / 270
Semillas 1.000 kg	21,2 / 21,15	17,15 / 18,5	11,17 / 12,2
Marfil 1kg	125 / 124	143	105
Acajou 1.000 kg	700 / 850	600 / 700	500 / 650
Okoumé 1.000 kg	700 / 800	700 / 800	400 / 600
Algodón 1kg	12,80	10	6
Mandioca 100kg	1.100 / 1.140	880 / 920	600 / 650
Zinc 1.000 kg	26.609	20.072	13.625
Plomo 1.000 kg	21.332	21.472	15.125
Cobre 1.000 kg	75.000	68.569	49.000 / 51.000
Estaño 1.000 kg	227.000 / 586.000	179.000 / 419.000	112.000 / 15.000

Fuente: ANSOM. Affpol. Carton 2535.

La integración económica del AOF en los circuitos económicos globales y la pérdida de la soberanía alimentaria como consecuencia de la dependencia del sistema productivo africano hacia los intereses metropolitanos, explican en

<sup>204</sup> DAUMALIN, Xavier: "Marseille, l'Ouest-Africain et la Crise" en COURDURIE, Marcel y MIÈGE, Jean-Louis : *Marseille Colonial face à la crise de 1929*. Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence. 1992, p. 198

<sup>205</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine....*L'impact des Intérêts Coloniaux...*Op.cit. p.605

<sup>206</sup> « La crise violente et –peut on dire-, catastrophique qui décime en ce moment notre empire colonial manifesté ces premiers symptômes au début de l'an dernier et même vers la fin de 1929 (...) Notre section s'en est occupée au point de réclamer l'adoption de mesures d'un caractère vraiment exceptionnelle puisqu'elles tendaient à l'attribution de larges subventions aux entreprises coloniales de production (...) De plus les prix le revient des produits exotiques varient énormément d'un pays à l'autre si bien que certains planteurs des Indes Néerlandaises ou des Colonies britanniques peuvent supporter une baisse de 50% sans déficit alors que la même baisse laissera au colon français une perte de 30%. » (ANSOM. Affpol. Carton 2535. Informe sobre la crisis. Consejo Superior de la Colonia. 20/02/1931)

buena medida el impacto de la crisis. El Gobernador del AOF, Jules Carde, señalaba poco antes de terminar su mandato en 1930 su preocupación debido a la debilidad y dependencia de la economía colonial:

*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. A l'heure actuelle, nous nous trouvons en présence d'une production dont la valeur a diminué de plus de moitié par suite de la crise mondiale qui atteint la plupart des produits agricoles. Or, dans le même temps la valeur des marchandises d'importation n'a pas varié (...) La colonie ne recouvrera une prospérité durable que par une stabilisation des conditions économiques générales.*<sup>207</sup>

Las políticas reformistas de corte keynesiano comenzaban formaban parte del discurso oficial de las autoridades francesas. Jules Brevié (1930-1936), que ocupó el cargo de Gobernador General del AOF durante la parte más dura de la crisis económica fue un defensor furibundo del papel decisivo del estado a la hora de intervenir activamente para combatir el ciclo económico depresivo.<sup>208</sup> El descenso en el poder adquisitivo por parte de las poblaciones agrícolas del interior, motivó la afluencia masiva hacia las ciudades portuarias en África Occidental, como ya fue indicado anteriormente. La gran depresión de los años 30 supuso unas mutaciones socio-demográficas caracterizadas por el éxodo rural, la aparición de “*bidonvilles*” y el crecimiento de una población

---

<sup>207</sup> « *La fin de la dépression passe nécessairement par une revalorisation du pouvoir d'achat des producteurs africains et celle-ci ne pourra être obtenue que par une augmentation, même artificielle, du prix d'achat des récoltes. Tout simplement en protégeant les oléagineux ouest africains par l'instauration d'une taxe sur les importations d'oléagineux étrangers à leur entrée en France (...) Protégé, mieux payé, l'agriculteur ouest africain produira plus d'arachides et consommera davantage de marchandises européennes. Les échanges et le produit de l'impôt augmenteront, ce qui permettra au gouverneur général de moderniser les structures économiques de l'AOF. L'État gendarme doit devenir un État providence.* » (ANSOM. Affpol. Carton 2535.)

<sup>208</sup> DAUMALIN, Xavier.....Op.citp.200

urbana asalariada con altos índices de densidad poblacional (Tabla 4.2).<sup>209</sup> Este fenómeno será ya una constante durante todo el periodo colonial, fortaleciéndose y agravándose durante la Segunda Guerra Mundial.

**Tabla 4.2. Población y densidad de población por Km<sup>2</sup> en África Occidental (1926/1931)**

Territorios	1926	1931	
	Población	Población	Densidad de población (Km <sup>2</sup> )
Dakar	40.152	53.982	341
Senegal	1.318.287	1.584.273	7,86
Mauritania	289.184	323.819	0,40
Guinea francesa	2.095.988	2.236.968	8,91
Costa de Marfil	1.724.545	1.866.316	5,76
Dahomey	979.609	1.112.000	9,10
Sudán	2.634.982	2.855.658	1,97
Alto Volta	3.240.147	3.000.243	10,23
Niger	1.218.717	1.542.714	1,30

Fuente: L'Économiste Européen (Supplément Colonial). 15/4/1932

La segunda consecuencia inmediata de la crisis económica en Dakar fue la de su confirmación como eje de la actividad económica y política del AOF. Dakar y Rufisque compartían el protagonismo de la actividad económica exportadora en Senegal, como centros de importación y exportación de mercancías y productos agrícolas. La crisis motivó el traslado definitivo de la actividad económica desde Rufisque hasta Dakar, por dos razones fundamentales. La primera fue el ahorro de costes, al centralizar la actividad exportadora en Dakar, dónde las tasas a la exportación eran menores y además, las instalaciones portuarias eran mucho mejores que las existentes en Rufisque, que apenas contaba con un muelle abierto, sin la protección necesaria para realizar tareas comerciales en buques modernos de gran calado.<sup>210</sup> Esta cuestión se venía señalando desde la inauguración del puerto de comercio de Dakar, ya que el ingeniero Albert Dubarry afirmaba que la existencia de la actividad exportadora en Rufisque era contraria al interés general de la colonia.<sup>211</sup> La segunda razón de la elección de Dakar como único

<sup>209</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.142

<sup>210</sup> WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements" en *Geographical Review*. Vol.31. N°4. American Geographical Society. 1941, p. 618

centro exportador del AOF tenía como fundamento la gran inversión en infraestructuras, que venían desarrollándose desde el traslado de la capitalidad del AOF, en detrimento de otras regiones de la colonia. Entre 1931 y 1933, se impulsaron diferentes obras de mejoras, entre las que se destacan los proyectos de integración intermodal en el terraplén de cacahuates en el dique norte, la creación de bocas de suministro de fuel-oil y los trabajos de dragados en la zona abrigada (Mapa 6).

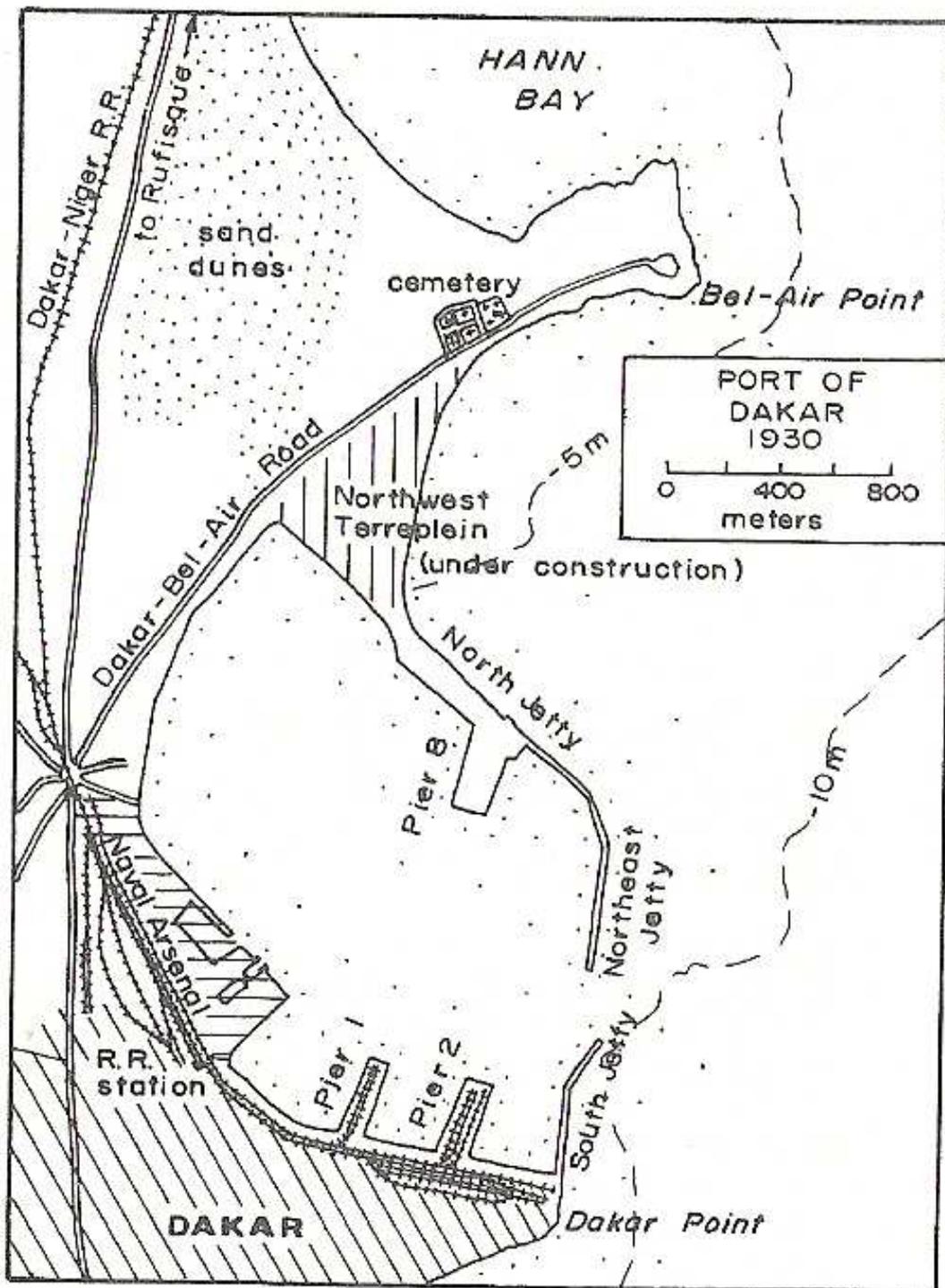


**Ilustración 16.** La calle Gambetta, vía principal de Rufisque hacia 1930 (Fuente: ANS)

<sup>211</sup> « Le bien-être de la population du Sénégal est en effet, étroitement lié a cet question puisque celle-ci domine entièrement celle du taux du fret des importations. Cette situation explique que, malgré des installations récentes qui en font le plus beau port de la Côte d'Afrique entre le étroit de Gibraltar et Saint-Elizabeth, le mouvement commercial de Dakar n'ait cru d'une manière appréciable (...) Le commerce, tant colonial que maritime, perd en effet, avons-nous-vu, 1,66 francs environ par tonne lorsque l'embarquement a lieu à Rufisque. » (ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del Inspector de Colonias de Primera Clase, Albert Dubarry. 1911)

**- MAPA 6 -**

Estado del Puerto de Dakar en 1930



Fuente: PETEREC, Richard J.....Op.citp.41

Uno de los primeros proyectos que se plantearon a comienzos de 1931, como solución a la crisis del puerto de comercio de Dakar, fue el aumento de la profundidad en toda la zona abrigada hasta los 10 metros y la instalación de un mayor número de bocas de suministro de fuel, con la creación de un muelle de fuel por una suma total de 5.700.000 francos.<sup>212</sup> Estas nuevas medidas se adelantarían a las exigencias futuras de los buques petroleros. Un año después, se informaba del estado de las obras iniciadas, destacando el papel que debía desempeñar Dakar una vez ejecutados estos planes de acondicionamiento.<sup>213</sup> El proyecto de 1931-1932 pretendía además ampliar los muelles comerciales, insuficientes según las necesidades de la actividad portuaria.<sup>214</sup> Con esto, se buscaba mejorar las infraestructuras para de este modo potenciar la captación de nuevos clientes fuera de los circuitos comerciales habituales y acrecentar así su competitividad frente a los puertos canarios.<sup>215</sup>

---

<sup>212</sup> ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 6. En el informe del Inspector General de 1ª clase de las Colonias, M. Kair en 1930, el funcionario exponía también estas deficiencias : « *La progression du trafic du port de commerce de Dakar, bien que continue depuis 1922, ne correspond toutefois pas encore à l'importance de ce port. Le cause en est à l'insuffisance de la longueur des quais en eau profonde et de la surface des terre-pleins ainsi qu'à l'outillage trop restreint dont dispose le port (...) La situation dont il s'agit ne pourra disparaître qu'avec la mise en service des nouveaux terre-pleins et môles en cours de construction, dotés d'un outillage enfin approprié aux opérations de chargement et de déchargement et d'un réseau des voies ferrées de nature à répondre aux nécessités du trafic* ». (ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 11).

<sup>213</sup> Este informe destacaba la necesidad de seguir trabajando en la mejora de las infraestructuras: « *Mais nous avons cru devoir présenter des maintenant ce projet partiel, car son exécution d'urgence est d'une importance capitale pour le Port de Dakar, s'il vent lutter efficacement contre les escales qui le concurrencent pour les routes de l'Atlantique (...) Les profondeurs sur la passe d'entrée qui sont inférieures à 9 mètres au dessous du zéro sont actuellement insuffisants pour les grandes navires, italiens en particulier, qui pourraient faire escale à Dakar, car si l'accès du Port est possible pour ces navires à la pleine mer, elle ne l'est pas à tout état de marée, ce qui est indispensable pour le trafic d'escales.* » (ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 10. Rapport de l'ingénieur d'arrondissement.1932)

<sup>214</sup> BNF (Vía Gallica): Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar. 1932-1933

<sup>215</sup> Como quedó reflejado en este informe: « *L'idée de ne pas employer de remorqueurs est évidemment en retard sur les conceptions modernes en matières d'exploitation des ports. Par contre, le désir des usagers de réduire au maximum leurs frais d'exploitation est de plus légitimes et doit être pris en considération (...) L'importance de Dakar comme port de ravitaillement des navires en mazout vient, au cours de ces tous dernières mois, de s'accroître considérablement et cette marche ascendante semble devoir continuer (...) Cela provient aussi du passage de nombreux cargos modèles très modernes (150 à 160 m. de long) allant d'Europe en Australie ou aux Indes Néerlandaises, qui souvent cette route pour éviter les taxes du canal de Suez, si surprenant que cela puisse paraître (...) Or Dakar est mieux placé, géographiquement, que Las Palmas, pour une escale entre l'Europe et l'Amérique du Sud, et même d'autres destinations. Il ne semble donc pas téméraire de faire à Dakar un effort très important pour le trafic d'escale.* » (ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 16. Rapport de présentation. Tracé des ouvrages de la zone Sud du Port. 24/04/1932)

Las mejoras que también se estaban desarrollando en el puerto de Las Palmas para completar la transición del carbón al fuel, motivaron la aceleración de los trabajos en el puerto de Dakar, sobre todo en el dique norte, con la construcción del terraplén comercial para la exportación de cacahuetes y la dotación del muelle petrolero. Estas modificaciones eran urgentes, como aseveraba uno de los agentes delegados de la *Compagnie de Navigation Paquet* en el puerto senegalés en 1932:

*Les travaux de Las Palmas seront terminés dans un an, et il est urgent de pourvoir Dakar au plus tôt (...) D'autre part si le trafic d'escale s'intensifie, les chalands citernes deviendront insuffisants pour y faire face, d'autres seraient gênants dans le port, ce qui conduit obligatoirement à la construction de réservoirs. Il estime que, si l'on ne construit pas ceux-ci dans le Port, et en l'espèce sur la demi-mole III, il faut renoncer à la lutte avec Las Palmas.*<sup>216</sup>

Otro elemento interesante en la profundización de la actividad comercial en Dakar fue la búsqueda de una mayor interacción entre el transporte guiado y la navegación, a través de la extensión de la conexión DSL en la zona norte y sur desde el verano de 1930, donde la extensión de las vías férreas en el puerto alcanzaban los 9 kilómetros.<sup>217</sup> El abaratamiento de los costes del transporte gracias a la mejora de las conexiones intermodales fue un elemento decisivo, que explica también la preponderancia de Dakar sobre otros puertos exportadores en Senegal como Rufisque o Kaolack. En 1933, ante el pulso lanzado por Dakar y el consiguiente declive comercial de Rufisque, la CFAO trasladará su oficina principal en Senegal a Dakar, en una apuesta decidida por impulsar su actividad comercial en la capital del AOF. Con esta maniobra, la empresa de Marsella establecía su cuartel general en África Occidental en un puerto en pleno desarrollo que absorbía no menos del 65% del movimiento

---

<sup>216</sup> ANSOM. TP. Carton 507. Procès-verbal de l'examen en conférence avec urgence. 21/4/1932

<sup>217</sup> BNF (Vía Gallica): Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar. 1933

comercial del AOF.<sup>218</sup> Las cifras de exportación de cacahuets por los puertos en Senegal en 1934 son importantes, en tanto que demuestran el trasvase de actividad desde el principal centro exportador hasta esa fecha (Rufisque) hacia Dakar y Kaolack (Tabla 4.3). Este último puerto fluvial absorbía buena parte de la producción del Saloum, la región agrícola más rica de Senegal. Es interesante también destacar como en el transporte de mercancías desde los puertos fluviales del interior ejercieron un papel destacado diferentes compañías de navegación extranjeras, además de la presencia estable de *Maurel et Prom* y la *Compagnie de Navigation Paquet*, con agencias y líneas regulares entre Kaolack y Dakar.<sup>219</sup> Estas empresas extranjeras, fundamentalmente nórdicas (suecas, noruegas, danesas y alemanas), disponían de pequeños vapores de escaso tonelaje y calado capaces de desplazarse sin problemas por las aguas del Sine-Saloum, de poca profundidad y con la presencia habitual de manglares.<sup>220</sup>

**Tabla 4.3. Exportación de cacahuets por puertos en Dakar (1934)**

Puerto	Toneladas	% sobre el total
Dakar	104.269	21%
Rufisque	23.271	5%
Mbour y Petite Côte	31.913	7%
Kaolack	203.636	41%
Otros puertos del Saloum	88.655	18%
Ziguinchor	41.841	8%
<b>TOTAL</b>	<b>493.585</b>	<b>100%</b>

Fuente: ANS. CCD. Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1.1935.

### El proteccionismo francés en el AOF durante la década de 1930

Estas mismas compañías nórdicas expandieron su presencia en Dakar y otros puertos de la red de puertos de África Occidental desde la década de 1930, cuando también aparecieron las primeras empresas de navegación

<sup>218</sup> HOPKINS, A.G.....op.citp.195

<sup>219</sup> Ambas empresas transportaban unas 5.000 toneladas mensuales de cacahuets entre Kaolack y Dakar.

<sup>220</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1. Note sur la protection de l'armement français au Sénégal. Novembre, 1935.

asiáticas, como la japonesa *Osaka Shosen Kaisha* desde 1934.<sup>221</sup> La mayor actividad de estas empresas impulsó cambios y nuevas tendencias en la comunidad empresarial de Dakar, ante la creciente competencia en el mercado exportador. Sin embargo, la legislación portuaria y comercial francesa ejercieron una formidable resistencia a la entrada de nuevos competidores en un mercado que se presentaba como vital de cara al propio desarrollo económico metropolitano. Las elevadas tasas a la exportación para los buques no franceses suponían un aumento de costes excesivo para las cuentas de las empresas extranjeras, incapaces de competir en una actividad intervenido por la administración gala. Estas restricciones y los altos aranceles a la exportación, no se van a eliminar hasta 1966 (en un escenario de Independencia política), cuando se ponga en marcha el mercado común de materias primas oleaginosas en África Occidental.<sup>222</sup> La Conferencia Marítima del Báltico, que representaba los intereses de las principales líneas de navegación nórdicas con actividad en el AOF reclamaba una rebaja en las tarifas de exportación de cacahuetes que se situara como máximo en 0,25 francos por tonelada, lo que suponía una rebaja de más del 60% sobre la tarifa vigente en 1933.<sup>223</sup>

Entre 1928 y 1936 las instituciones políticas francesas impulsaron una serie de medidas de marcado carácter proteccionista, con el fin de potenciar la actividad nacional en las colonias y debilitar la competencia extranjera, para conseguir una mayor autosuficiencia de recursos y equilibrar la balanza comercial metropolitana.<sup>224</sup> El debate protagonizado entre partidarios de una mayor liberalización económica (posición defendida fundamentalmente la patronal textil de Lyon así como otros centros industriales y algunos sectores dentro del empresariado de intermediarios agrícolas), y los defensores del papel regulador del estado en la economía fue interesante, como ya se había

---

<sup>221</sup> LEUBUSCHER, Charlotte.....Op.citp.56

<sup>222</sup> DAUMALIN, Xavier.....Op.citp.210

<sup>223</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1/60. Carta de la Conferencia Marítima Internacional del Báltico a la Cámara de Comercio de Dakar. 3/11/1933

<sup>224</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.263-264

producido durante la crisis de la gran depresión de finales del XIX.<sup>225</sup> El principal defensor de la postura liberal fue el Inspector de Finanzas del gobierno francés, Edmond Giscard d'Estaing (1894-1982). Tras su breve estancia por África Occidental, defendió una reorganización profunda del sistema productivo colonial con el objetivo de hacerlo más eficaz. Con esa finalidad, debían seleccionarse los mejores espacios para una puesta en valor efectiva y profunda que desarrollase el tejido productivo y lo integrase en los circuitos internacionales.<sup>226</sup> Se trataba, pues, de una apuesta más agresiva y contundente que la que había propuesto Sarraut, una década antes para los espacios coloniales. El inspector francés también planteó una reforma del sistema bancario colonial, poniendo el acento en la necesidad de la concesión de créditos a los gobiernos coloniales con el objetivo de afrontar grandes obras en infraestructuras sacadas a concurso público, con lo que se fomentaría la actividad económica de la comunidad empresarial francesas. De este modo, y gracias a la inversión masiva por parte del estado francés en las colonias, éstas elevarían su actividad productiva, generando unos enormes beneficios que redundarían en el conjunto de la sociedad francesa. Para ello, era fundamental la selección de puntos estratégicos, de "puntas de lanza" de la inversión metropolitana, como era Dakar en África Occidental. La mejora de las infraestructuras en la ciudad-puerto senegalesa se enmarca también dentro de esta tendencia política.<sup>227</sup>

Otro elemento fundamental para comprender la acción legislativa proteccionista en África Occidental fue la promulgación de la Ley Tasso en julio de 1933, promovida por el diputado de Bouches du Rhône, Henri Tasso (1882-1944), representante de los intereses comerciales marseleses. Esta ley

---

<sup>225</sup> Véase; NEWBURY, C.W: "The protectionist revival in French Colonial Trade. The Case of Senegal" in *The Economic History Review*. New Series. Vol.21. N°2. 1968, pp.337-348

<sup>226</sup> MARSEILLE, Jacques: «Colonisation, décolonisation et capitalisme. (1880-1960) : Un divorce a la française » en *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°4. Octubre. Science Politiques University Press. 1984, pp.46.

<sup>227</sup> « Cela signifie le choix des territoires les mieux placés des zones les plus accessibles et les plus facilement évacuables et la concentration de tout l'outillage économique sur un petit nombre de points dont l'efficacité est ainsi portée à son maximum (...)la volonté de la France de coordonner les travaux d'outillage à entreprendre dans l'intérêt de l'économie générale de l'empire français et d'en rendre l'exécution plus méthodique » Informe de Giscard d'Estaing sobre la política a seguir en África Occidental, recogido en: COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....*Colonisation ou Impérialisme*.....Op.citp.60-62

contemplaba el pago de bonificaciones al transporte de determinadas mercancías coloniales. Sin embargo, sólo podían ser beneficiarias de estas primas las mercancías transportadas en buques bajo pabellón francés, lo que limitaba la competencia, una vez más, en el mercado de productos coloniales en el AOF. Esta situación propició la conformación de *trusts* empresariales por parte de los principales armadores franceses (*Cyprien-Fabre, Chargeurs Reunis, Compagnie Fraissinet*), que lograron un dominio del mercado que les permitió fijar precios en los fletes que los exportadores debían pagar ante las elevadas tarifas que tenían que afrontar los armadores extranjeros. Las cámaras de comercio del África Occidental protestaron airadamente y demandaron una reforma de esta ley que se mantuvo en vigor hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, puesto que esta limitaba la capacidad de acción de los exportadores y no incidía positivamente en la actividad comercial colonial.<sup>228</sup>

#### Recuperación de los indicadores portuarios (1936-1939)

El último trienio de la década supuso la recuperación de los diferentes indicadores portuarios en Dakar y el alzamiento definitivo de Dakar como región emergente dentro del conjunto de Senegal. La ciudad senegalesa encabezó el crecimiento comercial de finales de los años 1930, sin que ello implicase una mejora en las condiciones de vida de las poblaciones locales.<sup>229</sup> La documentación oficial nos muestra una perspectiva diferente sobre la recuperación económica en el AOF, que poco tiene que ver con un progreso socio-económico regional consecuencia del crecimiento de la actividad comercial.<sup>230</sup>

---

<sup>228</sup> ANS. CCD. Sección 09. Legajo 00484. Dossier 26-1/69. Carta de la Cámara de Comercio de Costa de Marfil a la Cámara de Comercio de Dakar. 4/12/1933

<sup>229</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.159

<sup>230</sup> « *La paix règne partout. Castes hostiles ou adversaires d'hier collaborent dans le calme et le travail sous notre égide. L'Afrique occidentale française semble avoir échappé enfin – avec l'aide métropolitaine d'ailleurs – à la dépression économique qui, durant ces dernières années, avait affecté toutes les branches de la production et s'acheminer prudemment mais sûrement vers une relative aisance. Enfin, dans tous les domaines, de mesures de prévoyance ont été prises pour tous les domaines, de mesures de prévoyance ont été prises pour prévenir avec un maximum d'efficacité les fléaux possibles et assurer à l'indigène, en toutes circonstances, un niveau raisonnable d'existence (...)*Ces données favorables ont une heureuse influence sur l'esprit de la population, prédisposant à la joie de vivre, a la

El incremento de la actividad portuaria en Dakar en este último trienio responde esencialmente a tres factores esenciales (Tabla 4.4). El primero de ellos es la finalización de las obras de mejora en el puerto, que permitieron la llegada de más buques y la prestación de servicios de abastecimiento (suministro de fuel, agua, víveres) con mayor eficiencia. En segundo lugar, la centralización de la actividad económica de las colonias de la Federación en Dakar, elevó las cifras de los tráficos comerciales, convirtiéndose así en el principal nodo de comunicaciones del conjunto. Por último, el estallido de la Guerra civil española en julio de 1936 conllevó un desvío de los tráficos marítimos de los puertos canarios puesto que las Islas quedaron desde el inicio del conflicto bajo la jurisdicción de los militares fascistas rebeldes. Esta nueva situación general benefició notablemente al puerto de Dakar, que logró absorber buena parte de esa actividad económica, como destacaba el GGAOF en su informe anual de 1936.

*De plus en plus, le caractère International de ce grand port tend à l'emporter sur le caractère spécifiquement colonial (...) Ceci, provient du fait que la vitalité du territoire est conditionnée par l'activité du Port. Or grâce à ses aménagements, à sa main d'œuvre, à sa commodité, le Port a pu profiter de l'augmentation du tonnage du produits exportés de l'Afrique Occidentale Française (...) Dakar à bénéficié des déroutements de vapeurs dus aux événements extérieurs et à l'augmentation des échanges, notamment entre l'Amérique du Sud, et l'Europe. Dakar n'est donc plus un seulement un centre de transit pour une forte partie des produits exportés ou importés en AOF, c'est également un grand port d'escale pour un trafic spécifiquement International.<sup>231</sup>*

Además, durante este periodo se observa un crecimiento de la comunidad empresarial en Dakar, con una mayor presencia de la actividad

---

*confiance, au loyalisme.» (ANS. 2G36. 25/2. Note documentaire sur la situation politique de l'Afrique Occidentale Française en 1936)*

<sup>231</sup> ANS. 2G36-25. Direction des affaires politiques. Rapport politique annuel du GGAOF.

financiera, aseguradora y hostelera en la ciudad-puerto, lo que revela el desarrollo del sector terciario, sustentado sobre la actividad portuaria.<sup>232</sup>

**Tabla 4.4. Indicadores de actividad portuaria en Dakar (1935-1939) (Valores expresados en toneladas)**

Año	Nº Buques	TRB	Tráfico Importación	Tráfico Exportación	Tráfico de Carbón	Tráfico de fuel-oil
1935	5.197	9.594.180	676.585	610.356	172.208	750.052
1936	7.004	14.352.186	1.020.636	983.165	500.667	1.060.324
1937	8.215	17.592.619	1.353.529	1.305.179	662.686	1.432.133
1938	6.860	14.725.685	1.240.659	1.149.579	419.138	1.468.631
1939	6.436	13.180.413	1.059.011	953.864	438.947	974.694

Fuente: Revista de Obras Públicas, 66, tomo I (1918); Le Port de Dakar (1918); Wittlesey (1941); Dakar, Station Service Atlantique (1949); THOMAS, Benjamin.....Ob.cit; PETEREC, Richard.....Ob.cit; Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios. CCINLP (1978); MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit; CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance d'une métropole.....Ob.cit.*; CCD: 08/00449, 00477. ANS: 2G56-93, 2G36/25. ANSOM: TP: Carton 568; AGEFOM: 84/363. BNF: Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940).

Un dato significativo que nos muestra la tabla anterior es el incremento del tráfico de combustibles, tanto carbón como fuel-oil. Quizá es más llamativo el dato del crecimiento del tráfico de carbón, puesto que el fuel-oil, como hemos visto anteriormente estaba en plena expansión desde mediados de la década de 1920. Este aumento del tráfico de carbón se explica por el mayor número de unidades recalando en el puerto y sobre todo por el tipo de buque comercial que recalaba en él, con una presencia notable de barcos impulsados por carbón. En 1938, la AGEFOM publicó un informe dónde reflejaba el estado de la flota mercante francesa sirviendo en África Occidental, dónde la nota predominante eran los buques construidos entre 1914 y 1920, con una tecnología y estructura orientada hacia el motor impulsado por carbón, pese a que se introdujeron reformas en muchas unidades hacia motores mixtos o bien motores impulsados únicamente por fuel-oil.<sup>233</sup> En esas tablas se muestran el

<sup>232</sup> HOYLE, Brian: "Global and Local Change on the Port-City Waterfront" en *Geographical Review*. Vol. 90. Nº3. 2000, p.402. En el apartado dedicado a las empresas portuarias, incidiremos en la cuestión sobre el desarrollo de los tráficos portuarios y la conformación de la comunidad empresarial, así como en la configuración del frente marítimo en Dakar entre 1910 y 1960.

<sup>233</sup> Para profundizar sobre los aspectos técnicos de las empresas armadoras que trabajaban en África occidental, puede consultarse: BOIS, Paul: *Armements Marseillais: Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*. Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille. Marseille, 1988 ; y también BEAUGÉ, J y COGAN, R.P: *Histoire maritime des Chargeurs Réunis et de leurs filiales françaises : Compagnie Sud-Atlantique, Compagnie de Transports Océaniques, Compagnie Fabre - Société Générale des Transports Maritimes, Nouvelle Compagnie de Paquebots*. Barré-Dayez Editeurs. Paris, 1984. Sobre

estado de la marina mercante francesa operativa en la costa oeste africana y con escala en Dakar, dónde se recogen algunas consideraciones técnicas como el tonelaje bruto y neto, la fecha de construcción y la velocidad de crucero en nudos (kn).<sup>234</sup> El contraste de estos datos puede conformar una perspectiva global de la competitividad de las diferentes compañías de navegación sirviendo en África Occidental, puesto que la mayor capacidad de desplazamiento (medidas en TRB) y la reducción de costes (menor tiempo de travesía debido a la mayor velocidad de crucero) eran -y son- factores esenciales que marcan la actividad marítima moderna, en conjunto con otros elementos que atañen a la competitividad de los puertos (infraestructura, maquinaria, mano de obra, factores institucionales, etc.).<sup>235</sup>

Más allá del estado de la flota mercante francesa haciendo escala en el puerto de Dakar que puede servir de indicativo para analizar la estructura de su tipo de actividad comercial, debemos señalar el hecho que fue en este periodo de tiempo cuando el puerto de Dakar culmina el proceso de ascenso iniciado durante varias décadas en la red de puertos de África Occidental. Aún siendo por cuestiones puramente exógenas y coyunturales (en el caso de la Guerra Civil española), el Puerto de Dakar logró alzarse como puerto ganador en la red durante ese espacio de tiempo. Es interesante destacar esto, puesto que hasta ese momento, el otro gran periodo de auge (medido en indicadores de actividad portuaria) lo habíamos situado durante la Primera Guerra Mundial. De este modo puede afirmarse que la red de puertos de África Occidental estaba perfectamente integrada y consolidada a estas alturas de siglo, e incluso desde los años de la Gran Guerra. Ahora bien, observamos como el proceso de recuperación de la actividad portuaria en el puerto de Las Palmas supuso una nueva crisis para Dakar, con el restablecimiento de rutas y la reestructuración de los mercados internacionales de materias primas. El equilibrio entre ambos

---

las empresas de navegación de Burdeos: DESPLAT, E y QUENIVET, J: « Les Compagnies Maritimes à Bordeaux: la Compagnie Générale Transatlantique, les Chargeurs Réunis» en *Cahiers de la Mémoire de Bordeaux*. N°4. 1993.

<sup>234</sup> Un nudo corresponde a la velocidad de una milla náutica por hora, es decir, 1,852 Km. /h. En el anexo documental final, puede consultarse el estado de la flota mercante francesa sirviendo en África occidental en 1938 (Anexo II).

<sup>235</sup> KENYON, James B.: “Elements in Inter-Port Competition in the United States” en *Economic Geography*. Vol.46. N° 1. pp.1-24

puertos quedaría de este modo establecido en torno a un proceso de mayor o menor actividad en consonancia con el ciclo económico de expansión o contracción de la economía internacional. En los ciclos de crecimiento económico, como en la década previa a la Gran Guerra, la actividad portuaria se incrementó pero en unos niveles desiguales y con un ritmo diferente, lo que se explica por las diferentes condiciones de partida de ambas infraestructuras, lo cual ejerce un elemento diferenciador y característico esencial. Esto nos sugiere analizar algunos aspectos que definen puertos emergentes o marginados dentro de un sistema de redes, según las propuestas de las corrientes de la geografía económica.<sup>236</sup> Es importante señalar que la red de puertos de África Occidental fue conformándose de un modo progresivo desde finales del siglo XIX, como hemos ido exponiendo, acelerándose al ritmo de la creciente globalización económica y los adelantos tecnológicos en el mundo de los transportes y las telecomunicaciones.



**Ilustración 17.** Almacenes de carbón en Dakar (Fuente: ANS)

<sup>236</sup> Esta corriente tiene como teóricos de referencia la propuesta ya citada de VELTZ, Pierre.....Ob.cit. y las posteriores aportaciones de FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul.....Ob.cit, así como los trabajos de MARTNER-PEYRELONGUE, Carlos.....Ob.cit. y CARAVACA BARROSO, Inmaculada.....Ob.cit. Recientemente, un discípulo de Carlos Martner-Peyrelongue, ha realizado un análisis de conjunto para la red de puertos mexicanos. Véase: OJEDA CÁRDENAS, Juan: “Los puertos y el desarrollo regional de México: ¿entre la teoría y la realidad?” en *Economía Informa*. N°305. UNAM. México D.F. 2002, pp.18-28. Del mismo autor, conviene consultar su tesis doctoral: OJEDA CÁRDENAS, Juan: Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento? (1982-2004). UNAM. Ciudad de México. 2006.

**CAPÍTULO 5**  
**QUINTA FASE: DAKAR, PUERTO DE ESCALA, PUERTO**  
**METROPOLITANO (1940-1957)**

La Segunda Guerra Mundial (IIGM) supuso una de las mayores crisis sufridas por el puerto de Dakar. A diferencia de lo sucedido durante la Gran Guerra con el sostenimiento e incluso la elevación de los indicadores de actividad portuaria por el carácter militar del puerto, la situación en Dakar durante esta etapa fue absolutamente catastrófica. Cuando el 22 junio de 1940, el nuevo gobierno de Philippe Petain (1856-1951) firma el Armisticio con la Alemania de Adolf Hitler tras poco más de un mes de ofensiva alemana, el AOF pasó a formar parte del área bajo gobierno de Vichy, al margen de la Francia Libre encabezada por el General Charles de Gaulle (1890-1970). El acercamiento cada vez más intenso de Vichy hacia la política alemana provocó la ruptura diplomática y comercial con Gran Bretaña, que se alineó con la posición combativa de la Francia Libre, coordinando y cooperando con las acciones de la Resistencia. Dakar, capital de la Federación en África Occidental se convirtió rápidamente en un objetivo fundamental por parte de los Aliados, puesto que permitía establecer un punto de escala y protección para la flota como ya había sucedido durante la Primera Guerra Mundial. A su vez, Dakar seguía siendo el centro comercial más activo del AOF, el *gateway* natural desde dónde el estado metropolitano debía nutrirse en materias primas para el esfuerzo de guerra.<sup>237</sup> Como recogía el periódico *Le Figaro*, dos días después de la ofensiva aliada en Dakar en un artículo titulado “Le Clef de l’Atlantique-Sud et la capitale des arachides et du coprah”:

*Le port de Dakar, avant-guerre, était l’un de nos meilleurs clients, nous affirmait hier, le secrétaire générale de la Chambre de Commerce de Marseille. Base de transit et d’escale, possédant grâce à sa situation géographique une importance exceptionnelle. Dakar, chaque année, importait de nombreux produits manufacturés provenant de la métropole. De son côté, la cité africaine exportait en France une marchandise infiniment précieuse, la graine oléagineuse : coprah, arachides, huile de palme. Des milliers de tonnes quittaient l’Afrique occidentale pour*

---

<sup>237</sup> THOMAS, Benjamin E.....Op.citp.13

*venir à Marseille. Pilés, concassées, raffinées, les graines étaient transformées en huile comestible ou en savon.*<sup>238</sup>

Dakar era un punto estratégico fundamental para preparar la defensa logística del estado francés, y las autoridades políticas comenzaron una potente campaña de requisiciones y confiscaciones desde comienzos de 1939, cuando la presión alemana en Europa comenzaba a hacerse patente. Durante el Gobierno del presidente Albert Lebrun (1871-1950) se creó el 17 de enero de 1939 el *Comité Central des Échanges Commerciaux* (CLEC) para las colonias del AOF, bajo jurisdicción del gobierno federal y con sede en Dakar. Su función era la de organizar el suministro de materias primas y alimentos hacia el Norte de África y Francia, poniendo especial hincapié en el abastecimiento de la población civil francesa y el ejército.<sup>239</sup> Como es comprensible, el incremento de la demanda y el descenso de la oferta en Dakar y el AOF provocó un ascenso de los precios desorbitado.<sup>240</sup>

Si habíamos indicado como un hecho clave para el fortalecimiento de la actividad portuaria en Dakar el trienio 1936-1939, la IIGM va a suponer la contracción de la actividad portuaria hasta mínimos históricos. Este fenómeno se repitió también en el puerto de Las Palmas, con una prolongación de los datos negativos que coincidirá con una grave crisis económica en las Islas Canarias provocada por la Guerra Civil y la implantación del régimen dictatorial del General Francisco Franco. Observando los datos de los indicadores de actividad portuaria en ambos puertos, puede constatarse como la crisis bélica afectó igualmente a los dos, confirmándose de nuevo el grado de integración de ambos en la red portuaria de África Occidental (Tabla 5.1).

---

<sup>238</sup> Le Figaro. 27 de Septiembre de 1940.

<sup>239</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.165-166

<sup>240</sup> COOPER, Frederick.....Op.citp.173

**Tabla 5.1. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1938-1945) (valor en t)**

Año	Nº Buques		TRB		Tráfico importación		Tráfico exportación	
	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar
1938	3.747	6.860	5.725.544	14.725.685	150.154	1.238.076	710.533	1.143.100
1939	3.640	6.436	5.181.570	13.180.413	167.749	1.067.086	705.433	924.573
1940	3.276	3.540	2.808.062	7.743.263	150.669	668.202	479.425	608.634
1941	3.226	2.142	1.510.771	2.608.916	123.140	512.539	254.128	436.619
1942	3.066	1.709	1.494.597	1.480.214	119.993	459.092	255.315	194.413
1943	3.163	1.290	1.543.381	1.236.279	101.291	276.977	260.900	147.421
1944	3.258	1.587	1.465.983	2.002.424	111.841	528.481	270.290	349.474
1945	3.363	1.621	1.637.129	2.222.710	120.614	562.002	256.642	315.166

**Fuentes:** Para el puerto de Las Palmas: MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit; SUÁREZ BOSA, Miguel.....*Llave de la Fortuna*.....Ob.cit; CCINLP: Memorias Comerciales (1939, 1942, 1946). Para Dakar: WITTLESEY, Derwent.....Ob.cit; Dakar, Station Service Atlantique (1949); THOMAS, Benjamin.....Ob.cit; PETEREC, Richard.....Ob.cit; Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios. CCINLP (1978); CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance d'une métropole*.....Ob.cit; CCD: 08/00449, 00477. ANS: 2G56-93 ANSOM: TP: Carton 568; AGEFOM: 84/363.

Un análisis más pormenorizado de la actividad del puerto de Dakar, recogido en un informe de la AGEFOM, muestra el descenso global de todas las actividades portuarias, desde el suministro de fuel hasta el tráfico de mercancías (Tabla 5.2). Estos datos también indican la suspensión de rutas comerciales tradicionales y un repliegue hacia los puertos metropolitanos franceses, que seguirán manteniendo relaciones comerciales con la colonia senegalesa. Un hecho interesante de este retroceso comercial será el aumento de la transformación del cacahuete en aceite en Dakar, con la creación en 1942 de la *Société Africaine d'Huilerie*, respaldada por la CFAO y la SCOA, en un intento por reorganizar la actividad comercial en la colonia, paralizada por el conflicto bélico.<sup>241</sup> Debe tenerse en cuenta que hacia 1940, el puerto de Dakar había finalizado buena parte de sus grandes obras de mejora y acondicionamiento iniciadas a mediados de la década anterior. Entre estas obras destacaron los muelles 5 y 6 del dique norte, y la ampliación del terraplén comercial, con el objetivo de agilizar las tareas de suministro de combustible líquido y potenciar el tráfico de cacahuets. En el dique sur, se completó la conexión intermodal con la estación de tren y la vía DSL, que permitía además una mayor actividad comercial en los muelles 1,2 y 3. A estas obras, se añaden los dragados de la zona portuaria para alcanzar los 10 metros en la mayoría del

<sup>241</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....Op.citp.609

espacio abrigado, completando así un proyecto que venía planteándose desde la inauguración del puerto de comercio en 1910 (Mapa 7).

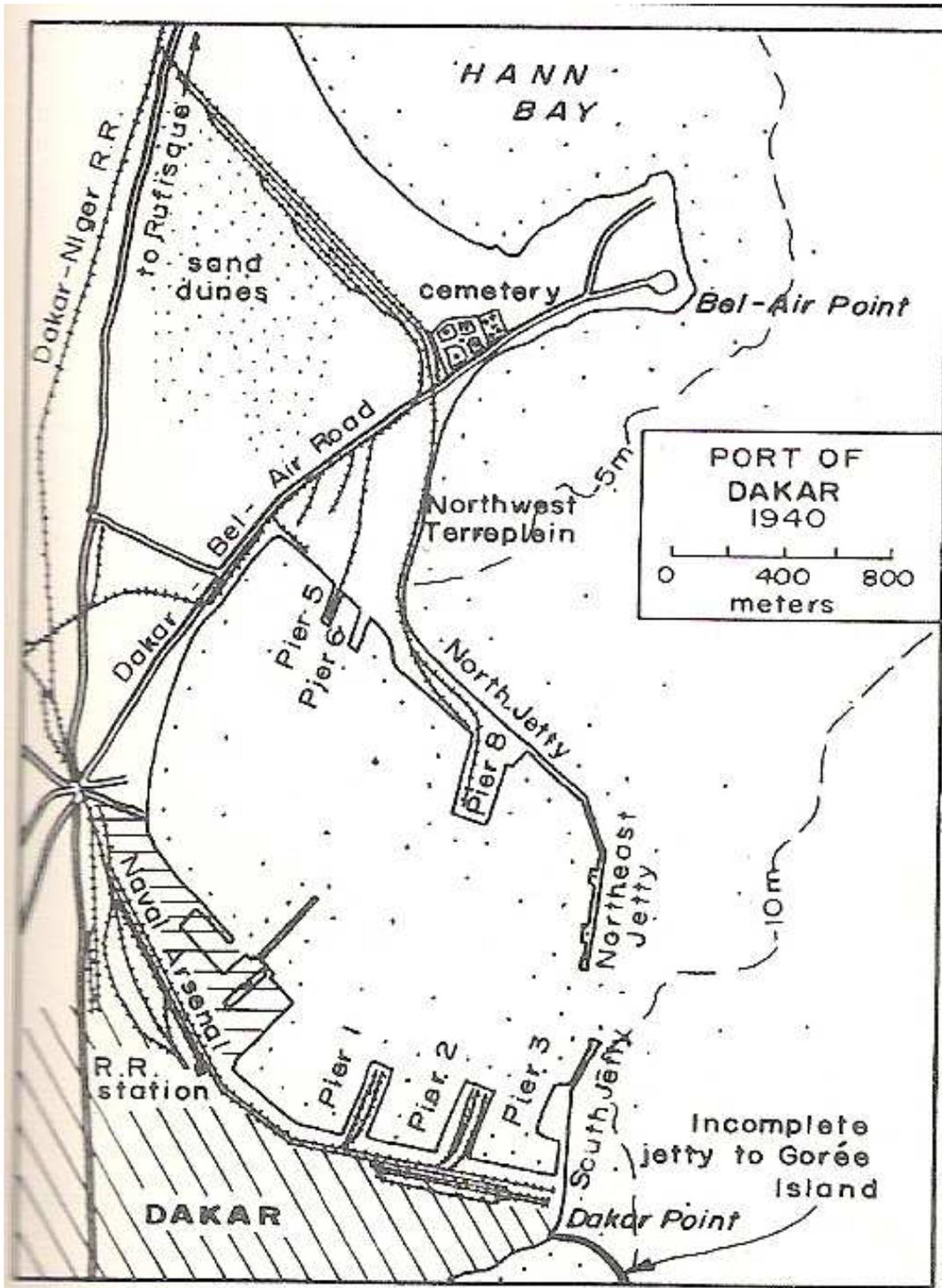
**Tabla 5.2. Movimiento comercial en el puerto de Dakar (1937-1943)**

	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943
<b>Buques (Nº)</b>	6.739	6.860	6.436	3.509	2.142	1.709	1.290
<b>Tráfico de importación (t)</b>							
Carbón	363.914	241.725	261.487	104.763	92.362	92.050	75.730
Fuel	713.123	745.736	475.526	231.309	7.500	-	-
Mercancías diversas	171.524	250.615	330.073	332.130	412.677	367.042	201.247
<b>Subtotal</b>	1.348.561	1.238.076	1.067.086	668.202	512.539	459.092	276.977
<b>Tráfico de exportación (t)</b>							
Carbón	329.970	193.025	191.097	101.769	80.434	60.018	32.958
Fuel	716.985	723.795	489.456	257.646	42.803	-	2.224
Mercancías diversas	296.525	226.281	244.020	249.309	313.182	134.395	112.239
<b>Subtotal</b>	1.343.480	1.143.100	924.573	608.634	436.619	194.413	147.421
Agua suministrada (t)	-	290.362	288.012	318.054	300.766	253.970	197.106
<b>TRÁFICO TOTAL (agua no incluida)</b>	<b>2.692.042</b>	<b>2.381.177</b>	<b>1.991.659</b>	<b>1.276.836</b>	<b>948.958</b>	<b>653.505</b>	<b>424.398</b>

Fuente: ANSOM. Agefom. Carton 363. Dossier 19.

**- MAPA 7 -**

Estado del Puerto de Dakar en 1940



Fuente: PETEREC, Richard J.....Op.citp.41

Este intento por parte de las principales empresas exportadoras, demuestra el interés capital que tenía Dakar para el comercio francés en África Occidental, en unos momentos de grave depresión económica y parálisis del tejido productivo francés. Los Aliados tenían conocimiento de la importancia fundamental de Dakar para el éxito de la Batalla del Atlántico, fundamental para cercar a Alemania y obligarla a replegar sus posiciones. Además, las fuerzas gaullistas pretendían recuperar las reservas de oro de los bancos franceses, polacos y belgas que ascendían a una suma de entre 60 y 70 millones de francos corrientes, evacuados a Kayès durante la ofensiva inicial alemana en Francia.<sup>242</sup> En septiembre de 1940, dos meses después de la batalla de Mers-el-Kebir (5 de julio de 1940), una fuerza aliada de británicos y tropas francesas dirigidas por Charles de Gaulle lanzaron una ofensiva sobre Dakar, conocida como la “Operación Menace”. para tratar de recuperar a la capital del AOF, controlar su puerto y así, disponer de una base de operaciones firme en el Atlántico Medio.<sup>243</sup> Esta acción fallida se prolongó durante tres días, con bombardeos y acciones específicas contra objetivos estratégicos en la ciudad-puerto.<sup>244</sup>

---

<sup>242</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.183

<sup>243</sup> Para un análisis del papel estratégico jugado por Dakar durante la IIGM, véase: MORDAL, Jean-Jacques: *La Bataille de Dakar*. Ozanne. 1950 ; GOUTARD, A : « La réalité de la « menace » allemande sur l’Afrique du Nord en 1940 » en *Revue d’histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*. N°43. 1961, pp.1-20 ; MARDER, A.J: “*Operation Menace*”. *The Dakar Expedition and the Dudley North Affair*. Oxford University Press. 1976 ; COUTAU-BÉGARIE, Hervé y HUAN, Claude: *Dakar, 1940: la bataille fratricide*. Económica. París, 2004. KILLINGRAY, David y RATHBONE, Richard (eds.): *Africa and the Second World War*. Palgrave MacMillan. 1986 ; SEGRETAIN, Henri-Dominique : *De Gaulle en échec. Dakar, 1940*. M. Fontaine. Poitiers, 1992; AKPO-VACHÉ, Catherine: *L’AOF et la Seconde Guerre mondiale. La vie politique. Septembre 1939-octobre 1945*. Karthala. 1996; y el reciente trabajo de LIPPMAN, David H: “*Debacle at Dakar*” en *WWII History*. 2011, pp.48-55

<sup>244</sup> El informe íntegro redactado por el Gobernador del AOF en el último tercio de 1940 Pierre François Boison (1894-1948) sobre los acontecimientos desarrollados en Dakar durante la ofensiva de septiembre de 1940 en Dakar, puede consultarse en el Anexo III. Es interesante ofrecer este informe, que detalla minuciosamente la operación encabezada por Charles De Gaulle, que se conserva en el ANS (y su correspondiente copia en el ANSOM). El ataque llevado a cabo sobre la ciudad, tuvo como objetivos fundamentales las infraestructuras portuarias, dónde se concentraron los ataques. En esta ofensiva, participaron por parte de las fuerzas de De Gaulle: 2 acorazados, cinco cruceros, 10 destructores y un portaaviones. Las fuerzas de Vichy contaron con un acorazado, 2 cruceros, 4 destructores, 3 submarinos y los emplazamientos costeros poderosamente artillados de la isla de Gorée y Dakar. La defensa de Dakar supuso un esfuerzo considerable para el gobierno federal de Poisson, con numerosos heridos, muertos y pérdidas materiales en la ciudad-puerto.

## La vuelta de Dakar a la Francia Libre (1942-1945)

Tras la fracasada ofensiva de las tropas aliadas en Dakar, la ciudad-puerto sufrió una de las mayores crisis socio-económicas de su historia. A nivel político, la persecución, encarcelamiento y fusilamiento de opositores al régimen de Vichy se convirtió en una caza de brujas dirigida por el gobernador Boisson. Se disolvieron los partidos políticos y los sindicatos, que habían sido legalizados durante el breve periodo del Frente Popular. La legislación laboral se endureció, quedando en suspenso los derechos alcanzados durante los gobiernos de Jules Brevié y Marcel De Coppet. La inseguridad marítima, consecuencia del estado de guerra y el bloqueo naval de la *Royal Navy* en el AOF añadieron un elemento crítico al inestable estado económico de la ciudad y en consecuencia del *hinterland* al que servía.<sup>245</sup> El desmoronamiento de la actividad comercial en el puerto (véase la Tabla 5.2) conllevó un empobrecimiento masivo de la población urbana, agravado con la crisis agrícola que motivó la emigración masiva hacia Dakar, como consecuencia del desabastecimiento de productos alimenticios importados desde el puerto (esencialmente arroz desde Indochina). Sólo las grandes empresas comerciales como la *CFAO*, *NOSOCO*, *Lacoste* o la *SCOA* disponían de stocks de productos básicos en sus almacenes, siendo capaces de venderlos a precios elevados ante la creciente demanda urbana. Las requisiciones, confiscaciones de cosechas y el pago de tasas en especie se convirtieron en herramientas de control económico por parte del GGAOF y las autoridades municipales, preocupadas en el mantenimiento del orden público y el suministro de las fuerzas armadas y los funcionarios franceses en Dakar.<sup>246</sup>

Esta situación se alargó durante dos años, hasta finales de 1942, cuando la “Operación Torch”, encabezada por británicos y estadounidenses, inició la ofensiva de ocupación del norte de África, contra las fuerzas del régimen de Vichy. En poco más de un mes del comienzo de las operaciones en Marruecos y Argelia (8 de noviembre), ante el colapso general de la administración del mariscal Petain, el giro en los acontecimientos que estaba

---

<sup>245</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.183-185

<sup>246</sup> *Ibíd.*.....Op.citp.195-197

observándose en la Guerra, así como el estado en el que se encontraba el AOF, motivaron que el Gobernador Pierre Boisson, negociara la capitulación de la federación. En este acuerdo, firmado el 7 de diciembre de 1942 se pusieron los puertos y el resto de infraestructuras en el AOF a disposición de los Aliados.<sup>247</sup>

El nuevo escenario político en el AOF tras el alineamiento de la Federación con la Francia Libre y los Aliados implicó un proceso de reestructuración de la actividad portuaria en Dakar. Se levantó el bloqueo naval por parte de la *Royal Navy* y se intensificaron los tráficos comerciales con los Estados Unidos, convertidos en uno de los principales abastecedores de textiles, tabaco y bienes de consumo básicos. Sin embargo, la actividad comercial siguió profundamente deprimida durante todo el periodo, pese a los repuntes de las exportaciones e importaciones entre 1943 y 1945. La carestía y la escasez fueron elementos cotidianos para los habitantes de Dakar, especialmente entre la población africana, cuyos salarios impedían un mantenimiento de un nivel de vida más allá de la supervivencia. El problema se agravó con la superpoblación de la ciudad, constreñida en la península de Cabo Verde.<sup>248</sup> Para contrarrestar este estado de desabastecimiento general, el GGAOF ideó un sistema de cartillas de racionamiento que ya venía funcionando desde la administración de Pierre Boisson. La documentación nos ofrece una división, clara y planificada, entre el consumo planteado para los ciudadanos franceses y las raciones de la población africana (Tabla 5.3). La discriminación en el cálculo de los ratios familiares fue otro elemento de crispación entre la administración colonial y la población africana, que observaban en estas políticas una postura abiertamente racista y discriminatoria que va a ejercer de catalizador de los movimientos sociales reivindicativos de la posguerra.<sup>249</sup>

---

<sup>247</sup> Ibid.....Op.citp.199

<sup>248</sup> Como se señalaba en el informe anual del GGAOF: « *Il à été dit et il est nécessaire de la repérer que Dakar consomme et ne produit guère. Ce fait et le super peuplement de la presqu'île où se concentre le gros de la population civile et militaire de la Fédération constituent les données essentielles du problème du ravitaillement de Dakar* » (ANS.2G43.Informe del Gobernador Pierre Cournurie. 6 de octubre de 1943)

<sup>249</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.257

**Tabla 5.3. Racionamiento anual para africanos y europeos en Dakar (valores en Kg.) (1943)<sup>250</sup>**

Ración familia africana anual										
Meses	Arroz	Mijo	Maiz	Sémola	Harina	Cebada	Judías	Guisantes	Pan	Cantidad por familia africana
Enero	2	-	5	1,5	-	7	-	-	1	16,5
Febrero	1,5	-	9	0,5	-	3	-	-	1	15
Marzo	1,5	-	9	0,5	-	3	-	-	1,5	15,5
Abril	1,5	1	6,75	1,5	-	3	-	-	1,5	15,25
Mayo	1,5	3	6	-	-	4	-	-	1,5	16
Junio	1,5	2	6	1,5	-	2	-	-	1,5	14,5
Julio	3	-	2	-	3	-	2	-	1,5	11,5
Agosto	3	1,5	-	-	2,5	-	-	4	1,5	12,5
Septiembre	-	-	-	4	5	-	4	-	1	14
Octubre	-	-	-	4	5	-	4	-	1	14
Noviembre	3	-	1	2	1	-	2	4	1	14
Diciembre	2	-	2	2	2	-	3	-	1	12
<b>TOTALES</b>	<b>20,5</b>	<b>7,5</b>	<b>46,75</b>	<b>17,5</b>	<b>18,5</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>170,75</b>

Ración familiar europea anual										
Meses	Harina	Azúcar	Jabón	Aceite	Leche concentrada	Leche evaporada	Leche en polvo	Total mensual	Cantidad por familia europea	
Enero	241.111	145.524	60.704	284.779	4.633	3.457	60	740.268	43,35	
Febrero	235.498	132.687	42.298	258.925	6.828	1.354	122	677.712	38,77	
Marzo	302.263	156.146	75.183	275.335	10.902	478	153	820.460	46,94	
Abril	309.820	151.899	54.915	298.977	2.414	9.625	211	827.861	47,36	
Mayo	303.068	149.332	60.638	293.385	28	13.940	497	820.888	46,96	
Junio	315.876	153.823	60.318	270.304	482	21.779	149	822.731	47,07	
Julio	320.464	230.969	63.513	311.080	4.735	22.197	922	953.980	54,58	
Agosto	349.843	262.997	66.420	299.602	5.894	51.537	241	1.046.535	59,87	
Septiembre	119.613	252.940	51.198	273.816	6.693	53.781	91	758.132	43,37	
Octubre	183.840	253.572	65.330	277.305	7.381	36.355	346	824.129	47,15	
Noviembre	170.223	166.848	69.652	251.341	8.882	32.854	179	699.979	40,04	
Diciembre	70.831	154.287	68.641	257.925	13.639	24.836	765	590.924	33,81	
<b>TOTALES</b>	<b>2.932.450</b>	<b>2.211.024</b>	<b>738.810</b>	<b>3.352.775</b>	<b>72.511</b>	<b>272.293</b>	<b>3.736</b>	<b>9.583.599</b>	<b>548,26</b>	

Fuente: ANS. 2G43-52. Rapports sur le problème au ravitaillement à Dakar.

La diferencia en los productos sujetos a racionamiento era evidente, como ha podido observarse. En 1942, el servicio de Inspección sanitaria del GGAOF establecía un consumo para los trabajadores de al menos 2.500 calorías al día, las cuales no se correspondían con los alimentos recibidos por los africanos en la ciudad. Durante la guerra, los africanos en Dakar quedaron expuestos a la desnutrición y las enfermedades de manera continua. Un caso ilustrativo fueron los trabajos de acondicionamiento del aeropuerto de Yoff, al norte de la ciudad, en 1943, que absorbió buena parte de la mano de obra desempleada en el puerto. Entre abril y junio de 1943, el 75% de los 3.000 trabajadores perdieron entre 1 y 7 kilogramos de peso, 400 trabajadores quedaron inhabilitados, más de 200 sufrieron enfermedades gastrointestinales

<sup>250</sup> Para el cálculo de los ratios europeos, hemos tenido en cuenta el censo de población europea en Dakar del GGAOF para 1943, cifraba en 17.480 la población europea en la ciudad. Por el contrario, las estimaciones del gobierno federal, cifraban en unos 120.674 la población estable africana residente en Dakar.

y 20 fallecieron, consecuencia de accidentes laborales y de un estado físico precario.<sup>251</sup>

### Dakar, puerto al servicio de la expansión fordista (1945-1957)

Tras la finalización de la IIGM y la victoria Aliada, se reorganizaron los tráficos portuarios en Dakar y el conjunto del África Occidental en consonancia con los cambios económicos derivados de la resolución del conflicto.<sup>252</sup> Si los puertos en África Occidental habían desempeñado un papel esencial en el proceso de integración económica en las redes comerciales globales de las regiones africanas, tras la guerra, esa función se multiplicará, en consonancia con la mayor presencia de empresas comerciales estadounidenses. El régimen de acumulación *fordista* que se desarrolla en buena parte de los países occidentales entre 1945 y 1975 se sustentaba en la organización científica del trabajo y en el consumo de masas, para lo que se dispusieron de nuevas herramientas de crédito y sistemas de pago aplazados, además de una profundización en los servicios sociales públicos.<sup>253</sup> Es necesario aclarar este aspecto puesto que un elemento fundamental, que sustentó la llamada “edad de oro del capitalismo” (*Golden Age*), fue la extracción masiva de materias primas desde África y Asia, para lo cual los puertos y demás infraestructuras (ferrocarriles, carreteras, minas) eran elementos esenciales dentro de ese modelo de desarrollo desigual.<sup>254</sup>

---

<sup>251</sup> NDAO, Mor.....Op.citp. 227-229

<sup>252</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine....*L'impact des intérêts*....Op.citp.610

<sup>253</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo.....”El enfoque de la regulación”.....Op.citp.159. Para una caracterización del sistema fordista, véase: BOYER, Robert: “Las alternativas al fordismo. De los años 80 al siglo XXI” en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 185-218.

<sup>254</sup> “Las relaciones de dominación política más la competencia en el mercado mundial cortaron el paso para siempre a los que llegaron después. Así, se consolidaría de manera duradera una división internacional del trabajo entre un centro dominante, manufacturero y terciario, y una periferia, dominada, exportadora de bienes primarios, agrícolas y mineros.” En BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain....Op.citp.27

Ese esquema económico se fundamentó en una mayor capacidad de intervención y control, por parte de los países occidentales y sus principales empresas inmersas en el comercio colonial sobre la política y los recursos económicos de los espacios coloniales que lentamente iban desarrollando procesos de independencia política que culminaron en los años sesenta.<sup>255</sup> La nueva economía de consumo de masas que surgen tras la Guerra requerían un mayor control sobre la producción y distribución de las materias primas por parte de los centros de decisión en Europa, Estados Unidos y Japón. Esto implicó un cambio en las estructuras productivas en los territorios de la periferia, pasando las empresas a producir directamente y controlar la actividad agrícola y minera en lugar de adquirir la producción a las comunidades productoras.<sup>256</sup> De este modo, la producción, el transporte y la distribución quedaban bajo el control de las empresas multinacionales, que comenzaron a adquirir una mayor importancia en el tejido productivo colonial.<sup>257</sup> Todo ello, junto con una estructura de costes muy baja (bajos salarios, escasa reinversión), aceleró el crecimiento urbano en los puertos de África Occidental, produciéndose un efecto de atracción continua de trabajadores desde otros territorios. La presencia de infraestructuras portuarias potentes y la expansión de las conexiones intermodales junto con una mano de obra barata y abundante, generaron procesos de *clustering* empresarial en torno al frente marítimo, dónde los costes de transacción y transporte se reducían drásticamente. En cualquier caso, estas formaciones que pueden observarse en Dakar, Lagos o Freetown no guardaron necesariamente una relación constante con las formaciones sociales regionales, produciéndose así una disfunción entre las comunidades empresariales (empresas comerciales,

---

<sup>255</sup> Puede consultarse: MARGLIN, S. y SCHOR, J.: *The Golden Age of Capitalism*. Oxford, 1990; KRUGMAN, Paul: "Growing World Trade: Causes and Consequences" en *Brooking Papers on Economic Activity*. 1. 1995, p. 327-377; TEMIN, P: "The Golden Age of European Growth Reconsidered" en *European Review of Economic History*. 6,1. 2002, p.3-22; y el capítulo de: HOBBSAWN, Eric: "Los años dorados" en *Historia del siglo XX*. Editorial Crítica (1ª edición en inglés, 1990). Barcelona, 2005, p.260-289

<sup>256</sup> AIRRIESS, Christopher A.....Op.citp.187

<sup>257</sup> En el AOF, la CFAO va a elevar y diversificar su actividad a través de la creación de numerosas filiales en diversos sectores que abarcaban desde la exportación e importación de mercancías a la construcción, la industria, el comercio al por menor o la actividad farmacéutica. Para profundizar en la actividad de la CFAO en África occidental, debe consultarse la obra de BONIN, Hubert: *CFAO, Cent Ans de Compétition*....Ob.cit.

portuarias) con respecto al resto de trabajadores y grupos sociales africanos.<sup>258</sup> Esta nueva vuelta de tuerca a las relaciones de producción hizo crecer la tensión entre africanos y europeos, produciéndose una serie de conflictos y crisis sociales que motivaron huelgas y otras movilizaciones con un fuerte carácter nacionalista e independentista, agravados por el deterioro cada vez mayor de la calidad de vida de las comunidades africanas, como ha destacado Hopkins.<sup>259</sup>



**Ilustración 18.** Trabajos manuales de carga de cacahuets en Dakar (1960-1965) (Fuente: PETEREC, Richard J.....Op.citp.114)

Los datos comerciales de que disponemos para Dakar y Senegal tras la IIGM, nos muestran un crecimiento de las importaciones desde los Estados Unidos, con los que ya mantenía una fuerte relación económica desde la implantación de las empresas petroleras en la década de 1930 y las importaciones masivas a partir de 1943 (Tabla 5.4). Estos mismos datos nos

<sup>258</sup> LEBORGNE, Danièle y LIPIETZ, Alain: "Flexibilidad defensiva. Dos estrategias sociales en la producción de los nuevos espacios económicos" en BENKO y LIPIETZ (eds.): *Las Regiones que Ganar. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, p.349

<sup>259</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.257

muestran una elevación del valor de las importaciones en general coinciden el con el incremento de la demanda en los centros urbanos del AOF, especialmente en Dakar, dónde el hundimiento del total de las exportaciones francesas (tanto de la metrópoli como del resto de espacios coloniales , especialmente las importaciones de arroz asiático) provocó un proceso de inflación descontrolada que impactó con mayor dureza sobre la población africana.<sup>260</sup>

**Tabla 5.4. Principales países importadores en Senegal (1939-1946) (Valor en FCFA constantes de 1947)**

Países	1939		1945		1946	
	Cantidad (t)	Valor	Cantidad (t)	Valor	Cantidad (t)	Valor
Francia	201.357	1.418.454.000	13.698	686.588.000	58.818	2.682.320.000
Argelia	5.251	32.812.000	14.756	306.230.000	7.255	216.942.000
Marruecos	11.260	72.138.000	5.634	150.644.000	5.091	210.458.000
Otros territorios de ultramar	75.272	197.430.000	475	43.214.000	918	130.670.000
Gran Bretaña	34.300	84.372.000	93.948	51.914.800	27.196	475.120.000
Costa de Oro (GB)	-	-	9.500	1.766	96	4.430.000
Nigeria (GB)	-	-	32.059	34.432.000	30.893	81.966.000
Sierra Leona (GB)	-	-	189	54.662.000	345	90.452.000
Gambia (GB)	-	-	1.164	185.570.000	1.863	165.124.000
Otras posesiones británicas	.	-	n/d	n/d	794	116.920.000
Holanda	1.100	12.828.000	2,3	1.286.000	187	840.000
Bélgica	14.665	48.450.000	85	3.642.000	19.803	110.320.000
Suiza	n/d	n/d	13	14.740.000	385	312.932.000
Suecia	2.063	9.664.000	n/d	n/d	322	32.432.000
Estados Unidos	7.212	90.854.000	128.895	2.413.310.000	139.872	2.965.344.000
<b>Total</b>	<b>352.480</b>	<b>1.967.002.000</b>	<b>300.418</b>	<b>4.413.467.766</b>	<b>293.838</b>	<b>7.542.270.000</b>

Fuente: ANS. 2G46/26.

Leyenda: Para Gran Bretaña, los datos en 1939 aparecen junto a sus posesiones coloniales sin desagregar.

La elevación del valor de las importaciones y la pérdida de poder adquisitivo, provocó un malestar entre las comunidades agrícolas, que comenzaron a plantear una reconversión agrícola hacia una producción de subsistencia que les permitiera recuperar la soberanía alimenticia, como señaló Claude Michel, Secretario general de Asuntos Económicos del AOF en 1946:

<sup>260</sup> COOPER, Frederick....*The Senegalese Strike*.....Op.citp.173

*Le ravitaillement des populations sénégalaises posant un problème de plus en plus délicat, un mouvement de propagande se dessine en faveur de l'extension des cultures vivrières, sans pour autant que l'arachide, dont la culture est particulièrement rémunératrice, soit négligé. Conclusion : cultures vivrières et industrielles doivent se juxtaposer et non se contrarier.*<sup>261</sup>

Este proceso tuvo además un fuerte componente especulativo puesto que algunas grandes empresas comerciales (como en el caso de la SCOA y la CFAO) tenían una fuerte capacidad de presión en el mercado internacional de materias primas (incluido el *Chicago Mercantile Exchange*), reteniendo y almacenando stocks para alterar los precios finales.<sup>262</sup> Las exportaciones senegalesas sufrieron también una bajada acentuada durante la IIGM, motivado como hemos visto por la paralización del comercio colonial (reactivado sólo a partir de 1943) y sobre todo por la movilización de la mano de obra africana, reclutada de forma masiva entre los más aptos físicamente, por lo que el tejido productivo africano volvía a resentirse de manera formidable, al igual que había sucedido durante la Gran Guerra. Las estadísticas recogidas por el gobierno federal nos muestran ese descenso en el montante de las exportaciones senegalesas, esencialmente a través del puerto de Dakar (tabla 5.5).

**Tabla 5.5. Principales exportaciones de Senegal (1939-1946) (Valor en FCFA constantes de 1948)**

Mercancías	1939		1945		1946	
	Cantidad (t)	Valor	Cantidad (t)	Valor	Cantidad (t)	Valor
Cacahuets en rama	382.734	733.896	n/d	n/d	15.788	149.836
Cacahuets preparados	185.929	587.348	83.593	946.690	147.378	1.917.412
Aceite de cacahuete	5.196	45.888	36.721	1.353.166	34.754	1.565.530
Almendras de palma	3.769	7.910	n/d	n/d	1.396	11.674
Goma arábiga	5.584	40.400	5.656	110.086	6.816	165.812
Sisal	3.206	11.178	1.074	25.004	633	17.302
Pieles	1.297	9.388	593	13.864	73	11.826
Tortas y granos oleaginosos	12.707	n/d	23.288	119.952	38.342	268.688
<b>Total</b>	<b>600.422</b>	<b>1.436.008</b>	<b>150.925</b>	<b>2.559.762</b>	<b>245.180</b>	<b>4.162.080</b>

Fuente: ANS. 2G46/26

<sup>261</sup> ANS. 2G46/26. Rapports Économiques Annuels.

<sup>262</sup> MARSEILLE, Jacques. ....L'investissement français dans l'Empire colonial...1974. Op.cit.431. Según el mismo autor, en 1945 la SCOA y la CFAO representaban el 84,4% de la capitalización bursátil parisina de las empresas comerciales en el África subsahariana francesa.

## Nuevas rutas, nuevos desafíos. La internacionalización del puerto de Dakar (1946-1957)

Los años inmediatos al final de la IIGM implicaron una mayor integración del conjunto de puertos de África Occidental, en las redes comerciales internacionales. Se establecieron conexiones marítimas alternativas en consonancia con el mayor interés de nuevas *commodities* y espacios en expansión económica. Entre 1945 y 1957, el puerto de Dakar va a ampliar sus conexiones internacionales, abriendo sus muelles a nuevas compañías de navegación. Este proceso será una constante en la red de puertos de África Occidental. Por ejemplo, los puertos canarios, sumidos en una crisis persistente desde 1936 hasta 1946, van a recuperar los índices de actividad portuaria de manera progresiva, siendo 1949 el año que señala la recuperación de los indicadores en el puerto de Las Palmas (Tabla 5.6). La mejora en los datos de ambos puertos a partir de 1949 señala el grado de interrelación de la red de puertos de África Occidental. Los crecimientos fueron de nuevo desiguales, pero indican una tendencia al alza que culminará con la actividad frenética que vivieron los puertos durante el cierre del canal de Suez entre 1956 y 1957.<sup>263</sup>

---

<sup>263</sup> Nos ha sido imposible hasta el momento encontrar datos fiables sobre la actividad total del puerto de Dakar en el año 1957. En las estadísticas oficiales y memorias comerciales (tanto de la CCD como del puerto), no aparecen indicadores globales sobre la actividad de ese año, pese al incremento espectacular de la actividad comercial en el puerto. Hemos conseguido documentar algunas informaciones parciales como el agua y el combustible suministrado en 1957, pero el resto de parámetros nos son desconocidos. Los datos que aporta Peterec (1967) tampoco son concluyentes en este sentido, por lo que está por definirse un estudio específico sobre la actividad del puerto de Dakar en la crisis del canal de Suez de 1956-1957. Este estudio podría aportar una interesante información sobre el funcionamiento de la red de puertos de África occidental durante este acontecimiento, permitiendo establecer de manera sistemática un análisis sobre la competitividad de los diferentes puertos.

**Tabla 5.6. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1946-1956) (valor en t)**

Año	Nº Buques		TRB		Tráfico importación		Tráfico exportación	
	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar	Las Palmas	Dakar
1946	4.563	2.765	4.532.145	4.700.048	162.657	768.712	650.031	511.954
1947	5.013	3.448	6.626.911	6.715.498	204.153	1.045.342	1.131.926	780.617
1948	5.631	4.193	8.387.537	8.915.334	222.297	1.217.976	1.297.926	787.130
1949	5.855	4.685	16.093.059	10.327.489	234.115	1.342.344	1.445.284	1.015.847
1950	6.035	5.409	17.129.533	13.688.788	243.658	1.679.347	1.469.163	1.313.114
1951	5.515	6.363	15.633.185	15.648.745	259.136	2.002.915	1.382.766	1.439.813
1952	5.997	6.325	17.103.200	15.873.660	250.768	1.796.274	1.372.956	1.575.894
1953	6.841	6.887	20.589.259	17.342.460	n/d	1.804.224	n/d	1.424.359
1954	7.214	7.552	22.091.671	18.368.915	n/d	1.880.409	n/d	1.563.187
1955	7.269	7.603	22.436.084	19.491.760	n/d	2.034.667	n/d	1.521.813
1956	8.022	8.413	28.753.831	23.538.447	n/d	2.220.140	n/d	1.772.077
1957	9.369	n/d	38.628.025	n/d	1.039.081	n/d	3.014.133	n/d

Fuentes: Para el puerto de Las Palmas: MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit; SUÁREZ BOSA, Miguel.....*Llave de la Fortuna*.....Ob.cit.; CCINLP: Memorias Comerciales (1950,1955). Para Dakar: WITTLESEY, Derwent.....Ob.cit; Dakar, Station Service Atlantique (1949); THOMAS, Benjamin.....Ob.citp.; PETEREC, Richard.....Ob.cit.; Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios. CCINLP (1978); CHARPY, Jacques.....*Dakar. Naissance d'une métropole*.....Ob.cit; CCD: 08/00449, 00477. ANS: 2G56-93.

La recuperación de los indicadores portuarios se inició muy lentamente desde el final de la IIGM e implicó una serie de transformaciones en el puerto de Dakar. El informe realizado por Robert Delmás, representante de la *Société Navale Delmás-Vieljeux* en la primavera de 1947, presentaba la necesidad de abordar un proyecto integral para conseguir unas mayores profundidades, así como un ambicioso plan de modernización con la dotación de almacenes frigoríficos y la mejora en las conexiones intermodales.<sup>264</sup> El proyecto de reforma se presentó un mes después, bajo aprobación del comité de la dirección del puerto de Dakar. Se planteó la mejora y construcción de nuevas vías férreas, la creación de silos y almacenes para cacahuetes, así como una serie de mejoras generales (trabajos de dragado para alcanzar los 11/12 metros, reforma del muelle petrolero y la construcción de un gran frigorífico para la pesca). Este proyecto trataba de promocionar la imagen de modernidad del puerto de Dakar de cara a la navegación internacional, debido a los problemas que se venían arrastrando desde los años 30 por la legislación proteccionista francesa que limitaba la actividad en el puerto. La presión institucional que ejercieron las Cámaras de Comercio (tanto la de Burdeos

<sup>264</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00461. Rapport de Robert Delmás sur le port de Dakar. 20/03/1947

como la de Dakar y Marsella) en representación de las empresas exportadoras tuvo un peso definitivo en la adopción de estas obras necesarias para el desarrollo futuro de la actividad portuaria.<sup>265</sup> El sector hostelero de la ciudad también realizó una campaña para mejorar la imagen del puerto y permitir el desarrollo de la actividad con unos accesos cómodos al barrio francés, donde se aglutinaban los restaurantes y hoteles.<sup>266</sup> Otro elemento que aparece continuamente en la documentación es la cuestión de la seguridad, o más bien la inseguridad que manifiestan las empresas portuarias.<sup>267</sup> Los hurtos continuos, la mala iluminación y los robos con violencia (motivados en buena medida por la mala situación socio-económica) ejercía también un efecto muy negativo sobre la imagen del puerto. Pese a que desde los años 20 existía un cuerpo de policía en el puerto, las empresas debían contratar vigilantes particulares que ejercieran ese trabajo. El estado de precariedad y los bajos salarios de esos vigilantes africanos propiciaba comportamientos irregulares, entre los que el contrabando se encontraba como un método para obtener una renta adicional:

*Les gardiens actuellement employés par les commerçants et les transitaires usagers du Port n'affèrent pas, en général, de garanties sérieuses. Souvent recrutés au hasard, et mal payés, ils sont trop tendance à tenter d'améliorer leur situation en laissant faire des choses irrégulières et sont sans défense contre le gros trafic a qu'ils ne comprennent d'ailleurs pas.*<sup>268</sup>

Ante esta situación, la CCD propuso a René Barthes (1894-1961), Alto Comisario de la República en Dakar, una dotación para la colocación de una

---

<sup>265</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00485. Expediente 26-1/35. Carta de la Cámara de Comercio de Burdeos al Alto Comisariado de la República en Dakar. 25/03/1947.

<sup>266</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo. 00485. Expediente 26-1/19. Carta del Director del Hôtel Métropole de Dakar al Presidente de la CCD. 21/2/1947

<sup>267</sup> ANS. CCD. Section 09. Expediente. 26-2/21. Carta del Syndicat des Agents Maritimes de la Côte Occidentale d'Afrique al Presidente de la CCD, M.Tascher. 28/3/1947.

<sup>268</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00461. Expediente 2494-D8. Carta de la CCD al Alto Comisario de la República. Debe recordarse que la figura del Gobernador General del AOF cambió a la del Alto Comisario de la República tras la IIGM.

barrera móvil para controlar la entrada y salida de vehículos del puerto, así como la creación de un cuerpo de seguridad especial europeo, con algunos africanos adjuntos para proteger las mercancías en los muelles.<sup>269</sup> Conocedores de la importancia de un entorno seguro para el buen desarrollo de la actividad portuaria y teniendo en cuenta la presión que ejercían los puertos canarios, el Alto Comisario decidió llevar a cabo con la colaboración del Ministerio de Ultramar las obras por un montante superior a 500 millones de francos franceses. Estos trabajos se alargaron durante casi 10 años por las dificultades técnicas, financieras y presupuestarias que tenía el gobierno del AOF (Mapa 8).<sup>270</sup>

Poco después de la adopción del programa de reformas del puerto de Dakar, comenzó a tomar forma un *cártel* entre las principales empresas de navegación francesas para controlar el mercado del cacahuete y así hacer frente a la competencia cada vez más potente de holandeses, suecos, belgas y estadounidenses.<sup>271</sup> El 12 de junio de 1948 se firmó un acuerdo por parte de las principales empresas de navegación francesas con escala en Dakar (*Chargeurs Reunis, Cie. Fraissinet, Cie. Cyprien Fabre, Cie. Paquet, Société Navale Delmás-Vieljeux, Société Sud-Atlantique, Maurel et Prom, CGTM, Société Navale de l'Ouest, Messageries du Sénégal, Sefilomac, Société Navale de l'Ouest Africaine*) por el cual se comprometían a conformar una conferencia marítima con un secretario que les representaría en conjunto antes las instituciones y el resto de la comunidad empresarial. El objetivo de esta Conferencia Marítima era el de establecer y garantizar unas conexiones regulares entre los puertos metropolitanos con la capital senegalesa, centralizar, unificar los contratos así como los fletes, establecer estadísticas sobre los stocks comerciales disponibles y por último, conformar una base de

---

<sup>269</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo. 00461. Expediente 680-23. Carta del Presidente de la CCD M. Tascher al Alto Comisario de la República. 28/03/1947.

<sup>270</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00461. Procés-Verbal de la reunión de la Commission d'Étude du Port Autonome de Dakar. 15/04/1947

<sup>271</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00485. Expediente. 26/1-45. De este modo, se ampliaba el *cártel* empresarial conformado en los años 30 que estaba compuesto por las empresas: *Cyprien-Fabre, Fraissinet* y *Chargeurs Reunis*.

datos global sobre los movimientos y actividad de los buques de la Conferencia.<sup>272</sup>

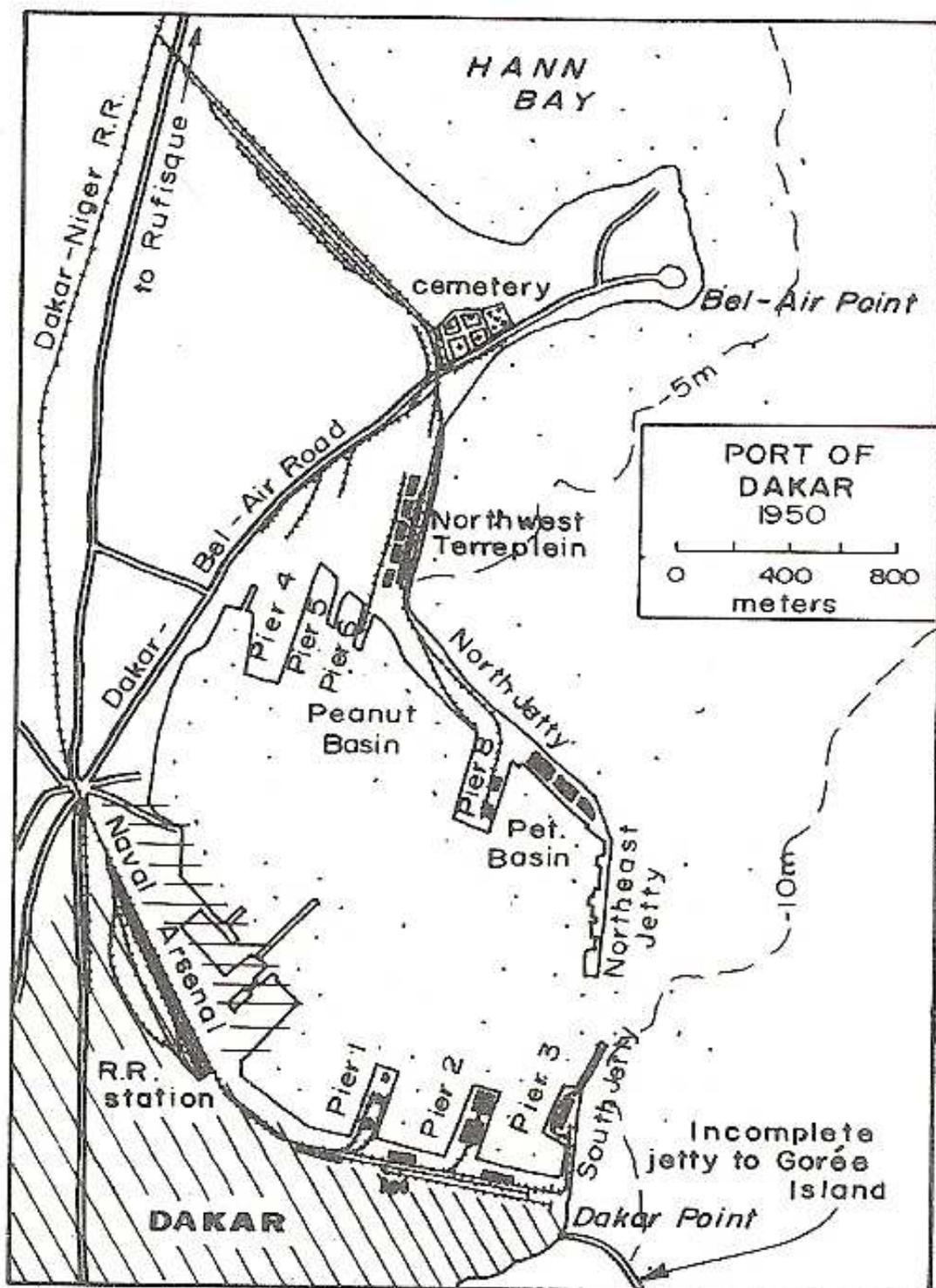


**Ilustración 19.** Exportación masiva de cacahuets en Rufisque (h.1930) (Fuente: ANS)

<sup>272</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00485. Comité du Trafic AOF-AEF. Project d'organisation du trafic de cabotage. 12/06/1948. Por el momento, no hemos podido localizar documentación en el ANS en profundidad sobre esta cuestión, pero sería muy interesante profundizar en esta línea de trabajo, atendiendo al carácter monopolista de la Conferencia y viendo su impacto real sobre los tráficos comerciales en el puerto de Dakar y el conjunto de la red de puertos de África occidental.

**- Mapa 8 -**

Estado del puerto de Dakar en 1950



Fuente: PETEREC, Richard J.....Op.citp.41

Como ha sido planteado previamente, la expansión de la economía mundial tras la adopción del modo de regulación fordista, provocó un crecimiento de la actividad comercial a nivel internacional, sobre todo en los países capitalistas de Europa. Los puertos coloniales participaron activamente en este proceso, funcionando como elementos clave en el desarrollo económico de los países y territorios metropolitanos, gracias sobre todo a una balanza comercial permanentemente positiva con respecto a los territorios periféricos. El puerto de Marsella, que era un nodo fundamental en las conexiones del puerto senegalés, experimentó también una rápida recuperación tras sufrir graves daños en su infraestructura por parte de las tropas alemanas durante la IIGM. La relación del puerto de Marsella con el puerto de Dakar, principal puerta de entrada y salida de mercancías procedentes del AOF suponían entre el 40% y el 60% de las importaciones de cacahuetes francesas, repartiéndose el resto entre los puertos de Burdeos y Le Havre.<sup>273</sup>

Debe tenerse en cuenta que hacia 1950, el fuel se había impuesto casi de manera definitiva sobre el carbón como fuente de energía y será a partir de entonces un elemento fundamental para evaluar las funciones de escala de los puertos de la red africana. Dakar verá incrementadas sus relaciones comerciales con los puertos productores de crudo de Aruba y Curaçao en el Mar Caribe, con los que apenas tenía relación hasta este momento. Las principales conexiones del puerto en 1948-1949, aparecen recogidas en una obra coetánea dónde puede observarse una cierta reestructuración de las rutas tradicionales (Tabla 5.7). Generalmente y como se ha ido desarrollando, las rutas históricas de Dakar eran las de Burdeos-Marsella-América del Sur, por una parte, y Burdeos-Marsella-Africa Ecuatorial Francesa (AEF), por otra. Puede observarse una mayor expansión de las rutas hacia los Estados Unidos, así como un incremento en las funciones de escala en los buques que circunnavegan África. Esta actividad se verá reforzada a partir de 1956-1957 en todos los puertos de África Occidental tras el cierre del Canal y el

---

<sup>273</sup> Les Marchés Coloniaux. «Le Rôle du port de Marseille dans les échanges entre la métropole et l'AOF.» Artículo de M.Guithard, presidente de la CFAO. 9/7/1949

establecimiento de nuevas rutas alternativas al paso por Egipto, por lo que el teórico *foreland* de Dakar se extendió por todo el Atlántico.<sup>274</sup>

**Tabla 5.7. Principales puertos conectados con Dakar y actividad (1948-1949)**

Actividad/Función	Puertos principales
Importación de combustibles líquidos	Aruba, Curaçao, Abadan
Importación de carbón	Hampton-Roads, Cardiff, Tyne
Exportación de cacahuetes	Marsella, Burdeos, Amberes, Rotterdam, Aarhus
Importación de mercancías varias	Puertos europeos, Montreal, Nueva York, Nueva Orleans
Tráfico de escala	Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Recife, África Occidental, El Cabo

Fuente: BOURRIERES, Paul: *Dakar, Station-service Atlantique* (1949)

Atendiendo a este grado de apertura sin precedentes del puerto senegalés, debe destacarse el progresivo incremento de su comunidad portuaria, en estrecha relación con la mayor actividad marítima, en un proceso asociado al rápido crecimiento previo a la descolonización política.<sup>275</sup> Como veremos posteriormente cuando profundicemos en la estructura de la comunidad portuaria en Dakar, el número de agencias consignatarias fue creciendo a lo largo del tiempo desde sus inicios a finales del XIX con apenas dos o tres agencias consignatarias. En 1949, 16 agencias consignatarias servían a casi 200 líneas de navegación con escala en Dakar, conformando un escenario inédito en el puerto africano.<sup>276</sup>

### Crecimiento y consolidación del puerto de Dakar: La crisis de Suez

La expansión de la actividad portuaria en Dakar siguió progresando a lo largo del primer quinquenio de la década de los cincuenta, en consonancia con el crecimiento económico global posterior a la IIGM, dónde el comercio internacional conoció un periodo de expansión formidable. Hacia 1955, los proyectos de ampliación y mejora del puerto de Dakar se habían ido

<sup>274</sup> Sobre la proyección internacional de los puertos oeste-africanos con especial atención al puerto de Las Palmas durante el cierre del Canal, puede consultarse: CASTILLO HIDALGO, Daniel y SUÁREZ VIERA, Francisco: “La Proyección Internacional del Puerto” en HERRERA PIQUÉ, Alfredo (dir): *125 Años de Nuestro Puerto*. Fundación de Puertos de Las Palmas. 2008, p.131-139. Véase también: MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit.

<sup>275</sup> MARSEILLE, Jacques.....*Colonisation, décolonisation*.....Op.cit.40

<sup>276</sup> BOURRIERES, Paul: *Dakar, Station-Service Atlantique*. 1949

culminando, ofreciendo nuevas posibilidades de negocio como la exportación de fosfatos (desde Mauritania y el norte de Senegal) que comenzaba a desarrollarse, a mediados de la década, como un elemento de diversificación económica ante la demanda internacional.<sup>277</sup> Las infraestructuras portuarias se habían mejorado notablemente desde finales de la IIGM y se estaban dando algunos pasos hacia un proceso de industrialización, que había sido abortado durante décadas por el sector industrial metropolitano. Con la excepción de las refinerías que se crean en la década de 1930 para combatir la crisis y abaratar los costes de transporte, y los pequeños talleres anexos al puerto dónde se desarrollaba una micro-industria relacionada con las reparaciones, no sería hasta la década de los 50 cuando se acometieran los primeros impulsos industriales en Dakar, coincidiendo con los procesos de autonomía e independencia.<sup>278</sup> La creación de un complejo industrial cercano al puerto implicó una mayor profundización en la intermodalidad, lo que se tradujo en un renovado interés por una transformación primaria de productos coloniales *in situ*. Los bajos salarios en Senegal y el abaratamiento de los costes en el transporte (atractivo precio del combustible y expansión del camión como medio de transporte terrestre) llevaron a empresas como la CFAO a crear algunos establecimientos industriales en Dakar y otras ciudades de África Occidental, en un pionero y muy temprano movimiento de deslocalización empresarial, además de servir a la creciente demanda interna.<sup>279</sup> El procesamiento de harinas industriales también se inició en la ciudad en 1953, con la instalación de *Moulins Sentenac*, seguida en 1954 por la creación de *Grands Moulins de Dakar*. Por otra parte, la industria pesquera comenzará a adquirir una cierta importancia en los años 50, tras la construcción del almacén frigorífico, funcionando a pleno rendimiento en 1956, cuando comenzó a valorarse la posibilidad de habilitar espacios en el puerto para establecer

---

<sup>277</sup> Hacia 1965, los fosfatos y los cacahuets (y derivados) suponían el 90% de las exportaciones del puerto de Dakar según PETEREC, Richard J.....Op.citp.103. Entre 1958 y 1961, la cifra de exportación de fosfatos por el puerto de Dakar pasó de 85.356 toneladas a 446.890 toneladas, debido sobre todo al incremento de la demanda por parte del sector industrial, agrícola y alimentario europeo y americano. (ANS. CCD. Section 08. Legajo 00477 Étude sur les ports de Dakar, Las Palmas et Teneriffe. Groupement Professionnelle de l'Industrie du Pétrole.)

<sup>278</sup> SECK, Assane.....Op.citp.83

<sup>279</sup> BONIN, Hubert.....CFAO. *Cent ans de compétition*....Op.citp. 360-361

industrias de enlatado. Anteriormente el pescado se exportaba sin procesar (congelado/salado), o bien era absorbido por la demanda interna africana.<sup>280</sup> El interés de las empresas francesas por explotar la actividad pesquera en expansión en el puerto, llegó a su culminación en 1963, con la formación de la *Société Frigorifique du Sénégal*. Esta empresa fue el resultado de la asociación de tres empresas: la estadounidense *Starkist Foods Inc.*, la gala *Société Armement André Dhellemmes* y el *Banque Sénégalaise de Développement*. El objetivo del consorcio era construir una planta de procesamiento en la nueva zona pesquera del puerto, construida a comienzos de la década de los 60, que servirían para elevar la actividad pesquera en el puerto durante los siguientes años.<sup>281</sup>

Esta mayor diversificación de actividades en el puerto, que hemos constatado a partir de 1953, tuvo como momento crítico el bloqueo del Canal de Suez en el otoño de 1956. La nacionalización del canal en julio por parte del gobierno del presidente egipcio Gamal Abdel Nasser puso en jaque a la comunidad internacional, que veía peligrar sus intereses petroleros en Oriente Medio ante un mercado del combustible líquido en creciente expansión. La fallida intervención anglo-francesa (con el apoyo de Israel) el 29 de octubre de 1956 provocó el bloqueo del canal, puesto que Egipto decidió hundir varias decenas de buques en sus aguas, imposibilitando el paso de los grandes buques petroleros en ruta desde los puertos petroleros árabes hacia Europa y Estados Unidos.<sup>282</sup> La situación que se alargó durante varios meses provocó el desvío de los buques petroleros realizando esas rutas comerciales, obligándoles a circunnavegar África para seguir suministrando al mercado occidental de petróleo y derivados. Los indicadores de actividad portuaria en

---

<sup>280</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00469.

<sup>281</sup> PETEREC, Richard J.....Op.citp.93-95.

<sup>282</sup> Para un estudio de los acontecimientos de Egipto, puede consultarse: CHILDERS, Erskine B: *The Road to Suez*. McGibbon & Kee. 1962; GAUJAC, Paul: *Suez 1956*. Édition Lavauzelle. 1986; HERZOG, Chaim: *The Arab-Israeli Wars*. Random House. 1982; FERRO, Marc: *1956, Suez. Naissance d'un tiers-monde*. Complexe, 2006; TAL, David (ed.): *The 1956 War*. Frank Cass Publishers. Londres, 2001; VERBEEK, Bertjan: *Decision-Making in Great Britain during the Suez Crisis. Small Groups and a Persistent Leader*. Aldershot: Ashgate Publishing. 2003; KEITH, Kyle: *Suez: Britain's End of Empire in the Middle East*. I.B Tauris. 2003; y LEFEBVRE, Denis: *Les secrets de l'expédition de Suez. 1956*. Perrin, 2010.

África Occidental se incrementaron notablemente, especialmente entre los puertos con una capacidad de absorber los tráficos de escala por sus mejores infraestructuras.<sup>283</sup> Pese a que la actividad se incrementó en todos los puertos de la fachada occidental africana, la llegada incesante de buques petroleros, desbordó la capacidad de los mismos, suponiendo un desafío excepcional.

Uno de los principales problemas que se planteó en Dakar era el suministro de agua y combustible a los supertanques petroleros, que tenían graves dificultades para acceder a los muelles debido a la profundidad de las aguas abrigadas del puerto, que no superaban los 11 metros, por lo que debían hacer frente a la competencia –una vez más- de las mejores condiciones de la bahía de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, con profundidades superiores a los 14 metros que favorecían la movilidad de estos colosos oceánicos. El suministro de combustible líquido a los buques era un problema que se venía arrastrando en Dakar desde la instalación de las bocas de abasto, puesto que eran insuficientes para un rápido y eficaz servicio. Los proyectos de reforma de 1947 trataron de mejorar esta situación, pero varios incidentes graves que afectaron a diversos buques entre 1950 y 1955 demuestran diversas carencias en este aspecto, aludiendo los afectados continuamente –según la documentación consultada- a la posibilidad de escoger otros puertos para el tráfico de escala.<sup>284</sup> La mención hacia los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas como puertos de notables servicios portuarios y eficacia es recurrente en este sentido, tanto en la documentación privada de las empresas, como en la documentación de las Instituciones.<sup>285</sup>

Pese a la insuficiencia de los datos sobre actividad portuaria en Dakar para 1957, puede observarse una tendencia al alza de los datos sobre importación de combustibles desde la implantación de la distribución de fuel en el puerto en la década de 1920 (Gráfico 5.1). El crecimiento a partir de la

---

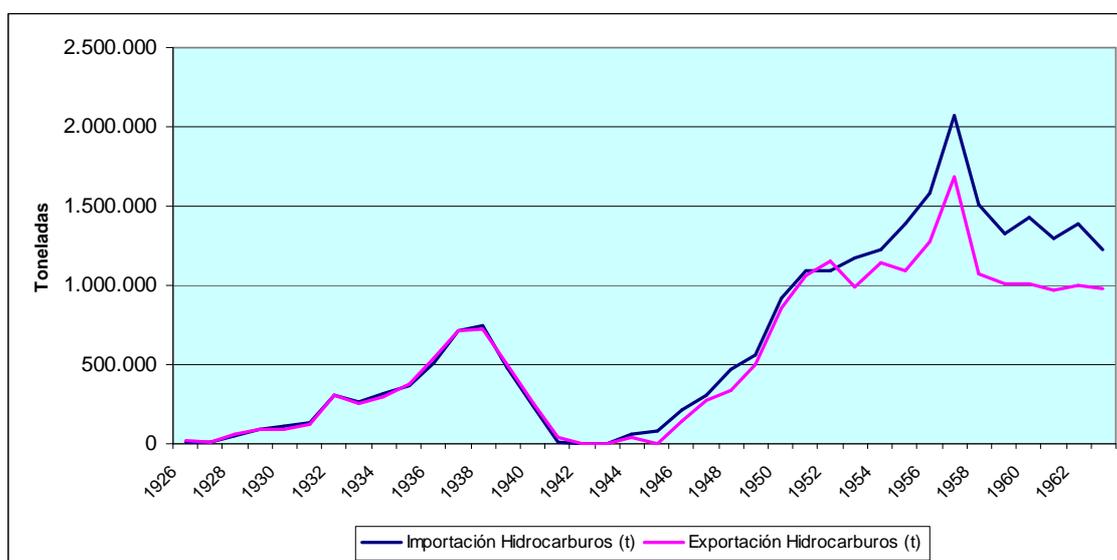
<sup>283</sup> HILLING, David: “The Evolution of the Major Ports of West Africa” en *The Geographical Journal*. Vol.135. Nº3. Blackwell Publishing. 1969, p. 375

<sup>284</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00485. Carta de la *Société Ouest Africaine d’Entreprises Maritimes* a la CCD. 29/06/1950.

<sup>285</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00469. Acta de la reunión del Consejo del Puerto de Comercio de Dakar. Sesión de 30 de diciembre de 1955.

década de los 50 es prácticamente vertical, pasando de 468.200 toneladas importadas en 1948 a superar el millón de toneladas en 1951. La existencia de un mayor diferencial entre importaciones y exportaciones en la década de los 50 responde al incremento de la demanda interna en Dakar y su *hinterland*, debido al mayor consumo por parte del sector industrial y la ampliación del parque de automóviles (esencialmente camiones) que se observa en África Occidental a partir de esos momentos.

**Gráfico 5.1. Importación y exportación de fuel-oil en Dakar (1926-1963) (valores en toneladas)**



Fuente: ANS. 256-93 (1956) Statistiques et rapport technique d'ensemble sur le trafic du port de Commerce de Dakar pendant l'année 1956; SECK, Assane.....*Dakar, Métropole Ouest-Africaine*.....Op.citp.464

Además de esos factores que hemos señalado, el incremento de la actividad portuaria en Dakar desde el final de la IIGM tuvo como hito histórico los meses finales de 1956 y comienzos de 1957, cuando el puerto absorbió los tráficos desviados del Canal de Suez. Durante este periodo (entre agosto de 1956 y junio de 1957), como ha señalado Peterec, casi 1.500 buques que habrían pasado por Egipto acabaron haciendo escala en el puerto senegalés, un incremento de casi el 20% con respecto a las cifras de 1955, que implicó una actividad frenética en el puerto, al igual que sucedió en el puerto de Las Palmas, dónde el incremento fue de algo más del 15% entre 1955 y 1957 en lo que se refiere al número de unidades. Sin embargo, analizando el tonelaje de registro bruto, observamos que el incremento en el puerto de Las Palmas en

este campo superó el 74% entre 1955 y 1957. La mejor coordinación entre los diferentes miembros de la comunidad portuaria en Las Palmas y las mejores infraestructuras decidieron esta nueva pugna entre el puerto canario y el puerto senegalés a favor del puerto isleño, pese a que los indicadores de actividad, como hemos visto anteriormente crecieron en ambos puertos.<sup>286</sup> Sin embargo, un elemento que define el triunfo parcial del puerto canario se sustenta en la continuidad de las rutas por parte de los supertanques una vez finalizado el conflicto en Egipto, que se observa en un crecimiento sostenido de los indicadores portuarios, en contraste con los datos del puerto de Dakar, que muestran una caída brusca tras la “vuelta a la normalidad”. Aparte de la inestabilidad de Oriente Medio posterior a la reapertura del Canal, el puerto de Las Palmas seguía ofreciendo unas interesantes oportunidades de negocio, con unos servicios y tasas competitivas. Esto unido a la mayor autonomía y velocidad de desplazamiento de los buques, implicaba la posibilidad real de circunnavegar África sin que ello supusiera necesariamente unas graves pérdidas de tiempo y consiguientemente, el pago de un coste más elevado en este apartado. Un elemento que frenó las posibilidades futuras de expansión del puerto senegalés en los años posteriores al cierre del Canal fue la constatación de la insuficiencia técnica de las infraestructuras portuarias. En primer lugar, la capacidad de almacenaje de combustibles líquidos (191.354 metros cúbicos) en el muelle petrolero era absolutamente insuficiente para una demanda de servicios que desbordaba la capacidad operativa del puerto. En segundo lugar, como ya señalamos anteriormente, la baja profundidad relativa (11 metros) impedía el movimiento de los supertanques en la zona abrigada, motivando retrasos en el servicio y abastecimiento de estos buques, muchos de los cuales debían ser atendidos en el exterior del puerto por buques auxiliares y falúas de las empresas consignatarias.<sup>287</sup> Estas carencias impulsaron un nuevo plan de reformas en el puerto que se desarrolló entre 1957 y 1959 para mejorar la competitividad de las infraestructuras (mayor profundidad de la zona abrigada, mejora en el muelle petrolero, modernización

---

<sup>286</sup> El testimonio de uno de los máximos responsables del puerto, hace hincapié en la importancia de la coordinación de los diferentes miembros de la Comunidad portuaria como elemento de éxito para un puerto. Entrevista realizada a D. Ernesto Lesmes Fuster, Administrador General del Puerto Franco el 1 de abril de 2008.

<sup>287</sup> PETEREC, Richard J.....Op.citp.44

de equipos...). Una de las primeras cuestiones abordadas fueron los depósitos de combustible, ampliando su capacidad por parte de las cinco principales empresas petroleras en Dakar (*Société SHELL de l'Afrique Occidentale*, *Société ESSO Afrique Occidentale*, *Société des Pétroles BP d'Afrique Occidentale*, *Société MOBIL-OIL Afrique Occidentale* y *Société Dakaroise des Pétroles MORY*). En 1962, se había aumentado en 30.000 metros cúbicos la capacidad de los tanques de almacenamiento en el puerto de Dakar, alcanzando los 226.023 metros cúbicos.<sup>288</sup> Sin embargo, tal y como se ha venido señalando desde hacía décadas, la red de puertos de África Occidental tenía como principales líderes a los puertos canarios, con unas ventajas competitivas identificadas por la comunidad portuaria de Dakar, pero a las cuales no se habían ideado planes potentes para contrarrestarlas, dada la función principal del puerto senegalés como *gateway* para el AOF.<sup>289</sup> Estas ventajas competitivas (que no comparativas) de los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife se resumían en primer lugar en unas tasas portuarias y servicios más baratos (incluyendo las franquicias comerciales). En segundo lugar, la existencia de un flete de retorno agrícola (fundamentalmente plátanos y tomates) seguía ejerciendo una fuerte atracción sobre las compañías de navegación, en vísperas del gran desarrollo del sector servicios en las Islas Canarias en la década de los 60 y 70 (hostelería y turismo). Un tercer factor señalado es la de la competitividad de los servicios portuarios, que reducían progresivamente los tiempos de espera. Por último, un conglomerado de factores decantaba la batalla portuaria a favor de Canarias en la red de puertos de África Occidental: menor precio de los víveres y suministros, variedad de servicios de las empresas portuarias, así como una mayor integración del terciario portuario en el frente marítimo (hostelería, actividades de ocio, conexiones terrestres).

Todo ello conformaba una serie de elementos que hacía de los puertos canarios unos lugares más atractivos para la instalación de empresas portuarias y sobre todo para el establecimiento de escalas por parte de las

---

<sup>288</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00477. Acta de la reunión del consejo de Administración del puerto de Dakar. 21 de agosto de 1963.

<sup>289</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00477. Dakar et son Port. Journal de la Marine Marchande. 6/04/1964.

empresas de navegación.<sup>290</sup> Además, debe tenerse en cuenta el incremento de la competencia internacional en África Occidental, que obligaban la mejora continua de las infraestructuras, con la presencia creciente de flotas indias (*Scindia Line*) y japonesas como la *Kawasaki Kisen Kaisha*, la *Osaka Shoshen Kaisa* y la *Mitsui Line*, con fuertes intereses pesqueros y comerciales en la región.<sup>291</sup> Pese a todo esto, cabe destacar que los acontecimientos de Suez provocaron que desde el cierre del Canal, el puerto de Dakar se convirtiera en el puerto francés con mayor actividad, superando a los puertos metropolitanos de Marsella y Burdeos, lo cual reveló el importante papel desempeñado por el puerto africano en esos momentos críticos.<sup>292</sup>

---

<sup>290</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00477. Étude sur les Ports de Dakar, Las Palmas et Teneriffe. Groupement Professionnel de l'Industrie du Pétrole. 30/03/1963.

<sup>291</sup> LEUBUSCHER, Charlotte.....Op.citp.70

<sup>292</sup> Paris-Dakar. 22 de marzo de 1957

**CAPÍTULO 6**  
**FACTORES DE COMPETITIVIDAD EN LOS PUERTOS DE ÁFRICA**  
**OCCIDENTAL**

Hemos observado como en el desarrollo de la actividad económica en África Occidental se produjo una concentración de actividades en los núcleos urbanos de la costa, centros de gran actividad comercial. Los puertos atlánticos canalizaron esta actividad a través del asentamiento de empresas portuarias, comerciales, financieras, hosteleras, conformando una comunidad empresarial con unas características específicas.<sup>293</sup> Como analizamos anteriormente, este movimiento comercial implicó un incremento en la demanda de trabajo en el sector servicios, un hecho común en el desarrollo de las ciudades-puerto en África Occidental.<sup>294</sup> En Dakar, se situaron las principales oficinas comerciales de las empresas francesas en África Occidental, sobre todo a partir de los años 1930, produciéndose un fenómeno de “*clustering*” empresarial, que se añadió a un progresivo incremento de la actividad industrial ligada a la construcción y la transformación de materias primas oleaginosas para abastecer al mercado interior africano.<sup>295</sup>

Otro dato significativo que certifica las funciones centrales de la ciudad de Dakar hacia 1939 es la gran presencia del sector asegurador y financiero, en estrecha relación con la actividad de numerosas empresas portuarias desde la primera década del siglo XX.<sup>296</sup> Estas empresas e industrias se situaron en el distrito portuario-comercial, en torno al “barrio francés” (Place Prôtet, actualmente la Place de l’Indépendance y el mercado Kermel). En ese distrito se representó fielmente la jerarquía social y la actividad comercial-empresarial de la colonia y se establecieron las principales instituciones (Cámara de Comercio de Dakar, Gobierno Federal, Gobierno militar del AOF, Sede central

---

<sup>293</sup> Profundizaremos en las características de esta comunidad empresarial, vinculada a la comunidad portuaria de Dakar en el Capítulo 10.

<sup>294</sup> CABRERA ARMAS, Luis Gabriel, y SUÁREZ BOSA, Miguel.....*El impacto del desarrollo portuario*.....Op.citp.2

<sup>295</sup> Es el caso de la refinería *Huileries Petersen*, que se instaló en Dakar en 1932, ante la necesidad de abastecer al mercado interior de aceite de cacahuete por la parálisis comercial metropolitana. SECK, Assane.....Op.citp.83

<sup>296</sup> En 1924, poco más de una década tras la inauguración del puerto de comercio estaban representadas en Dakar 16 empresas de navegación con líneas regulares (a través de 9 agencias consignatarias): *Chargeurs Reunis, Compagnie Sud-Atlantique, Compagnie de Navigation Paquet, Compagnie de Navigation Cyprien Fabre, Transports Maritimes do Estado, Empresa Nacional de Navegação, Compagnie de Navigation Fraissinet, Navigazione Generale, La Veloce, Transatlantica Italiana, Elder Dempster, Compagnie Belgue Maritime du Congo, Transit Maritime Americain, Scholl, Maurel et Prom.* (ANS. CCD. Section 08. Legajo 00449.)

del *Banque d'Afrique Occidentale* (desde 1901)...).<sup>297</sup> Dakar ocupó de esta manera, una posición clave como eje de las decisiones empresariales hacia África Occidental, adoptadas en los centros de dirección de las grandes capitales europeas, al igual que estaba sucediendo en otras ciudades de la *British West Africa* como Freetown o Lagos.<sup>298</sup>



**Ilustración 20.** Sede central del Banque d'Afrique Occidentale en Dakar (Fuente: ANS)

Observando el fenómeno de concentración de funciones que hizo de Dakar un espacio ganador dentro de la red de puertos de África Occidental, con matices con respecto a Canarias, y un crecimiento sostenido de la actividad portuaria, es pertinente plantear la siguiente cuestión: ¿Cuáles fueron los factores que incidieron en el triunfo de Dakar en la red de puertos de África Occidental, teniendo en cuenta su “derrota parcial” con respecto a los puertos canarios? Para obtener algunas respuestas a esta pregunta, hemos recurrido a los principios teóricos expuestos por Carlos Martner-Peyrelongue y Ojeda Cárdenas en sus estudios comparativos sobre puertos en la globalización. Este último ha sistematizado las características que definen a los puertos ganadores

<sup>297</sup> SECK, Assane.....Op.citp.150

<sup>298</sup> BRAYSHAY et alii: “Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930” en *Area*. 37, 2. 2005, p.209

y perdedores, estableciendo unos parámetros que definen una mayor o menor integración en las redes comerciales globales. Según esta propuesta, las características que definen a un puerto conectado con las redes globales (puerto ganador) son las siguientes:

- Gran diversidad y variedad de las mercancías movidas en el puerto (centro redistribuidor) (Tabla 6.1). Como hemos visto, Dakar ejercía un papel fundamental como puerto receptor de las importaciones destinadas al AOF. Tras la crisis de 1929 y la centralización de la actividad exportadora en Dakar, esta función comercial se potenció de forma notable (véanse tablas 4.4 y 5.1).<sup>299</sup>

**Tabla 6.1. Exportaciones de Senegal y Sudán en 1937**

Productos	Cantidad (t)	Valor en francos corrientes
Cacahuets en rama	525.621	431.746.036
Cacahuets pelados	118.896	126.720.675
Oro	142 (kgs)	31.283.505
Algodón	585	2.701.787
Aceite de cacahuets	5.304	16.940.707
Goma	6.346	15.047.050
Manteca de Karité	3.067	5.585.371
Sisal	3.110	4.665.701
Hogazas	13.424	6.004.838
Kapock y otros	633	2.458.802

Fuente: ANSOM. Agefom. Carton 125. Dossier 11.

Leyenda: Kaolack exportaría al menos 350.000 t de cacahuets. Dakar exportó ese año un total de 173.390 t de cacahuets. El resto se reparte entre los otros puertos de Senegal (Rufisque, Saint-Louis, Foundiougne). El resto de productos eran exportados mayoritariamente por el puerto de Dakar.

- El puerto logra altos rendimientos de eficiencia y competitividad (suministro y aprovisionamiento de buques, tareas de carga y

<sup>299</sup> Para los estudios posteriores a los años 70 (como es el caso de los trabajos de Ojeda Cárdenas) la presencia del contenedor se sitúa como un elemento de análisis fundamental. Un mayor o menor índice de *contenedorización* es un factor evidente de integración debido a la naturaleza homogeneizadora de este tipo de transporte, combinada con la informatización de la sociedad global como ha señalado TRIER, M: “Ciudad Vieja de Montevideo. Procesos de transformación en un barrio portuario” en ROMERO GORSKI S (coord.): *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*. Montevideo. 2005, p.183.) El cambio hacia el tráfico de mercancías por contenedores supuso una fuerte inversión por parte de las empresas e instituciones portuarias para acometer la reestructuración de los servicios y del conjunto de la comunidad portuaria, debido a la especialización (reconversión industrial/laboral, reducción de la mano de obra) y la utilización de nuevas herramientas de trabajo (grúas, transportes interiores...) que modificó la estructura de la comunidad portuaria. KENYON, J.B.....Op.citp.20. En este sentido, el avance de la *contenedorización* a nivel global ha sido continuo desde finales de la década de los 70. En 1980 el tráfico de mercancías por contenedores a nivel mundial suponía el 80% del total del movimiento de mercancías diversas. En 1990, la cifra alcanzaba el 94%, llegando casi al 100% en el 2000. DUCRUET y LEE: “Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition” en *Geojournal*. Vol. 67. 2006, pp. 113-114.

descarga, tiempos de espera).<sup>300</sup> Existen grandes dificultades para analizar este tipo de parámetros por la naturaleza de las fuentes y las bases estadísticas, sobre todo cuando se tienen en cuenta a la mano de obra esporádica y difícilmente cuantificable, como los peones de plaza.<sup>301</sup>

- Fuerte solidez económica y financiera que le permite acometer obras de mejora en las infraestructuras portuarias. Además, el aprovechamiento de la zona portuaria ejerce un rol esencial (almacenes, naves industriales, garajes).<sup>302</sup>
- Se inserta en las redes comerciales internacionales. Las funciones de puerto de escala y reparación pueden ser factores decisivos en este sentido. Los grandes puertos *hub* (*carrefours*) aparecen como elementos centrales dentro de las redes económicas globales.<sup>303</sup>

---

<sup>300</sup> ROBINSON, Ross: "Modelling the Port as an Operational System: A perspective for research" en *Economic Geography*. Vol. 52, Nº1. 1976, p. 76.

<sup>301</sup> Como ha señalado: IBARZ GELABERT, Jordi: "Oficios y cualificaciones en el trabajo portuario. El caso de Barcelona en la primera mitad del Siglo XX" en *Historia Social*. Nº45. 2003, pp.119-137. En Dakar, hemos logrado establecer los indicadores de actividad portuaria desde 1900 hasta 1960, pero hasta el momento sólo hemos podido observar datos parciales (algunas empresas carboneras con plantillas fijas) sobre el número de trabajadores empleados directamente en el puerto para poder establecer ratios de eficiencia productiva. La propia administración francesa tenía una gran dificultad para elaborar estos censos personales debido a una serie de cuestiones señaladas por la documentación oficial. Entre estas trabas que son esenciales para la elaboración de un trabajo estadístico durante la etapa colonial, destacamos: la gran movilidad de la población en el territorio, fluctuación de las circunscripciones geográficas, el cambio en el nombre de los individuos (por causas sociales, políticas y religiosas), la existencia de nombres y apellidos idénticos o muy parecidos, la gran diversidad de lenguas y dialectos, la escasa alfabetización y por último una escasa regularidad y fallos en los censos estadísticos, como aparece reflejado en la propia documentación oficial (ANS. CCD. Section 04. Legajo 00369. Expediente 43-3)

<sup>302</sup> El puerto actuaría también como un elemento catalizador de las inversiones empresariales, favoreciendo una mayor presencia de empresas del sector terciario vinculadas a la actividad portuaria que se entremezclan en el frente marítimo, y más concretamente en el interfaz (zona portuaria-zona urbana). HOYLE B.S.....Op.citp. 397

<sup>303</sup> Como hemos visto en referencia a los puertos de Cabo Verde, Canarias o Senegal, la integración de redes portuarias menores en estructuras mayores también generan modelos de análisis regionales. En este sentido, puertos como Hamburgo, Rotterdam, Singapur, Osaka, Shanghai actuarían como centros redistribuidores a nivel mundial, ocupando plazas centrales en la red global. En África occidental, puertos como los de Dakar o Nigeria actuarían como centros de redistribución regional de mercancías, al igual que en otros puertos del hemisferio Sur como Buenos Aires o Manila. DUCRUET, C: "Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial" en *M@ppemonde*. Nº 77-1. 2005, p.2.

- Sirve como nodo de las cadenas productivas globalizadas, bajo una perspectiva fordista (post-fordista) de la producción a nivel mundial (especialmente durante el proceso de implantación y desarrollo del tráfico de contenedores).<sup>304</sup>
- Propicia la creación de una comunidad portuaria interconectada con los sectores empresariales e industriales de la ciudad, generando actividad económica anexa al puerto.
- Beneficia a su entorno local, propiciando mejoras cuantificables en el nivel y las condiciones de vida del *hinterland* al que sirve. Una función cuantificable que debe esperarse del *hinterland* portuario es el crecimiento económico de la región que impacta directamente sobre la población (elevación de los salarios reales, poder adquisitivo, empleo, diversificación del tejido productivo). Las disfunciones y fracturas evidentes en este sentido, son elementos clave del desarrollo de las redes portuarias en el hemisferio Sur.<sup>305</sup>
- Posee unas infraestructuras portuarias modernas y renovadas (maquinaria, buenos accesos al puerto –dragados, iluminación y señalizaciones luminosas). El personal de un puerto ganador posee una alta cualificación para las tareas más complejas de carga y descarga, así como unos cuadros directivos bien preparados.<sup>306</sup>

---

<sup>304</sup> En palabras de Christopher Airriess: “The spread of multinational enterprises (...) It also depends on increase transportation efficiency at the distribution end of the production process. Container transportation, a capital-intensive mode with great economies of scale, has thus emerged as a partner in the global division of production through significant cost reductions in long-distance movements of manufactured goods (...) Container facilities were required on the periphery to complete the control of the global, multimodal transportation chain”. AIRRIESS, Christopher A: “Global economy and Port Morphology in Belawan, Indonesia” en *Geographical Review*. Vol. 81, N°2. 1991, p.192

<sup>305</sup> KENYON, James.....Op.citp. 13. En el apartado sobre trabajadores portuarios, haremos especial hincapié en esta temática, puesto que es un elemento clave para observar los procesos de integración económica de los espacios coloniales y su impacto sobre la población local.

<sup>306</sup> Ojeda Cárdenas señala también la paz social dentro de la Comunidad Portuaria como elemento fundamental para garantizar la mayor o menor competitividad de los puertos. OJEDA CÁRDENAS, Juan.....*Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado*.....Op.citp.51-52

- Se inserta dentro de regiones “ganadoras” dentro de la red comercial mundial, dónde el modo de regulación incentiva la actividad empresarial y la competencia entre empresas. El modo de regulación implicaría el conjunto de normas y legislaciones definidas que determinan los salarios, el tipo de competencia existente, el modo de gestión monetaria (regulación monetaria), la inserción internacional de las empresas portuarias en las redes globales y finalmente, la propia intervención de las instituciones públicas (Estado y administraciones regionales y locales) en las cuestiones económicas.<sup>307</sup>

Las características de un puerto excluido de las redes globales (perdedor) han sido también señaladas por Ojeda Cárdenas:

- Maneja poca carga (comercial, combustibles).
- Presenta dificultades en eficiencia y competitividad (infraestructuras, personal, maquinaria).
- Carece de poder para financiar mejores servicios y obras en las infraestructuras (escasas inversiones en capital fijo). No tiene una base potente de conexiones de transporte intermodales.
- Escasa presencia de un tejido empresarial conectado a las redes globales.<sup>308</sup>

---

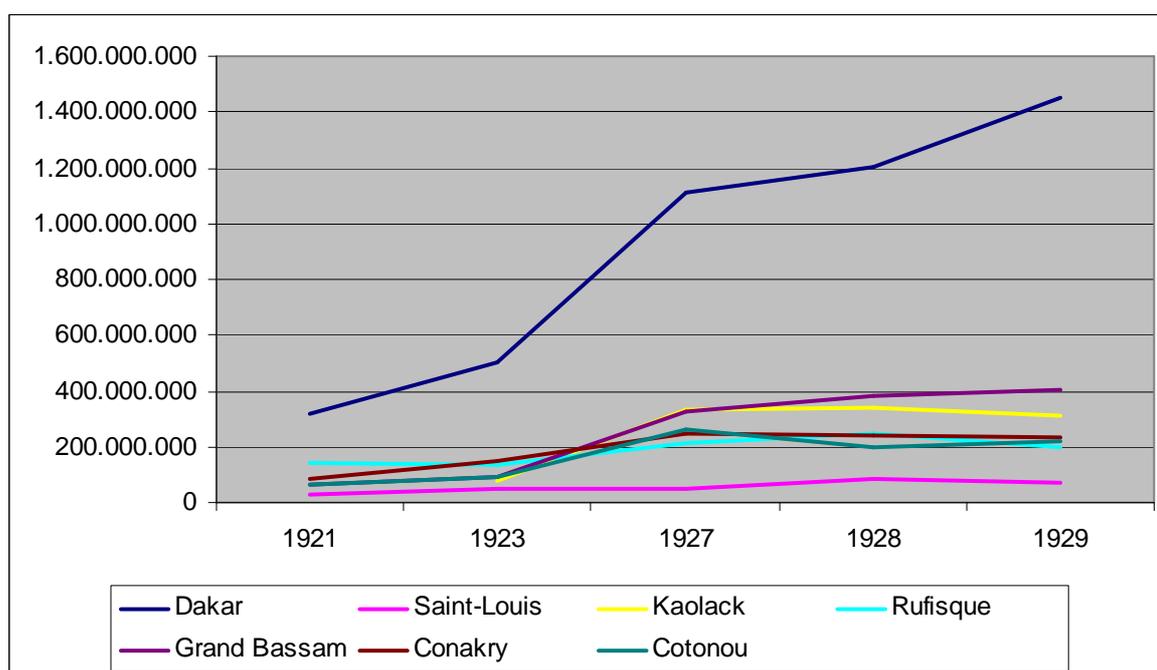
<sup>307</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo: “El enfoque de la regulación en Economía: una propuesta renovadora” en *Cuadernos de Relaciones Laborales*. Nº4. Editorial Complutense. Madrid. 1994. P. 156

<sup>308</sup> Como ha destacado Caravaca Barroso a la hora de caracterizar los espacios industriales beneficiados de posiciones centrales en las redes globales: “*La existencia de espacios dinámicos que se conforman a lo largo de aquellas vías de comunicación que unen a las principales aglomeraciones urbanas y a éstas con otros ámbitos emergentes. Una difusión de las actividades económicas de carácter axial da, así, lugar a la consolidación de los llamados ejes de crecimiento (...) El interés de las empresas por mantener una elevada accesibilidad a las infraestructuras y servicios, así como a los contactos con abastecedores y clientes, explica que se localicen nuevas actividades a lo largo de los principales corredores de transportes multimodales, formando verdaderas redes de núcleos interrelacionados y especializados en actividades diversas que contribuyen, a su vez, a que se produzca una difusión por contigüidad de las mismas.*” CARAVACA BARROSO, Inmaculada.....Op.citp.18

- No impacta económicamente a su entorno local inmediato.
- No genera actividad económica agregada a los tráficos marítimos.
- Su modo de regulación es insuficiente, cautivando el comercio a través de medidas económicas defensivas (proteccionistas, acuerdos colusivos, prácticas monopolísticas).

Una vez planteadas estas cuestiones debemos señalar el rol desempeñado por el puerto de Dakar a la hora de señalarlo como un espacio ganador o perdedor. En Dakar como hemos visto, el puerto actuaba como centro redistribuidor de mercancías para la federación en África Occidental y como eje exportador de su *hinterland* (Gráfico 6.1).

**Gráfico 6.1. Valor del movimiento comercial en diferentes puertos del AOF (1921-1929)**  
(Valor en francos corrientes)



Fuente: ANSOM. Agefom. Carton 363(1921-1929)

El puerto senegalés se situaría como un elemento clave para el desarrollo de una economía de exportación masiva de materias primas, definida por el geógrafo Jean Dresch como “*économie de traite*” (economía de trata, en una traducción literal del francés): *Trata de los productos de*

recolección; de los productos cultivados: cacahuete, sisal o algodón en la zona sudanesa; café y cacao en la zona forestal. El producto esencialmente el africano (...) Se instalan los almacenes y escalas en los que estos productos son recogidos y dónde el negro, provisto de dinero compra la pacotilla de importación (...) La trata consiste en reunir y drenar hacia los puertos los productos del país que son exportados en bruto y en repartir a cambio los productos fabricados.<sup>309</sup>



**Ilustración 21.** Toneladas de cacahuetes esperando ser embarcados en Rufisque (1910-1930) (Fuente: ANS)

En la red de puertos de África Occidental, el Puerto de Las Palmas también mantenía una notable actividad económica, fundamentada en el tráfico de escala y la exportación de frutas y hortalizas extra-tempranas destinadas a los centros urbanos de Inglaterra y Alemania fundamentalmente.<sup>310</sup> Como se ha aseverado anteriormente, las importaciones en ambos puertos aparecen

<sup>309</sup> Recogido en COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri: *África Negra de 1800 a nuestros días*. Labor. 2ª edición. 1985, p.97

<sup>310</sup> SUÁREZ BOSA, MARTÍNEZ MILÁN, DE LUXÁN MELÉNDEZ y SOLBES FERRI: “Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias” en *Boletín Millares Carló*. Nº 14. 1995.

dominadas por los bienes de equipo, materiales de construcción y sobre todo carbón y petróleo (éste último a partir de la década de 1920) por la alta dependencia energética de ambas regiones. La importancia menor del puerto de Dakar en la función de escala en relación al puerto canario, también determinó su estructura comercial. Las exportaciones se impusieron sobre las importaciones a lo largo del periodo estudiado (salvo hechos puntuales como las conflagraciones mundiales que las hundieron). Sin embargo, las grandes diferencias entre el valor de las importaciones y las exportaciones nos revelan una balanza comercial sistemáticamente negativa.<sup>311</sup> El sistema económico desarrollado en África Occidental expuesto por Dresch, revela que las altas tasas de beneficios obtenidos por las empresas comerciales europeas no tuvieron un reflejo potente sobre la inversión local, capaz de ejercer como dinamizador de actividad económica y progreso socio-económico.<sup>312</sup> Esto supuso el aumento de la dependencia económica, como sucedió gráficamente durante las crisis económicas que hemos analizado, y conllevó un freno al desarrollo regional, disminuyendo la capacidad de diversificar el tejido productivo. Este crecimiento de los indicadores macroeconómicos en el AOF desde finales del XIX debería además haber generado empleos de mayor calidad y cualificación, elevando el nivel de vida de la población local, en consonancia con el discurso oficial de la administración francesa, imbuida del pensamiento liberal decimonónico. La realidad no obstante revela una inexistencia de la reinversión y de la intervención en la actividad productiva por

---

<sup>311</sup> Xavier Daumalin ha calculado los tráficos marítimos en el AOF entre 1921 y 1936 y sus resultados no obstante muestran algunas cifras que revelan tendencias contrarias. La diferencia entre el valor de las importaciones y las exportaciones se superó por primera vez en 1936 cuando la balanza comercial fue positiva en las colonias de la federación: +5.000.000 francos constantes de 1914 (Importaciones 189.000.000 y Exportaciones 194.000.000). DAUMALIN, Xavier: *Marseille, l'Ouest...* Op.cit.169

<sup>312</sup> Esto tiene un reflejo evidente en la conformación del frente marítimo (*Waterfront*) y la creación de empresas del sector servicios vinculadas a la actividad portuaria. En Dakar, se produjo una escasa aportación en la creación de empresas por parte local, quedando la actividad comercial en manos de europeos y libaneses –en menor medida– como veremos posteriormente en el capítulo dedicado a la comunidad empresarial en Dakar. Es importante destacar las aportaciones de la escuela de Liverpool en este sentido, puesto que ofrecen unas interesantes aproximaciones sobre el papel de las empresas portuarias y el frente marítimo en el desarrollo socio-económico de las ciudades puerto dónde se insertan. Para una aproximación teórica del frente marítimo, véase: HAYUTH, Yehuda: “The port-urban interface: an area in transition” en *Área*. Volumen 14, Número 3. 1982, p. 219-224. Consúltese también: HOYLE, B.S and PINDER, David (eds.): *European port-cities in transition*. Bellhaven Press. London, 1992. y los trabajos más recientes: HOYLE, B.S: “Global and Local Change on the Port-City Waterfront” en *Geographical Review*. Vol.90, N°3. 2000, pp. 395-417; y: PINDER, David y SMITH, Hance: “Heritage and change on naval waterfront: opportunity and change” en *Ocean and Coastal Management*. Volumen 42. 1999, p.861-889.

medio de innovaciones, la erosión de los suelos agrícolas, la migración masiva de la mano de obra y el abandono de los cultivos de autosubsistencia (que aceleró la pérdida de soberanía alimenticia).<sup>313</sup>

La administración pública y las empresas portuarias que se asentaron en Dakar necesitaron personal cualificado (funcionarios, administrativos, contables, ingenieros) que pudiera administrar y gestionar las actividades burocráticas, para lo cual utilizaron generalmente mano de obra europea, con unos salarios nominales netamente superiores a los de los trabajadores africanos en una proporción aproximada de 5 a 1 en la misma categoría profesional (salarios base).<sup>314</sup> El otro tipo de empleo que se generó masivamente (sobre todo a partir de los años 30) en el Puerto de Dakar era un trabajo que no requería una cualificación importante, en torno a la actividad comercial: estibadores de carga blanca, guardianes, conductores, etc. En el campo de los salarios de los trabajadores portuarios africanos, estos fueron creciendo muy lentamente como ha estudiado Lakroum para los años 30.<sup>315</sup>

Estos salarios quedaban establecidos sobre un consumo de subsistencia básico, que no soportó la creciente inflación de los años de entreguerras.<sup>316</sup> La situación se agravaría aún más con el colapso comercial en África Occidental provocado por el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, donde los precios se dispararían por encima del 250% entre 1942 y 1944, provocando una situación económica crítica que movilizó a los trabajadores en busca de

---

<sup>313</sup> MARSEILLE, Jacques: « L'investissement français dans l'Empire Colonial: l'enquête du gouvernement de Vichy (1943) » en *Revue Historique d'Outre-Mer*. 1974, p.429.

<sup>314</sup> Índice calculado a partir de los datos ofrecidos por la Inspección General de Trabajo del AOF en 1949. Hemos establecido los parámetros en base a las categorías inferiores dentro del escalafón comercial. En la industria, los resultados son similares en Dakar para la primera categoría profesional. ANS. 2G49-58. Los suplementos coloniales podían suponer incrementos del 60% en los emolumentos de los trabajadores europeos.

<sup>315</sup> LAKROUM, Monique: *Le travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*. L'Harmattan. Paris. 1982, p.34. Se ha realizado un trabajo de recopilación y análisis de los salarios de los trabajadores portuarios en Dakar desde 1910 hasta finales de los años 40, expuesto en el Capítulo 14.

<sup>316</sup> ANS. 2G49-58

mejoras en su nivel de vida preludiando los movimientos de emancipación posteriores.<sup>317</sup>

En la ciudad de Dakar la economía informal ganó espacio a través del pequeño comercio ambulante protagonizado en buena medida por las mujeres (anteriormente empleadas en la agricultura), en busca de una renta suplementaria. Las africanas fueron también empleadas en el sector servicios como camareras de piso o empleadas domésticas. Otra de las consecuencias derivadas del bajo poder adquisitivo fue la imposibilidad de pagar los precios de los alquileres en Dakar, lo cual favoreció la autoconstrucción de infraviviendas en torno al puerto en el área de la Medina destinada desde 1914 por las autoridades francesas a contener la masiva llegada de africanos desde el interior y segregarlos del “barrio francés”. A lo largo de los años 1920, la situación del barrio de Medina era crítica, con unos índices de ocupación superiores a 700 personas por hectárea.<sup>318</sup> El desinterés de las instituciones por mejorar los servicios públicos, el hacinamiento humano y las escasas condiciones sanitarias fueron elementos característicos de este asentamiento en Dakar. Un dato significativo indica que hacia 1970, aproximadamente el 70% de la población de Dakar vivía aún en barracas, hechas con maderas, cartones y plásticos.<sup>319</sup>

Otro apartado importante lo encontramos en torno a la eficiencia de los servicios portuarios, que marca definitivamente la mayor o menor competitividad de un puerto. La adaptación de la mano de obra, las infraestructuras y la maquinaria a los cambios tecnológicos y administrativos es un factor de éxito o fracaso de un puerto.<sup>320</sup> Los tiempos (especialmente los tiempos de espera), la capacidad de carga por trabajador, las condiciones de entrada y salida del puerto, la condición de las grúas, vías férreas, carreteras

---

<sup>317</sup> COOPER, Frederick: “The Senegalese Strike of 1946 and the Labour Question in Post-War French Africa” en *Canadian Journal of African Studies*. Vol. 24, N°2. 1990, p.173

<sup>318</sup> WINTERS, Christopher.....Op.cit.p.145

<sup>319</sup> SECK, Assane.....Op.cit.p 96

<sup>320</sup> KENYON, James.....Op.cit.p 23

interiores o el suministro de agua, víveres y combustibles son parámetros que sirven para evaluar la eficiencia de los servicios prestados en el puerto.<sup>321</sup>

En todos estos parámetros, la comunidad portuaria de Dakar trató de ponerse al nivel del puerto de Las Palmas. En lo que se refiere a los servicios portuarios, los informes revelan las soluciones que debían afrontarse, centrándose habitualmente en cuestiones técnicas, como la mejora de las infraestructuras (mejora de la maquinaria, grúas, etc.) y en la reducción de las tasas y precios de los combustibles, muy por encima de lo que se pagaba en el puerto canario, como ha sido expuesto con anterioridad. Un ejemplo de ello lo proporciona la organización del mercado del carbón en el puerto senegalés. Las empresas que se encargaban del suministro de carbón en 1911 (*Cie. des Messageries Maritimes*, *Cie. Française des Charbonnages* y la *Cie. Le Sénégal*) disponían de menos falúas, remolcadores y personal en Dakar en relación al puerto canario. La mejor organización de la actividad carbonera en Las Palmas y los mejores canales de distribución del carbón implicó un coste menor de los servicios. Esto supuso una mayor eficiencia en términos de carga por hora y trabajador, reduciendo los tiempos de espera. A nivel de precios, en ese mismo año el coste total por tonelada (transporte y mano de obra incluidos) en Dakar era casi 5 francos superior al coste en Las Palmas. En la siguiente tabla (Tabla 6.2) aparecen reflejados los precios por tonelada de carbón en la red portuaria del Atlántico Medio.

**Tabla 6.2. Precio de la tonelada de carbón en diferentes puertos de la red atlántica (1911) (Transporte, manutención y carga)**

Puerto	Precio (peniques corrientes)	Precio (francos corrientes)
Madeira	26	32,5
Tenerife	26,5	33,12
<b>Las Palmas</b>	<b>25,5</b>	<b>31,87</b>
San Vicente	29	36,25
<b>Dakar</b>	<b>29,2</b>	<b>36,5</b>

**Fuente:** ANSOM. 14/MIOM/1455

Sin embargo, con respecto al puerto de San Vicente, el puerto de Dakar se situó como un espacio muy competitivo en este sentido, puesto que al precio

<sup>321</sup> ROBINSON, Ross.....Op. cit.p.76

menor del carbón se añadía una productividad mucho mayor. Esto se explica en parte por las infraestructuras de San Vicente, carentes de dique de abrigo y por el menor número de falúas carboneras en la bahía de Mindelo. El Contra-Almirante francés Le Guichen señalaba estas cuestiones en 1910, cuando realizaba una encuesta para el GGAOF (Tabla 6.3).

**Tabla 6.3. Factores analizados por Le Guichen en Mindelo y Dakar (1910)**

	<b>Mindelo (San Vicente)</b>	<b>Dakar</b>
Carbón embarcado	917 toneladas	597 toneladas
Duración de las tareas de carga	25 horas	9 horas
Media de toneladas cargadas por hora	36,7	66,3
Precio de la tonelada de carbón	41,67 francos	34,50 francos
Marca del carbón	Cory's Merthyr	Océan Merthyr
Precio de la tonelada de agua	6,32 francos	1 franco

Fuente: *Les Ports Maritimes de l'AOF*. Levé. Paris. 1913, pp.507.

Los tiempos de espera en la bahía y en el muelle trataron de ser recortados en Dakar para potenciar las funciones de puerto de escala. La organización administrativa del puerto ejercía como dinamizador de la actividad portuaria dependiendo de la flexibilidad y eficiencia de los controles aduaneros, policiales, etc.<sup>322</sup> El sistema de franquicias de los puertos canarios desde 1852, les garantizó una baja fiscalidad en las actividades comerciales que potenció la internacionalización del puerto a través del asentamiento de empresas británicas, alemanas y francesas. En el caso de Dakar, la legislación colonial protegía como hemos visto al pabellón francés en la actividad portuaria (Ley Tasso, decretos de regulación de la navegación en el AOF, empresas privilegiadas en el comercio y exportación de productos coloniales...).

En el puerto senegalés, sólo empresas que no fuesen francesas con una capacidad comercial, financiera y logística como *Elder Dempster* eran capaces de participar de la actividad consignataria. Esto implicaba que los buques franceses tenían una serie de privilegios en el puerto, como la preferencia a la hora de ocupar los muelles, o las menores tasas para los productos de exportación. Esta política proteccionista se incrementaron tras la crisis de 1929, provocando el rechazo de las compañías navieras extranjeras, que preferían acudir a otros puertos de la red atlántica. Una de las empresas más importantes en África Occidental, la *Holland West Afrika Lijn*, que formaba parte

<sup>322</sup> ROBINSON, Ross.....op.citp.77

de la Conferencia Marítima de África Occidental, fue una de las agraviadas, que elevaron sus quejas a las autoridades francesas.<sup>323</sup>

El éxito del puerto de Dakar en la red regional de puertos senegalesa se sustentó sobre una capitalización de la vida política y económica en torno a la ciudad-puerto, en detrimento de otros espacios regionales que quedaron deprimidos. Dakar se convirtió en la expresión de una economía global basada en la división internacional del trabajo, fragmentadas en escalas cada vez más pequeñas. Las conexiones interiores con respecto a su inmenso *hinterland* (bajo el esquema: “centro productor-nodo exportador”) y la dependencia económica de los espacios marginados con respecto a las políticas de exportación basadas en monocultivos no deben perderse de vista, tal y como ha sido destacado.

El esquema centro-periferia adquiriría aquí una dimensión a escala más local (Gráfico 6.2). El análisis regional nos proporciona nuevos espacios centrales, dentro de la periferia económica internacional.<sup>324</sup> El “subcentro”, en este caso las ciudades-puerto de Dakar, Freetown, Lagos, Conakry ejerció un papel central en la integración de las respectivas economías regionales en el sistema mundial a través de la jerarquización en la división de las funciones urbanas.<sup>325</sup>

En esos núcleos centrales regionales tendría lugar la representación del funcionamiento del sistema a nivel global, con una serie de matices que hay que tener en cuenta: cierta industrialización, presencia de capitales (inversiones), abundancia de recursos humanos (cualificado y sin cualificar).<sup>326</sup> La acumulación y centralización del poder asociada con las funciones urbanas

---

<sup>323</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00485. Carta de la Cámara de Comercio de Burdeos al Alto Comisariado de la República en Dakar. 25/3/1947.

<sup>324</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo: “Enfoque de la regulación y economía política internacional. ¿Paradigmas convergentes? En *Revista de Economía Mundial*. N° 8. 2003. P. 146

<sup>325</sup> DUCRUET, César.....*Structures et dynamiques*....Op.cit. p. 4

<sup>326</sup> DUBOIS, Colette : « Quelles politiques de développement pour l’Afrique subsaharienne durant la colonisation ? » en *Cinquièmes Rencontres de la Durance*. Aix en Provence. 2005, p.2

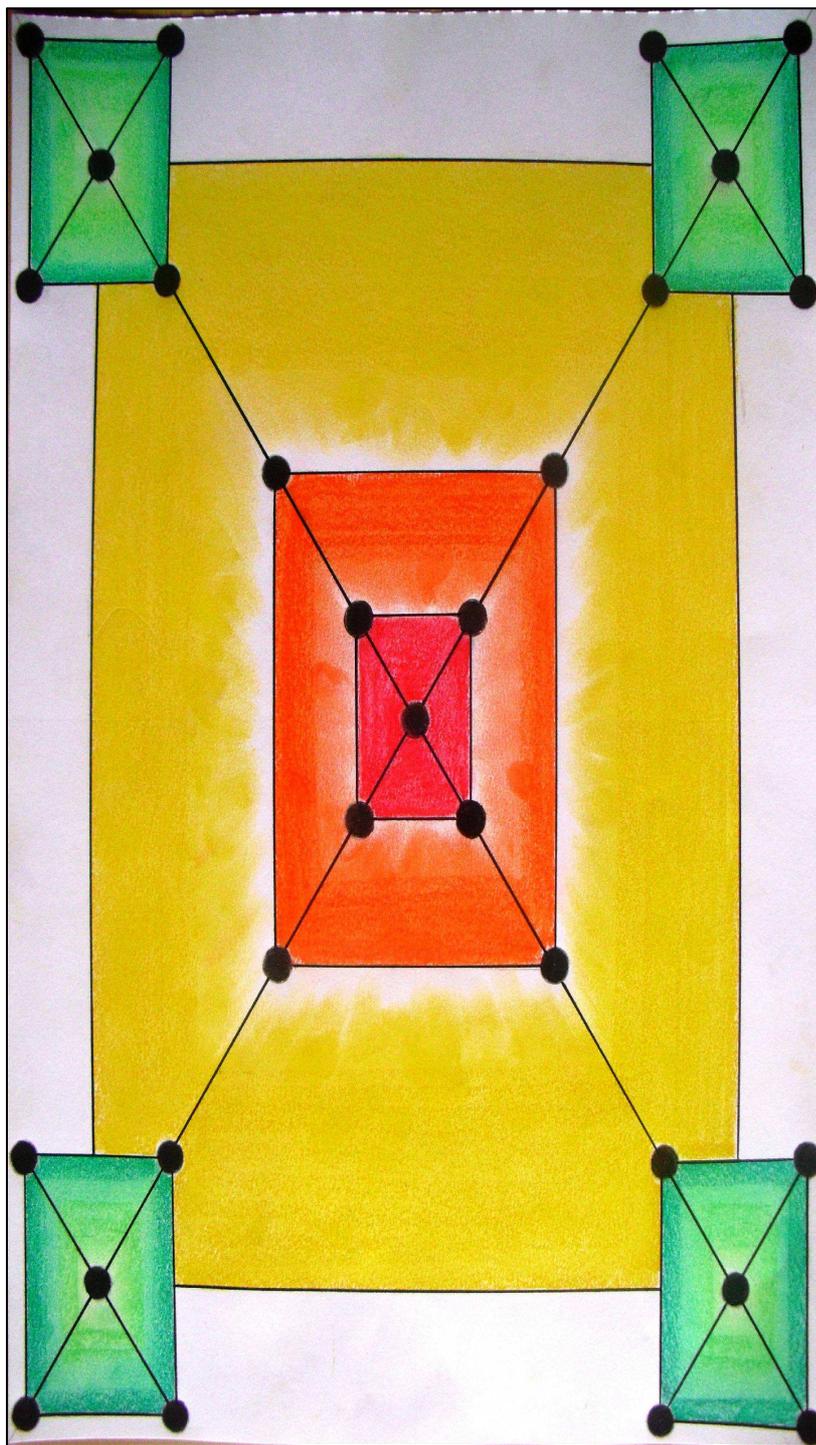
se representa también en el análisis regional. Estos nodos de primera categoría en los análisis regionales interconectan las redes generales de dirección, gestión, control y administración, en una colaboración más o menos estrecha con los centros de poder globales.<sup>327</sup> La jerarquía de ciudades global adquiere sentido en la medida en que las diferentes funciones (políticas, económicas, sociales) se representan en escalas menores, reproduciendo modelos de dependencia y división social del trabajo.<sup>328</sup>

---

<sup>327</sup> CARAVACA BARROSO, Inmaculada.....Op.citp. 10

<sup>328</sup> SCOTT, A.J: “La economía metropolitana: Organización industrial y crecimiento urbano” en BENKO y LIPIETZ (eds): *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Alfons el Magnànim. Valencia. 1994, p.116

Gráfico 6.2. Representación de las redes portuarias, globales y regionales



Fuente: Elaboración propia a partir de los modelos de Wallerstein y Ducruet. Esquema confeccionado por Ana Isabel Suárez Sosa.

Leyenda: Las múltiples "periferias" en torno a los núcleos centrales regionales, tendrían como función esencial producir y distribuir las materias primas que luego serán exportadas a través de los puertos centrales (*gateways*). Estas ciudades-puerto ocupan una posición jerárquica con respecto al resto de espacios regionales, que pasarán a formar parte de sectores dependientes, generalmente deprimidos económicamente (recuadros verdes). A medida que las ciudades-portuarias se sitúan más o menos cerca de los centros de decisión internacionales y espacios de flujos globales (recuadro naranja y rojo), entonces se acentuará su rol como espacio ganador.



**CAPÍTULO 7**  
**EL CACAHUETE, BASE DE LA ECONOMÍA COLONIAL SENEGALESA**

« *Créez grands culture champs et planter des légumes pour les deux mondes; porter à la gent du Sénégal, avec les nouveaux nécessités et nouveaux plaisirs, le goût pour travailler ; et avec le travail, aidez eux à porter la civilisation vers l'intérieur d'Afrique* »

Ordenes recibidas por el Gobernador de Senegal,  
Jacques François Roger (1821) (Peterec, 1967:106

Resultaría del todo incomprensible abordar un análisis sobre la comunidad portuaria en Dakar sin hacer mención al cultivo de exportación dominante en Senegal desde mediados del siglo XIX. La importancia de este cultivo radica en su impacto sobre el sistema productivo, que sufrió una transformación progresiva, alterando la estructura social y económica. Este proceso generó graves conflictos con las élites musulmanes del interior, que se enfrentaron al poder militar europeo en largas campañas que se alargaron hasta las primeras décadas del siglo XX. El dominio militar europeo y la sumisión de las élites africanas regionales ante el avance extranjero situaron a las empresas comerciales coloniales en el centro de la actividad productiva, ocupando espacios del interior en el último tercio del siglo XIX.

Los puertos exportadores fluviales como Kaolack adquirieron mayor importancia, así como los puertos oceánicos de Rufisque, Saint-Louis y Dakar, que vieron incrementar su actividad económica a medida que la Revolución Industrial en Europa reclamaba con voracidad una mayor cantidad de materias primas coloniales.<sup>329</sup> Para Senegal, la Revolución Industrial en Europa significó el estímulo del cultivo masivo de cacahuetes por parte de las autoridades coloniales, presionadas por el sector industrial girondino, y en menor medida marsellés. De esta manera, se produjo una transformación del comercio tradicional esclavista a una exportación masiva de materias primas (oleaginosas, madera, caucho, goma...) que requería de unas instalaciones portuarias capaces de permitir unas conexiones fluidas entre los diferentes nodos de la red de puertos. Unas buenas condiciones de accesibilidad para

---

<sup>329</sup> DAVIES, Peter: "Shipping Lines on the development of British West Africa" en *Business History*. Volume XIX. N°1. Frank Cass & Company Ltd. London. 1977, p. 4

recibir a los grandes buques mercantes y servicios de calidad en el puerto (suministro de carbón, agua y víveres) eran fundamentales para integrar estos territorios de ultramar en el espacio de flujos internacional.<sup>330</sup>

Es por ello que el desarrollo del cultivo del cacahuete sea tan importante para comprender la evolución de la Comunidad portuaria en Dakar, puesto que su evolución determinó el desarrollo de la comunidad empresarial y las relaciones laborales, dado su carácter como puerto *gateway*, especialmente tras el hundimiento comercial de Rufisque entre 1930 y 1932. Las cifras en torno a la exportación de cacahuets difieren en el montante según las fuentes consultadas (informes económicos, fuentes secundarias), pero se observa una tendencia sostenida al alza desde mediados del XIX, con variaciones (mejores o peores cosechas, comportamiento de la demanda europea) (Gráfico 7.I). El incremento sostenido de las exportaciones de cacahuets desde finales del siglo XIX hasta la década de los 20, coincide con los fundamentos del Plan Sarraut para una mayor optimización de los recursos económicos del Imperio francés. Esto coincide con la progresiva transición del régimen de acumulación extensiva hacia un régimen de acumulación intensivo, dónde se reorganizaron las bases del sistema productivo en busca de una mayor productividad (sistema de producción taylorista).<sup>331</sup> Hacia los años 20, se había logrado la monetarización de la economía por parte de los poderes coloniales, en un proceso que había arrancado en 1859, cuando el Gobernador de Senegal, Louis Faidherbe introdujo un impuesto directo anual de tres francos por persona a las comunidades africanas. Bajo el pretexto de salvaguardar la paz, la prosperidad y el fin de las tropelías cometidas por las jerarquías musulmanas, el estado francés lograba dos objetivos. Por una parte, lograr la sumisión visible de las comunidades oeste-africanas.<sup>332</sup>

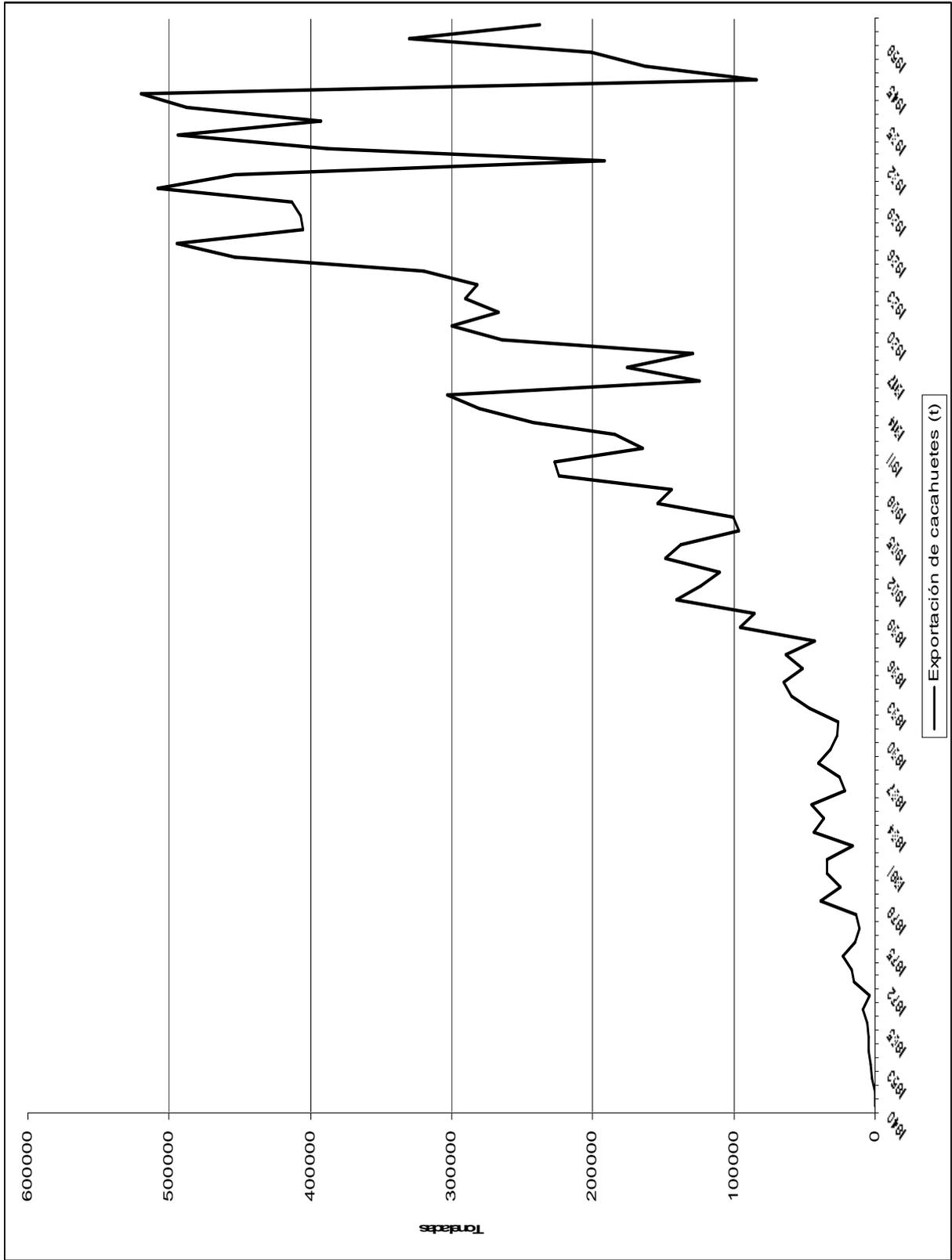
---

<sup>330</sup> SECK, Assane.....Op.citp. 355

<sup>331</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo.....*El enfoque de la regulación.....op,citp.157*

<sup>332</sup> BARRY, Boubacar...Op.citp.54

**Gráfico 7.1. Exportaciones de cacahuetes (no derivados) en Senegal entre 1840 y 1965 (valor en toneladas)**



Fuente: Desde 1840 hasta 1936, NDAO, Mor (2009: 114-115). También en tre 1893 y 1902, ANSOM. 14MIOM/1106. Para 1939, 1945 y 1946; ANS 2G46-26. Para 1958 y 1965; PETEREC, R. (1967: 88-89). Elaboración propia.

Por otra parte, les inducía a entrar progresivamente en el sistema monetario francés, comenzando a asentar las bases del trabajo asalariado y el pago en moneda de servicios y tasas.<sup>333</sup> La conformación de una mano de obra asalariada incidiría en un mayor interés por “trabajar” y “producir” por parte de las comunidades africanas, estableciendo el pacto social entre el colonizador y colonizado.<sup>334</sup> En 1909, el proceso se intensificó con la creación en Senegal de las *Sociétés Indigènes de Prévoyance* (generalizadas en el AOF entre 1930 y 1934). Estas instituciones promovidas por las autoridades coloniales en relación con las principales empresas exportadoras (*CFAO, SCOA, Lacoste, Buhar et Teissiere, Peyrissac, Maurel et Prom*) velaba por el buen funcionamiento del tejido productivo exportador. Gracias a la financiación recibida por el *Banque d’Afrique Occidental*, estas sociedades financiaban a los agricultores para que desarrollaran el cultivo del cacahuete, proporcionándoles algunas innovaciones técnicas y organizando los stocks de semillas.<sup>335</sup> En efecto, el desarrollo del cultivo del cacahuete (entre el Sine-Saloum, Rufisque y Dakar a partir de 1880) es el elemento que explica el crecimiento de la comunidad empresarial en Dakar y el resto de puertos exportadores, como ha señalado Boubacar Barry.<sup>336</sup>

La ordenación y regulación de la agricultura de exportación en Senegal fue un proceso integral que supuso la transformación del tejido productivo y las relaciones laborales de manera definitiva. El sistema de producción taylorista de comienzos del siglo XX requería de una cadena de producción potente, con una división social del trabajo cada vez más definida.<sup>337</sup> Esto tuvo como consecuencia una reorganización de las funciones económicas de las diferentes regiones en el mundo, estableciendo unos criterios básicos y primordiales de productividad y rentabilidad económica.<sup>338</sup> Estas relaciones

---

<sup>333</sup> BARROWS, Leland C.....Op.citp. 106

<sup>334</sup> DUBOIS, Colette.....*Quelles politiques.....*op.cit. 3

<sup>335</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp. 262

<sup>336</sup> BARRY, Boubacar.....Op.citp.52

<sup>337</sup> SCOTT, Allen J.....Op.citp. 105

<sup>338</sup> CARAVACA BARROSO, Inmaculada.....Op.citp. 21

socio-económicas que adquieren una mayor cohesión y fuerza a partir de la segunda mitad del siglo XIX, provocaron en Senegal una reorientación de todo el sistema productivo hacia una economía de monocultivo de exportación. Esto implicó la transformación y mejora de las infraestructuras (puertos, caminos, ferrocarril), el crecimiento de una comunidad empresarial europea en los centros urbanos costeros e interiores y la adaptación de la mano de obra africana a un sistema de producción agrícola intensivo. En el puerto de Dakar, el crecimiento de la actividad exportadora del cacahuete hizo necesario la construcción de nuevas instalaciones y la adecuación de las infraestructuras ante la creciente demanda de servicios portuarios.<sup>339</sup> Esta demanda se incrementaba notablemente en los tres o cuatro meses que correspondían a la recogida y exportación de los frutos, en los cuales el desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios portuarios quedaba evidenciada, en detrimento de la competitividad del puerto.<sup>340</sup>

### Implantación y usos del cacahuete

En las primeras décadas del siglo XIX se llevaron a cabo diversos estudios y proyectos hidrográficos, geológicos y agrícolas en los territorios de ultramar. África Occidental fue también un “laboratorio de pruebas” donde se experimentaron en la introducción de cultivos relacionados con la revolución industrial en Europa: algodón, índigo, sésamo, cacao, té, café, kapoc, tabaco, acacias, arroz asiático, palmas...<sup>341</sup> En Senegal sin embargo, dadas las características geológicas y climáticas y el irregular régimen de lluvias se impuso progresivamente el cultivo del cacahuete a partir de 1824, cuando se estaban desarrollando esta explotación en las posesiones francesas en la

---

<sup>339</sup> ANSOM. 14MIOM/1455.

<sup>340</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13. Sobre los desajustes entre la oferta y la demanda de los servicios portuarios, véase: MARTÍNEZ BUDRÍA, E: “La demanda de servicios portuarios”, *Cuadernos de Economía*, vol. 23. 1995, pp.69-82; JANSSON, J. y SHNEERSON, D: *Port Economics*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, 1982 y la aportación más reciente de GARCÍA ALONSO, Lorena: “Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles”. Tesis doctoral. 2005.

<sup>341</sup> FYFE, Christopher: “Charles Heddle. An African “merchant Prince”” en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L’Harmattan. Paris. 1983, p.239

India.<sup>342</sup> En Senegal, el régimen pluviométrico es muy corto (entre junio y septiembre), por lo que era necesario cultivar un producto de fácil adaptación a los condicionantes del clima y pudiera servir a la metrópolis como alimento o producto industrial. Apenas veinte años después de los primeros experimentos en Saint-Louis y el Sine-Saloum, en 1840 comenzaba a exportarse hacia Europa los primeros cargamentos de cacahuetes en los buques de vela de la empresa *Maurel et Prom*. Debe señalarse que la región del Sine-Saloum, al norte de Gambia es un enorme Delta, en el cual las comunidades agrícolas senegalesas aprovechaban los recursos hídricos para el sostenimiento de sus producciones agrícolas y ganaderas (Mapa 9). A lo largo del río Saloum se situaban los puertos fluviales de Foundiougne y Kaolack, que fueron núcleos comerciales rectores, responsables de más de la mitad de la producción agrícola de Senegal, como señalaba la dirección de la CCD en 1935.<sup>343</sup> La construcción de carreteras y sobre todo de líneas férreas desde los centros productores hasta los puertos a finales del XIX y la primera década del XX también ejerció un efecto dinamizador sobre la exportación de cacahuetes.<sup>344</sup>



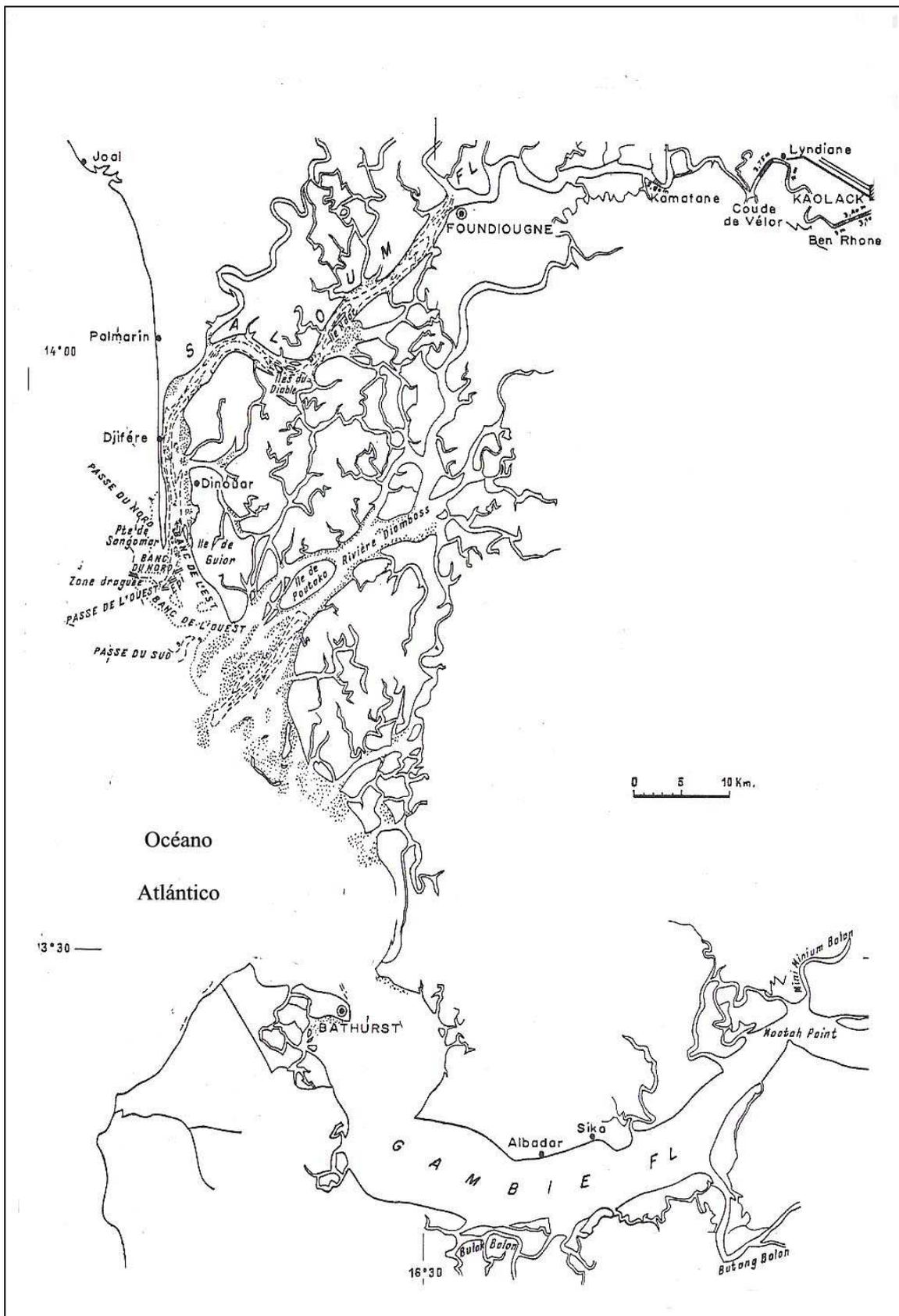
**Ilustración 22.** Trabajos de recogida de cacahuetes (Fuente: PETEREC, Richard.....Op.citp.113)

<sup>342</sup> PETEREC, Richard J.....Op.citp.107

<sup>343</sup> ANS. CCD. Section 09. Transports et Communications. Legajo 00484. Dossier 26-1.

<sup>344</sup> ANS. 2G7/34. Service des Douanes. Rapport sur la situation économique et commerciale de la colonie. 1907

**- MAPA 9 -**  
Región del Sine-Saloum



Fuente: SECK, Assane.....Op.citp.421

El cacahuete (*Arachis hypogaea*), así como el resto de productos oleaginosos exportados en África Occidental desde mediados del siglo XIX tenía numerosos usos que abarcaban desde el consumo humano hasta las aplicaciones industriales. El aceite que se obtenía de su trituración en las refinerías de Burdeos y Marsella servía para la producción de jabón, lubricantes y velas, completando el “ciclo del cacahuete” que arrancaba en los centros agrícolas de ultramar y concluía con la transformación industrial.<sup>345</sup> El jabón era necesario para la puesta en marcha de políticas sanitarias e higiene desarrolladas por los gobiernos europeos de la época, dado el impacto social de la revolución industrial sobre las clases populares. Los lubricantes se utilizaban en amplios sectores de la industria, especialmente en los motores de las locomotoras y buques.

A nivel alimentario, sólo en el último tercio del XIX se logró aplicar el aceite de cacahuets en la elaboración de margarinas y aceite para cocinar. Las cáscaras y otros desechos del fruto eran empleadas para la alimentación del ganado.<sup>346</sup> Cabe destacar también el consumo de cacahuets en crudo por parte de la población europea. Al igual que se observa en la exportación de plátanos y tomates desde los puertos canarios hacia los centros industriales de Inglaterra, las autoridades y las empresas comerciales, se encargaron de la provisión de alimentos básicos de consumo, de bajo coste y de un alto valor nutricional. En el caso del plátano, su alto contenido en azúcares, potasio y magnesio lo convertían en un alimento idóneo para la alimentación de la clase obrera, empleada en trabajos físicos que requerían un elevado gasto calórico.<sup>347</sup> En el caso de los cacahuets, estos tienen un alto valor nutritivo. Son muy ricos en grasas poliinsaturadas, vitaminas, fósforo y sales minerales. Al igual que sucede con los plátanos, los cacahuets ayudan a elevar la energía del organismo (563 calorías/100g) y son un alimento ideal para la realización de trabajos físicos. Sin embargo, su bajo contenido en magnesio no

---

<sup>345</sup> PÉTRÉ-GRENOILLEAU, Olivier.....Op.citp. 218

<sup>346</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp. pp.128-129; THOMAS, Benjamin E.....Op.cit.pp.9-15

<sup>347</sup> El plátano canario a comienzos del XX se exportaba hacia Inglaterra y de allí se redistribuía hacia Francia y Alemania, donde todavía era un producto de lujo. SUÁREZ BOSA, Miguel et alii.....*Auge y crisis*....Ob.cit.; y: GALLEGO, José Andrés: “El sector agropecuario y forestal” en VVAA: *Revolución y Restauración (1868-1931)*. Ediciones Rialp. Madrid, 1982, p.430

aporta unos valores nutricionales para el desempeño de un trabajo intenso a lo largo de una jornada extensiva.<sup>348</sup>

### Transformación del tejido productivo senegalés

La expansión del cultivo del cacahuete en las regiones agrícolas del Sine-Saloum implicó una lenta conversión agrícola, con lo que ello supone a nivel social y económico. La agricultura tradicional en África Occidental garantizaba la autosubsistencia de las comunidades con una variedad de cultivos basados en el mijo, maíz, arroz africano, mandioca y batatas.<sup>349</sup> El modelo de pequeña explotación familiar agraria dominante en Senegal, siguió vigente una vez se desarrolló el sistema de exportación, fomentado por las sociedades de previsión agrícola.<sup>350</sup> El sistema de pequeña propiedad agrícola se mantuvo, incorporando también la figura del aparcerero como base de la producción agrícola.<sup>351</sup> La dieta de las comunidades africanas se complementaba con productos ganaderos (cabras, bueyes, gallinas, terneras) y sobre todo por la pesca tradicional de cabotaje en los ríos o en la costa atlántica. La situación privilegiada de Senegal en el final de la corriente fría de Canarias, produce una gran biodiversidad en recursos pesqueros, explotados por las comunidades costeras. Esta variedad de recursos agrícolas y pesqueros implicaba el acceso a una dieta variada y relativamente equilibrada. Esta autosuficiencia alimentaria comenzó a quebrarse en el momento en que se integraron los centros agrícolas productores en los circuitos comerciales internacionales a mediados del XIX. Como ha destacado Richard Peterec, la productividad por hectárea del cacahuete era muy superior a la del mijo, alimento básico de la dieta africana. La media de producción de mijo por estaba

---

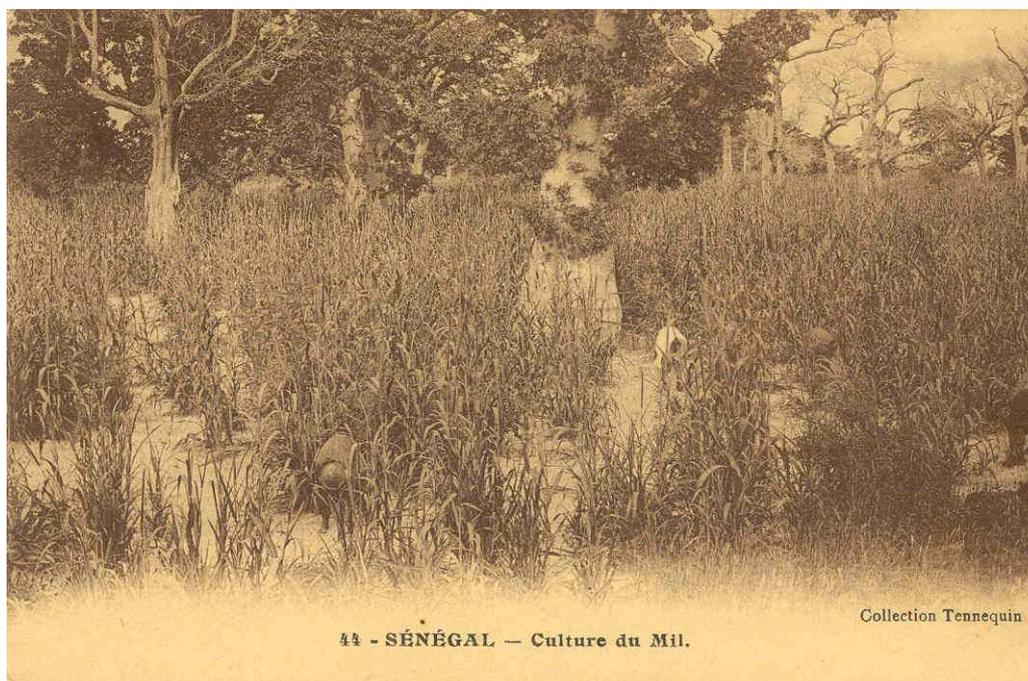
<sup>348</sup> ORTEGA ANTA, Rosa, LOPEZ SOBALER, Ana, REQUEJO MARCOS, Ana y ANDRÉS CARVAJALES, Pedro. *La composición de los alimentos. Herramienta básica para la valoración nutricional*. Editorial Complutense. Madrid, 2004. El magnesio regula entre otras cuestiones la distribución de energías y actúa directamente sobre el sistema nervioso, incidiendo en el estado de ánimo.

<sup>349</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp. 28

<sup>350</sup> BARRY, Boubacar.....Op,citp. 57

<sup>351</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri:.....Op.citpp.89-96

entre los 300-500 kilogramos por hectárea, frente a los 800-1.000 kilogramos que se obtenían con el cultivo del cacahuete.<sup>352</sup>



**Ilustración 23.** Cultivo tradicional de mijo en Senegal (Fuente: ANS)

La monetarización de la economía consecuencia de la mayor integración en los circuitos internacionales y los nuevos parámetros político-sociales que regulaban esas relaciones motivó la reorientación de las comunidades agrícolas hacia los cultivos de exportación.<sup>353</sup> El trabajo comunitario se sustituyó por el trabajo asalariado en los núcleos rurales, así como un desplazamiento de trabajadores hacia los puertos y centros comerciales de los ríos dónde las empresas comerciales y portuarias los empleaban en la carga manual de mercancías. De este modo, el trabajo pasó de ser considerado una actividad social y comunitaria a una cuestión obligatoria en beneficio del interés general, entendiendo el interés general como el interés metropolitano.<sup>354</sup> La importación de alimentos básicos comenzó a desarrollarse a medida que lo hacía la expansión del cultivo del cacahuete. El arroz, que era un producto

---

<sup>352</sup> PETEREC, Richard J.....Op.citp.115

<sup>353</sup> NDAO, Mor.....Op.citp. 113

<sup>354</sup> DUBOIS, Colette.....Op.citp. 4

complementario en la dieta pasó a ser el producto de consumo por excelencia entre los africanos, sobre todo en los grandes núcleos urbanos como Dakar, dónde podían encontrarse los productos importados con mayor facilidad.<sup>355</sup> Entre 1931 y 1940, una media de 55.000 toneladas de arroz anuales eran importadas en Dakar desde Indochina.<sup>356</sup>

Esta situación se fue imponiendo lentamente desde mediados del siglo XIX, implicó unas relaciones socio-económicas mucho más intensas, basadas en la dominación de los centros industriales metropolitanos sobre la periferia agrícola y minera.<sup>357</sup> Este modelo de relaciones económicas situaba al productor africano en una posición de debilidad con respecto a la demanda en los países europeos. La compra de grandes stocks de materias primas por parte de grandes empresas como la CFAO les permitía además intervenir en la demanda futura, alterando los precios de mercado con unas políticas especulativas. En momentos de crisis económica como la de los años 30, con un descenso generalizado de la demanda de materias primas para la industria, el sector más perjudicado en Senegal fue el agrícola, que arrastraba al resto del tejido productivo. En 1931, debido al hundimiento de la demanda europea, los productores africanos debían vender 500 kilogramos de cacahuetes para poder adquirir 100 kilogramos de arroz importado, lo que supuso un aumento de entre el 200% y el 300% con respecto al periodo anterior a la crisis.<sup>358</sup> La consecuencia directa sobre esto fue un empobrecimiento generalizado de las comunidades agrícolas.

Para tratar de encontrar salidas a esta situación y ante la imposibilidad financiera de hacer frente a una reconversión agrícola, muchos de estos labradores se desplazaron a Dakar en busca de un trabajo, al igual que buena

---

<sup>355</sup> NDAO, Mor.....Op.citp. 52

<sup>356</sup> MORGAN, W.B, y PUGH, J.C: *West Africa*. Butler and Tanner. Ltd. Londres, 1969, p.493. Sobre la importación de arroz desde Asia, véanse las obras generales de: GUYER, Jane I (ed) : *Feeding African cities. Studies in Regional Social History*. International African Institute. 1987; y también: LEE, R.Martin (ed): *Survey of agricultural economics literature. Vol. 4. Agriculture in economic development. 1940s to 1990s*. University of Minnesota Press. Minneapolis. 1992.

<sup>357</sup> BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain.....Op.citp. 27

<sup>358</sup> DAUMALIN, Xavier...*Marseille, l'Ouest Africain et la Crise*.....Op.citp. 199

parte de los jornaleros agrarios, que perdieron su empleo. Generalmente, estos trabajadores agrarios, conocidos como *navetans*, eran contratados temporalmente y su número oscilaba (en la década de los 30) entre los 60.000 y los 90.000, procedentes en buen número de la colonia inglesa de Gambia.<sup>359</sup> Las empresas europeas como la CFAO o la SCOA jugaron un papel fundamental en todo este proceso, puesto que se realizaron compras de tierras a los labradores arruinados a un coste muy bajo. Las sociedades de previsión agrícolas siguieron fomentando el cultivo del cacahuete, sobre todo a partir de su extensión por todo el AOF tras la crisis de 1929. Los puertos de Dakar y Kaolack, tras la eliminación “virtual” de Rufisque a comienzos de la década, fueron los receptores de la mayor parte de esos desempleados (con un mayor crecimiento poblacional en Dakar).<sup>360</sup>

El incremento de la mano de obra disponible por parte de las empresas portuarias ante la llegada masiva de asalariados y la transición del carbón al fuel en la navegación que significó también la pérdida de empleos en el puerto agravaron las relaciones laborales en Dakar. La recuperación de la actividad económica entre 1935-1939 supuso un breve alivio a las clases populares en Dakar, presentando una cierta mejora de la actividad agrícola en las regiones productoras. La crisis durante la IIGM volvió a plantear los graves problemas socio-económicos de un sistema económico dependiente, basado en el monocultivo de exportación.

---

<sup>359</sup> KLEIN, Martin: *Slavery and colonial rule in French West Africa*. Cambridge University Press. Cambridge. 1998, p.219. Según los cálculos realizados por D’Almeida-Topor, entre 1933 y 1936 se contabilizaron unos 212.290 jornaleros movilizados en Senegal durante la zafra del cacahuete. Véase: D’ALMEIDA-TOPOR, Hélène: “Recherches sur l’évolution du travail salarié en AOF pendant la crise économique. 1930-1936 » en *Cahiers d’Études Africaines*. Vol. 16, Cahier 61/62. Histoire Africaine : Constatations, contestations. 1976, p.105. Para profundizar sobre el papel de estos jornaleros agrarios, puede consultarse la obra de: DAVID, Philippe : *Les Navetanes : Histoire des migrants saisonniers de l’arachide en Senegambia des Origines a nos jours*. Nouvelles Éditions Africaines. Dakar, 1980

<sup>360</sup> Entre 1931 y 1936 la población urbana en Dakar pasó de 53.892 a 92.634 habitantes. WITTLESEY, Derwent.....Op.citp.632

**CAPÍTULO 8**  
**ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL PUERTO DE COMERCIO DE**  
**DAKAR**

La evolución en la tecnología de los transportes marítimos desde mediados del siglo XIX elevó la actividad portuaria de una manera exponencial. Esto alteró la estructura de las comunidades portuarias, creándose nuevas empresas cuyos cometidos fueron sustituyendo progresivamente a las funciones que anteriormente realizaban íntegramente los capitanes o armadores de los buques (avitallamiento de agua y víveres, materiales, reparaciones...).<sup>361</sup> A su vez, el sector asegurador adquirió una mayor importancia en el sector naval, creándose oficinas y sucursales de grandes empresas aseguradoras en los principales puertos. Esta mayor complejidad en las relaciones de la comunidad empresarial en los puertos, tuvo un reflejo en la estructura organizativa a nivel institucional. Los puertos pasaron en el último trienio del siglo XIX, de ser unas infraestructuras muy básicas (generalmente algunos muelles, almacenes y aduanas) a unos espacios con nuevas actividades, funciones y tecnología. Esto exigía una coordinación más eficaz de los diferentes agentes portuarios. El crecimiento de la actividad comercial, con la expansión del capitalismo industrial implicó además, la necesidad de un control más eficiente de los recursos disponibles por parte de los diferentes países inmersos en procesos de colonización. Este conjunto de elementos motivó la creación de unas instituciones que regulasen la actividad en los recintos portuarios en el tránsito secular del XIX al XX.

En un sentido esencialmente técnico, el puerto de Dakar se ajusta al modelo de organización portuario de tipo *Landlord* (propietario). En este tipo de puertos, las administraciones públicas planifican y desarrollan las infraestructuras portuarias, coordinando los servicios básicos que se ofrecían en sus instalaciones. En este modelo de gestión portuaria, que también puede identificarse con el puerto de Las Palmas, la administración pública realiza concesiones administrativas de espacios, terminales y otras infraestructuras en la zona portuaria para el desarrollo de la iniciativa privada.<sup>362</sup> Se trataría pues de un modelo de gestión mixta, dónde el sector público y el privado conciertan

---

<sup>361</sup> Como ha señalado SUÁREZ BOSCA, Miguel: *...Llave de la fortuna...* Op.citp.55. Sobre la figura del agente consignatario como elemento clave de la actividad portuaria moderna, véase: GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo: *El agente consignatario de buques en España*. Librería Bosch. Barcelona, 1989.

<sup>362</sup> GONZÁLEZ LAXE, Fernando: "Economía marítima y tipologías portuarias" en *Boletín Económico del ICE*, N°2717. 2002, p.27

una serie de acuerdos con el objetivo de incrementar la competitividad interportuaria.<sup>363</sup> El otro modelo básico de gestión portuaria es el puerto *Tool* (Instrumento) dónde la Administración pública es propietaria y responsable de la superestructura y su equipo, cediendo algunas de sus funciones a la iniciativa privada a través de concesiones administrativas. Por último, los puertos Operadores (*Operating Ports*), dónde el conjunto de servicios y actividades son gestionados en su totalidad por las Autoridades portuarias pertinentes, sin que el sector privado participe en la explotación de los servicios portuarios.<sup>364</sup>

En Francia y los territorios de Ultramar, la política de creación de instituciones portuarias coincide con el final del II Imperio y la instauración de la III República francesa en 1871. En este momento comenzaron a plantearse nuevas políticas de reorganización del tejido productivo francés tras su derrota en la Guerra franco-prusiana y la pérdida de prestigio internacional. Bajo la presidencia de Patrice de Mac-Mahon (1808-1893) entre 1873 y 1879 se llevó a cabo el primer proyecto de modernización de las infraestructuras y la administración portuaria, culminado durante el mandato de Émile Loubet (1838-1929). El Plan Freycinet (1878-1900) planteó una reforma integral de la actividad portuaria y una mejor utilización de las infraestructuras públicas por parte del sector naval privado francés, que experimentaba un lento crecimiento en comparación con Gran Bretaña (en unidades y TRN).<sup>365</sup> Esta reforma planteada por Charles de Freycinet acometió un plan global de actuación en el seno de la actividad portuaria con el objetivo de incidir en las infraestructuras y la gestión de puertos en un momento en que la competitividad de los enclaves portuarios se hacía fundamental para el desarrollo de las políticas coloniales.<sup>366</sup>

---

<sup>363</sup> TOVAR, Beatriz, TRUJILLO, Lourdes y JARA-DÍAZ, Sergio: “Organization and regulation of the port industry: Europe and Spain” en COTO, P. (ed.): *Essays on Microeconomics and Industrial Organization*. Physica-Verley. Heidelberg, 2004, p.192

<sup>364</sup> GARCÍA ALONSO, Lorena: *Competencia Interportuaria; delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles*. Tesis doctoral. Universidad de Oviedo. 2005, pp.26-28 ; Para un estudio en profundidad sobre modelos de gestión portuaria, véase: JANSSEN, J. y SHNEERSON, D: *Port Economics*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, 1982.

<sup>365</sup> PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier: *Les négoce maritimes français. XVIIe-XXe siècle*. Belin Sup Histoire. 1997, p.171

En el puerto de Dakar no comenzaron a plantearse reformas en las estructuras organizativas hasta la inauguración del puerto de comercio en 1910, puesto que hasta ese momento la actividad portuaria era muy limitada y las labores de coordinación las ejercía directamente el Ministerio de la Marina y el GGAOF. Las principales cuestiones que preocupaban a la administración francesa en Dakar hasta la creación del puerto de comercio se ceñían a la existencia de un stock permanente de carbón para disponer de una base carbonera potente y competitiva en la región. En 1884, se creó una comisión de estudios en Dakar por parte del Departamento de la Marina en la que se acordó el establecimiento de un stock de 8.000 toneladas de carbón en el puerto, que permitieran el abastecimiento de la flota francesa.<sup>367</sup>



**Ilustración 24.** Edificio de la Autoridad portuaria de Dakar (Fuente: ANS)

No fue hasta comienzos del siglo XX cuando comenzó a gestarse la necesidad de una mayor organización de la actividad portuaria en Dakar, en los momentos en que comenzaba a desarrollarse el Plan Baudin (1901). Desde 1904 hemos observado en Dakar un incremento de la regulación portuaria, en consonancia con el inicio de las obras del puerto de comercio y el crecimiento de la actividad portuaria y comercial. A partir de ese año quedaron

---

<sup>366</sup> MARNOT, Bruno.....op.citp. 652.

<sup>367</sup> ANSOM. 14MIOM/1461. Carta del Ministro de la Marina al Gobernador de Senegal Alphonse Seignac-Lesseps. 25/04/1884

reglamentadas las funciones y atribuciones de los oficiales del puerto, que bajo el control de la Marina y el Jefe de Trabajos públicos de la colonia, debían velar por la seguridad y vigilancia en el puerto. Además, tenían que dirigir las tareas de señalización de pasos y el sistema de balizas, y coordinar las labores de emergencia y rescate en caso de incidentes o naufragios en el recinto portuario.<sup>368</sup> Estas atribuciones de los oficiales de puerto, que seguían la legislación metropolitana permanecieron estables hasta finales de la década. Todo ello pese a la reforma portuaria nacional de 1909, que no se desarrolló en el AOF por el insuficiente estado de las infraestructuras.<sup>369</sup>

A partir de 1910 el proceso de articulación de las instituciones portuarias en Dakar se aceleró como resultado de la frenética actividad y de la modificación de la reglamentación portuaria en Francia. Tal y como ha señalado Christopher Airriess, la organización espacial y funcional de los puertos coloniales representaba por entonces, el desarrollo del sistema productivo global. Una división internacional del trabajo cada vez más acentuada.<sup>370</sup> En vísperas de la Gran Guerra (y sobre todo tras el conflicto) se hizo patente la necesidad de sistematizar la cadena productiva desde los centros productores/exportadores de materias primas hacia los centros industriales/transformadores. Este proceso requería una organización óptima de las instituciones portuarias, que debían coordinarse con los intereses privados para reforzar la pujanza económica francesa. Bajo estos parámetros, las Cámaras de Comercio debían formar una parte activa del conjunto, como representantes de los intereses empresariales. Desde 1888 la Cámara de Comercio de Dakar desempeñó esa función de intermediación entre el poder político y la comunidad empresarial de la ciudad-puerto, con una presencia activa y decisiva en el futuro Consejo del Puerto.<sup>371</sup> En mayo de 1910, la CCD

---

<sup>368</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Informe sobre la gestión del puerto. 8/03/1904

<sup>369</sup> En esta reforma del 30 de abril de 1909 se crearon “áreas de influencia” por parte de determinados puertos centrales, que podían someter bajo su jurisdicción a puertos menores aledaños. De este modo, la red portuaria quedaría definida por esos puertos de cabecera y una red de puertos menores bajo su mando. Este proceso coincide con el objetivo del Plan Baudin de crear espacios de *clustering* dónde se dinamizaría la actividad económica. ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del director de Trabajos Públicos, M. Michas sobre la gestión del puerto. 10/09/1910

<sup>370</sup> AIRRIESS, Christopher A.....op.citp.190

encabezada por su presidente M. Formeraux apostaba por establecer una reglamentación portuaria clara y definida sobre las competencias de los oficiales en el puerto, para evitar la duplicidad de funciones, la burocratización de la actividad portuaria y eliminar progresivamente el carácter militar de la administración en el puerto.<sup>372</sup> La Cámara observaba como algo necesario esto último, puesto que la actividad portuaria comercial estaba sometida a la jurisdicción militar del puerto de Dakar. La CCD debía desempeñar un papel esencial en la organización de la actividad portuaria:

*La Préfet Maritime n'existant pas au Sénégal, d'est le Commandant de la Marine qui en a les fonctions. Or la Chambre de Commerce à demande, à maintes reprises, notamment dans sa délibération du 10 février 1910, que les Officiers du Port civil ne soient en aucune sorte sous la dépendance directe du Commandant de la Marine, sauf en case de guerre (...) Lorsque un ou plusieurs navires de guerre devront venir à Dakar le Service de la Marine, qui en est généralement prévenu à l'avance en informera le capitaine du port civil qui après avis de la Chambre de Commerce désignera le mouillage le mieux appropriée aux tonnages de ces bâtiments.*<sup>373</sup>

A nivel organizativo, hasta la creación del Consejo a comienzos de los 20, la explotación del puerto de comercio se realizaba de manera directa por el gobierno federal.<sup>374</sup> El GGAOF se encargaba del cobro de ingresos por las

---

<sup>371</sup> Después de la consolidación de Dakar como comuna independiente en Senegal el 17 de junio de 1887, la ciudad puerto dispuso de esta herramienta esencial para el desarrollo de la comunidad empresarial. Anteriormente a 1888, las empresas de Dakar estaban representadas por la Cámara de Comercio de Gorée. La creación de esta nueva Cámara de Comercio supone una nueva muestra del proceso de concentración de funciones de la ciudad-puerto. Por el momento sólo tenemos constancia de algunas aportaciones y tesinas de la Universidad Cheikh-Ante Diop en Dakar dónde se desarrolle la evolución histórica de la CCD, por lo que se presenta como una línea de trabajo para el futuro, por la importancia que esta tuvo para la estructuración del aparato productivo senegalés. Algunos datos parciales pueden ser consultados en la propia página de la *Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD)*: <http://www.cciad.sn/>. Consultado el jueves 14/03/2011. (15:42 gmt)

<sup>372</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Acta de la sesión de la Junta de la CCD celebrada el 20 de mayo de 1910.

<sup>373</sup> Ibidem.

<sup>374</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase de las Colonias, Albert Dubarry. 10/5/1911

tasas portuarias y el pago de los costes a través del presupuesto federal, que como ya ha sido señalado anteriormente, creó un capítulo anexo específico para el puerto.<sup>375</sup>

Sin embargo, el momento clave para el desarrollo futuro de la organización portuaria fue la elaboración por parte del Ministro de la Guerra Alexandre Millerand (1859-1943), del proyecto de reforma de la Administración portuaria francesa.<sup>376</sup> La ley de 5 de enero de 1912 planteaba la creación de consejos de administración portuaria con una autonomía financiera y organizativa, dependiente del Ministerio de Obras Públicas. Estos consejos de Administración recibirían la potestad del cobro de tasas, derechos y obligaciones así como el mantenimiento de las infraestructuras. A partir de esta reforma, los puertos dispondrían de un presupuesto ordinario (gastos comunes) y un presupuesto extraordinario (gastos de mejora) elaborado cada año. Ambos se nutrirían de las aportaciones del Estado y de los ingresos propios del puerto.<sup>377</sup> Con ello se pretendía hacer más competitivos y autónomos los servicios portuarios, que tras las reformas de Baudin, debían complementar la mejora física de las infraestructuras con una organización financiera y administrativa eficaces.<sup>378</sup> Esta reglamentación no se adoptó en Dakar hasta ocho años después, por las dificultades que se observaban en la atribución de funciones compartidas entre el GGAOF, el Ministerio de Trabajos Públicos y el Ministerio de la Marina y Colonias.

El estallido de la Primera Guerra Mundial en agosto de 1914 hizo que el debate sobre la aplicación de la reglamentación metropolitana quedara en suspenso. El Ministerio de la Marina quedó nuevamente al mando de la administración portuaria en Dakar, que sufrió además una grave crisis comercial. El suministro de carbón, agua y avituallamientos para la flota francesa se convirtió en la principal preocupación de las autoridades

---

<sup>375</sup> JOGGAOF. Décret du 18 février 1910, créant le budget annexe du Port de Commerce.

<sup>376</sup> Alexandre Millerand había ocupado anteriormente la cartera de Obras Públicas entre 1909 y 1910. Ocuparía la Presidencia de la República entre septiembre de 1920 y junio de 1924.

<sup>377</sup> MARNOT, Bruno.....op.citp.656

<sup>378</sup> KENYON, James, B.....op.citp.25-16

encargadas del puerto de comercio. La actividad comercial pasó a un segundo plano y con ello las reivindicaciones de la comunidad empresarial, ocupada en reorganizar sus estructuras y actividades. Entre 1917 y 1918 se propusieron diversas medidas como la creación de un Director de Movimientos del puerto de comercio, encargado exclusivamente de la actividad comercial, es decir, dotar al puerto de comercio de personal civil especializado con unas competencias específicas y bien definidas.<sup>379</sup> En septiembre de 1918, una de las principales líneas de navegación en el AOF, *Chargeurs Reunis* presentó un informe al GGAOF en el cual exponía las ventajas de incorporar la reglamentación de 1912 al puerto de Dakar. La empresa de Burdeos exponía de manera clara cuáles eran las deficiencias de la situación administrativa en el puerto senegalés:

*La cause majeure du rendement médiocre du Port de Dakar (...) réside dans l'inexistence d'un organe directeur devenu indispensable uniquement chargé de l'ensemble de l'exploitation commerciale, armé de connaissances techniques et d'attributions suffisantes et responsables des résultats obtenus. Dans le détail, les autres causes du rendement actuel sont : 1º) Au point de vue du Port : a) Insuffisance des moyens d'exploitation ; b) Utilisation souvent irrationnelle des moyens existants ; c) Multiplicité d'organismes ayant une direction partielle qui constituent un ensemble de compartiments étanches ; d) Incompétence assez générale de ces organismes, absence de responsabilité pour ce qui concerne chacun d'eux d'où, parfois indifférence les résultats obtenus. 2º) Au point de vue du tonnage : e) Compréhensions différentes de l'utilisation des Navires par les directions actuelles et les Etats-Majors, embarqués, divergences de vues, manque d'harmonie ; f) Aucune Transit Maritime dans l'existence des produits et des besoins d'exportation, ce dernier considère les propositions qui lui sont faites comme des obligations.*<sup>380</sup>

<sup>379</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 17. Informe del Ingeniero Jefe de Servicio del AOF. 31/03/1917

<sup>380</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 7. Informe de *Chargeurs Reunis* al GGAOF. 17/09/1918

*Chargeurs Reunis* apostaba por la creación de un agente especial encargado de la explotación comercial del puerto, en la misma línea de lo que había expuesto el Jefe de servicios públicos del AOF. Esta figura quedaría bajo dirección inmediata del GGAOF, que sería quién nombraría el cargo de Director del Puerto comercial. De este modo, la empresa girondina planteaba una distribución de funciones en profundidad, del mismo modo que se estaba implantando y desarrollando en los puertos metropolitanos y va a inspirar la estructura futura de la Administración portuaria.

### La creación de la Administración del puerto de comercio Dakar: funciones y competencias.

El 18 de octubre de 1920 el puerto de comercio de Dakar fue adscrito definitivamente al GGAOF. Así, la infraestructura portuaria quedaba en manos civiles y se preparaba para una profunda reorganización de su estructura administrativa. Por una parte se unificó la administración portuaria, facilitando así los trámites que debían realizar los buques en el puerto. Por otra, se establecieron una serie de servicios específicos en el puerto con funciones bien delimitadas y que fueron mejorándose con el paso del tiempo.<sup>381</sup>

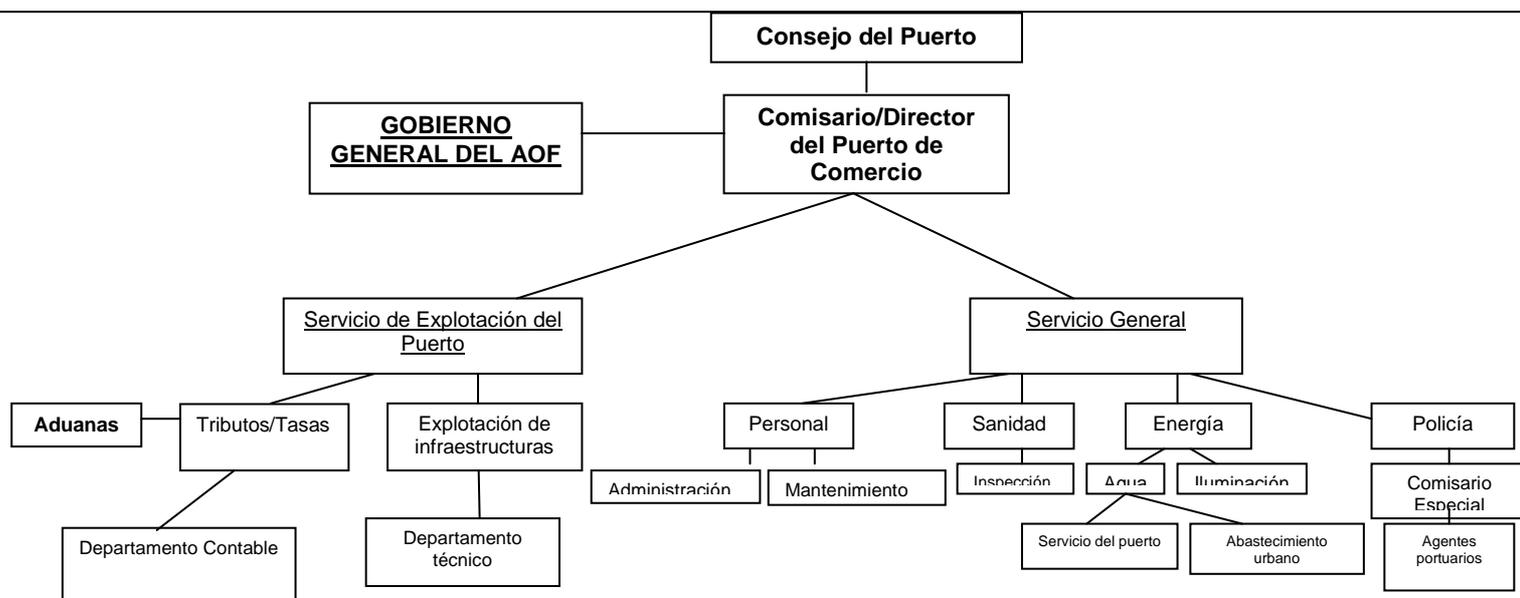
La documentación con respecto a la organización del puerto aparece muy fragmentada, pero hemos podido conformar un esquema de los diferentes apartados que conformaba el organigrama del puerto de Comercio de Dakar (Gráfico 8.1). Este esquema que parece muy completo comprende la estructura portuaria hacia 1955, cuando las estructuras administrativas de habían mejorado notablemente. Esto indica una progresión de la Administración en el largo plazo; un proceso de profundización y especialización de funciones. No obstante, desde 1920 conocemos la existencia del Consejo del Puerto, así como los servicios de explotación del puerto y el servicio general que desarrollaremos a continuación. Estas mejoras supusieron una mayor

---

<sup>381</sup> ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 2. 22/03/1922

profesionalización de la actividad portuaria en Dakar, con una división de funciones típica del modo de regulación tayloriano vigente.<sup>382</sup>

Gráfico 8.1. Organigrama de la Administración Portuaria en Dakar (h.1955)  
(elaboración propia)



La administración portuaria de Dakar se sustentaba sobre la figura del Director del Puerto, nombrado por el GGAOF. El Director del puerto era el elemento catalizador entre las políticas generales del gobierno federal y las necesidades de la comunidad portuaria. Este cargo tenía una duración de 5 años y competencias directas sobre el personal del puerto (selección y contratación). A su vez, el cargo de Director estaba coordinado permanentemente con el Consejo del Puerto y la CCD, actuando de manera simultánea. El Consejo era un elemento esencial para el funcionamiento del puerto de Dakar puesto que en él estaban representados los principales agentes económicos y políticos coloniales. A su vez el reglamento de 1920 establecía la obligatoriedad de consulta por parte del Director del Puerto a la CCD en el caso de la modificación de tarifas, reglamentos de explotación o

<sup>382</sup> LEBORGNE, Danièle y LIPIETZ, Alain.....op.citp. 335

proyectos globales de mejora de las infraestructuras. Este reglamento seguía los parámetros generales del proyecto nacional francés de reforma del régimen administrativo de los puertos.<sup>383</sup> La CCD también tenía presencia en el Consejo del Puerto a través de la presencia permanente del Presidente en funciones. El Consejo del Puerto tenía un carácter consultivo, pero además la capacidad para fijar y coordinar las tareas de explotación, mantenimiento e instalaciones portuarias, estableciendo además los presupuestos anuales.

La presencia de la Comunidad Portuaria de Dakar en el Consejo quedaba garantizada por la presidencia de la CCD y el nombramiento por parte de esta, de representantes de los sectores empresariales e industriales de Dakar.<sup>384</sup> Los miembros del Consejo procedentes de la comunidad empresarial eran los siguientes:

- Un representante de las empresas del sector de importación y exportación.
- Un representante de las industrias locales de Dakar.
- Un representante de las empresas de navegación francesas oceánicas.
- Un representante de las empresas de navegación francesas de cabotaje.
- Un representante de las empresas consignatarias.
- Un representante de las empresas de transporte y tránsito en el puerto.
- Un representante de las empresas de manutención y suministro de combustibles.

Además debían ser miembros permanentes del Consejo, diferentes altos cargos dentro del GGAOF: el Director General de Finanzas, el Director General de Trabajos Públicos, el Director General de Asuntos Económicos, el Director

---

<sup>383</sup> MARNOT, Bruno.....Op.citp.658

<sup>384</sup> El 31 de mayo de 1950 se aprobó la modificación del sistema de elección de miembros del consejo en la CCD, elevando a 11 los representantes electos por la Cámara, en lugar de los 10 habituales. (ANS. CCD. Section 09. Legajo 00485. Expediente 26-23.)

de la red federal de ferrocarriles, el Director de transportes marítimos y el Comandante de la Marina Nacional en el AOF.<sup>385</sup> El poder político también estaba representado en el Consejo con la presencia del Gobernador de Senegal, el Gobernador General del AOF, un representante del Gran Consejo, un representante municipal, el Jefe de Servicio de Aduanas de Senegal, el Administrador de la Inscripción Marítima y finalmente un representante del Personal en el puerto (elegido por el Director del Puerto).<sup>386</sup> De este modo, la comunidad portuaria y el poder político quedaban plenamente integrados en el funcionamiento del puerto, formando parte de las decisiones y regulación portuaria del mismo modo que se ha analizado en los puertos canarios.<sup>387</sup> Según sus atribuciones y competencias, el Consejo y el Director del Puerto coordinaban la actividad portuaria en Dakar. Este funcionamiento se estructuraba en dos grandes áreas: el servicio de explotación y el servicio general.

El servicio de explotación del puerto, bajo control de un jefe de servicio, tenía como función primordial, asegurar la correcta explotación del puerto y sus gastos. Este servicio además velaba por la mayor productividad de la mano de obra, la competitividad de las infraestructuras y el buen estado de las mismas.<sup>388</sup> Los miembros del servicio de explotación (gráfico I) se encargaban de dos grandes áreas. Por una parte, el departamento económico/contable se encargaba del cobro de tasas y el control aduanero en el puerto en coordinación con el servicio de policía y el servicio de asuntos económicos del AOF. Este departamento se encargaba de la planificación económica y la elaboración de presupuestos y proyectos parciales bajo solicitud del Consejo y el Jefe de Explotación. Por otra parte, el departamento técnico tenía por función primordial la planificación de proyectos técnicos de ingeniería y arquitectura en el puerto. Este departamento estaba compuesto por ingenieros, arquitectos y

---

<sup>385</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00461.

<sup>386</sup> BOURRIERES, Paul: *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar, 1949

<sup>387</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel.....*Llave de la Fortuna*.....Op.citp.44-48

<sup>388</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00461.

técnicos europeos, que desarrollaban los planes de actuación definidos por el Consejo.

La otra rama del organigrama de funcionamiento del puerto de Dakar estaba compuesta por el Servicio General, que contaba también con un Jefe de Servicio elegido por el Director del Puerto. El servicio general incorporaba al personal del puerto encargado de la administración y el mantenimiento diario. El departamento de personal se encargaba del pago de nóminas y salarios, así como de la contratación del personal de mantenimiento y limpieza.

El departamento de Sanidad se estructuró a finales de los años 20, ante la necesidad de ofrecer garantías sanitarias a las empresas y líneas de navegación con escala en Dakar. Anteriormente, los servicios sanitarios y las inspecciones eran precarios, con escasos medios técnicos (como el aparato de desinfección *Clayton*, adquirido en 1903).<sup>389</sup> Los decretos de 27-12-1928, 24-2-1933 y 21-2-1948 reestructuraron los servicios sanitarios en el puerto, mejorando las instalaciones médicas así como los controles sanitarios a través del establecimiento de la Inspección Sanitaria.<sup>390</sup> Este servicio sanitario volvió a reorganizarse a finales de 1955, con el incremento de atribución de funciones por parte del Jefe de los Servicios Sanitarios. La importancia de este servicio era fundamental debido a la proyección internacional del puerto de Dakar y la existencia de enfermedades tropicales y epidemias que sacudieron la ciudad-puerto senegalesa (como las de 1914 o 1925), ejerciendo un efecto muy negativo. La nueva estructura de los servicios sanitarios en el puerto por el decreto de 22 de diciembre de 1955 planteaba el control y seguridad sanitaria, evitando enfermedades infecciosas como la fiebre amarilla. Se planteó un profundo programa de desinfección y desratización de las instalaciones portuarias así como un control más intenso de los buques de cabotaje. También se organizó un servicio médico general y obligatorio para el personal y se regularizó la vacunación de los trabajadores portuarios frente a determinadas enfermedades infecciosas. El servicio médico quedó bajo control

---

<sup>389</sup> BNF. Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar. 1911

<sup>390</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00469. Expedientes 3473 y 3474.

del Director General de la Salud Pública del GGAOF y del Médico Jefe de los Servicios Sanitarios de Dakar.<sup>391</sup>

La gestión energética también quedaba bajo administración del Servicio General. A mediados de los años 30, el servicio de aguas quedó bajo administración del puerto de Dakar, encargándose este del suministro de agua a los buques y también el suministro urbano.<sup>392</sup> Ya desde 1919 se había comenzado la instalación de canalizaciones modernas de agua desde los pozos y galerías de Mbao y Ouakam hacia el puerto de Dakar, pese a que desde comienzos de siglo la ciudad ya se servía de agua desde Hann, Carabane y Mbao. Hacia 1941 el puerto disponía de una conexión separada de alta presión y un depósito con una capacidad total de 3.600 metros cúbicos, mientras que la capacidad de agua almacenada para toda la ciudad era de unos 7.500 metros cúbicos distribuidos en diferentes tanques.<sup>393</sup> Resulta interesante destacar la distribución del agua potable entre europeos y africanos, que llevaban a singulares comparaciones por parte de algunos observadores contemporáneos en 1911:

*Les besoins du port mis à part, il reste pour l'alimentation des habitants 3.200 m<sup>3</sup> par jour, ce qui donne par tête et on tablant sur une population de 25.000 habitants, chiffre que n'aura pas atteint d'ici quelques années, un volume d'eau de 123 litres. En effet, la population indigène figura dans les 9/10 dans le nombre ci-dessus de 25.000 habitants. Ses besoins étant restreints, l'on peut tabler que le volume d'eau affecté à chaque Européen sera double du chiffre moyen de 128 m<sup>3</sup>, c'est à dire atteindra 250 litres environ. Cette quantité est comparable à celle que beaucoup de grandes villes donnent à leurs habitants.*<sup>394</sup>

---

<sup>391</sup> ANS. Sección 08. Legajo 00469. Expedientes 3473 y 3474.

<sup>392</sup> BNF. Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar. 1937

<sup>393</sup> WITTLESEY, Derwent.....Op.citp.630

<sup>394</sup> ANSOM. 14MIOM/1455.

El servicio de alumbrado en el puerto también estaba bajo la organización del Servicio General, en estrecha relación con la *Compagnie d'Électricité de Sénégal*, participada por *Maurel et Prom*.<sup>395</sup> Por último, el servicio de policía portuaria se encargaba de la seguridad y la vigilancia en el puerto, más allá del personal de vigilancia privada que contrataran las empresas. El servicio de policía era necesario para evitar pérdidas y robos por parte de las empresas portuarias. En 1930 quedó definida la organización de una policía en el puerto bajo tutela del Servicio General y la Dirección del Puerto, en estrecha relación con los cuerpos de seguridad municipales y del GGAOF.<sup>396</sup> Tras la IIGM, se creó la figura de un Comisario Especial de policía en el puerto, ante el incremento de las acciones delictivas en el puerto debidas en buena parte a la mala situación económica y la consecuente y mayor preocupación en este sentido por parte de las empresas portuarias.<sup>397</sup>

---

<sup>395</sup> MARFAING, Laurence: « L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain. 1885-1930 » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir.) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, p.327

<sup>396</sup> JOAOF. Decreto del 31 de mayo de 1930 por el que se modifica la organización y reglamentación de la policía del puerto de Dakar.

<sup>397</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00461. Exp.680-23



**- SEGUNDA PARTE -**

## SEGUNDA PARTE

---

### Empresas portuarias en Dakar. Análisis de una comunidad empresarial.

« *Les entreprises ne peuvent ajourner indéfiniment le succès et, si les populations indigènes, ni par éducation ni par besoin, ne leur fournissent spontanément la main-d'œuvre qui leur est nécessaire, elles y seront autrement incitées, on la réclamera par force; on essayera de les y amener par intérêt* »

Carta de A Duchêne, jefe de Gabinete de África al Ministro de las Colonias. Recogido en LAKROUM, Monique: *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*. 1982, p.22

### Introducción

En este apartado se pretende exponer de manera sintética las principales características que han definido a la comunidad empresarial de la ciudad-puerto de Dakar. Para ello, se señalan diferentes elementos que consideramos esenciales con el objetivo de obtener una visión de conjunto sobre el papel desempeñado por ésta. Ciertamente es que la bibliografía sobre la empresa se inserta en una corriente que la sitúa como un objeto de estudio central, tendencia que se ha venido potenciando desde hace varias décadas.<sup>398</sup> Como se ha planteado para el caso español, los estudios y análisis históricos

---

<sup>398</sup> Sobre el papel de la empresa, véase: CHANDLER, Alfred Dupont: *The visible Hand: The managerial Revolution in American Business*. Beknap Press of Harvard University Press. 1993; VALDALISO GAGO, Jesús María y LÓPEZ GARCÍA, Santiago: *Historia Económica de la Empresa*. Crítica. Barcelona, 2000; AMATORI, Franco y JONES, Geoffrey: *Business History around the World. (Comparative Perspectives in Business History)*. Cambridge University Press. 2003; BONIN, Hubert y DE GOEY, Ferry (eds.): *American firms in Europe. 1880-1980: Strategy, Identity, Perception and Performance*. Publications d'Histoire Économique et Sociale. Librairie Droz. 2009; JONES, Geoffrey y ZEITLIN, Jonathan (eds.): *The Oxford Handbook of Business History*. Oxford Handbooks. Oxford University Press. 2009. Sobre empresas francesas y la expansión imperial del siglo XIX, véase: LÉVY-LEBOYER, Maurice : « Le Patronat de la seconde industrialisation » en *Cahiers du Mouvement Social*. N°4. Éditions Ouvrières. 1979; LÉVY-LEBOYER, Maurice y BOURGUIGNON, François : *L'économie française au XIXe siècle. Analyse macroéconomique*. Éditions Économica. Paris, 1985; LOVEJOY, Paul: *Slavery, Commerce and Production in West Africa*. Africa World Press. 2005. Finalmente, sobre la actividad de las empresas francesas durante la IIGM véase: VINEN, Richard: *The politics of French business. 1936-1945*. Cambridge University Press. 1991.

sobre la empresa nos sugieren interesantes conclusiones acerca del funcionamiento general de la economía, las conexiones entre los poderes públicos y privados y también sobre la mentalidad y las relaciones laborales en una coyuntura o periodo específico.<sup>399</sup> La profundización en el conocimiento de la realidad empresarial ofrece unas notables perspectivas de trabajo, debido a la interacción de la empresa con la sociedad dónde se desarrolla su actividad.

En Dakar, la comunidad empresarial es fundamental para comprender la evolución histórica de la ciudad-puerto, puesto que esta comunidad fue protagonista en el proceso general de concentración de actividad económica. La creación de un sector servicios complementario del sector comercial-portuario fue un elemento muy interesante que reflejó la tendencia natural de los puertos como dinamizadores de la creación de tejido productivo. Hemos observado un proceso similar en el puerto de Las Palmas, dónde la actividad portuaria generó toda una serie de servicios complementarios (hostelería, restauración, pequeña industria) que provocaron una notable actividad económica en torno al recinto portuario.<sup>400</sup> Las empresas en Dakar desempeñaron un papel esencial en el desarrollo de la economía de exportación durante toda la etapa colonial, controlando los canales de distribución, y en algunos casos notables, la cadena productiva en su conjunto (como en el caso de la CFAO).<sup>401</sup> Este análisis se complementa con el estudio de las relaciones sociales entre los miembros de la comunidad empresarial y los agentes políticos, con los que mantendrán contactos permanentes a lo largo del periodo colonial. La capacidad para ejercer presión sobre las diferentes instituciones públicas y la conformación de *trust*, *lobbies* y *holdings* empresariales fueron elementos esenciales en Dakar, en vistas de una explotación sistemática de los recursos disponibles. La creación de monopolios en el puerto (u oligopolios en el caso del sector carbonero) también será un elemento de análisis a lo largo de este capítulo, puesto que representa una

---

<sup>399</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo: “Rasgos históricos de las empresas en España. Un panorama” en *Revista de Economía Aplicada*. Número 12 (vol.IV). 1996, pp.75-123.

<sup>400</sup> SÚAREZ BOSA, Miguel, JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis y CASTILLO HIDALGO, Daniel: “Puerto, empresas y ciudad: Una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria” en *Revista de Historia Industrial*. Volumen 46. Barcelona. 2011, pp.73-96

<sup>401</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.79

tendencia habitual de las instituciones portuarias a favor de determinados sectores empresariales.<sup>402</sup>

En esta parte del trabajo, se incidirá en el rol desempeñado por las empresas como agentes principales de la expansión imperial por África Occidental (Capítulo 9). Posteriormente, se analizará la estructura y organización de la comunidad empresarial en Dakar, atendiendo al tipo de empresa que conformaba esa comunidad, así como a la organización jurídica y organizativa de las mismas (Capítulo 10). Se hará un especial hincapié en la importancia del sistema de gestión familiar en las empresas francesas de mayor antigüedad en África Occidental y el cambio sustancial que supuso la llegada de la gran empresa capitalista a finales del siglo XIX. En el Capítulo 11, se definirán las diferentes actividades desempeñadas por las empresas portuarias-comerciales en Dakar, observando si se desarrollaron procesos de diversificación de actividades en las mismas así como la creación de empresas relacionadas con el sector servicios. ¿Se produjo pues una aglomeración de la actividad económica en la ciudad-puerto, a través del efecto de *fuerzas centrípetas* que intervienen en los procesos de *clustering* como han señalado Fujita y Krugman?<sup>403</sup> En el Capítulo 12, se expone la capacidad de presión ejercida sobre los poderes públicos por la comunidad empresarial, organizados en torno a potentes grupos de presión (*lobbies*) y organizaciones empresariales. Se observará conformación de *trusts* y cárteles en el puerto de Dakar, observando algunas cuestiones similares en la configuración de acuerdos oligopólicos en el puerto de Las Palmas. De este modo, podrán establecerse similitudes o diferencias en el comportamiento de las empresas portuarias-comerciales en ambos puertos de la red occidental africana, poniendo como ejemplo básico la creación de la CMAO en 1895. Por último (Capítulo 13), se sintetizan algunos rasgos sobre la mentalidad del empresariado europeo en África Occidental, presentando también el debate que se suscita entre los seguidores de las políticas proteccionistas y los partidarios de una mayor liberalización económica que beneficiaba a los

---

<sup>402</sup> GARCÍA ALONSO, Lorena: *Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles*. Tesis doctoral. Universidad de Oviedo. 2005, p.23

<sup>403</sup> FUJITA, Masahita y KRUGMAN, Paul.....Op.citp.184

sectores industriales metropolitanos marseleses. Se observará además la postura del empresariado con respecto a los trabajadores africanos, estudiándose así la perspectiva de la patronal con respecto a las relaciones laborales en África Occidental.



**CAPÍTULO 9**  
**LAS EMPRESAS COMERCIALES Y PORTUARIAS, BANDERAS DE LA**  
**EXPANSIÓN IMPERIAL**

Entre 1850 y 1914, periodo conocido como Primera Globalización se conformó en el Atlántico Medio y en África Occidental una red de puertos integrada a través de los espacios de flujos y la conformación de comunidades portuarias. El crecimiento de la actividad comercial implicó un mayor protagonismo por parte de la comunidad empresarial europea en África Occidental, a medida que se incrementaba su presencia en el continente. En poco más de medio siglo, el capitalismo industrial amplió sus ramificaciones por todo el mundo, integrando nuevos territorios y comunidades en un mercado global e interconectado.

En el plano económico, la consagración del librecambismo y sus planteamientos ideológicos distribuyeron el orden socio-económico mundial, estableciendo de manera clara los principios esenciales de una división internacional del trabajo.<sup>404</sup> Por otra parte, la elevación del patrón oro como elemento rector del monetarismo en expansión, impulsó y consolidó una mayor coordinación económica entre los agentes empresariales y políticos, estructurando un sistema financiero global más complejo. La expansión de la banca y el sistema monetario en el AOF sucedió durante este periodo, en el cual la banca y las empresas comerciales francesas sentaron las bases de la estructura económica, alterando las relaciones sociales y laborales. La introducción del taylorismo como sistema de organización del trabajo en la industria metropolitana a finales del XIX, implicó una mayor coordinación con los agentes empresariales en África Occidental, dónde se hacía necesario un control más estrecho de la cadena de producción para optimizar los recursos disponibles.<sup>405</sup> La revolución en el campo de los transportes facilitó el movimiento de mercancías, capitales y mano de obra, siendo éste un elemento primordial por la progresiva reducción de costes consecuencia de la mayor intermodalidad, el abaratamiento de los fletes y la mayor velocidad y capacidad de carga de los buques. Esta bajada de los costes en el transporte marítimo

---

<sup>404</sup> SCOTT, Allen J.....Op.citp. 116

<sup>405</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo.....*Enfoque de la regulación y economía*.....Op.citp. 148

sigue desarrollándose hasta la actualidad, como ha señalado González Laxe.<sup>406</sup>

Los puertos oceánicos en África Occidental se situaron como elementos esenciales en este proceso, puesto que la integración de los espacios coloniales en la cadena productiva internacional requería de unos nodos de comunicaciones capaces de servir a los intereses metropolitanos ante el incremento de la demanda de materias primas y productos coloniales. La comunidad empresarial en las ciudades-puerto de África Occidental organizó la actividad comercial en busca de beneficios a corto plazo, presionando a la administración pública para que efectuara los trabajos de mejora en las infraestructuras (tanto portuarias como terrestres). Este comercio quedaba sustentado en la exportación de materias primas a bajo coste y la importación de manufacturas y mercancías europeas sobrevaloradas, generando un fuerte desequilibrio en la balanza comercial de los territorios coloniales.<sup>407</sup>

### Los puertos oceánicos en África Occidental y la expansión del capitalismo industrial

En el siglo XIX, la libertad de los mares era la teoría dominante, vinculada al librecambismo promovido por Gran Bretaña. La consagración de un espacio libre para los movimientos de capitales y trabajadores, dónde la libertad de empresa, la flexibilidad y la movilidad de los factores de producción, eran una aspiración irrenunciable para los diferentes estados inmersos en la pugna imperial.<sup>408</sup> No obstante, la libertad que se proclamaba como intrínseca en este proceso no se correspondía con la economía real y los intereses políticos de las cancillerías europeas. Esta libertad quedaba en ocasiones cercenada por acuerdos monopolísticos acordados entre diferentes empresas, como las Conferencias Marítimas, o bien las políticas proteccionistas llevadas a

---

<sup>406</sup> GONZÁLEZ LAXE, Fernando: "Economía marítima y tipologías portuarias" en *Boletín Económico del ICE*. N° 2717. 2002, p.23

<sup>407</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri.....Op.citp. 90

<sup>408</sup> ZIMMERMANN, E.W: *Zimmermann on Ocean Shipping*, New York: Sir Isaac Pitman & Sons. 1921, pp. 14-18. Para una profundización en estos aspectos, véase la obra de: ALDCROFT D.H y FREEMAN, M.J (eds): *Transport in the industrial revolution*, Manchester University Press, 1983.

cabo por parte de las administraciones metropolitanas en diferentes sectores de actividad económica.<sup>409</sup> En el AOF, la administración metropolitana no impulsó una competencia internacional *intra-portuaria* e *interportuaria*, sino que privilegió su pabellón a través de la elevación de aranceles y tasas, en una clara política de protección de sus intereses comerciales, ante la amenaza regional que representaban Alemania y Gran Bretaña. El Imperio Británico, por su parte, controlaba la distribución y el suministro de carbón en el Atlántico Medio, a través de una potente red de bases carboneras y una comunidad empresarial que lideraba el proceso de expansión económica.

Durante la *Era de los Imperios* (1875-1914), los puertos oceánicos en África Occidental desempeñaron nuevas funciones en relación con el crecimiento comercial general.<sup>410</sup> Estas ciudades-puerto en expansión concentraron la actividad económica y política, en consonancia con las dinámicas generales acontecidas tras la primera globalización:

*En la medida en que las ciudades modernas se caracterizan por sus extensas redes de interacciones, son además emplazamientos estructurados de oportunidades lo que hace de ellas focos especialmente intensos de la actividad empresarial y la innovación.*<sup>411</sup>

En África Occidental, se ha observado cómo el proceso de integración de los puertos oceánicos en los espacios de flujos internacionales generó dos consecuencias directas y complementarias. Por una parte, se estructuró una red de puertos a lo largo del tiempo, con unas tendencias comunes, como fue expuesto anteriormente. Por otra, dentro de esa red, asistimos a una jerarquización de los puertos en consonancia con su mayor o menor eficiencia, la calidad de sus servicios y una serie de características que han sido

---

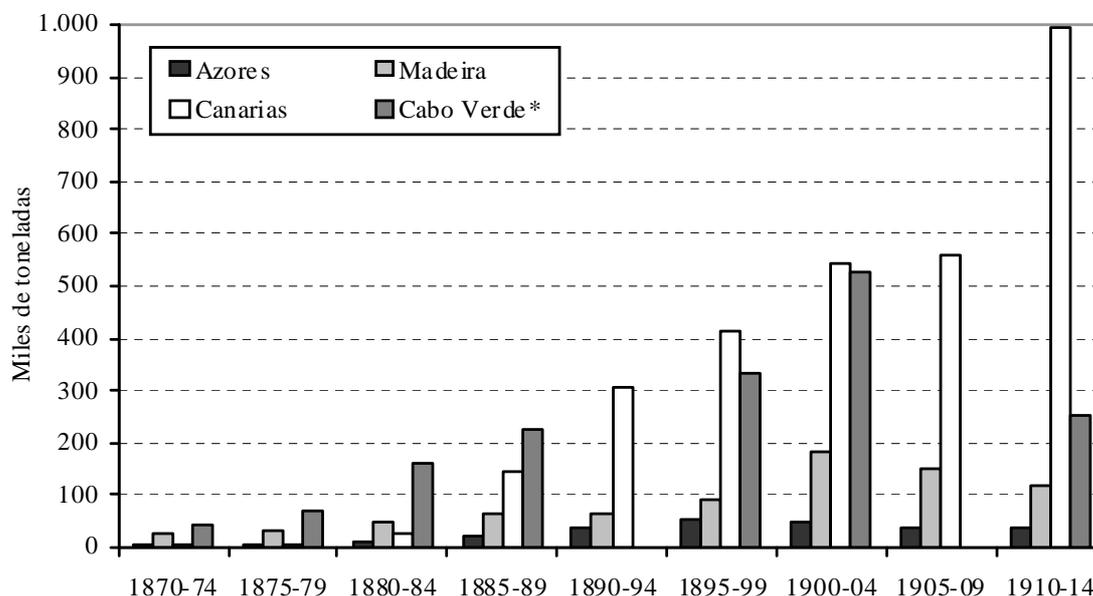
<sup>409</sup> KIRKALDY, W: *British Shipping. Its History, Organisation and Importance*. Capítulo X, “Coaling – stations”, 1912, pp. 454-468; véase también: BRAYSHAY, Mark, et alii.....Op.citp.210

<sup>410</sup> HOBBSAWN, Eric: *La Era del Imperio. 1870-1914* (ed. esp, 1ª edic. en inglés; 1987). Labor, Barcelona. 1990

<sup>411</sup> SCOTT, Allen J.....Op.citp. 108

señaladas con anterioridad. Esta jerarquización de los nodos portuarios es común en las diferentes redes portuarias en el planeta que se van conformando desde mediados del siglo XIX, como ha indicado González Laxe.<sup>412</sup> Esta tendencia a la conformación de espacios emergentes, dónde se producen procesos de concentración empresarial y de espacios marginados, que quedan marginados de las grandes redes comerciales internacionales, ha sido un elemento característico del proceso de Globalización económica.<sup>413</sup> La jerarquía portuaria en África Occidental tuvo como líderes durante la segunda mitad del siglo XIX a los puertos canarios de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, seguidos de lejos por el puerto de Mindelo en San Vicente, dónde los británicos disponían de una estación carbonera desde la década de 1850 (Gráfico 9.1). El puerto de Dakar, hasta 1910 no supuso una amenaza para la jerarquía portuaria en África Occidental, dominada por la red empresarial británica.

**Gráfico 9.1. Importación de carbón británico por puertos atlánticos entre 1870 y 1914 (Medias quinquenales)**



Fuente: CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA.....Ob.cit.

<sup>412</sup> GONZÁLEZ LAXE, Fernando.....Op.citp. 23

<sup>413</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos.....Ob.cit.

Los puertos canarios de Las Palmas y Santa Cruz se convirtieron en los puntos de escala preferidos por las flotas europeas (especialmente británicas) en sus viajes intercontinentales entre Europa, África, América e incluso Oceanía. El movimiento de buques en los puertos isleños creció de manera exponencial en las últimas décadas del siglo XIX. En 1863, según los datos aportados por el ingeniero francés Albert Duguay, un total de 782 buques (entre vapores, veleros y barcos de guerra) recalaron en el puerto de Las Palmas, con un movimiento de 65.706 de arqueos brutos. En 1878, la cifra se elevaba a 991 buques, con una capacidad de arqueos de 223.327 toneladas.<sup>414</sup> A finales de los años 80, con la finalización de las obras en los puertos isleños, los tráficos comerciales se incrementaron de manera formidable, pasando a una media de 3.400 buques. Sin embargo, el momento de gran crecimiento de los indicadores portuarios llegó en vísperas de la Gran Guerra, cuando las cifras en Canarias alcanzaban los 10.214 buques, con un arqueos neto de 14,7 millones de toneladas y 24,5 millones de toneladas de arqueos brutos. En el resto de puertos de la red atlántica, se observan datos desiguales, como en el caso de Mindelo en consonancia con la progresiva marginalización del puerto caboverdiano.<sup>415</sup> Estas cifras situaban a los puertos canarios como líderes en la red de puertos de África Occidental, así como en la red de puertos del Atlántico Medio, con una mayor orientación hacia el *foreland* caribeño y antillano que el resto de puertos vecinos.

No cabe duda de que uno de los principales factores de atracción de los puertos canarios fue la calidad de los servicios de suministro de combustibles. Los canales de distribución del carbón en manos de las empresas británicas hasta la Primera Guerra mundial, significaban que las mejores instalaciones y servicios de distribución del carbón estuviesen bajo control inglés. La mayor parte del carbón importado en los puertos oceánicos de África Occidental era de procedencia británica, servido para el abastecimiento de buques en tránsito,

---

<sup>414</sup> ANSOM. 14/MIOM/1455

<sup>415</sup> Esta marginalización que comienza en el último tercio del siglo XIX se acentuó aún más con la finalización de las obras en el Puerto de Dakar en 1910. A partir de entonces, Mindelo se convirtió en un puerto perdedor dentro de la red portuaria de África occidental. (AHU. CL-1799. Relatorios do Governador da Província de Cabo Verde relativos aos Anos de 1881 e 1882. Lisboa. Imprensa Nacional. 1883).

con la excepción de los puertos de Azores por su carácter estratégico (dotación de stocks carboneros con fines militares).<sup>416</sup> El puerto de Dakar, base estratégica de la flota francesa en el Atlántico Medio, importaba el carbón desde Cardiff (País de Gales) y Norfolk (Virginia, EEUU), este último sólo era distribuido por la empresa carbonera italiana *Le Sénégale*. El aprovisionamiento de carbón desde Estados Unidos por parte de esta empresa respondía a un menor coste del carbón (13,10 francos/tonelada en lugar de los 17/18 francos/tonelada de Cardiff), que quedaba equilibrado por los mayores costes de los fletes hacia Estados Unidos. El precio final de mercado en Dakar era prácticamente igual, por lo que el resto de empresas carboneras preferían comprar el carbón británico por la mayor rapidez y regularidad en la distribución y también por la mayor calidad del carbón de Cardiff.<sup>417</sup>

### Redes portuarias, empresas...Imperios

La expansión de la presencia europea en África Occidental había tenido como eje principal el desarrollo de la navegación a vapor y el establecimiento de puntos de escala permanentes en la costa y los archipiélagos occidentales. Los avances tecnológicos en el sector de los transportes y las telecomunicaciones estrecharon las relaciones entre los centros industriales-financieros de Londres, Liverpool, Marsella, Burdeos, París o Hamburgo y los espacios coloniales africanos. El establecimiento de conexiones marítimas permanentes entre los puertos metropolitanos y las colonias fue otro elemento fundamental en esta expansión. Desde 1852, el gobierno británico había asegurado una conexión regular entre los puertos de Liverpool y Londres y las estaciones comerciales en el Golfo de Guinea a través de la *Union African Steamship Company*.<sup>418</sup> Francia también se incorporó a esta política de fomento de la flota y la actividad comercial tras el acuerdo con *Messageries Impériales* de 1857, que sufrió los vaivenes y contratiempos por la insuficiencia

---

<sup>416</sup> MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas. 2004.

<sup>417</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>418</sup> LEUBUSCHER, Charlotte.....Op.citp.14

de las infraestructuras portuarias bajo jurisdicción francesa en la costa occidental africana.

Los puertos oceánicos se convirtieron en la punta de lanza de una política imperial agresiva, cuya finalidad era conquistar los mercados del interior y establecer un control sobre la producción de materias primas, una vez que el fin de la trata esclavista en la década de 1840 había comenzado a transformar las estructuras comerciales. Desde mediados del siglo XIX, se ha observado una mayor presencia de empresas comerciales en las ciudades costeras de África Occidental, en relación con el aumento de los intercambios comerciales y la composición de esa actividad. El incremento de la demanda de materias primas en los núcleos industriales europeos hacía necesario un mayor control de la actividad primaria en las regiones productoras, lo que explica el interés europeo por aumentar su presencia física en África Occidental. Los puertos oceánicos ejercían un papel de puerta hacia el interior, desconocido por parte de los europeos. Hasta mediados del XIX, las potencias europeas no habían sentido la necesidad de adentrarse en el interior del continente, por las características de la actividad comercial que se había desarrollado desde el siglo XIV. Los gobiernos metropolitanos trataron de disponer de buenas conexiones marítimas a través de la firma de convenios con diferentes empresas de navegación y la dotación de infraestructuras que permitieran el refugio y escala de sus buques con seguridad y eficiencia. Bajo estos parámetros, la fluidez en las comunicaciones dinamizaría la actividad comercial y potenciaría la creación de una comunidad empresarial en las ciudades-portuarias al servicio de los intereses metropolitanos. Manteniendo un control efectivo de los enclaves costeros, el siguiente paso sería el avance de posiciones hacia el interior, en lo cual las empresas comerciales de la costa jugaron un papel determinante.<sup>419</sup>

A partir de la década de 1850, el gobierno francés llevó a cabo una serie de campañas de conquista del interior en Senegal, a partir de las ciudades costeras de Saint-Louis y Dakar. La figura de César Louis Faidherbe es capital

---

<sup>419</sup> BARAK, Michel.....Op.citp. 487

en este proceso. Este oficial del ejército francés llevó a cabo diversas campañas de hostigamiento en 1853 contra las bandas musulmanas del sur de Mauritania, que habían controlado históricamente el comercio del interior a lo largo del río Senegal.<sup>420</sup> La defensa de los intereses comerciales de las empresas de Burdeos (especialmente *Maurel et Prom*), aparecen detrás de esta maniobra militar, que permitió el asentamiento permanente de diferentes empresas comerciales a lo largo del río, incluida la propia *Maurel*.<sup>421</sup> Pocos años después, en 1859, el general Faidherbe dirigió una gran ofensiva de castigo contra las comunidades rebeldes del Sine-Saloum, principal región agrícola de Senegal. Esta campaña tuvo como principal objetivo lograr la firma de acuerdos y pactos que significaran la sumisión de las autoridades locales frente al poder europeo.<sup>422</sup> Estos pactos firmados entre las élites africanas y las autoridades francesas solían dejar una cierta autonomía al sistema social existente, pero les incorporaba en la dinámica colonial, al plantear la existencia de un poder compartido por encima de la comunidad tradicional. Ese nuevo poder establecido impulsaba también un cambio en la estructura económica, y por consiguiente una alteración del sistema social. En esta línea, en 1861, el Gobernador de Senegal, Jean Bernard Jaréguiberry publicaba un aviso informativo en la colonia en el cual dejaba claro cuál sería la política gubernamental durante su mandato:

*Conserver avec vigueur l'autorité et la prépondérance si glorieusement requise au drapeau de la France sous le Gouvernement de M. le Colonel Faidherbe. Produire avec loyauté et avec intelligence en donnant aux richesses agricoles et commerciales du pays tout le développement qu'elles sont susceptibles d'avoir. C'est donc dire que quelconque, étranger ou habitant, individu ou peuple, qui essaiera de troubler l'ordre établi, sera immédiatement châtié. De reste, il faut bien comprendre*

---

<sup>420</sup> NEWBURY C.W y KANYA-FORSTNER A.S.....Op.citp. 255

<sup>421</sup> BARROWS, Leland C.....Op.citp. 96. Las conexiones empresariales entre Faidherbe y *Maurel et Prom* quedaron al descubierto cuando, en 1854, la empresa de Burdeos prestó todo su apoyo e influencias sobre el Ministerio de la Marina y Colonias para que el general fuese elegido Gobernador de Senegal.

<sup>422</sup> Ibid....Op.citp.108-109

*qu'un changement de Gouverneur n'amène aucun changement dans la politique suivie, parce qu'en France tout émane d'une volonté suprême, unique et toujours ferme, celle de l'EMPEREUR.*<sup>423</sup>

El movimiento hacia el interior de las empresas comerciales, animadas por la construcción de líneas de ferrocarril, implicó también una presencia física del poder colonial francés, apoyado por las guarniciones militares y el establecimiento de puestos avanzados y fortificaciones.<sup>424</sup> Estas empresas comerciales (*Maurel et Prom, Buhan et Teisseire, Lacoste, Peyrissac, CFAO*) fueron las que dinamizaron la actividad exportadora en los centros productores del río Senegal y el Sine-Saloum, aglutinando la actividad comercial y organizando la distribución hacia los puertos oceánicos, dónde estaban sus oficinas principales en el continente. De este modo, la cadena productiva quedaba bajo control europeo, mejorándose su funcionamiento con el desarrollo de la tecnología y los medios de telecomunicación con el paso de las décadas.



**Ilustración 25.** Construcción del puesto militar interior de Dagana (h.1910) (Fuente: ANS)

<sup>423</sup> ANSOM. 14MIOM/880. 14/12/1861

<sup>424</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp. 201

La legislación metropolitana animaba además esta situación, a través de la regulación del comercio en las escalas fluviales que excluía a las comunidades musulmanas del interior. Como ha señalado Mamadou Fall, se desplegó un arsenal jurídico para impedir el acceso al comercio de las antiguas elites económicas del interior, como el decreto presidencial del 5 de mayo de 1849, que prohibía la actividad mercantil en las escalas fluviales para toda aquella persona que no supiera hablar y escribir en francés.<sup>425</sup> Esta iniciativa apartaba directamente a los comerciantes no franceses, relegándolos a la clandestinidad o colocándolos como elementos subsidiarios de la actividad comercial a través de la figura del intermediario entre las casas comerciales europeas y los productores africanos. Con este tipo de políticas, el gobierno trataba de conseguir dos objetivos fundamentales. Por una parte, obligar a las elites comerciales africanas a “civilizarse” y adquirir los conocimientos básicos que la administración francesa requería (aprendizaje de la lengua, adopción del modo de vida europeo). Por otra, se garantizaba la preponderancia de las empresas comerciales europeas en el mercado africano.

Esta política agresiva por parte de las instituciones coloniales se complementaba con otra mucho más persuasiva, buscando la integración cultural de las comunidades musulmanas del interior, reticentes a la dominación francesa. La administración de Faidherbe llevó a cabo una política de atracción de estas comunidades a través de la creación de escuelas para los hijos de los notables africanos (1856) siguiendo el modelo argelino. En estas escuelas, se enseñaría a leer y escribir en francés, además de conocimientos básicos en matemáticas y contabilidad, en vistas de incorporar a estos alumnos en la futura administración colonial. Así, la relación entre el gobierno metropolitano y las élites políticas se fortaleció, creándose además una incipiente burguesía comercial africana, subsidiaria eso sí, de la comunidad empresarial europea. La política civil musulmana de Faidherbe se complementó con la instalación y protección de tribunales de justicia islámicos

---

<sup>425</sup> FALL, Mamadou: “Marchés locaux et groupes marchands dans la longue durée : Dès marchés du Cayor aux marchés du fleuve Sénégal. XVIIIe-début XXe siècle » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir.) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l’Ouest. Le Sénégal*. L’Harmattan. Paris. 1992, p.89

(1857) y la otorgación de subvenciones públicas en Saint-Louis para realizar el peregrinaje a La Meca (1860-1861).<sup>426</sup> La política militar musulmana de Faidherbe era menos sutil, como hemos visto con respecto a las campañas en el norte de Senegal y el Sine-Saloum. Estas dos grandes directrices políticas fueron utilizadas de manera permanente por las diferentes administraciones. No obstante, según la documentación consultada, hemos observado que hasta mediados de los años treinta, no se había logrado completar la reforma educativa ni el proceso de desarme de las comunidades musulmanas.<sup>427</sup>

El control del comercio interior era fundamental para la integración de las redes comerciales entre las regiones agrícolas y los puertos oceánicos.<sup>428</sup> A través de la articulación del mercado interior, el *hinterland* de los puertos oceánicos fue definiéndose de un modo progresivo. La presencia de agentes comerciales europeos (*Maurel et Prom, Buhan et Teisseire, Devès et Chaumet*) en el interior subsahariano desde 1855 corresponde con la expansión de la actividad comercial en Senegal y el proceso de integración de los espacios coloniales en la economía internacional.<sup>429</sup> El crecimiento de la actividad comercial en el último tercio del siglo XIX y los procesos de concentración empresarial en las ciudades costeras de África Occidental también corresponden al proceso de integración en el espacio de flujos internacional.<sup>430</sup> En Senegal, la ciudad-puerto de Dakar se situó desde la década de 1880 en el eje de la política imperial francesa, produciéndose un fenómeno de concentración de funciones e inversión pública (intermodalidad, mejora de las

---

<sup>426</sup> DIOUF, Mamadou: "Traitants ou négociants? Les commerçants Saint-Louisiens (2<sup>e</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> S.- Début XX<sup>e</sup> S.) Hamet Gora Diop (1846-1910) Étude du cas » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir.): *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, p.115.

<sup>427</sup> « *Le désarmement progressif des indigènes n'a d'autre part, suscité aucune difficulté...en certains cercles sahariens ou présahariens du Soudan Français un effort reste à accomplir qui devrait être même avec d'autant plus de célérité et de soin que ces régions comptent parmi les territoires du groupe ou la mentalité profonde de l'autochtone laisse encore parfois à désirer* » (ANS. 2G36-52/2. Note documentaire détaillée sur la situation politique de l'Afrique Occidentale Française en 1936)

<sup>428</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp. 58-60

<sup>429</sup> FALL, Mamadou.....Op.citp. 90-91

<sup>430</sup> VELTZ, Pierre.....Op.citp. 294-295

infraestructuras portuarias), añadido al incremento de la comunidad empresarial (Mapa 10).

**ÉTABLISSEMENTS**  
**MAUREL & PROM**  
**NEGOCIANTS - ARMATEURS**

*Siège social : BORDEAUX — 18, rue Porte-Dijeaux — BORDEAUX*  
*Agence à MARSEILLE, 27, Cours Lieutaud*  
*Société Anonyme au Capital de 20,000,000 de Francs*

---

*Exportateurs de toutes marchandises*  
*pour la*  
**-: COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE :-**

*Importateurs de tous produits, notamment :*  
**GRAINES OLÉAGINEUSES, GOMMES ARABIQUES, CUIRS, etc.,**

**Comptoirs principaux :**

Dakar, Saint-Louis, Rufisque (Sénégal).  
Ziguinchor (Casamance).  
Kayes, Bamako (Soudan et Haute-Volta).  
Bathurst (Gambie).

---

**Grands Magasins de vente à DAKAR, place du Marché**  
*et dans toutes les Succursales, pour*  
**— — — Tous Articles Coloniaux et Européens — — —**

---

**BOULANGERIES**

**Fabrique de Glace :- Entrepôt Frigorifique à Dakar**

---

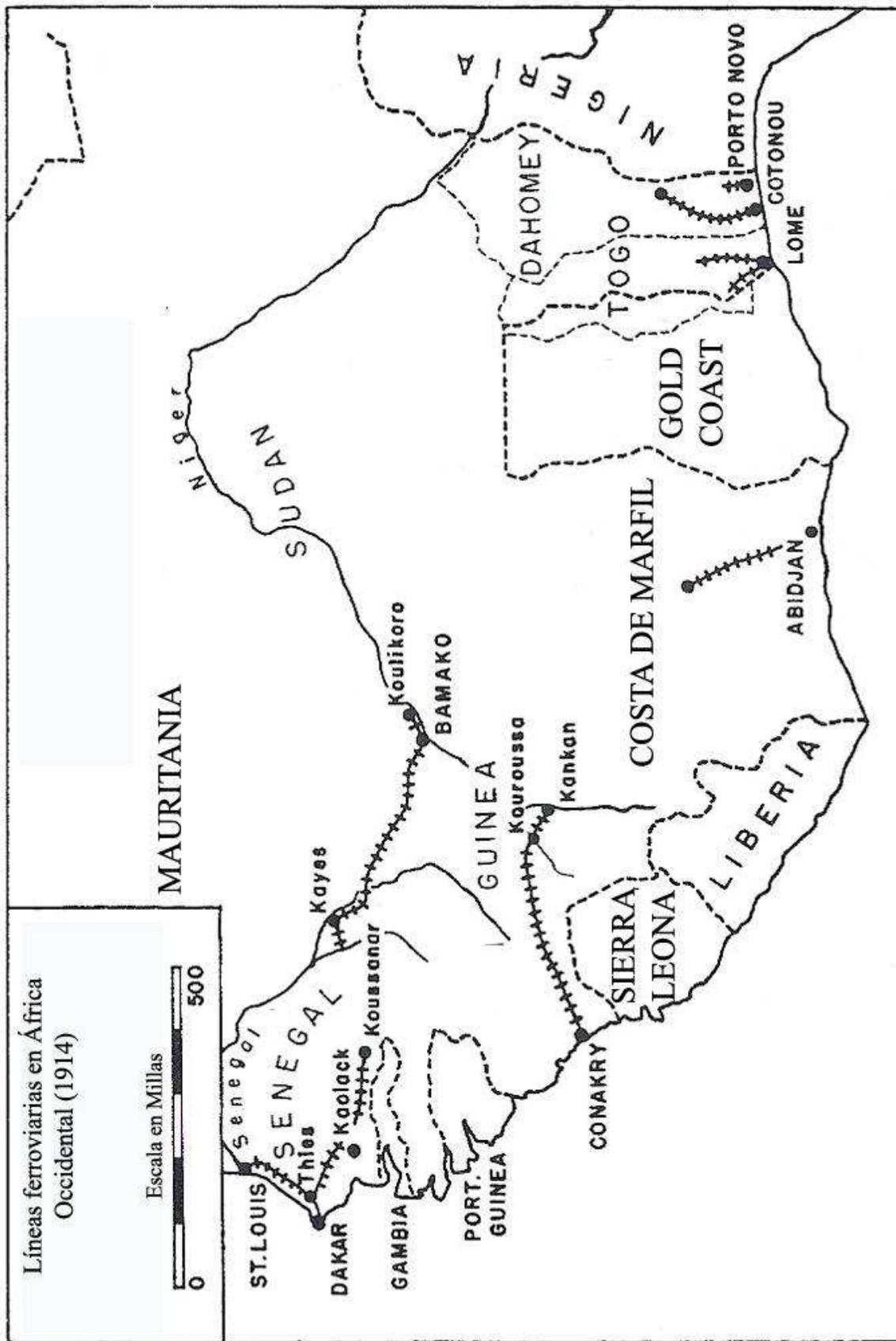
**VAPEURS DE CHARGE**  
**ET SERVICE DE PASSAGERS**  
**D'ANVERS, DUNKERQUE, BORDEAUX**  
**et MARSEILLE à DAKAR et Retour**  
*Par les Vapeurs " MONTESQUIEU ",*  
*" TOURNY ", " MONTAIGNE "*  
R. C. Bordeaux 716 B.

(1937)

Ilustración 26. Publicidad de Maurel et Prom (1937) (Fuente: BONIN, Hubert.....L'Esprit Économique.....Ob.cit)

**- Mapa 10 -**

Líneas ferroviarias en África Occidental en 1914



Líneas ferroviarias en África Occidental (1914)

Escala en Millas  
0 500

Fuente: THOMAS, Benjamin.....Ob.cit. Elaboración propia



**CAPÍTULO 10**  
**ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DE LA COMUNIDAD EMPRESARIAL EN**  
**DAKAR**

El análisis de la comunidad empresarial en Dakar nos ofrece una interesante perspectiva de trabajo que permite observar la evolución de la economía urbana y el papel desempeñado por las empresas en la integración en el espacio de flujos internacional de la ciudad-puerto senegalesa. Hablar de empresas portuarias supone englobar un conjunto de sociedades con una mayor o menor relación con la actividad portuaria propiamente dicha. Si atendemos a la nomenclatura utilizada por Tófol Tobal (empresas Hard/Soft), podríamos distinguir entre las empresas que se dedican exclusivamente a los servicios portuarios, (consignación de buques, astilleros, servicios de reparación, etcétera) y otras que implican la existencia de otro sector de empresas complementarias cuya actividad quedaría en estrecha relación con el puerto, como las comerciales dedicadas a la importación-exportación de mercancías.<sup>431</sup> El problema de esta categorización es que presupone la existencia de un sector servicios anexos al puerto con una presencia muy potente y en buena medida, resulta complicado diferenciar a estas empresas complementarias, del “terciario portuario”, puesto que muchas funciones comerciales del terciario podrían ser confundidas con las anteriores. No obstante, nos parece interesante señalar la existencia de diferencias entre las empresas con dedicación exclusiva en el puerto y otras con una diversificación de actividades más profunda.

En primer lugar pueden distinguirse cuatro tipos básicos de empresa en Dakar dependiendo de su origen. Por una parte, tenemos unos establecimientos en poder de pequeños empresarios africanos, dedicados tanto al suministro y abastecimiento de las grandes casas de comercio europeas como al comercio detallista de víveres o productos artesanos. Estos comerciantes debieron reorganizar la estructura de sus establecimientos al producirse el relevo en el liderazgo de la actividad económica en detrimento de las grandes sociedades europeas, que desembarcaron con fuerza en África

---

<sup>431</sup> TOBAL, Tófol: “El Terciario Portuario como indicador de innovación” en *Scripta Nova*. Nº 69 (66). 2000. La vinculación de la estas empresas con el puerto, sobre todo en el caso de las de servicios portuarios han sido también catalogadas como “industria portuaria”. Véase: LEBÓN FERNÁNDEZ, Camilo, CASTILLO MANZANO, José Ignacio y LÓPEZ VALPUESTA, Lourdes: *El impacto económico del puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*. Biblioteca Civitas Economía y Empresa. Diputación de Sevilla. Madrid, 1998.

Occidental en el último cuarto del siglo XIX.<sup>432</sup> El segundo tipo de empresas comercial en Dakar era la sociedad europea familiar, con presencia en la ciudad-puerto desde mediados del siglo XIX. El mejor ejemplo de ellas es *Maurel et Prom*, con una amplia variedad de actividades, sobre las que se destacaba el impulso de la exportación masiva de cacahuets. Estas compañías francesas solían tener como principal actividad el comercio al por mayor de productos coloniales así como algunos servicios portuarios, manteniendo generalmente su oficina principal en África Occidental.<sup>433</sup> Estas empresas mantenían una estrecha relación con los puertos metropolitanos, de dónde generalmente obtenían los recursos financieros. Con la expansión del comercio colonial en África Occidental en el último tercio del XIX, estas empresas abrieron oficinas y casas comerciales en los principales puertos coloniales franceses (Marsella, Burdeos), e incluso fueron capaces de constituir un complejo industrial complementario a su actividad comercial básica.<sup>434</sup> La tercera categoría de empresas que encontramos en Dakar corresponde con la gran expansión del capitalismo industrial en las últimas décadas del siglo XIX. En este caso, hablamos de una gran empresa, generalmente conformada como sociedad anónima y cuya sede principal estaba en alguna de las grandes ciudades metropolitanas (París, Burdeos, Marsella) respondiendo a un esquema estructural común en África Occidental.<sup>435</sup>

*La grande entreprise étrangère Multinational qui est dans le prolongement l'espace d'un Système africain dont les centres de décision sont extérieurs mais qui peut se et diversifier, s'adapter, voire si naturaliser en fonction du medio socioculturel d'implantation.*<sup>436</sup>

---

<sup>432</sup> FALL, Mamadou.....Op.citp.62

<sup>433</sup> PÉHAUT, Yves: "Le réseau d'influence bordelaise: la "doyenne" Maurel & Prom jusqu'en 1914 » en BONIN, Hubert (dir.) : *L'esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France et dans l'Empire*. Éditions SFHOM. 2008, pp.225-226

<sup>434</sup> *Ibid.*.....Op.citp.230

<sup>435</sup> Con la notable excepción de la británica *Elder Dempster*, no se ha documentado aún la presencia de una gran empresa *no francesa* en Dakar, lo cual en parte se explica, como ya fue señalado anteriormente, por las fuertes políticas proteccionistas.

Este tipo de empresas con una fuerte capacidad financiera, contaban con una tupida red de agentes en diferentes elementos de la administración que les permitía además ejercer presión sobre las instituciones públicas francesas. Estas sociedades van a liderar la actividad portuaria y comercial, sustituyendo progresivamente a las empresas familiares tradicionales, que o bien desaparecieron, o transformaron su estructura jurídica hacia la sociedad anónima. Su funcionamiento y estructura respondían al modelo de gran empresa caracterizado por Chandler, con la salvedad de que la aplicación de la organización científica de la gestión en África Occidental debe adoptarse con matices, debido a la naturaleza del comercio y el tejido económico colonial.<sup>437</sup> Estas grandes sociedades pasarán a dominar la actividad económica colonial, gracias a sus notables redes de agencias comerciales, distribuidas entre los diferentes puertos africanos y los centros productores, tanto agrícolas como mineros.<sup>438</sup> Entre las actividades de estas empresas, destacan el gran comercio de importación-exportación de productos agrícolas y mineros. Además, fueron responsables de la organización de grupos de presión coloniales, que condicionaron la actividad legislativa colonial y metropolitana, debida a su extensa red de agentes y las estrechas relaciones personales entre el sector privado y público. El cuarto tipo de empresa que hemos identificado en Dakar, corresponde con la llegada de población libano-siria tras la Primera Guerra Mundial y la creación de un tejido de pequeñas empresas familiares dedicadas al abastecimiento urbano.<sup>439</sup> Su conocimiento del idioma francés, su capacidad de obtener recursos financieros, sus costumbres (e incluso la religión cristiana en muchos de ellos) favorecieron además que fueran seleccionados como intermediarios entre los productores agrícolas y las grandes empresas francesas, marginando en buena medida a las antiguas

---

<sup>436</sup> HUGON, Philippe: "Essai de typologies des entreprises africaines" en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L'Harmattan. París. 1983, p. 64

<sup>437</sup> CHANDLER, Alfred Dupont Jr.: *Escala y diversificación. La dinámica del capitalismo industrial*. Prensas Universitarias. Zaragoza (original en inglés, 1990) 1996, p.27.

<sup>438</sup> DAUMALIN, Xavier.....*Marseille, l'Ouest*.....Op.citp.181

<sup>439</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.141. Véase también: BARRY, Boubacar.....Op.citp.53

élites comerciales africanas, provocando con ello fuertes recelos, puesto que se les consideraba un colectivo privilegiado de la sociedad colonial.<sup>440</sup>



**Ilustración 27.** Establecimiento de la CFAO en Abidjan (Fuente: BONIN, Hubert.....*L'Esprit Économique*.....Ob.cit).

### Empresas familiares, sociedades limitadas y sociedades anónimas

Según la naturaleza jurídica de las empresas y siguiendo una perspectiva diacrónica, las primeras empresas que se asentaron en la ciudad-puerto de Dakar a mediados del siglo XIX eran en su mayoría empresas familiares y sociedades limitadas. Estas pequeñas compañías estaban gestionadas por emprendedores expatriados que mantenían relaciones personales con las élites comerciales locales. Tras la abolición de la trata esclavista en Francia desde 1848, y las dificultades cada vez mayores para la compra de esclavos africanos, las compañías comerciales que se dedicaban a esa actividad, desaparecieron o bien cambiaron su actividad, enfocándola hacia el comercio de mercancías. En el caso de las empresas familiares, su actividad se encaminó mayoritariamente desde 1840-50 al comercio de productos coloniales, que enviaban a los puertos europeos a través de las

---

<sup>440</sup> SECK, Assane.....Op.citp.73. Para un estudio en profundidad de la comunidad empresarial libanesa en Dakar, véase: BOUMEDOUHA, Saïd: "Adjustment to West African Realities: The Lebanese in Senegal" en *Africa: Journal of the International African Institute*. Vol. 60. Nº4. Edinburgh University Press. 1990, pp.539-549

incipientes líneas de navegación a vapor. Algunas de estas empresas familiares como *Les Établissements Buhan et Teisseire*, *Établissements Chavanel*, *Deves et Chaumet*, o *Maurel et Prom* fueron los primeros comercios en impulsar el cultivo y exportación masiva de cacahuetes. Los fundadores de estas empresas generalmente eran parientes o amigos cercanos que acababan emparentando a través de matrimonios. La propiedad quedaba de este modo en manos de una familia más o menos extensa. Pese a las ganancias obtenidas en el último tercio del XIX, la mayoría de sociedades familiares sufrieron una serie de transformaciones en su estructura organizativa y jurídica a lo largo del tiempo.<sup>441</sup> Con la expansión del comercio del cacahuete a partir de 1880 se hizo patente la insuficiencia de la fórmula organizativa de estas empresas familiares, que comenzaron a sufrir la pérdida biológica de los fundadores y se abrieron procesos de luchas internas por el reparto de herencias y patrimonios. Del mismo modo, la confusión que puede producirse al confundir gestión y propiedad pudo conllevar problemas de administración en las empresas, al excluir agentes externos especializados en áreas determinadas.<sup>442</sup> El proceso de transformación de estas compañías en Sociedades Anónimas se dinamizó en la década de 1920, y sobre todo tras la crisis de 1929. Cuando el sistema financiero se desmoronó arrastrando al conjunto de la economía productiva, las posibilidades de supervivencia radicaban en una ampliación de su capacidad de acción en el mercado africano. De este modo, sólo las empresas cuya actividad estaba muy diversificada o bien contaban con una potente reserva financiera pudieron superar la crisis. Fue en la década de los 30 cuando muchas de estas sociedades familiares quebraron definitivamente, mientras que otras como *Maurel et Prom* acabaron eliminado su influencia familiar por la pérdida de la mayoría accionarial en la empresa.<sup>443</sup> Las empresas familiares que hemos

---

<sup>441</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO. Cent ans.....Op.citp.*16-17

<sup>442</sup> GRZYBOVSKI, Denize y TEDESCO, J.Carlos: "Empresa familiar x Competitividad: Tendencias e racionalidades em conflito" en *Teoría Evid.Economica*. V.6, nº11. Passo Fundo. 1998, p. 41

<sup>443</sup> Fundada en 1831, *Maurel et Prom* se transformó en Sociedad Anónima en 1882. La familia Maurel mantuvo la mayoría accionarial hasta 1928, cuando el máximo accionista Jean Maurel falleció y sus herederos vendieron buena parte de sus acciones. Paris-Dakar, 1957. Edición especial.

estudiado en Dakar podrían dividirse en torno a tres grandes categorías, por influencia del modelo de empresa familiar de Gersick y Davis:<sup>444</sup>

- a) Empresa familiar tradicional, dónde existe poca transparencia administrativa y financiera, así como un dominio de la familia sobre todos los negocios y actividades desarrolladas. Este modelo correspondería con la primera generación de empresarios franceses en Dakar. Este modelo de negocio es el que generalmente se mantuvo en el pequeño-mediano comercio dominado por las comunidades libano-sirias, dónde las relaciones sociales y los matrimonios entre libaneses eran claves para la supervivencia de la actividad económica.
  
- b) Una empresa familiar híbrida, que está mucho más abierta y permeable a las influencias externas y dónde se permite la participación de profesionales de la gestión fuera del círculo familiar. Este modelo correspondería con una segunda generación de empresas en África Occidental, cuando se ampliaron las redes de agencias en los años 80 del siglo XIX. La mayor presencia en el interior motivó a empresas como *Lacoste*, *Buhan et Teisseire* o *Chavanel* a la contratación de agentes externos de cara a la gestión de los establecimientos comerciales en las regiones productoras del Sine-Saloum, Kayés o Thies, dónde la presencia europea comenzaba a destacar tras la creación de redes ferroviarias y el mayor control del territorio por parte del gobierno francés.
  
- c) Empresa con influencia familiar, dónde las acciones puede estar en el mercado, pero los fundadores mantienen relaciones con la gestión cotidiana a través del control de la mayoría accionarial. Este modelo de correspondería con una fase tardía que en el caso de empresas como *Chavanel*, alcanzaría los años previos a la Independencia de Senegal,

---

<sup>444</sup> Véanse: LETHBRIDGE, Eric: “Tendencias da empresa familiar no mundo” en *Revista do BNDES*. 1997, p.7; GERSICK, Kelin y DAVIS, John: *Empresas Familiares: Generación a Generación*. Mc Graw Hill. 1997

cuando los herederos de Henry Chavanel conservaban la mayoría accionarial de la empresa hacia 1957.

El otro modelo de empresa europea que encontramos en Dakar se estructura en torno a las sociedades anónimas. Este tipo de compañías se desarrolló en África Occidental en el último tercio del siglo XIX y dominaron el mercado allá dónde participaron debido a su gran capacidad financiera y su organización muy desarrollada, estructurada en torno a diferentes departamentos. Desde la década de 1880 encontramos varios ejemplos de sociedades anónimas como la *CFAO* (1887), *Maison Ryth et Roth* (1889), *SCOA* (1906) que se van a situar como las grandes rectoras de la actividad comercial en el AOF, seguidas por empresas como *Maurel et Prom*.<sup>445</sup> En el sector propiamente portuario, la figura de la sociedad anónima va a ser también esencial. Salvo algunas excepciones puntuales, como *Maurel et Prom* (hasta su transformación en S.A en 1882) o *Maurel Frères* (1869), la mayoría de empresas de servicios portuarios tenían una organización jurídica accionarial, consecuencia de la propia naturaleza de este sector. En el caso de las empresas de navegación, los grandes costes para la creación y mantenimiento de una flota en expansión requerían grandes inversiones que raramente podía afrontar un particular, como así había sido en la etapa previa al desarrollo de la navegación en el siglo XIX. Algunas de las empresas consignatarias más importantes que hemos registrado en Dakar, como *Méssageries Maritimes* (1858), *Manutention Africaine* (1884), *Compagnie Française des Charbonnages* (1908), *Compagnie Italienne "Sénégal"* (1909), *Chargeurs Reunis* o *Elder Dempster* eran sociedades anónimas.<sup>446</sup> En el caso de *Manutention Africaine*, su transformación como sociedad anónima sucedió en 1925, cuando Philippe Delmás, director de *Compagnie de Navigation Delmás* absorbió la empresa bajo el holding empresarial *Delmás et Vieljeux*. La estructura organizativa de las sociedades anónimas y la presencia de algunos directivos en varios consejos de administración de diferentes empresas supone la conformación de políticas o estrategias comunes con el objetivo de lograr posiciones

---

<sup>445</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....*L'impact des intérêts*.....Op.citp.596

<sup>446</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

hegemónicas en el mercado.<sup>447</sup> En Dakar hemos podido encontrar varios ejemplos de presencia de directivos en distintos consejos de administración. Los casos de Jean, Lucien y Émile Maurel (el último ocupó la presidencia del BAO durante veinte años) participando también en el consejo de administración de *Méssageries Africaines* son ilustrativos, aunque quizá el empresario más activo en esta línea fue Philippe Delmás, quien además de conformar acuerdos empresariales con la empresa de navegación Vieljeux, obtuvo además la representación de numerosas empresas de navegación, con las que mantenía una estrecha relación personal y empresarial.<sup>448</sup> Philippe Delmás formaba parte además del consejo de administración de la *Compagnie "Sénégal"*, encargada del almacenamiento y suministro de carbón en el puerto, en la cual el resto de miembros del consejo eran italianos.<sup>449</sup> Cabe destacar la estructura jerárquica de estas grandes empresas y grupos empresariales en África Occidental, puesto que a través de un conjunto de agencias y departamentos, su organización resultaba eficiente y arrojaba notables beneficios para sus accionistas (más allá de la naturaleza del sistema comercial desarrollado en el continente).

En el caso de grandes empresas como la *CFAO*, cuyas actividades empresariales e industriales estaban estrechamente conectadas, se hacía necesario una integración vertical, que permitiera que la cadena de producción fuese lo más ágil, flexible y transparente posible.<sup>450</sup> Ello además implicaba unos transportes terrestres y marítimos eficaces que podían exigir la compra de buques o la participación activa en empresas o grandes grupos empresariales de navegación como *Compagnie Transatlantique*, *Delmás-Viejleux*, *Chargeurs Reunis*, *Messageries Maritimes*, *Cunard*, *P&O*, etcétera.<sup>451</sup> Por estas razones, la gran empresa que se impone en el comercio en África Occidental, requería

---

<sup>447</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo.....Op.citp.87

<sup>448</sup> ANSOM. Agefom. Carton 367. 1929

<sup>449</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>450</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO. Cent ans de compétition*.....Op.citp.24

<sup>451</sup> FRAILE BALBÍN: *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España. 1900-1950*. Alianza Editorial. Madrid. 1992, p.103

de una profunda organización y coordinación entre los diferentes agentes de la cadena productiva. A través de una organización jerárquica bien definida, las empresas podían actuar en segmentos del mercado dónde los pequeños competidores eran excluidos, eliminados o absorbidos por la empresa. Estas grandes sociedades tenían la capacidad financiera para crear agencias en el interior, dónde se estaba desarrollando la producción, manteniendo las oficinas principales en Dakar y los puertos atlánticos. En tercer lugar, las grandes sociedades anónimas contaban con recursos para financiar a pequeños agricultores e intermediarios africanos en coordinación con las sociedades de previsión agrícolas y las instituciones financieras (*BAO*), sobre las que tenían una notable capacidad para ejercer presión.<sup>452</sup> Por último, estas empresas tenían capacidad para aglutinar stocks agrícolas y mineros con los que alterar el valor de mercado de los productos, como sucedió durante la Primera Guerra Mundial y la crisis de 1929. Su poder de influencia sobre los mercados les permitía especular con la producción y de este modo lograr notables réditos en forma de ganancias y reparto de dividendos.<sup>453</sup>

Esta estructura empresarial fue también habitual entre las compañías británicas que se encontraban en los puertos canarios. La empresa más importante en el sector, *Elder Dempster* logró formar un holding empresarial en los puertos canarios a través de la creación de filiales como la *Grand Canary Coaling Company* (1884), la *Compañía de Correos Interinsulares canarios* (1889) o la *Compañía de Embarcaciones Canarias* (1909).<sup>454</sup> La estructura jerárquica con el consejo de Administración en Liverpool y la figura de Alfred Lewis Jones (1845-1909) como dinamizador de la empresa británica ampliaron su presencia a lo largo de toda la costa de África Occidental, convirtiéndose en una de las sociedades comerciales europeas más importantes del momento.

---

<sup>452</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.202

<sup>453</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....*L'impact des intérêts*....Op.citp.604. Véase también NDAO, Mor.....Op.citp. 9-10

<sup>454</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel: "El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas", en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. 2000, pp. 2.175-2.191.

**CAPÍTULO 11**  
**ACTIVIDAD DE LAS EMPRESAS EN DAKAR. ENTRE LA**  
**ESPECIALIZACIÓN Y LA DIVERSIFICACIÓN**

Como fue expuesto al comienzo de esta parte del trabajo, pueden caracterizarse varios tipos de empresa portuaria en Dakar según se incorporen dentro del sector de servicios portuarios o en el sector de servicios complementarios. El proceso de concentración empresarial en torno al puerto de Dakar coincide con el aumento del tráfico en el puerto a partir de 1910, cuando se instalan en la ciudad senegalesa un mayor número de empresas consignatarias en relación con el nuevo papel que debía desempeñar el puerto de Comercio. Hemos constatado una tendencia moderada al alza en el número de consignatarias entre 1904 y 1949, en relación con el incremento de la actividad portuaria (Tabla 11.1).<sup>455</sup> En líneas generales, estas empresas tenían como principal función el abastecimiento de combustibles (carbón, fuel) así como el avituallamiento de agua potable y suministros de cara a proseguir la navegación. Además, facilitaban la documentación que debían presentar los buques en las aduanas y gestionaban el pago de tasas portuarias a la administración pública y la concertación de seguros con las empresas aseguradoras en Dakar, con una presencia muy importante a partir de 1930.

**Tabla 11.1. Empresas consignatarias en Dakar (1904-1949)**

Años	Empresas consignatarias1904
1904	10
1911	14
1923	7
1937	12
1949	16

**Fuente:** Para 1904: ANS. CCD. P284; Para 1911: ANSOM. 14MIOM/1455; Para 1923: ANS. CCD. 00449; Para 1937: ANS. CCD. Seccion 09. Legajo 00484; Para 1949: BOURRIERES, Paul: *Dakar, Station Service Atlantique* (1949).

<sup>455</sup> Será necesario en el futuro y en la medida de lo posible ahondar en la línea de investigación abierta por Assane Seck en los años 70 para un estudio en profundidad del puerto y la creación de tejido empresarial en Dakar en el largo plazo, del mismo modo que se ha realizado para la ciudad de Las Palmas: véase SÚAREZ BOSA, Miguel, JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis y CASTILLO HIDALGO, Daniel: "Puerto, empresas y ciudad: Una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria" en *Revista de Historia Industrial*. Volumen 46. Barcelona. 2011, pp.73-96. Debe señalarse que en 1923, algunas agencias de consignación como las representadas por Henry Sableau o Philippe Delmás aglutinaban buena parte de la actividad que realizaban anteriormente otras empresas menores. En cualquier caso, la información que hemos localizado, observando la tendencia, nos sugiere que posiblemente el número de empresas consignatarias en 1923 fuera algo superior a las 7 localizadas, pero no podemos ser concluyentes.

Una misma empresa consignataria podía ofrecer sus servicios a un nutrido grupo de líneas de navegación que hacían escala en Dakar. La mayor parte de esas empresas de navegación eran francesas, pero con el paso del tiempo, la presencia británica, escandinava, alemana e incluso estadounidense se hizo más patente. Pueden observarse algunos datos muy interesantes sobre el número de empresas de navegación que debían atender las agencias consignatarias en Dakar (Tabla 11.2). La mayor integración de Dakar y África Occidental tras la inauguración del puerto de Comercio de Dakar en los mercados y rutas internacionales supuso un incremento de las conexiones marítimas, ejerciendo un efecto de arrastre sobre el resto de la actividad portuaria. El incremento espectacular de las conexiones marítimas en África Occidental tras la Segunda Guerra Mundial tiene como principal causa el aumento de la actividad comercial motivada por la demanda de materias primas para la reconstrucción europea, devastada por el conflicto armado. El incremento de la presencia estadounidense en África Occidental y del transporte de fuel antillano también explica el crecimiento espectacular del *foreland* de Dakar, en consonancia con el resto de puertos de la red oeste africana.

**Tabla 11.2. Líneas de Navegación con escala regular (al menos una escala mensual) en Dakar (1927-1949)**

Años	Líneas de Navegación
1927	23
1937	15
1939	17
1949	196 <sup>456</sup>

Fuente: Para 1927 y 1939: ANSOM. Agefom. Carton 367; Para 1937: *L'Afrique Occidentale Française*. AFOM. GGAOF. París, 1937. Para 1949: BOURRIERES, Paul: *Dakar, Station Service Atlantique* (1949)

Merece ser destacado el papel desempeñado por las empresas carboneras en la actividad portuaria en Dakar, hasta la transición hacia el fuel a finales de la década de 1920. El carbón, como ya ha sido señalado con anterioridad, era un elemento estratégico fundamental para los gobiernos

<sup>456</sup> Cabría indicar que las cifras que señala el GGAOF (responsable de la publicación) no señalan una regularidad en las escalas, aunque sí destacan cualitativamente el aumento de las conexiones internacionales del puerto. La cifra, posiblemente sea menor a la aportada por el GGAOF, pero sin embargo, muestran una tendencia al alza tras la IIGM.

imperiales en África Occidental. Era necesario disponer de buenas bases carboneras a lo largo de la costa dónde poder abastecer a los buques y proteger a la marina nacional. Por esa razón, el establecimiento de un stock permanente de carbón en Dakar fue uno de los primeros objetivos marcados por parte de las autoridades francesas. Desde 1858, *Messageries Maritimes* contaba con un depósito de carbón en la bahía de Dakar, dónde debía establecer un stock de seguridad para la marina francesa. Con el incremento de la actividad comercial, la finalización de las obras de reforma de 1904-1910 y la inauguración del puerto de comercio, dos nuevas empresas se sumaron a la actividad carbonera. La *Compagnie Française des Charbonnages de Dakar* (1908) y la *Compagnie Italienne "Le Sénégal"* (1909) se convirtieron a través de diversas concesiones por parte del gobierno del AOF, en los principales suministradores de carbón y fuel en el puerto de Dakar.<sup>457</sup> Estas empresas conformaron un *Trust* por el cual trataron de evitar la entrada de competencia foránea y además plantearon una política de precios uniformes, favorecida además por el proteccionismo desarrollado por el gobierno federal. Del mismo modo, en los puertos canarios y especialmente en el caso de Las Palmas, se observa un movimiento similar por parte de las empresas carboneras, interesadas en formar un oligopolio en el puerto con la connivencia de los poderes públicos españoles interesados en dinamizar la competencia interportuaria, pero no intraportuaria. De este modo, se observan comportamientos poco productivos por parte de esas empresas extranjeras (británicas sobre todo), con una capacidad organizativa y financiera superior a las que tenían las empresas españolas.<sup>458</sup> Es interesante destacar este hecho, puesto que la mayor o menor competencia intraportuaria va a definir el comportamiento y dinámica de la comunidad empresarial en el puerto.<sup>459</sup>

---

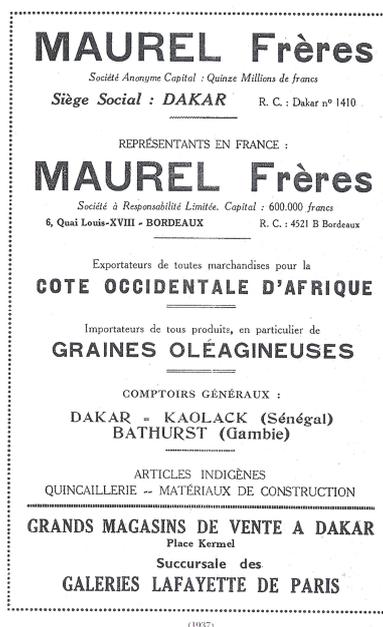
<sup>457</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>458</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo.....Op.citp.100

<sup>459</sup> "El problema radica en el hecho de que las barreras del sector portuario son muy importantes, tanto monetarias como legales, y para que este mecanismo funcione es necesario que haya libertad de entrada y salida en él. Pero en tanto, lo verdaderamente especializado e inmóvil e las inversiones portuarias es la infraestructura y no la superestructura, es posible que parte de estos servicios pueda prestarlos la iniciativa privada, y que ésta lo haga en régimen de verdadera competencia. Y de esta forma, potenciando la competencia intraportuaria se podría impulsar la interportuaria." GARCÍA ALONSO, Lorena.....Op.citp.33

Junto al grupo de empresas de servicios portuarios, encontramos otras que desarrollaron su actividad de diverso modo (Tabla 11.3). La importancia de la actividad comercial es fundamental para comprender la concentración de numerosas empresas dedicadas al gran comercio de exportación-importación. Las más importantes jugaron un papel destacado en la vida económica del puerto, y ejercieron un rol dominante en el devenir histórico de la colonia. Las principales empresas comerciales en Dakar eran la CFAO, SCOA, NOSOCO, *Commerce Africain*, *Devès et Chaumet*, *Soucail et Cie*, *Chavanel*, *Buhan et Teisseire*, *Vézia*, *Maurel et Prom*, *Maurel Frères*, *Peyrissiac*, *Lacoste y Petersen*.<sup>460</sup> Estas empresas tenían una gran diversificación de actividades, pero su actividad giraba en torno al gran comercio y todo lo que ello significaba. Baste recordar los estatutos de la *Compagnie de Sénégal et de la Côte Occidentale d'Afrique* –predecesora de la CFAO- en 1884, donde se reflejaba:

*La société pourra également s'intéresser dans toute compagnie créée ou à créer et dont les opérations auraient l'Afrique pour objet au point de vue agricole, commercial, industriel, minier ou maritime.*<sup>461</sup>



**Ilustración 28.** Publicidad de Maurel Frères (1937) (Fuente: BONIN, Hubert.....*L'Esprit Économique*.....Ob.cit)

<sup>460</sup> SECK, Assane.....Op.citp.65

<sup>461</sup> Recogido en BARAK, Michel.....Op.citp.473

La actividad de estas empresas comerciales se concentraba en la importación de mercancías metropolitanas (vestidos, maquinaria, materiales de construcción, alcohol, arroz, azúcar) y la exportación masiva de cacahuetes y derivados, goma arábica, caucho, pieles, marfil, cera, café, cacao, madera y otros productos coloniales.<sup>462</sup> Algunas empresas como la CFAO, con presencia a lo largo de toda la costa occidental africana, llegaron a tener una actividad formidable incluso en las posesiones británicas. Por ejemplo, hacia 1920, la empresa marselesa tenía una notable influencia en el puerto de Lagos (Nigeria), sobre todo en la importación de azúcar, vino y materiales textiles, que representaban más del 10% sobre el total de cada producto.<sup>463</sup> Estos datos son esclarecedores, dada la gran competencia que ofrecían las empresas comerciales británicas como *John Holt* o la propia *Elder Dempster*. Debe destacarse la naturaleza de las importaciones senegalesas a través del puerto de Dakar, puesto que ayudan a la obtención de una perspectiva global sobre el funcionamiento de la estructura comercial colonial. La pérdida de soberanía alimentaria provocada por la orientación de la producción agrícola hacia la exportación masiva, generó una gran demanda de alimentos, importados del exterior por parte de estas empresas comerciales, sobre todo en las grandes ciudades y aglomeraciones urbanas. Los productos destinados a la alimentación que eran importados de manera general estaban encabezados por arroz, harinas, azúcar, sémolas y patés.<sup>464</sup> Los potenciales consumidores debían acceder a esos productos en las tiendas y establecimientos de estas empresas, que también abastecían a los pequeños comercios locales. Las sociedades con una mayor capacidad operativa como la CFAO o la SCOA, tenían una amplia red de establecimientos comerciales en el interior, dónde podían adquirirse los productos importados desde los puertos.<sup>465</sup> En estos establecimientos del interior se organizaba también la producción de los centros agrícolas, se vendían las semillas y las herramientas y se ponían en contacto con los intermediarios africanos o libaneses. Es interesante observar

---

<sup>462</sup> MARFAING, Laurence.....Op.citp.326

<sup>463</sup> BONIN, Hubert.....*The international scope*.....Op.citp.7

<sup>464</sup> ANS. 2G46/26

<sup>465</sup> NDAO, Mor.....Op.citp. 79

que fue en estos establecimientos dónde la CFAO comenzó a utilizar personal africano con conocimientos de contabilidad y gestión en cargos de cierta responsabilidad, siempre supeditado al poder europeo.<sup>466</sup>

**Tabla 11.3. Distribución de actividades de las principales empresas europeas en Dakar (1930)**

Empresa	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
<i>Chargeurs Reunis</i>	X	X	X		X					
<i>Maurel et Prom</i>	X		X	X	X		X	X	X	Electricidad
<i>Maurel Frères</i>	X		X	X	X			X	X	
<i>Buhan et Teisseire</i>	X			X				X	X	
<i>Société Commerciale des Ports Africains (SOCOPOA)</i>	X	X	X	X		X				
<i>Elder Dempster</i>	X	X	X	X	X		X	X	X	
<i>Compagnie « Le Sénégal »</i>	X	X	X	X						
<i>Compagnie des charbonnages de Dakar</i>	X	X	X	X						
<i>Fraissinet &amp; Fabre</i>	X				X					
<i>Messageries Impériales</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Compagnie Française d'Afrique Occidentale (CFAO)</i>	X			X			X	X	X	
<i>Messageries Maritimes</i>	X	X	X	X	X					
<i>Compagnie de Navigation Delmàs</i>	X	X	X	X	X					
<i>Société Commerciale de l'Ouest Africain (SCOA)</i>							X	X	X	
<i>Nouvelle Société Commerciale (NOSOCO)</i>							X	X	X	
<i>Devès et Chaumet</i>							X	X	X	
<i>Vézia</i>							X	X	X	
<i>Peyrissac</i>								X	X	
<i>Petersen</i>								X	X	Refinerías de aceite de cacahuete

Fuente: ANS. CCD. Legajo 00484. Dossier 19 y Legajo 00449; ANS, P284; ANSOM. Agefom. Carton 367. *Le Port de Dakar* (1918). Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918; MORAZÉ, Charles: "Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numero 258. 1936, pp.607-631; Agence Française d'Outre-mer: *L'Afrique Occidentale Française*. Gouvernement Générale de l'Afrique Occidentale Française. Paris, 1937; BOURRIERES, P: *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar. 1948; PETEREC, Richard.....Ob.cit; SECK, Assane.....Ob.citp.55-65; MARFAING, Laurence.....Ob.cit; BONIN, Hubert.....CFAO, *Cent Ans de compétition*.....Ob.cit. COLUMNAS: I, consignatarios; II carbón; III, aguada; IV, víveres; V, armadores; VI, astilleros; VII, préstamos; VIII, importación-exportación; IX, almacenes y comercio; X, otros.

<sup>466</sup> BONIN, Hubert.....CFAO *Cent ans de compétition*.....Op.citp.192

## El tímido desarrollo de la industria y el sector servicios

La actividad portuaria en Dakar no provocó unos efectos de arrastre tan contundentes como en otros espacios del ámbito atlántico.<sup>467</sup> Sin embargo, generó un paulatino desarrollo del sector servicios, sin que se produjera un proceso de terciarización económica. El crecimiento de un pequeño empresariado africano o libanés dedicado al comercio detallista así como el surgimiento de establecimientos hosteleros a partir de las primeras décadas del siglo XX, responden también a las necesidades que generaba el puerto con el incremento del tráfico. Los datos muy sesgados de que disponemos nos hablan de un tráfico de pasajeros variable, pero que en líneas generales superaba las 20.000 personas en el momento más bajo (Tabla 11.4). A ello, debe añadirse el incesante tráfico de marinos haciendo escala en el puerto, pues generalmente, no suelen aparecer incorporados en los registros estadísticos.

**Tabla 11.4. Pasajeros embarcados y desembarcados en el Puerto de Dakar (1938-1962)**

Año	Pasajeros
1938	22.717
1939	22.657
1946	61.348
1948	36.041
1950	49.667
1952	50.954
1953	53.859
1954	50.639
1955	47.073
1958	135.909
1962	89.745

Fuente: Análisis del Tráfico Marítimo de los Puertos Canarios (1978, COCINLP); ANS. 2G56-93; ANS. Sección 08. Legajo 00477. ANSOM. Para el año 1958 se incluyen los pasajeros en tránsito, de ahí lo elevado de la cifra en comparación con el conjunto de la serie.

<sup>467</sup> Véase: LEBÓN FERNÁNDEZ, Camilo, CASTILLO MANZANO, José Ignacio y LÓPEZ VALPUESTA, Lourdes: *El impacto económico del puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*. Biblioteca Civitas Economía y Empresa. Diputación de Sevilla. Madrid, 1998; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel: “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914” en XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social. 2005; DE RUS MENDOZA, Ginés, TOVAR, Beatriz y GONZÁLEZ, Marianela: *Impacto Económico del Puerto de Las Palmas*. Civitas. Thomson Reuters. 2009; y también: SUÁREZ BOSA, Miguel, JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis y CASTILLO HIDALGO, Daniel (2011), Ob.cit.

El incremento sostenido de los tráficos portuarios impulsó la creación de diferentes hoteles, restaurantes, cafés y cines en Dakar, localizados en torno al “barrio francés” (*Plateau*), junto a la Place Prôtet. Los cabarets, y salones de baile estaban en su gran mayoría orientados hacia el pasaje marítimo en tránsito, mientras que los pequeños cines se encontraban dispersos entre el centro urbano europeo y los barrios africanos, dónde sus habitantes entraban en contacto con el mundo del celuloide.<sup>468</sup>

La industria hotelera también tenía un papel muy importante que jugar, puesto que un puerto de escala debía ofrecer servicios alternativos al pasaje y la tripulación mientras se realizaban las tareas de avituallamiento del buque. Esta cuestión era fundamental para las instituciones políticas coloniales, que trataron de poner a Dakar, al nivel de los puertos canarios en el sector hotelero.



**Ilustración 29.** Hotel Métropole en Dakar (Fuente: ANS)

En este sector, las Islas contaban con la experiencia de los hoteles y casas de descanso impulsadas por la comunidad británica. Hacia 1911 había tres hoteles en Dakar, Métropole, Europe y Zinnar, cuyas deficiencias en las instalaciones fueron denunciadas en el informe del ingeniero Albert Dubarry. Las instalaciones hoteleras en Las Palmas de Gran Canaria eran, por el

<sup>468</sup> SECK, Assane.....Op.citp.62

contrario, alabadas y señaladas como un objetivo deseable a alcanzar por parte de la ciudad-puerto senegalesa:

*Les étrangers trouvent à LAS PALMAS des hôtels-restaurants nombreux et la plupart très confortables (...) Au port même de LA LUZ, en face à le débarcadère, sont l'Hôtel Tranvia et l'Hôtel Royal (...) Mais la route conduisant du port à la ville le « Métropole » et « Santa Catalina » admirablement situés et installés, construits et compris comme les grands hôtels modernes européens avec salles de billard, maisons de lecture, salons de musique et de dance, tennis, croquet, etc. Puis, dans la même ville, les hôtels « Quiney », « Continental », « Europe », « Cuatro Estaciones », « Victoria », « Monopol », « Central », « Internacional », qui offrent –les deux premières surtout- un confortable réel quoique peut-être un peu trop britannique.<sup>469</sup>*

Otro sector esencial que va a desarrollarse de manera importante en Dakar es el de los seguros y la banca, en consonancia con la importancia de la actividad portuaria.<sup>470</sup> Por una parte, las empresas aseguradoras jugaban un papel capital, en la firma de coberturas sobre los buques, pero sobre todo estableciendo contratos con productores y transportistas a la hora de la manipulación de las mercancías. Entre estas oficinas aseguradoras se encontraban las más importantes del mundo en el sector de los transportes marítimos como *Bureau Veritas*, *American Bureau of Shipping* o *Lloyds*. Estas empresas se situaron en el barrio francés, junto al resto de servicios anexos al puerto, representando espacialmente las funciones básicas de un distrito portuario. En 1939 el sector de los seguros en Dakar se encontraba plenamente desarrollado, con la presencia de numerosas agencias y compañías de seguros (Tabla 11.5).

---

<sup>469</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>470</sup> El desarrollo del sector servicios anexo a la actividad portuaria fue destacado por Coase a finales de la década de 1930, quién planteó los principios de las dinámicas y el comportamiento empresarial. Recogido en WILLIAMSON O.E y WINTER, S.G (eds.): *The Nature of the Firm. Origins, Evolution and Development*. Oxford University Press. Oxford, 1991.

**Tabla 11.5. Compañías aseguradoras en Dakar (1939)**

Empresa	Agente delegado	Domicilio en Dakar
American Bureau of Shipping	-	Avenue Roume
Bureau Veritas	Laurens	Boulevard Pinet-Laprade
Confiance	Régnier	Avenue W.Ponty
Cie. d'Assurances Générales	Deney	Avenue Roume
Crédit Foncier de l'AO	Deney	Avenue Roume
Foncière de France	Delorme	Avenue A.Sarraut
Union	Hortala à Capillon	Place Prôtet
Lloyds Anglais	Elder Dempster	Boulevard Pinet-Laprade
Nord	Etablissements Peyrissac	Place Kermel
Nothern	Niger Français	Avenue Faidherbe
Prévoyance	Thubet	Avenue W.Ponty
URBAINE	Manutention Africaine	Boulevard Pinet-Laprade
Caledonian	Etablissements Vézia	Rue des Essarts
Franco Coloniale d'Assurance	Franco-Coloniale d'Assurance	Avenue A.Sarraut
L'Europe	Ganteaume	Boulevard Pinet-Laprade
La Guardian	Deves & Chaumet	Rue Parchappe
Yorkshire Co.	Baraderie	Rue Caillé
Motor Union-Providence	Deville	Rue des Essarts

Fuente: ANSOM. Agefom. Carton 367. Informe del director de la empresa "Les assurances françaises". 28/12/1939

El otro sector que se desarrolló con fuerza en Dakar fue el financiero. Del mismo modo que sucedió en los espacios coloniales vecinos, desde mediados del siglo XIX, y sobre todo en el último tercio del siglo, se crearon varias entidades bancarias privadas cuyo objetivo era apoyar la iniciativa empresarial en el continente, sufragar algunos empréstitos por parte de las autoridades municipales e impulsar la monetarización de la economía.<sup>471</sup> El surgimiento de la banca en África Occidental se vincula con el boom comercial del último tercio de siglo, la construcción de vías férreas y la apertura de nuevos mercados interiores. No obstante, la utilización de la moneda como medio de cambio no se generalizó hasta la primera década del siglo XX, con la expansión de oficinas comerciales bancarias y un mayor control europeo de la producción primaria.<sup>472</sup> Esta monetarización implicaba una cierta cohesión económico-política, conllevando además la expansión del trabajo asalariado, que comenzara a superar lentamente las formas de trabajo esclavista o servil. De este modo, se facilitaría también el cobro de tasas e impuestos con los que financiar los presupuestos de la Colonia.<sup>473</sup>

<sup>471</sup> MARFAING, Laurence.....Op.citp.318-319; BONIN, Hubert.....*The International Scope*.....Op.citp.3; Véase también: FALL. Mamadou: L'AOF: "Jacobinisme fiscal et administration des affaires. 1900-1945". Université Cheikh-Ante Diop. Dakar. 1985, p.524-531

<sup>472</sup>COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri.....Op.citp.101; FALL, Mamadou.....Op.citp.103

<sup>473</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.206

El origen de la banca en Senegal se encuentra en el *Banque du Sénégal* (1853), con sede en Saint-Louis y cuya fundación aparece ligada a los intereses comerciales girondinos, especialmente *Maurel et Prom*, que se convirtió en el accionista mayoritario de la entidad.<sup>474</sup> La principal función del *Banque du Sénégal* fue el apoyo financiero a la expansión del cultivo y exportación del cacahuete, así como la dotación de préstamos para la construcción de obras públicas como las líneas de ferrocarril o las obras en los puertos oceánicos. El *Banque du Sénégal* se transformó en 1901 en el *Banque d'Afrique de l'Ouest* (BAO), tras una ampliación de capital promovida por el grupo de grandes empresas marselesas que estaban desarrollando su actividad en África Occidental, deseosas de superar la influencia girondina en el banco (73% del accionariado procedente de Burdeos). Con la creación del BAO, la estructura accionarial varió notablemente, pasando el poder de decisión de manos girondinas a marselesas, a través de la mayor presencia de la *Société Marseillaise Coloniale, Mante & Borelli, Cyprien Fabre* y sobre todo la CFAO. No obstante, el papel de *Maurel et Prom* en el Consejo de Administración del banco se mantuvo con la elección de Lucien Maurel como primer consejero delegado.<sup>475</sup> La presencia de empresas portuarias y comerciales en la creación de entidades financieras fue común en el resto de colonias en África Occidental. Los británicos crearon en 1894 el *British Bank of West Africa* (BBWA), gracias a las presiones ejercidas por *Elder Dempster* para potenciar los intercambios comerciales en sus posesiones en Sierra Leona, Gambia y la Costa del Oro.<sup>476</sup> En 1905, los alemanes crearon el *Deutsch-Westafrikanische Bank*, en el marco de la CMAO, donde su presencia en la

---

<sup>474</sup> PEHAUT, Yves.....Op.citp.235

<sup>475</sup> BONIN, Hubert: « Les réseaux bancaires parisiens et l'Empire : Comment mesurer la capacité d'influence des « banquiers impériaux » ? » en BONIN, Hubert (dir.) : *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Editions de la SFHOM. 2008b, p.464

<sup>476</sup> Este banco contaba con sucursales en las principales ciudades costeras oceánicas, sobre todo en los lugares donde Elder Dempster contaba con oficinas comerciales. Alfred L.Jones fue el responsable del nacimiento de esta entidad financiera que se estableció en las Islas Canarias, funcionando además como casa de cambio de moneda. En las colonias británicas de África Occidental, el banco obtuvo diversos privilegios como la emisión y distribución de moneda, lo cual lo situaba en el centro de la actividad económica colonial. Para un estudio en profundidad sobre el BBWA, véase: FRY, Richard: *Bankers in West Africa: The story of the Bank of British West Africa Limited*. Hutchinson. Londres, 1976.

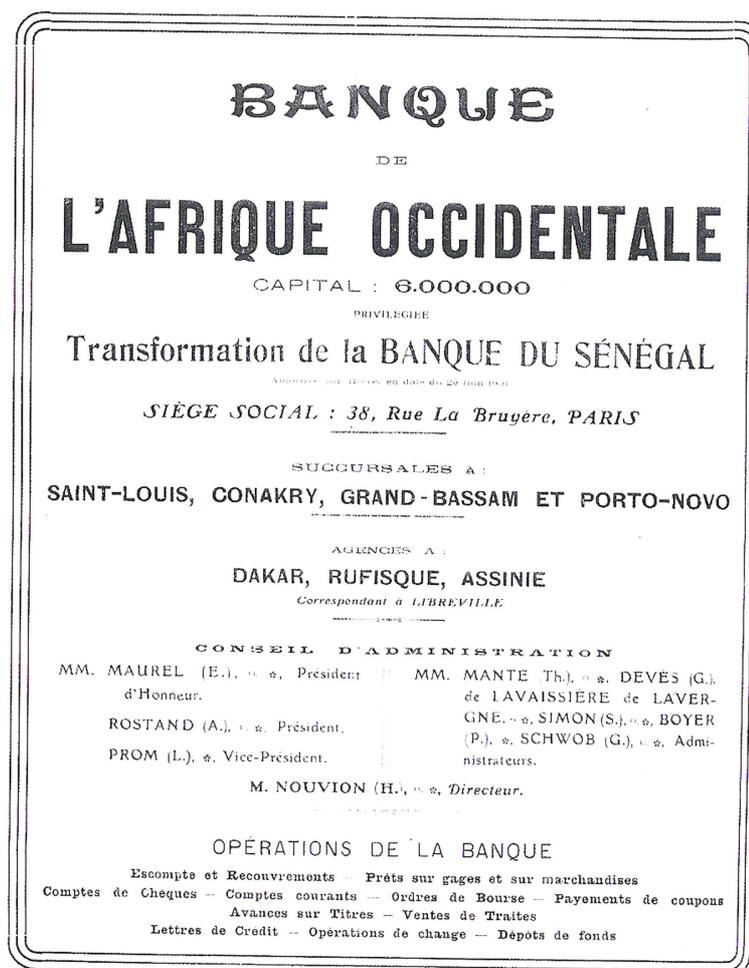
región había aumentado de manera notable, sobre todo en Camerún y Togo.<sup>477</sup> Por su carácter estratégico, ambas empresas contaron con el apoyo de sus gobiernos, que les concedieron privilegios como la emisión y distribución de monedas y billetes en África Occidental, del igual modo que el BAO. Estos bancos recibieron también los ahorros de los trabajadores y funcionarios europeos, con los que complementaban su actividad.

Con el traslado de la capital del AOF a Dakar en 1902, el *BAO* reforzó su presencia en Dakar con la ampliación de su presencia en la ciudad-puerto. El crecimiento del sector financiero se plasmó también en la creación de varias empresas financieras ligadas al sector de la construcción y la agricultura. En 1923 se fundó en Dakar el *Crédit Foncier d'Afrique*, que en 1928 pasará a llamarse *Crédit Foncière de la Côte d'Afrique*, cuyos intereses giraban en torno a la dotación de préstamos dedicados a la construcción de viviendas y la puesta en explotación de cultivos comerciales. En 1937, se puso en marcha también el *Crédit Foncier de l'Ouest Africain* (fundado en 1928), cuya actividad era similar a la otra entidad de crédito mencionada.<sup>478</sup>

---

<sup>477</sup> HENDERSON, W.O: "British Economic Activity in the German Colonies, 1884-1914" in *The Economic History Review*, Vol.15, Nº. 1-2. 1945, p. 60.

<sup>478</sup> SECK, Assane.....Op.citp.80



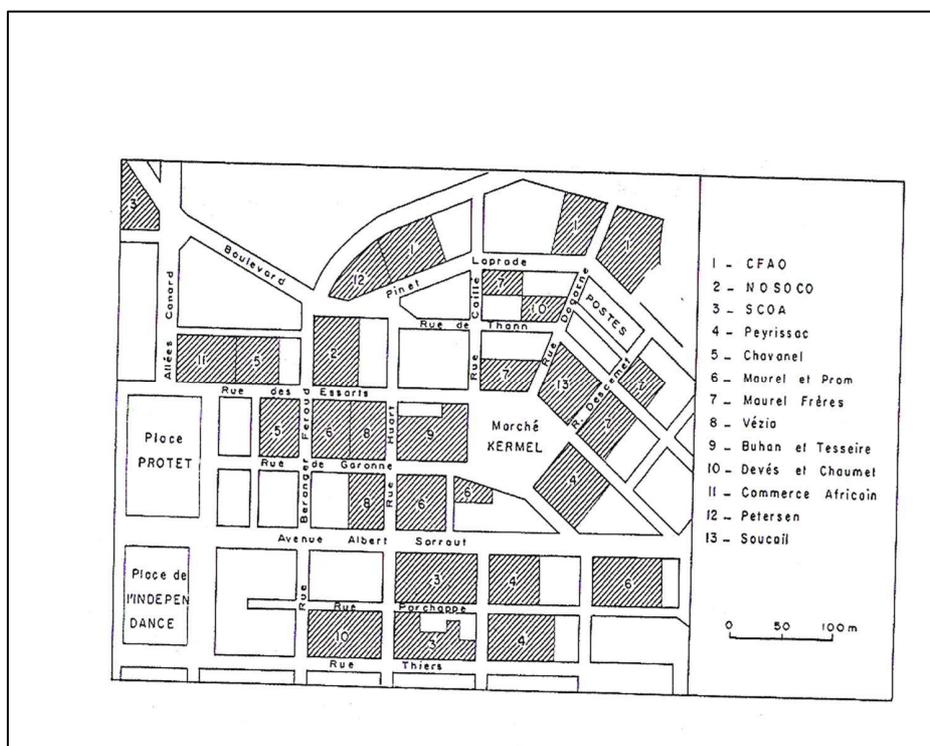
**Ilustración 30.** Publicidad del BAO (Fuente: BONIN, Hubert.....*L'Esprit Économique*.....Ob.cit)

De este modo, Dakar se convirtió en uno de los centros financieros más importantes de África Occidental, aglutinando las oficinas centrales de diferentes empresas financieras de alcance internacional. En el Mapa 11, se ha dispuesto especialmente la distribución espacial urbana. En él, aparecen divididas las diversas áreas que surgen en torno al puerto.<sup>479</sup> Pueden distinguirse el centro urbano financiero-comercial, dónde se concentraban las principales empresas comerciales, bancarias, así como los poderes públicos coloniales. En la zona portuaria se encontrarían las instalaciones básicas de las principales sociedades de servicios portuarios, quedando la zona industrial en

<sup>479</sup> Para la confección de este mapa se ha tenido en cuenta el modelo básico de estructura urbana de las ciudades portuarias defendido por Ducruet: DUCRUET, César (2005a): « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial » en *M@ppemonde*. Nº 77-1. Pp. 1-6. Véase también: TOBAL, Tófol (2000): "El Terciario Portuario como indicador de innovación" en *Scripta Nova*. Nº 69 (66).

la parte norte del puerto. En ella se encontraban los depósitos de combustible líquido, y algunas industrias de transformación y procesado de cacahuetes como *Huileries Petersen*. El aspecto más interesante sobre esta cuestión es que se plasmó visualmente una cierta distribución de funciones en la ciudad, aunque el eje gravitatorio se situaba en la zona comercial, identificada con el “barrio francés” junto al puerto. La concentración de empresas portuarias y comerciales en ese distrito, fue un proceso que se prolongó durante décadas, desarrollando un frente marítimo significativo, sin grandes cambios estructurales (Gráfico 11.1).

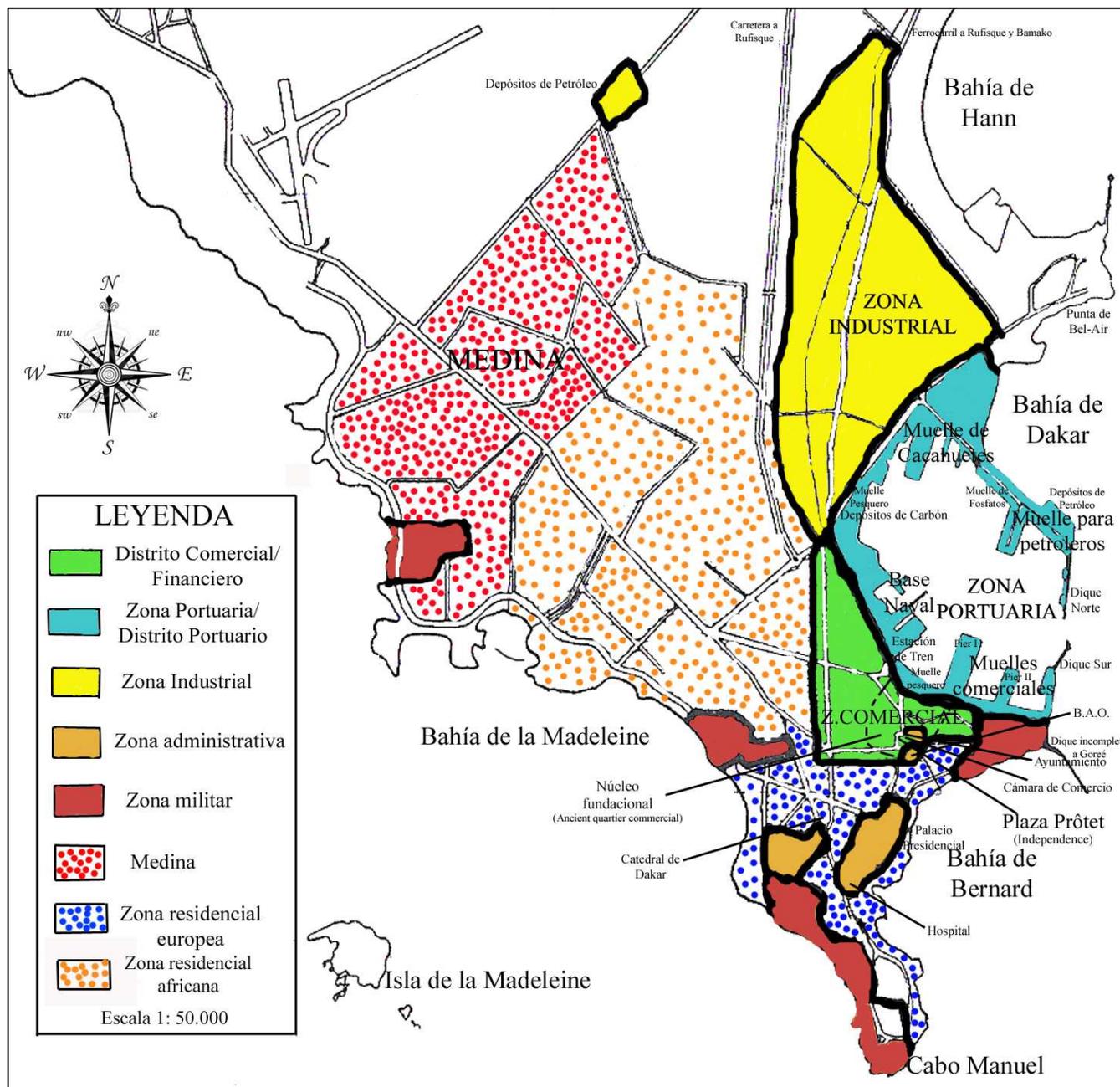
**Gráfico 11.1. Distribución espacial de las principales empresas comerciales en Dakar (1970)**



Fuente: SECK, Assane.....Op.citp.71

**- Mapa 11 -**

Distribución espacial de la actividad económica en Dakar (h.1950)



Fuente: WITTLESEY, Derwent....Ob.cit; PETEREC, Richard....Ob.cit; WINTERS, Christopher....Ob.cit; CHARPY, Jacques....Dakar. *Naissance d'un métropole*....Ob.cit. Elaboración propia

Por otra parte, el sector hostelero fue desarrollándose progresivamente en el centro de la ciudad. Junto a los hoteles y residencias, aparecieron cafés, cervecerías, restaurantes y pequeñas tabernas de las cuales de momento no hemos podido incorporar en una base de datos exhaustiva. El puerto también conllevó la aparición y difusión de establecimientos clandestinos o semi-clandestinos dónde se practicaba la prostitución, enfocada de forma general hacia los obreros africanos, los marinos en tránsito, y el gran número de soldados europeos que realizaban el servicio militar en la base naval.<sup>480</sup> Según los datos de que se disponen, hacia 1946 existían un total de 5 burdeles en las cercanías del puerto, con un número de al menos entre 27-30 mujeres registradas ejerciendo la prostitución de manera permanente.<sup>481</sup> El Gobierno Federal hablaba de un total de 60 habitaciones en la ciudad dónde se ejercía regularmente la prostitución.<sup>482</sup> Es posible que el número de mujeres ejerciendo la prostitución en las calles fuese mucho mayor, como señaló el presidente de la Comisión Patronal Hostelera en 1947, cuando denunciaba la presencia masiva de prostitutas en las puertas de los principales hoteles.<sup>483</sup> La crítica situación económica de la posguerra, la falta de empleo y la incesante inflación en Dakar motivó este tipo de actuaciones por parte de las mujeres africanas, en busca de una renta de supervivencia básica.

El sector industrial fue quizá el que menos se desarrolló en Dakar, en comparación con el sector servicios. La primera instalación industrial en Dakar fue *Huilleries Petersen*, en 1932, con el objetivo de nutrir al mercado interior de aceite de cacahuete procesado. La segunda industria fue también una refinería, *Lesieur*, instalada durante la IIGM ante la grave crisis de los fletes marítimos y

---

<sup>480</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.57

<sup>481</sup> ANSOM. 14MIOM/3050

<sup>482</sup> ANSOM. 14MIOM/3050. Nota del Director General de Asuntos Políticos del AOF. 20/11/1946. En los informes, se recoge la existencia de prostitutas blancas en los burdeles de Dakar, perseguidas por parte de las autoridades francesas, que ejercían un férreo control sobre los movimientos de mujeres solteras hacia las colonias.

<sup>483</sup> ANSOM. 14MIOM/3050. Carta del Presidente de la Comisión Patronal Hostelera, M.Perras, al Gobernador del AOF.

la imperante necesidad de optimizar el espacio de carga en los buques.<sup>484</sup> A finales de los años 40 y durante el primer lustro de la década de los 50 comenzó a desarrollarse una incipiente industria pesquera, sobre todo con la instalación de las empresas de conservas y la construcción de un gran congelador en el puerto.<sup>485</sup> A falta de un estudio en profundidad de la micro-industria Dakar y la constatación cuantitativa del número de pequeños talleres de reparaciones, herreros, carpinteros, etcétera, conocemos la existencia en Dakar de un grupo importante de empresas industriales a mediados de los años 1930 en la zona portuaria (Tabla 11.6).

**Tabla 11.6. Establecimientos industriales en Dakar (1936-1937)**

Nombre Empresa	Sector	Sede Social
Cie. de constructions générales en Afrique	Construcción	París
Cie. du Chemin de Fer de Dakar à Saint-Louis	Transportes	París
Cie. Internationale d'exploitation et travaux en Afrique Occidentale	Construcción	París
Cie. Sénégalaise de transports en commun	Transportes	París
La Construction Africaine	Construcción	París
Foncière de la Côte d'Afrique	Construcción	París
Les Grands Travaux Africaines	Construcción	París
Huileries et Savonneries de l'Ouest Africain	Alimentación, jabones	Marsella
L'Industrielle Coloniale	Energía	París
Les Ports coloniaux	Trabajos portuarios	París
Société des Brasseries de l'Ouest Africaine	Alimentación	París
Société Commerciale des Ports d'Afrique d'Ouest (SOCOPAO)	Servicios portuarios	París
Société des huileries et rizeries ouest-africaines	Alimentación	París
Huileries Petersen	Alimentación	París
Travaux de l'Ouest Africain	Trabajos Públicos	París, Burdeos
Union d'Entreprises Coloniales	Trabajos Públicos	París
Union coloniale d'électricité	Energía	París

Fuente: ANSOM. Agefom. Carton 125. Dossier 10bis.

Como ha sido indicado, hasta los comienzos de la industria pesquera (procesamiento y enlatado de las capturas), el inicio del procesamiento y exportación de fosfatos y minerales del norte de Senegal (con un papel muy

<sup>484</sup> SECK, Assane.....Op.citp.83

<sup>485</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00469. 25/04/1956

destacado por parte de la sociedad minera GAZIELLO) y la creación de una industria de transformación de alimentos a finales de la década de los 50, la actividad industrial en Dakar era más bien débil, orientada hacia la construcción y los servicios portuarios.<sup>486</sup> Estos últimos garantizaban el buen funcionamiento del puerto (astilleros, talleres de reparaciones navales, avituallamiento y suministro de combustibles), y por su parte, el sector de la construcción era esencial para el desarrollo de las infraestructuras (puertos, ferrocarriles, carreteras). Cabe destacar que este proceso de concentración industrial y empresarial, que supone una excepción en Senegal, permitía una reducción de costes en transportes y mano de obra, por la gran disponibilidad de demandantes de empleo. De este modo, las empresas e industrias disponían además de un importante mercado de consumidores de bienes de consumo baratos, importados a través del puerto o bien, producidos en las industrias locales.<sup>487</sup>

---

<sup>486</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00477. Expediente 23-71. Procès verbal du Conseil d'Administration du Port de Commerce de Dakar. 21/08/1963

<sup>487</sup> ANS. CCD. Sección 08. Legajo 00477. «Dakar et Son Port». Journal de la Marine Marchande. 6/04/1964. Sobre las fuerzas centrípetas que inciden en los procesos de formación de distritos industriales, véanse: SCOTT, Allen J.....Ob.cit.; y también: FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul.....Ob.cit.

**CAPÍTULO 12**  
**RELACIONES ENTRE LA ESFERA DE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO.**  
**ACUERDOS, GRUPOS DE PRESIÓN Y ORGANIZACIONES**  
**EMPRESARIALES**

En los puertos de la primera globalización, la conformación de cárteles, monopolios y oligopolios ha sido frecuente, sobre todo en determinados sectores estratégicos como el suministro de combustibles. La necesidad por parte de las autoridades portuarias en los puertos *Landlord*, de disponer de unas empresas de servicios competitivas, les empujó a adoptar medidas de protección de la competencia inter-portuaria, a través de la concesión de servicios y la dotación de terrenos, almacenes o maquinaria en los puertos, del mismo modo que diversas exenciones fiscales. Las empresas de servicios portuarios se mostraron habitualmente unidas a la hora de presentar sus reclamaciones y peticiones a las autoridades coloniales. Un buen ejemplo de ello, fue el bloqueo que presentaron las tres empresas carboneras de Dakar en los años veinte a la entrada de un competidor estadounidense como Shell en el mercado del suministro de combustibles. En este caso, la protección hacia las empresas establecidas supuso una pérdida relativa de competitividad intra-portuaria al sostener un oligopolio conformado por las empresas ya establecidas.<sup>488</sup>

La conformación de *trusts* carboneros fue un elemento común en los diferentes puertos de la red de puertos de África Occidental entre 1885 y 1914. El papel hegemónico de las compañías británicas en el transporte, distribución y suministro del carbón en los puertos las convirtió en elementos esenciales de una política de acuerdos económicos internacionales. En África Occidental, la distribución y el transporte solían estar en manos británicas, así como la venta y suministro por parte de empresas como *Cory Brothers*, *Miller, Wilson and Sons* o *Elder Dempster*.<sup>489</sup> El hecho más destacado en esta línea fue el acuerdo de 1903 conocido como *Atlantic Islands Depot Arrangements* (AIDA). El AIDA fue una maniobra de las compañías carboneras británicas que operaban en los archipiélagos atlánticos de Cabo Verde, Madeira y Canarias que supuso la cartelización de la actividad. A través de este pacto, las empresas firmantes se comprometían al establecimiento de unos precios de referencia y el establecimiento de cupos, sujetos al cobro de indemnizaciones

---

<sup>488</sup> GARCÍA ALONSO, Lorena.....Op.citp.26-28

<sup>489</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel.....*The role of the Canary*.....Ob.cit.

compartidas para las empresas que pudieran salir perjudicadas coyunturalmente.<sup>490</sup>

En las posesiones francesas en el continente y sobre todo en Dakar, el carbón, si bien era de procedencia británico (con la excepción del carbón estadounidense comercializado por *Le Sénégal*), las empresas que lo suministraban eran francesas e italiana. Hasta la década de los 30, estas empresas conformaron un *trust* que fijaba los precios del carbón en el puerto, así como diferentes aspectos como el reparto del suministro de carbón a los buques, el establecimiento de stocks (con respecto a los parámetros exigidos por las autoridades), el pago de salarios a los trabajadores, etc. En el puerto de Las Palmas, también se conformaron *trusts* carboneros, controlados por las empresas británicas en connivencia con las autoridades públicas isleñas. Entre 1910 y 1934 se produjo la conformación de un poderoso *trust* empresarial que aglutinaba a las principales empresas carboneras que canalizaban prácticamente toda la actividad portuaria: *Miller & Cía*, *Grand Canary Coaling Company (Elder Dempster)*, *Cía. Carbones Minerales (Wilson)*, *Woermann Linie*, *Cía. Carbonera de Las Palmas*, *Cía. General de Canarias de Combustibles* y la *Cía. General de Combustibles Oceánica*.<sup>491</sup> Estas empresas mantuvieron un pulso con las administraciones y los trabajadores para imponerse en el sector y conseguir dominar también la organización y el mercado de trabajo a través de la determinación de precios y salarios en el puerto. En el puerto de Mindelo, hasta 1910, la actividad carbonera aparece dominada también por las empresas británicas, agrupadas también en un *trust* a tres: *Miller-Cory*, *Wilson Sons and Company* y *Sao Vicente Coaling Company*.<sup>492</sup> En 1913, *Blandy Brothers* llevó a cabo diversos intentos de

---

<sup>490</sup> Véanse: SUÁREZ BOSA, Miguel: “The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies” en *International Journal of Maritime History*, Vol. XVI, Nº1. 2004, pp.95-124; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro: “El tráfico marítimo en la Era del Imperio: cártel, monopolio y oligopolio: El caso de Santa Cruz de Tenerife, .c1870-1914” en IX Congreso de la AEHE. Murcia, 2008

<sup>491</sup> Este acuerdo profundizaba en los parámetros del AIDA de 1903. Para una visión sobre las consecuencias sociales del *trust* carbonero en Las Palmas, véase: SUÁREZ BOSA, Miguel: *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. CIES. Madrid, 1990.

<sup>492</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Estudio sobre el puerto de San Vicente. 1911

penetrar en los mercados del carbón de Cabo Verde y Dakar. En Mindelo, obtuvo una concesión de terreno por parte del gobierno portugués para el establecimiento de almacenes a cambio del compromiso a vender el carbón a unos precios inferiores a los de Dakar y Canarias.<sup>493</sup> El gobierno francés observó con preocupación la instalación de *Blandy* en el puerto vecino, dada la competencia que podría suponer una estación carbonera más barata, que junto a los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas podían hacer flaquear al recién inaugurado puerto de Dakar. Pese a todo, las autoridades coloniales rechazaron de pleno la posible entrada de una empresa carbonera británica en ese sector estratégico en el puerto, apoyado además por las empresas que conformaban el *trust* en Dakar.<sup>494</sup> No obstante, debe destacar aquí que la *Compagnie Française de Charbonnages de Dakar* mantenía unas estrechas relaciones empresariales con *Wilson and Sons*. Llegó incluso a acusársele de favorecer el predominio del puerto de Las Palmas sobre el de Dakar en consonancia con los acuerdos adoptados con el resto de empresas británicas firmantes del AIDA.<sup>495</sup>

Además de estos acuerdos oligopólicos entre las empresas de servicios portuarios, las empresas de navegación también desempeñaron un papel esencial en la firma de acuerdos particulares con los que controlar diferentes mercados. La organización de cárteles en el sector de la navegación fue un elemento distintivo del desarrollo de los medios de transporte marítimos desde mediados del siglo XIX. Con el incremento de las frecuencias en las rutas marítimas, el aumento de la capacidad de carga, autonomía y velocidad en los buques de la primera globalización, las grandes empresas de navegación firmaron acuerdos entre sí para evitar guerras de precios y de este modo fijar tarifas y servicios. En África Occidental, podemos observar un desarrollo diferenciado en las dos grandes áreas imperiales. Por una parte, el gobierno francés llevó a cabo una política proteccionista de su pabellón, elevando

---

<sup>493</sup> ANSOM.14MIOM/1455. Carta del Embajador francés en Lisboa, M.Daeschnner al Ministro de Asuntos Exteriores francés, Stephen Pichon. 11/8/1913

<sup>494</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Carta del Ingeniero Jefe del Servicio del Puerto, M.Nöel al Inspector General de Trabajos Públicos de Dakar. 27/9/1913

<sup>495</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del inspecto general de primera clase de las Colonias, Albert Dubarry. 10/5/1911

aranceles y tasas portuarias a los buques no franceses, pese a que la firma de la Convención de Níger de 1898 garantizaba la libertad de movimientos y mercancías en el Golfo de Guinea. Frente a esta postura, el gobierno británico apoyó la firma de la CMAO entre *Elder Dempster* y *Woermann Linie* en 1895, que garantizaba el predominio de ambas empresas en el transporte de mercancías en la costa occidental africana. La firma de este acuerdo entre la empresa de Liverpool y Hamburgo suponen un ejemplo gráfico de la cartelización y la puesta en marcha para coordinar esa monopolización de un sector estratégico y demuestran la fuerza de las empresas portuarias/marítimas para llevar a cabo esas políticas empresariales.

### Un proceso de cartelización en África Occidental: La Conferencia Marítima de África Occidental (1895-1914)<sup>496</sup>

Las conferencias marítimas han sido elementos rectores del tráfico marítimo desde su creación y consolidación en el último tercio del siglo XIX hasta la actualidad. Estos acuerdos entre diferentes empresas de navegación pretendían establecer el control sobre determinadas rutas y espacios marítimos, a través de una política de fijación de precios de flete que pudiera eliminar la competencia externa, y repartiéndose los servicios marítimos conformando de este modo oligopolios.<sup>497</sup> Con el establecimiento de la Conferencia Marítima de África Occidental (CMAO), el Imperio Británico se aseguró el dominio marítimo y comercial de sus principales enclaves en la costa occidental de África (Nigeria, Sierra Leona, Ghana). El acuerdo representa fielmente las orientaciones políticas europeas de finales del XIX, expansión colonial y control del comercio internacional:

---

<sup>496</sup> Habría que destacar aquí que la CMAO se extinguió temporalmente con el estallido de la Primera Guerra Mundial, recomponiéndose posteriormente en 1924, con la entrada de nuevos componentes al cártel como la *Holland West Afrika Lijn*.

<sup>497</sup> Para una definición del funcionamiento de las Conferencias Marítimas, véase: VALDALISO GAGO, Jesús María: *La Navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de Fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Bilbao. 1997

*I would follow the example of England in granting to these merchants something like Royal Charters...I do not wish to found provinces, but to protect commercial establishments in their own development...We hope that the tree will flourish in proportion to the activity of the gardener, but if it does not, the whole responsibility rests with him and not with the Empire, which will lose nothing*<sup>498</sup>

En este contexto de expansión imperialista, el archipiélago canario jugó un papel destacado como eje en las rutas atlánticas, atrayendo capitales de las principales potencias europeas hacia sus ciudades-puerto. Este acuerdo anglo-germano impulsó el establecimiento de empresas portuarias en las islas. En un breve espacio de tiempo irán instalándose en Las Palmas, la *Grand Canary Coaling Company* (1894), *Woermann Linie* (1906), *Blandy Brothers* (1885), *Miller & Company* (1887), *Wilson Sons* (1889) y *Cory Brothers* (1904). En Tenerife, el proceso de implantación de la empresa alemana se retrasaría hasta 1913 cuando tras años de perseverancia la *Deutsche Kohlen Depot Geseschaft* se instalaría como suministradora del “oro negro” en Santa Cruz, sumándose a las ya establecidas compañías carboneras como la *Tenerife Coaling Company* –filial también de la empresa de Liverpool.<sup>499</sup>

El acuerdo se plasmó en el Puerto de Las Palmas en un predominio de las principales actividades portuarias por parte de la *Grand Canary Coaling Company*. Bajo la gestión y administración de Sir Alfred Lewis Jones desde 1884, hasta su muerte en 1909, la empresa británica se convirtió en una compañía de entidad supranacional con una gran diversidad de actividades (navieras, financieras, constructoras, comerciales, turísticas) implantada en África Occidental, Sudáfrica, América del Sur y el sudeste asiático.<sup>500</sup>

---

<sup>498</sup> Discurso del canciller Bismarck en el Reichstag, Junio de 1884 recogido por Henderson HENDERSON W.O: “Germany’s trade with Her Colonies. 1884-1914” in *The Economic History Review*. Vol.9, Nº1. 1938, pp. 7-8.

<sup>499</sup> PONCE MARRERO, Francisco Javier: “La rivalidad anglo-germana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra” en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Nº 48. 2002, p. 149.

<sup>500</sup> DAVIES, Peter.....*The Trademakers*.....Op.citp.144; BRAYSHAY, Mark et alii.....Op.citp.216

*Woermann Linie* acudió desde finales de la década de 1880 en busca del apoyo de la Cancillería, para mejorar su posición en África Occidental, pese a encontrarse en inferioridad de recursos materiales y financieros.<sup>501</sup> Hacia 1894 la empresa alemana era capaz de enfrentarse al *monopolio virtual* que había conseguido *Elder Dempster* bajo la hábil gestión de Sir Alfred L. Jones.<sup>502</sup> La auténtica amenaza para *Elder Dempster* era la existencia de una alternativa potente que limitara su poder de influencia sobre el mercado africano. En este sentido, la compañía de Liverpool prefirió concertar un *cártel* empresarial con su rival alemán antes que enfrascarse en una guerra de precios que podía hacer peligrar su hegemonía regional. Con el acuerdo de 1895, ambas empresas fijaron los precios de flete y los servicios marítimos entre África Occidental y los puertos metropolitanos (establecimiento de rutas y áreas de influencia). La fortaleza de ambas empresas (sobre todo *Elder Dempster*) les facilitó la posibilidad de dominar el sector en la costa africana. Como hemos señalado, las empresas de navegación francesas quedaron al margen de este acuerdo, favorecidas por las políticas proteccionistas llevadas a cabo desde París.

A nivel teórico, la creación de conferencias marítimas puede identificarse con la formación de *cárteles* empresariales potentes y consolidados, capaces de controlar el comercio marítimo durante un largo periodo de tiempo.<sup>503</sup> Un *cártel marítimo* se define como un acuerdo entre compañías marítimas/portuarias con el objetivo de fijar precios de flete, tarifas y servicios y

---

<sup>501</sup> La compañía de Liverpool se había asegurado el monopolio del suministro de combustibles en el África británica (incluido el suministro a la Royal Navy) y, además Jones había conseguido que *Elder Dempster* fuera la responsable del correo postal para toda África Occidental. Hay que tener en cuenta que tras el comienzo de la Gran Guerra, el Gobierno británico concedió aún mayores concesiones a la compañía de Liverpool, siendo transportista privilegiado y además como hemos visto en la Primera Parte de este trabajo, jugó un papel destacado en el transporte de mercancías desde el AOF. Para profundizar en el rol desempeñado por *Elder Dempster*, véanse: OLUKOJU, Ayodeji.....*Elder Dempster*.....Ob.cit.; y SHERWOOD, Marika: "Elder Dempster and West Africa, 1891-c.1940: The Genesis of Underdevelopment?" en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol. 30, Nº 2. 1997, pp.253-276.

<sup>502</sup> DAVIES, Peter.....*The Trademakers*.....Op.citp.113

<sup>503</sup> MARX Jr. Daniel: *International Shipping Cartels: A study of Industrial Self-regulation by Shipping Conferences*. 1952, p.196

así suprimir la competencia exterior en un determinado tráfico regular.<sup>504</sup> Para lograr lo segundo, las empresas no dudan en aplicar políticas hostiles contra las empresas que permanecen al margen del acuerdo, o que desean incorporarse al mismo. Estas empresas que quedan fuera de los acuerdos, generalmente de una menor entidad económica y financiera, son forzadas a mantenerse apartadas de la actividad a través de medidas coercitivas o de presión promovidas por las empresas firmantes. Una de estas medidas es la *guerra de precios*, en las que se alteran artificialmente éstos, rebajando las tarifas de flete (*dumping*) para alejar a la posible competencia del sector; o bien, en ausencia de una competencia fuerte, elevando los precios por encima del valor de mercado.<sup>505</sup> En el primer caso, las empresas asumen las pérdidas gracias a un sistema de coberturas internas pactadas entre los miembros firmantes con el único objetivo de impedir y bloquear la competencia externa.<sup>506</sup> Como es evidente, las empresas con capacidad para poner en marcha una política de *guerra de precios* deben tener una estructura muy potente, capaz de hacer tambalear los mercados a través de sus estas políticas.

Las conferencias marítimas impulsaron además un sistema de primas y bonificaciones (*tarifas diferidas*) con el que asegurar la lealtad de sus componentes, a través del cálculo de una ganancia esperada, que es compensada en caso de no producirse por el conjunto de miembros de la conferencia, permitiendo soportar posibles pérdidas.<sup>507</sup>

Las principales características que definen a una conferencia marítima vienen dadas por diferentes factores como pueden ser el entorno geográfico (amplitud del espacio, accidentes geográficos), las mercancías transportadas (valor de las mismas, importancia estratégica nacional, cantidades) o el tipo de compañía que firma el acuerdo (mayor o menor entidad económica, sociedades

---

<sup>504</sup> McGEE, John: "Ocean Freight Rate Conferences and the American Merchant Marine" en *The University of Chicago Law Review*. Vol.27. Transportation Center. Chicago. 1960, pp. 197

<sup>506</sup> SCOTT MORTON, Fiona.....Op.citp.714

<sup>507</sup> VALDALISO GAGO, Jesús María: *La Navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de Fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Bilbao. 1997, p.21

anónimas o limitadas, empresas nacionales). En líneas generales, las conferencias marítimas responden al siguiente esquema propuesto hace casi un siglo por Zimmermann y que sigue estando vigente.<sup>508</sup>

1. Un área geográfica delimitada y concreta (con el establecimiento de *puertos directos, puertos base y áreas de influencia*)<sup>509</sup>
2. Un proceso de consolidación de un sistema de tarifas y fletes pactado de antemano (tarifas diferidas, uniformidad de tarifas, acuerdos en el tráfico marítimo)
3. Posibilidad de expansión territorial y del número de miembros de la conferencia (acuerdos preliminares)<sup>510</sup>

En África Occidental, la conferencia marítima creada en 1895 apostó por la elevación de las tarifas de flete debido al poderío de *Elder Dempster y Woermann Linie*, evitando la competencia y haciendo que aumentaran los costes en las importaciones metropolitanas. Con algunas excepciones, como el descenso en el valor de los fletes en el puerto de Lagos al tratarse de uno de los mayores centros de exportación de materias primas de África Occidental, los datos que aporta Davies ilustran un aumento progresivo del coste de los fletes en todos los puertos bajo influencia directa de la CMAO.<sup>511</sup> En cualquier caso, las políticas monopolísticas quedaron al descubierto cuando varias compañías norteamericanas trataron de participar activamente en el comercio entre África Occidental y los Estados Unidos en 1907. Sir Ralph Moor, directivo

---

<sup>508</sup> ZIMMERMANN, E.W.....Op.citp.14-18

<sup>509</sup> Los conceptos de puerto directo, puerto base y áreas de influencia son elementos del modelo desarrollado por Deakin. DEAKIN. B.M: *Shipping Conferences. A study of their Origins, Development and Economic Practices*. Department of Applied Economics, Cambridge University Press. London. 1973

<sup>510</sup> En este apartado hay que tener en cuenta múltiples requisitos que pueden afectar a la aceptación o denegación de un posible miembro. Entre estos parámetros se encuentran: Capacidad financiera, tamaño de la compañía (buques, TRB), influencia e impacto internacional y en ocasiones la nacionalidad de la compañía. VALDALISO GAGO, Jesús María.....Ob.cit.

<sup>511</sup> DAVIES, Peter.....*Trademakers*.....Op.citp.476

de Elder Dempster, declaraba ante la inminente entrada de un competidor norteamericano en el mercado africano afirmaba:

*To prevent a general competition arising and the establishment of a general trade between America and West Africa...the objects is to prevent the American engaging in commerce in West Africa".<sup>512</sup>*

Estas prácticas hostiles, comunes en el sistema de conferencias, pueden encontrarse con serios problemas de diferente tipo puesto que son múltiples las amenazas y peligros que se ciernen sobre los acuerdos. En primer lugar, cabe destacar la posibilidad del surgimiento de competencia dentro de la conferencia o bien la amenaza de servicios alternativos proporcionados por algunas de las empresas firmantes que les proporciona una mayor capacidad de acción. Otras amenazas para el sistema de conferencias lo suponen la competencia intermodal (a través de la utilización de medios de transporte alternativos como el ferrocarril o el camión, en el caso de África Occidental), la intervención del estado (por medio de unas políticas económicas liberales o proteccionistas) o bien por la existencia de mercados alternativos que hacen inútiles las medidas de coerción empleadas por las empresas portuarias.<sup>513</sup>

En este acuerdo de los capitales internacionales anglo-germanos, la posición británica consiguió salir aún más reforzada. Con respecto a la CMAO, el tonelaje empleado por Alemania en la costa africana entre 1892 y 1906 creció en una menor proporción de lo que sí lo hizo el tonelaje británico (esencialmente *Elder Dempster*).<sup>514</sup>

Las redes de comunicación entre los diferentes puertos unen mercados, culturas y sociedades alejadas entre sí, estableciendo un complejo entramado internacional e interrelacionado que conocerá un momento de crecimiento irrefrenable desde mediados del siglo XIX. La asignación de diferentes *puertos*

---

<sup>512</sup> LEUBUSCHER, Charlotte.....Op.citp.23-24

<sup>513</sup> VALDALISO GAGO, Jesús María.....Op.citp.21

<sup>514</sup> LEUBUSCHER, Charlotte.....Op.citp.25

base en la costa occidental africana también es un elemento de análisis fundamental que define a una conferencia marítima. La preponderancia británica en este sentido es extraordinaria. En Camerún, por ejemplo, la inversión británica se hace presente a través de casas de comercio poderosas que se empleaban en la exportación de materias primas, el suministro de carbón e incluso en el sector financiero. Los puertos de Freetown, Takoradi, Dakar, Accra, Sekondi o Lagos se convirtieron en las estaciones de paso obligadas para *Elder Dempster* y *Woermann Linie* dónde establecían sus principales oficinas y agentes delegados (Tabla 12.1). La característica fundamental de estos puertos base se resume en su función como puntos regulares de exportación e importación de mercancías, siendo elementos imprescindibles en la redistribución de la actividad comercial de la conferencia. Estos puntos conforman los núcleos administrativos de las empresas implicadas en la actividad portuaria. También son grandes centros comerciales (*gateways*) de diferente entidad económica.

**Tabla 12.1. Principales puertos directos/base de la CMAO (según el modelo de Deakin) (1895-1914)**

<u>Puertos Base</u>	<u>Puertos Directos</u>
Liverpool	Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife
Hamburgo	Madeira
Londres	Conakry
Amberes	Monrovia
Freetown	Loango
Lagos	Sekondi
Accra	Dakar
	Whidah

**Fuentes:** DAVIES, Peter....*Trademakers*....Ob.cit, LEBUSCHER, Charlotte.....Ob.cit. Elaboración propia.

En el caso de los puertos canarios, la C.M.A.O los situó (según el modelo teórico de Deakin) como *puertos directos* dentro de las rutas comerciales hacia el Golfo de Guinea y los puertos nigerianos. Este modelo los presenta como puertos de primer orden en el desarrollo comercial de la conferencia, conformando puntos de escala fundamentales. Los *puertos*

*directos* no tienen unas funciones definidas como espacios *gateways* de la categoría de los puertos base que hemos señalado. Como consecuencia de su renta de posición, logran beneficiarse del tráfico marítimo regular entre los diferentes *puertos base* (Mapa 12). El crecimiento de la actividad marítima se refleja en un incremento en el suministro de combustibles y avituallamientos en los puertos canarios. La actividad portuaria que se desarrolla en Canarias en la primera década del siglo XX es un dato indicativo del desarrollo de los puertos, aprovechando el tránsito de las diferentes rutas de la CMAO que responde al modelo propuesto por Deakin.

Pero no fue únicamente la conferencia anglo-alemana la que hizo que los puertos canarios aumentaran su actividad. Entre otras cuestiones, la conferencia marítima de Sudáfrica también impulsó el desarrollo portuario a través de la visita frecuente en los puertos isleños de los grandes buques de la *Union Castle Line* quién obtendría a finales del XIX el control del correo entre Gran Bretaña y Sudáfrica.<sup>515</sup> Los puertos canarios quedaron definitivamente insertados en las redes comerciales Europa-África-Oceanía y Europa-África-América de una manera definitiva debido a su condición de estaciones de avituallamiento y carboneo (*puertos directos*). Además, gracias a su renta de posición y su especialización en productos de exportación agrícola, las empresas de navegación tenían la posibilidad de transportar carga fresca (especialmente productos hortofrutícolas extra tempranos) para los puertos de destino en Europa.<sup>516</sup>

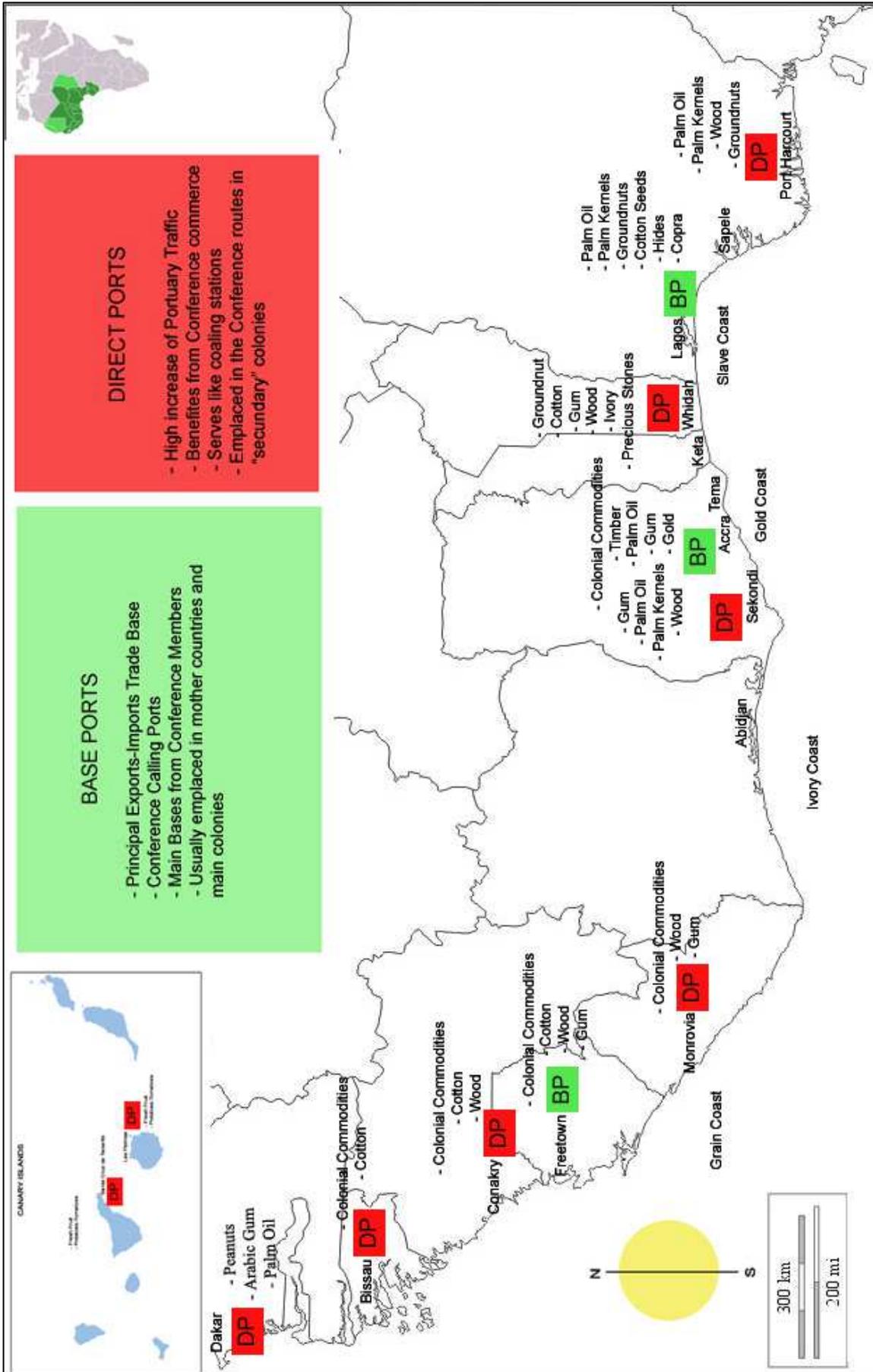
---

<sup>515</sup> SCOTT MORTON, Fiona.....Op.citp.716-717

<sup>516</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel: “El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. 2000, pp.2175-2191. Véase también MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: “Dos episodios de la rivalidad anglogermana en Canarias a comienzos del siglo actual” en *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico de Fuerteventura*. N°VI. 1993, pp. 123-142.

**- MAPA 12 -**

*Puertos base y puertos directos en la Conferencia Marítima de África Occidental (1895-1914)*



nte: DEAKIN, R.....Ob.cit, LEUBUSCHER, Charlotte.....Ob.cit. ; DAVIES, Peter.....Trademarkers.....Ob.cit. Elaboración Propia.

### La delgada línea roja: Concesiones administrativas en la zona portuaria

En la medida que las empresas portuarias y comerciales conformaban una parte esencial de las políticas imperiales, estas adquirieron un rol determinante a la hora del establecimiento de acuerdos y convenios con las instituciones públicas. El mejor ejemplo de la relación entre las empresas portuarias y las autoridades políticas se visualiza con la concesión de parcelas en los terrenos anexos a los espacios portuarios. Estos contratos permitían a las empresas situarse en una posición privilegiada con respecto a otras empresas del sector, lo que les aseguraba una reducción de costes fijos y de transacción.<sup>517</sup> Las concesiones administrativas en algunos casos aparecían rodeadas de un cierto halo de polémica, sobre todo cuando se denunciaban comportamientos irregulares por parte de las autoridades públicas que podían actuar en connivencia con los intereses privados. La dotación de concesiones en los puertos responde a un deseo por parte de la administración pública de dinamizar un sector de la actividad portuaria y mejorar la competitividad interportuaria. Generalmente, el proceso de adjudicación de concesiones administrativas se hacía de modo abierto, por concurso público del Estado o la administración correspondiente. Los problemas surgían cuando se sospechaban tratos de favor o simplemente la colusión de intereses entre el sector privado y público por medio de agentes empresariales y políticos. Los términos de los contratos firmados o la naturaleza jurídica de los mismos podían alterarse según la capacidad para ejercer presión por parte de los directivos empresariales.<sup>518</sup> De este modo, los gobiernos y administraciones públicas podían caer prisioneros de grupos económicos poderosos, renunciando en ocasiones a velar por los intereses generales.<sup>519</sup>

---

<sup>517</sup> TOVAR, Beatriz, TRUJILLO, Lourdes y JARA-DÍAZ, Sergio: “Organization and regulation of the port industry: Europe and Spain” en COTO, P. (ed.): *Essays on Microeconomics and Industrial Organization*. Physica-Verley. Heidelberg. 2004, p.196

<sup>518</sup> FIRMIN-SELLERS, Kathryn: “Institutions, Context and Outcomes: Explaining French and British Rule in West Africa” en *Comparative Politics*. Vol. 32, Nº3. 2000, p. 253

<sup>519</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo.....Op.citp.95

En Dakar, las concesiones administrativas se tramitaron desde el comienzo de las obras del puerto de Dakar a finales de la década de 1850, cuando el Pinet-Laprade cedía una parcela de 3.300 metros cuadrados junto al puerto, de forma gratuita a favor de *Messageries Impériales*, mientras ésta hiciera escala en Dakar.<sup>520</sup> El objetivo de esta concesión era potenciar la actividad del puerto, y los afectados por las expropiaciones fueron los miembros de la comunidad *leboue* que tuvieron que desplazar sus viviendas, puesto que los terrenos que estaban comenzando a ser explotados por los franceses pertenecían a esa comunidad. Posteriormente, entre 1902 y 1903 se llevaron a cabo nuevas concesiones por parte de la Marina a la compañía de ferrocarril de Dakar-Saint-Louis, para que ocuparan buena parte de la superficie marítima dónde comenzaban a proyectarse las obras del puerto de comercio.<sup>521</sup> Algunos años después, en vistas del incremento de la actividad portuaria, el Ministerio de la Marina cedía unos nuevos terrenos en la zona marítima, en este caso a favor del Gobierno Federal para que se construyeran nuevos depósitos de carbón y otras edificaciones que sirvieran para la administración del futuro puerto de Comercio.<sup>522</sup> Hasta el momento, no hemos encontrado graves disputas en el puerto de Dakar sobre las concesiones administrativas en la zona portuaria, excepto unas acusaciones por parte de *Maurel et Prom* contra Gabriel Devès (*Devès et Chaumet*) en 1888 de pactos ilícitos y prevaricación de un jefe de gabinete del GGAOF a su favor.<sup>523</sup> Esto se explica en parte por el reducido grupo de empresas que se dedicaban al suministro de combustibles, que requieren unos amplios espacios para el almacenamiento de los stocks de carbón y fuel-oil, así como el mayor carácter comercial del puerto en detrimento del tráfico de escala, que podría demandar un mayor número de empresas de servicios portuarios. Por otra parte, otro factor interesante que incide en la importancia relativa de las concesiones administrativas en Dakar es el carácter proteccionista de la legislación que impedía la entrada de competidores externos y además la incorporación de la

---

<sup>520</sup> ANSOM. 14MIOM/1455.

<sup>521</sup> ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 1

<sup>522</sup> ANSOM. 14MIOM/1461. Acta de las reuniones de la Comisión de Estudios del Gobierno Federal. 10-13/3/1907

<sup>523</sup> PEHAUT, Yves.....Op.citp. 234

intermodalidad desde 1885 que favorecía el desalojo rápido de los stocks comerciales.<sup>524</sup> Hacemos hincapié en la ausencia de grandes conflictos en el terreno de las concesiones administrativas en contraste con lo estudiado para los puertos canarios. En los puertos isleños, la polémica se generó en buena parte por el proceso de otorgación de las concesiones administrativas, especialmente entre finales del XIX y comienzos del XX. En los puertos pudo observarse de una manera clara, algunos procesos opacos en la otorgación de concesiones para la explotación privada de espacios públicos, hecho común en otros lugares de España.<sup>525</sup>

En el caso de Las Palmas, hemos estudiado el proceso de concesión de terrenos en la Bahía de la Luz para la construcción del puerto y la posterior compraventa de los mismos a favor de *Cory Brothers*.<sup>526</sup> En este ejemplo, el papel desempeñado por el Inspector General de Caminos, Canales y Puertos Juan de León y Castillo como agente público, parece un caso flagrante de una política de colusión de intereses entre la empresa privada y el sector público. Entre 1886 y 1891, Juan de León y Castillo consintió un “mercadeo” de concesiones administrativas en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas con *Elder Dempster* como principal protagonista. En 1886, se concedió autorización a Juan Alejandro Doorly para la construcción de depósitos de carbón y un muelle de servicios en Las Palmas. El aspecto clave en este caso es que el beneficiario (Doorly) era el representante de la *Grand Canary Coaling Company*, filial de *Elder Dempster*. Una vez que la concesión se llevó a cabo, Doorly la traspasó a Sir Alfred Lewis Jones (director de *Elder Dempster*) por la cantidad de 2.500 pesetas corrientes, vulnerando de este modo la legislación vigente que prohibía el traspaso de las mismas (concesiones personales e intransferibles).<sup>527</sup> Juan de León y Castillo, máximo responsable y

---

<sup>524</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00485. Expediente 26-1/89.

<sup>525</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo.....Op.citp.96

<sup>526</sup> AHPLP. Fondo Protocolos Notariales. Agustín Millares Cubas. Protocolo 206. Agustín Millares Cubas. 1903.

<sup>527</sup> AHPLP. Fondo Protocolos Notariales. Vicente Martínez de Escobar. Expediente 3645. Protocolo 167. 1894

representante del Estado en estas cuestiones aceptó esta maniobra sin muchos problemas en pos de la dinamización de la actividad portuaria. Un caso prácticamente idéntico sucedió en el puerto de Santa Cruz de Tenerife con la concesión de terrenos para unos depósitos de la *Sociedad de Vapores Interinsulares Canarios*, filial de *Elder Dempster*, el 30 de septiembre de 1891. En este caso Elder recibió la concesión de manos de Juan Croft Croft, representante de la misma, con la autorización Juan de León y Castillo.<sup>528</sup> Finalmente, en 1903, *Swanston* (que había desarrollado diferentes obras de ampliación y mejora en el puerto de Santa Cruz de Tenerife) vendió sus terrenos (otorgados por concesión administrativa) al ingeniero por la suma de 50.000 pesetas corrientes.<sup>529</sup> Estas actuaciones por parte del ingeniero grancañario provocaron unos enormes problemas para su hermano Fernando de León y Castillo, inmerso en la política internacional de la época.<sup>530</sup> Esta situación de irregularidad en la concesión de parcelas en la zona portuaria levantó el interés más allá del archipiélago canario. El informe del ingeniero francés Albert Dubarry hace hincapié en lo extraordinario de la situación en el puerto de Las Palmas, transmitiendo la sensación de irregularidad que rodeaba a las concesiones administrativas y el papel de las instituciones públicas en este sentido:

*Les concessions en question sont censées être données gratuitement. En réalité elles coûtent très cher car il faut donner force « propina » aux personnalités influentes qu'il est indispensable de faire agir aux fonctionnaires des diverses administrations consultées. Le nombre en est considérable. Sont appelés successivement à donner leur avis l'Ingénieur en Chef des travaux publics de la province, le Gouverneur civil des Îles Canaries, l'administration des travaux du port, le Ministre des*

---

<sup>528</sup> AHPLP. Fondo Protocolos Notariales. Vicente Martínez de Escobar. Expediente 3645. Protocolo 187. 1894.

<sup>529</sup> AHPLP. Fondo Protocolos Notariales. Agustín Millares Cubas. Expediente 3809. Protocolo 78. 1903.

<sup>530</sup> Véase: RODRÍGUEZ y DÍAZ DE QUINTANA, M: *Miller y Compañía: cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas. 1989

*Travaux Publics, le Ministère de la Guerre dont dépend la zone militaire, le Ministère de la Marine dont dépend la zone maritime. Ajoutez à cela l'intervention obligée des hommes politiques.*<sup>531</sup>

La política de acuerdos colusivos impulsó durante la dictadura de Primo de Rivera una investigación sobre el estado de las concesiones administrativas en el sector portuario en Canarias, puesto que se sospechaba que habían sido otorgadas sin transparencia e incurriendo en múltiples irregularidades administrativas. En el caso de Canarias (como en el conjunto de puertos españoles) la fórmula para establecerse y disponer de un almacén de suministro de carbón se basó en las concesiones, fórmula regulada por la ley española de Puertos de 1880, de tal manera que sin la autorización del Ministerio de Fomento era imposible llevar adelante el negocio, si bien esta normativa dio lugar a políticas de colusión y búsqueda de rentas con lo cual se produjeron muchas irregularidades, como por ejemplo, comenzar obras sin la correspondiente autorización oficial. Ante la investigación presentada por parte del Gobierno central, que pretendían incluso revocar las concesiones dadas, algunas sociedades exportadoras que mantenían estrechas conexiones con las empresas de servicios portuarios beneficiadas, reaccionaron a favor de las empresas portuarias, sin tener en cuenta las presuntas irregularidades cometidas.<sup>532</sup>

---

<sup>531</sup> ANSOM. 14MIOM/1455

<sup>532</sup> “Por otra parte, no hay que perder de vista que el Estado no ha otorgado sino unos trozos de zona pública desnudos de toda obra, sin posibilidad de ser útiles para nada por sí solos; y que la importancia de las concesiones está en las obras en ellas efectuadas: almacenes, muelles, astilleros, etc. Sin los grandes capitales y el inmenso esfuerzo de los concesionarios, nada existiría, sino playas desnudas y sin ningún valor.” (Carta al Gobernador Civil de Las Palmas, 23 de Marzo de 1928. Documentación sin catalogar sobre *Elder Dempster*. Biblioteca de Económicas. Campus de Tafira).

## Grupos de presión y presencia en las Instituciones públicas

Uno de los principales aspectos que definen a la comunidad empresarial de Dakar fue su capacidad para ejercer presión sobre las instituciones públicas. El interés de las empresas por obtener mayores beneficios en el AOF se acompañaba del deseo por parte del gobierno federal y metropolitano de gestionar sus recursos de un modo más eficiente, así como de un control efectivo sobre el terreno.<sup>533</sup> El empresariado era consciente de la importancia del marco político e institucional a la hora del desempeño de la actividad económica y por esa razón trataban de influir o presionar sobre la política económica de los gobiernos, para que su “entorno” fuera el más propicio para conseguir los máximos beneficios.<sup>534</sup> Las empresas, como vimos anteriormente, jugaron un papel esencial en el avance de las políticas imperiales, a través de la articulación de los mercados interiores y la dinamización económica de los emplazamientos costeros.<sup>535</sup>

La presencia de empresarios y representantes empresariales en cargos políticos fue frecuente a lo largo del siglo XIX y desde finales del mismo, la creación de asociaciones empresariales y patronales desde dónde ejercer una capacidad de presión potente en los Ministerios y otras instituciones públicas, actuando a modo de *lobbies*. Del mismo modo que sucedía en el resto de potencias coloniales, la patronal francesa se cohesionó en torno a *lobbies* coloniales como la *Union Coloniale* a partir de 1893, cuyo fin era la defensa de la puesta en valor económica de las colonias, a través de la acción gubernamental.<sup>536</sup> El empresariado alemán contaban con la *Deutsche Kolonial Gesselschaft* (1887) –heredera de la *Gesselschaft für Deutsche Kolonisation* (1884)- en su aspiración por ampliar su presencia en África y sobre todo con la acción del *lobby* hamburgués encabezado por Adolph Woermann (*Woermann*

---

<sup>533</sup> NEWBURY C.W y KANYA-FORSTNER A.S.....Op.citp.273

<sup>534</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo.....Op.citp.107

<sup>535</sup> BARROWS, Leland C.....Op.citp.96

<sup>536</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO Cent Ans de compétition*.....Op.citp.40

*Linie*), quién mantenía una relación de cordial amistad con el Canciller Otto Von Bismarck, quién dirigió la política imperial del gobierno alemán hasta 1890.<sup>537</sup> Los británicos por su parte contaban también con un potente *lobby* representando los intereses comerciales de Liverpool, centrado en las figuras de Alfred Lewis Jones (*Elder Dempster*) y John Holt (*John Holt and Co.*). Jones era amigo íntimo de Joseph Chamberlain, quién entre 1895 y 1903 ocupó el cargo de Secretario de Estado para las Colonias. Durante la duración de su cargo la política imperial en África Occidental del Gobierno británico siempre estuvo condicionada por un apoyo firme a los intereses del *lobby* de Liverpool en las colonias oeste-africanas.<sup>538</sup>

Las empresas coloniales francesas que realizaban su actividad en Dakar se agrupaban en torno a la *Union Coloniale*, y pueden distinguirse dos grandes ramas según procedieran de las ciudades portuarias de Burdeos o Marsella, aunque también existía un sector parisino vinculado al sector financiero.<sup>539</sup> Por una parte, tenemos el grupo girondino, con una presencia notable de empresarios y políticos al servicio de los intereses regionales de Burdeos, La Rochelle y Le Havre, organizados en torno a un grupo de familias que Hubert Bonin ha señalado como dinastías en el mundo del negocio colonial. *Assémat, Barthès, Béchade, Buhan et Teisseire, Chavanel, Clastres, Delmás, Devès et Chaumet, Peyrissac y Maurel* formaban el *lobby* girondino, con una capacidad de presión formidable sobre las instituciones públicas.<sup>540</sup> Estas empresas tuvieron una representación permanente en los órganos de decisión políticos. Charles Chaumet (1866-1932), vinculado a la empresa *Devès et Chaumet*, ocupó diversos cargos de gran importancia política como diputado por la Gironda (1902-1919) y Senador entre 1923 y 1932. Además, presidió la *Ligue maritime et Coloniale* y entre 1917 y 1919 ocupó el cargo de Ministro de la

---

<sup>537</sup> OWONA, Adalbert.....Op.citp. 20

<sup>538</sup> SUNDERLAND, David: "Objectionable Parasites: The Crown Agents and the Purchase of Crown Colony Government Stores. 1880-1914" en *Business History*. 41:4. 1999, p.46

<sup>539</sup> BONIN, Hubert.....*Les réseaux bancaires parisiens*.....Op.citp.465

<sup>540</sup> BONIN, Hubert.....*La construction d'un système*.....Op.citp.248

Marina.<sup>541</sup> En Dakar, la representación de las empresas girondinas fue permanente tanto en la Cámara de Comercio como en el Consejo de Administración del Puerto. Buen ejemplo de ello fue la elección de M. Fourmeaux como presidente honorario de la Cámara de Comercio de Dakar en 1914, tras veinte años dirigiendo la oficina comercial de *Maurel et Prom* en Dakar, sustituyendo a Masson, que había sido representante de *Maurel et Frères* y Alcalde de la Comuna de Dakar.<sup>542</sup> La otra gran familia girondina era Delmas, cuya empresa de navegación tenía origen en el puerto de La Rochelle. Desde los inicios de la empresa en 1867, sus fundadores mantenían estrechas relaciones con el poder político. Émile Delmas, alcalde de La Rochelle (1884) y diputado entre 1885 y 1889 era un amigo íntimo del presidente François Sadi Carnot.<sup>543</sup> La empresa Delmas, se instaló en los círculos económicos de la época y utilizó esa presencia para convertirse de modo progresivo en una de las empresas de navegación más importantes del Imperio francés. La familia Delmas desempeñó un papel esencial en las instituciones de Dakar, ocupando el cargo de representantes de las empresas de navegación en el Consejo de Administración Portuaria de manera casi permanente entre 1926 y 1956.<sup>544</sup> En los años 50, la familia Delmas siguió desarrollando un papel esencial en las instituciones senegalesas. Pierre Delmas fue nombrado presidente de la *Union Senegalaise d'Industrie Maritime*, que agrupaba a las principales empresas de navegación y servicios portuarios de la colonia. Por otra parte, su hermano Robert Delmas ocupó la presidencia de la Comisión permanente del Gran Consejo del AOF y fue secretario de la Cámara de Comercio de Dakar.<sup>545</sup>

El *lobby* marsellés, encabezado por la *CFAO*, *Fabre-Fraissinet* y la Cámara de Comercio de Marsella, estaba compuesto por grandes sociedades anónimas, que como explicamos anteriormente se instalan en África Occidental en el último tercio del siglo XIX. El puerto de Marsella se convirtió en uno de los mayores receptores de cacahuets de África Occidental (y también de los

---

<sup>541</sup> Ibid.....Op.citp.249

<sup>542</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement*.....Op.citp.98-99

<sup>543</sup> PÉTRÉ-GRENOILLEAU, Olivier.....Op.citp.186

<sup>544</sup> ANS. CCD. Section 09. Legajo 00469. Expediente 272.

<sup>545</sup> BONIN, Hubert.....*La construction d'un système*.....Op.citp.271

cacahuets importados desde la India francesa), y ese rol de centro redistribuidor lo erigió como una de las herramientas fundamentales de que disponía Francia para cohesionar su amplio imperio colonial.<sup>546</sup> El *lobby* marsellés, apoyado por la poderosa Cámara de comercio de Marsella, fue clave para el desarrollo de las relaciones económicas metropolitanas con respecto a la costa occidental africana. En este proceso, la CFAO jugó un papel esencial debido a la extensión de su red de agencias y su capacidad de incidencia sobre los mercados africanos. La compañía fundada por Charles Verminck en 1887 presionó en numerosas ocasiones al gobierno francés, apoyadas por los armadores marsellese para la creación de primas y subvenciones a las empresas que desarrollaban su actividad en África Occidental. Además, impulsaron las políticas que representaban los intereses de los industriales marsellese con los que la CFAO mantenía una fuerte relación empresarial (aceiteras, industrias del jabón, industrias alimentarias).<sup>547</sup> No debe olvidarse que el peso de la CFAO en el global del comercio en el AOF fue tan importante que incluso logró el título de transportista privilegiado durante la Primera Guerra Mundial, cuando el resto de empresas comerciales coloniales se encontraban en una grave crisis debido al desplome de la actividad comercial. Otra empresa potente, vinculada al lobby marsellés era *Fabre-Fraissinet*, quién actuaba generalmente como transportista de la CFAO desde 1911. Ambas empresas conformaron un holding empresarial que lideró la actividad comercial marsellesa. En 1929, la empresa de Paul y León Fabre dirigía los Consejos de Administración de 3 de las principales empresas de navegación francesas del momento: *Navigation Sud Atlantique*, *Chargeurs Reunis* y *Compagnie Française de Navigation a Vapeur* (Fabre).<sup>548</sup> Es importante reseñar la interacción de los directivos empresariales en el Consejo de Administración de la CFAO, que demuestra el grado de interacción entre las diferentes empresas. Un caso paradigmático es el de Augustin Féraud presidente de la empresa entre 1891 y 1911, que fue también presidente de la

---

<sup>546</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO Cent Ans de compétition*.....Op.citp.39

<sup>547</sup> BARAK, Michel.....Op.citp.488; HOPKINS, A.G.....Op.citp.278 ; DAUMALIN, Xavier.....*Marseille, l'Ouest Africain*.....Op.citp.180

<sup>548</sup> ANSOM. Agefom. Carton 367. Fichas de empresas de navegación en África Occidental. (1929)

Cámara de Comercio de Marsella, de *Grands Travaux de Marseille* y de la *Société Marseillaise de Crédit*.<sup>549</sup>

Las redes personales ayudaron a la conformación de estos grupos de presión, puesto que generalmente los altos directivos de las empresas (así como sus delegados en las sucursales principales en África) compartían una serie de valores fundamentados en una educación similar, los enlaces matrimoniales o actividades sociales reservadas a las elites socio-económicas.<sup>550</sup> De este modo, los conocimientos y experiencias compartidos entre las grandes empresas, que tienen como máximo exponente la presencia de directivos empresariales en diferentes consejos de administración generaron sinergias positivas para los grupos empresariales que defendían y representaban.<sup>551</sup> Las relaciones sociales adquieren pues un elemento esencial que permite procesos de concentración empresarial fundamentadas en la defensa de unos intereses comunes.<sup>552</sup>

No fueron pocos los casos en las que las empresas portuarias/comerciales de Dakar se agruparon en torno a organizaciones patronales comunes. La Cámara de comercio de Dakar funcionó también como un *lobby* en el que estaban representadas las empresas coloniales, especialmente las empresas portuarias y las exportadoras-importadoras, que dominaban la actividad comercial de la ciudad-puerto.<sup>553</sup> En numerosas ocasiones, las empresas se agruparon para presionar a las autoridades coloniales sobre las políticas que debían llevar a cabo, como en junio de 1920, cuando las principales empresas en Dakar llamaron la atención al GGAOF para que pusiera en marcha políticas que frenaran el deterioro social y económico

---

<sup>549</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO Cent Ans de Compétition*.....Op.citp.103-104

<sup>550</sup> BRAYSHAY, Mark et alii.....Op.citp. 217

<sup>551</sup> CAIN, P.J and HOPKINS, A.G: "Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945" in *The Economic History Review*. New Series. Vol.40, Nº1. 1987, p.1

<sup>552</sup> GRANOVETTER, Mark: "The impact of Social Structure on Economic Outcomes" en *Journal of Economic Perspectives*. Volume 19, Number 1, Winter. 2005, p. 35

<sup>553</sup> SECK, Assane.....Op.citp.65

que estaba viviendo la colonia tras la crisis de la posguerra.<sup>554</sup> En otros caso, se unieron para denunciar la inseguridad y los robos en el puerto, haciendo fuerza común para la creación de una institución policial portuaria.<sup>555</sup>

Posiblemente, uno de los *lobbies* más potentes que se crearon en el AOF fue el SYNDICOA (*Syndicat de Défense des intérêts sénégalais*), conformado por algunas de las principales empresas exportadoras francesas en 1917 –salvo la CFAO-, cuando la crisis económica motivada por la Guerra estaba provocando la desaparición de pequeñas empresas y la quiebra de intermediarios y agricultores. Entre los objetivos de la entidad que estaba encabezada por los intereses girondinos (*Maurel et Prom, Delmas y Vézia*) se encontraba la estructuración de la economía colonial y la re-articulación del mercado en África Occidental.<sup>556</sup> Lo que pretendía el SYNDICOA era conformar un *trust* fuerte capaz de contrarrestar el poderío comercial de la CFAO, que fue una de las pocas empresas coloniales en mantener su actividad durante la Gran Guerra.

---

<sup>554</sup> Las empresas que firmaron el documento fueron por este orden: CFAO, *Maurel Frères, Maurel et Prom, Barthès et Lessieur, Vézia et Cie, Chavanel, Soucaïl, NOSOCO, Martre, Veziat et Bonet, L'Assémaque, Regnault, Oldani, Besnard, Dèves et Chaumet, Grace y Bros.* Recogido en THIAM, Iba der.....Op.citp.163

<sup>555</sup> En febrero de 1937, las principales empresas de Dakar se unieron en torno a la Cámara de Comercio para reclamar al Gobierno Federal y al Ayuntamiento de Dakar la creación de un cuerpo de policía portuaria. Las empresas firmantes fueron por este orden: *Smith & Kraft, Manutention Africaine, Cie. Baltivent, Teisseire, Peyrissac, Banque Belge d'Afrique, Mésageries du Sénégal, Elder Dempster, Cie. Air France, Le Commerce Africain, CFAO, Dèves et Chaumet, Vézia, Grauille & Co., NOSOCO, Petersen, SCOA, Maurel & Prom, Maurel Frères, Soucaïl, Alminko y Arnoux.* ANS. CCD. Sección 09. Legajo 00484. Dossier 26-2/3. Circular de la Cámara de Comercio de Dakar. 8/2/1937

<sup>556</sup> BONIN, Hubert.....*La Construction d'un système*.....Op.citp.260



**CAPÍTULO 13**  
**RASGOS SOBRE LA MENTALIDAD DEL EMPRESARIADO COLONIAL EN**  
**ÁFRICA OCCIDENTAL**

La mentalidad del empresariado francés en el continente africano desde mediados del siglo XIX hasta los años previos a la independencia de los espacios coloniales estaba influenciada por las diferentes corrientes ideológicas imperantes en la época. Por una parte, asistimos a un debate entre partidarios de políticas proteccionistas en defensa de la industria nacional francesa, y por otra, los defensores de una política liberal de corte anglosajón. Estos empresarios se agruparon, como hemos visto anteriormente en torno a *lobbies* cuya finalidad era la defensa de unos intereses comunes. Además de esta interesante pugna teórica, la mentalidad del empresariado colonial también se expresaba en términos de una mayor o menor apertura a los cambios tecnológicos y en la gestión que se sucedieron a finales del siglo XIX con la expansión del modo de regulación taylorista.<sup>557</sup> La adopción de formas modernas en la administración empresarial correspondía con la mentalidad de los directivos empresariales, según tuvieran una mentalidad más o menos conservadora, que guardaba una estrecha relación con sus entornos familiares, su educación y sus relaciones sociales. Un elemento común en este empresariado fue su carácter profundamente paternalista y autoritario con respecto a sus trabajadores, del mismo modo que Comín y Martín Aceña han identificado en el empresariado español.<sup>558</sup> En este sentido, pueden hallarse puntos en común entre la clase empresarial francesa y española, con las debidas precauciones que deben tomarse a la hora de establecer comparaciones en este sentido (especialmente por los condicionantes políticos, la trayectoria histórica y social, o la propia legislación y ordenación de la actividad económica en uno y otro país).

El empresariado en los puertos debía ser dinámico y abierto a las innovaciones y variaciones internacionales para elevar la competitividad de sus respectivas empresas. Los grandes puertos coloniales de la globalización como Dakar eran centros de información y generación de actividad económica que potenciaba los procesos de concentración empresarial.<sup>559</sup> Los empresarios

---

<sup>557</sup> BUSTELO GÓMEZ, Pablo.....Op.citp.148

<sup>558</sup> COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo.....Op.citp.103

<sup>559</sup> CARAVACA BARROSO, Inmaculada.....Op.citp.13

franceses se emplazaron en estos lugares, dónde la inversión pública en la mejora de las infraestructuras (puertos, ferrocarriles) beneficiaba al conjunto de la comunidad empresarial, reduciendo los tiempos de espera y los costes generales, potenciando incluso una cierta difusión de las economías de escala (clustering y aumentos en la productividad) vinculadas a la exportación de materias primas.<sup>560</sup> El empresariado jugó un papel destacado en la difusión de las políticas y estrategias de colonización por parte de los gobiernos metropolitanos, puesto que definieron las bases en las que se sustentó el sistema socio-económico colonial.<sup>561</sup> Por una parte, la patronal francesa consiguió eliminar progresivamente la competencia, tanto europea como africana en el mercado africano, gracias al apoyo de las instituciones coloniales y la instauración de una reglamentación proteccionista que excluía la posibilidad de la entrada de nuevos competidores.<sup>562</sup> El empresariado francés colaboró activamente en la introducción de los territorios coloniales en los circuitos económicos globales, lo que significó la extensión del trabajo asalariado y la integración (*aculturación* en muchos casos) en el modo de vida occidental, considerada en cualquier caso, el modelo a seguir.<sup>563</sup> Este proceso requería de la intervención permanente del estado y de la utilización de los mecanismos de coerción, fundamentales para la implantación de un nuevo sistema que sustituiría desde mediados del siglo XIX las estructuras tradicionales de poder.<sup>564</sup> El apoyo incondicional del estado francés y sus instituciones coloniales a los grupos empresariales pudo ayudar al establecimiento de una mentalidad mucho más conservadora y poco dada a la innovación, debido a la escasez de una competencia potente en un mercado absolutamente protegido. Las únicas excepciones a este apoyo firme por parte de las autoridades coloniales tuvieron lugar durante el final del gobierno federal

---

<sup>560</sup> BONIN, Hubert.....*La construction d'un Système*.....Op.citp.257

<sup>561</sup> ACEMOGLU, Daron et alii : « The colonial origins of comparative development: An empirical investigation » en *The American Economic Review*. Vol.91. N°5. 2001, p.1395-1396

<sup>562</sup> FALL, Babacar y SOW, Abdoul: « Les Traitants Saint-Louisians dans les villes-escales du Sénégal. 1850-1930 » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dirs.) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, p.170

<sup>563</sup> DUBOIS, Colette.....*Quelles politiques*.....Op.citp.12-13

<sup>564</sup> NEWBURY, CW y KANYA-FORSTNER.....Op.citp.274

del Jules Carde (1930-1936), y el gobierno de Marcel de Coppet, durante el Frente Popular. Anteriormente, sólo las quejas del Gobernador Van Vollenhoven (1917-1918) sobre el modo de aplicar las políticas de colonización, reflejadas en su informe global del año 1917, habían reflejado algún tipo de inconveniente en ese sentido:

*Imagine dans un vain rêve d'idéalisme ou le désir de donner satisfaction a un courant opinion et on a pratiqué...une série de politiques aussi ignorantes...En sorte que le résultat a été ce que nous constatons aujourd'hui: l'incohérence et la désorganisation (...) Nous avons remplacé la hiérarchie par l'anarchie*<sup>565</sup>

Este proteccionismo en la defensa de los intereses comerciales franceses desarrollado en África Occidental, motivó la existencia de un empresariado poco dinámico y abierto a la innovación, con algunas excepciones como las grandes sociedades anónimas como la CFAO. Sólo grandes empresas con actividades diversificadas fueron capaces de superar los momentos de turbulencias y crisis financiera, mostrándose como organizaciones económicas potentes. Las empresas de una capacidad operativa y logística menor desaparecieron del mercado, bien por quiebra, o por procesos de integración y absorción en alguno de los *holdings* liderados por las grandes empresas metropolitanas. La mayoría de estas pequeñas empresas se caracterizaban por un marcado carácter familiar, con unos recursos financieros limitados y una escasa capacidad de adaptación a los ciclos económicos, motivados por una excesiva prudencia en las formas de gestión, característico del pensamiento conservador francés.<sup>566</sup> A ello se le suma el escaso papel en la inversión en infraestructuras en el continente, sufragadas casi en su totalidad por los poderes públicos, que luego ponían a disposición de las empresas a través de contratos de explotación, convenios o

---

<sup>565</sup> ANS. 2G17-4

<sup>566</sup> BARAK, Michel.....Op.citp.477

concesiones administrativas.<sup>567</sup> El sistema de empresa familiar, preponderante en las empresas girondinas, se caracterizó como hemos visto por una escasa capacidad de innovación y por el papel fundamental ejercido por los directivos empresariales, dueños a su vez del negocio. La orientación hacia sociedades de responsabilidad limitada de manera general entre las empresas girondinas hasta las primeras décadas del siglo XX responde al modelo de pensamiento conservador liderado por Paul Leroy-Beaulieu.<sup>568</sup> Como ha señalado Xavier Daumalin, Leroy-Beaulieu abogaba por un imperialismo defensivo, sustentado en la familia tradicional y un sistema legislativo que en materia económica potenciara la industria francesa, en contraste con las corrientes liberales de la época.<sup>569</sup> Los valores tradicionales católicos debían conformar parte del espíritu de la empresa, por más que el ideal republicano progresista dominara el discurso oficial. Sin embargo, ese discurso universalista tenía mucho más que ver con la eliminación de las formas de trabajo “feudales y arcaicas” que en una política de igualdad entre seres humanos. Lo que el republicanismo francés trataba de combatir era la ignorancia y los atávicos abusos de los poderes tradicionales africanos, incorporando a las comunidades africanas dentro del sistema de valores occidental.<sup>570</sup> El discurso de Leroy-Beaulieu defendía la familia y la empresa familiar como la base del éxito de la nación, puesto que permitiría la conservación de unos ideales fuertemente arraigados y su difusión entre los pueblos “atrasados” de África: monogamia, propiedad privada, códigos civiles, sistema escolar básico y religión católica.<sup>571</sup> Las sociedades anónimas, por su separación entre propiedad y gestión eran rechazadas por Leroy-Beaulieu, considerándolas como instituciones perversas, dónde la falta de responsabilidad personal las convertían en reprobables:

---

<sup>567</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri.....Op.citp.92

<sup>568</sup> Para un análisis en profundidad sobre su pensamiento, véase: WARSHAW, D.: *Paul Leroy-Beaulieu and Established Liberalism in France*. Northern Illinois University Press, 1991.

<sup>569</sup> DAUMALIN, Xavier: « La doctrine coloniale africaine de Paul-Leroy-Beaulieu (1870-1916) »: Essai d'analyse thématique en BONIN, Hubert (dir) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Éditions de la S.F.H.O.M. 2008, pp. 120

<sup>570</sup> CONKLIN, Alice, L: “Colonialism and Human Rights, A contradiction in Terms? The case of France and West Africa, 1895-1914” en *The American Historical Review*. Vol.103, N°2. 1998, p.433

<sup>571</sup> DAUMALIN, Xavier.....*La doctrine coloniale*.....Op.citp.119

*La S.A à des grands vices. Même celle qui est la mieux organisée et la plus sévèrement menée comporte toujours une part de négligence, de coulage, de favoritisme. Jamais l'économie n'y est aussi complète, la surveillance aussi attentive et minutieuse que dans les industries gérées par un patron unique.*<sup>572</sup>



**Ilustración 31.** Paul Leroy-Beaulieu (Fuente: *Figures contemporaines. Tirées de l'Album Mariani. Soixante-dix-huit biographies, notices, autographies et portraits.* Librairie Henri-Floury. Paris, 1900.

La figura del patrón, como elemento dinamizador de la actividad empresarial fue también un aspecto característico de la empresa familiar en África Occidental, puesto que su figura representaba el orden y los valores tradicionales franceses. El patrón, o el empresario tenía una serie de características y valores comunes que le distinguían socialmente y que permitía el progreso social de los miembros de su familia a través de la educación universitaria y la extensión de un complejo sistema de redes sociales

---

<sup>572</sup> Citado en BARAK, Michel.....Op.citp.478

metropolitanas y coloniales.<sup>573</sup> La pertenencia a clubes de alta sociedad, la participación en deportes y actividades de alto nivel económico eran elementos distintivos de prestigio social que el gran empresariado trató de asumir como propios, fortaleciendo esas relaciones a través de las uniones matrimoniales.<sup>574</sup> El sentimiento de pertenecer a una élite social, se completaba con la presencia en grupos coloniales que adquirirían la forma de Sociedades Geográficas. Estas sociedades se encargaban de promover y financiar las expediciones de exploración en África, como fue el caso de Charles Verminck, fundador de la CFAO. Verminck financió y apoyó decisivamente la expedición en 1879 de Zweifel y Moustier en busca del origen del río Níger, en litigio con los británicos.<sup>575</sup> Tras la exitosa expedición, Verminck obtuvo un reconocido prestigio social y su nombre quedó vinculado para siempre con los progresos en la cartografía de África. Las Sociedades Geográficas representaban una oportunidad para poner en un lugar común las principales preocupaciones de los grupos de presión coloniales, sobre todo a finales del siglo XIX, cuando se estaba produciendo el “reparto” del continente por parte de las principales potencias europeas.<sup>576</sup> Estas sociedades debían ser un pilar básico para la regeneración política de la nación francesa, muy dañada tras la derrota sufrida en la guerra contra Prusia. Los miembros de las sociedades; empresarios, aventureros, científicos y políticos fueron los elementos más activos de ese proceso de expansión imperial francesa.<sup>577</sup>

En otro orden de cosas, encontramos un empresariado con una visión y mentalidad más liberal, pese a compartir los principios del republicanismo universal. Estas empresas vinculadas a las esferas de influencia marselesas formaban una burguesía receptiva y mucho más abierta a la innovación y las estructuras modernas de gestión empresarial. Las empresas marselesas,

---

<sup>573</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.153

<sup>574</sup> CAIN, P.J y HOPKINS, A.G.....Op.citp.2-3

<sup>575</sup> El relato de la expedición puede seguirse en: ZWEIFEL, J y M.MOUSTIER: *Expédition C.A Verminck. Voyage aux sources du Niger*. Marseille, 1880. (Pueden encontrarse ediciones facsímiles en la Biblioteca Nacional del Congreso de Estados Unidos).

<sup>576</sup> ANDREW, C.M y KANYA-FORSTNER, A.S.....Op.citp.991; MALON, Claude.....Op.citp.385

<sup>577</sup> NEWBURY, C.W y KANYA-FORSTNER, A.S.....Op.citp.261; PÉHAUT, Yves.....Op.citp.234

orientadas hacia la actividad marítima colonial estaban impregnadas de una capacidad de adaptación a los flujos comerciales internacionales, cuya máxima representante de esta tendencia fue la CFAO.<sup>578</sup> Esta segunda corriente de pensamiento, imbuida de las ideas liberales de finales del XIX compartía la visión de los industriales de Lyon, Marsella y las organizaciones de productores agrícolas franceses, amenazados por las políticas proteccionistas en las colonias.<sup>579</sup> El empresariado liberal apostaba por la supresión de las tarifas aduaneras y por el establecimiento de un mercado libre, auto-regulado y sin la intervención estatal.<sup>580</sup> Como se explicó anteriormente, la patronal liberal también disfrutó en África Occidental de los privilegios otorgados por el estado en forma de subvenciones, primas y contratos de privilegio, políticas de marcado carácter proteccionista. Del mismo modo, estas empresas ampliaron su campo de actuación, participando en el comercio colonial en las posesiones británicas del Golfo de Guinea, como fue el caso de la CFAO en Nigeria y la Costa de Oro, dónde expandió su presencia y capacidad de maniobra, fortaleciendo su posición en el mercado de África Occidental.<sup>581</sup> Posiblemente, esta internacionalización de las grandes sociedades anónimas fuese uno de los “vicios” denunciados por Leroy-Beaulieu, que observaba en estos movimientos empresariales una suerte de traición hacia las posesiones francesas que debían ser explotadas económicamente en beneficio de la metrópoli.<sup>582</sup>

Las posturas conservadoras y liberales sí se reconciliaron con respecto a las relaciones laborales con el personal africano. La “misión civilizadora” de los estados coloniales requería de una actuación integral por parte de los poderes públicos y los agentes empresariales. En este sentido, entrarían en contradicción los discursos teóricos republicanos y la realidad del poder

---

<sup>578</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO Cent Ans de compétition*.....Op.citp.38

<sup>579</sup> NEWBURY, C.W: “The protectionist revival in French Colonial Trade: The case of Senegal” en *The Economic History Review*. New Series, Vol.21, Nº2. Blackwell editions. 1968, p. 337

<sup>580</sup> MARSEILLE, Jacques.....*Colonisation, décolonisation*.....Op.citp.45-46

<sup>581</sup> BONIN, Hubert.....*The International Scope*.....Op.citp.14

<sup>582</sup> DAUMALIN, Xavier.....*La doctrine coloniale*.....Op.citp.111

ejercida por parte europea.<sup>583</sup> El empresario, pues, adquiriría facultades como “educador” de las comunidades africanas, colaborando en el proceso de integración social y cultural. Ese paternalismo autoritario emana del pensamiento conservador y fue adaptado de forma general por las empresas coloniales. El trabajador africano debía traspasar el oscurantismo feudal en el que era sometido por las tiranías locales y, en ese tránsito, las empresas e instituciones europeas jugaron un papel esencial como difusoras de un sistema de valores y de la monetarización de la economía. Aparte de su trabajo, el africano debía contribuir al sostenimiento de la colonia en forma de tasas personales, someterse al sistema de prestaciones y servir en los *tirailleurs sénégalaises* si eran requeridos para ello.<sup>584</sup> En esta integración forzada, el empresariado colaboró activamente, utilizando a los trabajadores africanos como mano de obra barata para la carga así como para los trabajos más penosos, reservando los puestos cualificados al personal europeo.



**Ilustración 32.** Un colono europeo junto a una mujer africana en Casamance (Fuente: ANS)

<sup>583</sup> COOPER, Frederick y STOLER, Ann L: “Introduction Tensions of Empire: Colonial Control and Visions of rule” en *American Ethnologist*. Vol.16. Nº4. 1989, p.610

<sup>584</sup> CONKLIN, Alice L.....*Colonialism and Human Rights*.....Op.citp.435



**- TERCERA PARTE -**

## TERCERA PARTE

---

### Trabajadores, organización del trabajo y relaciones laborales en el puerto de Dakar

*«Camarades et frères de classe opprimés et exploités ; le Comité Syndical International des Ouvrières Nègres vous salue et vous appelle à vous organiser et à lutter contre l'exploitation et le brigandage que vous font subir les capitalistes, les armateurs et leurs agents ouvriers réformistes »*

Manifiesto del Sindicato Internacional de los Obreros Negros de Hamburgo, 14/4/1932  
(ANSOM. 14MIOM/2298)

### Introducción

El estudio de la comunidad portuaria en Dakar requiere analizar las características del trabajo y el trabajador en los puertos, así como el funcionamiento del mercado de trabajo. La organización del trabajo está estrechamente relacionada con la legislación laboral vigente, dónde se recogen derecho y deberes de los trabajadores y empresarios. En Dakar, la legislación laboral tenía una serie de particularidades propias de un territorio colonial, dónde existían unas notables diferencias entre trabajadores y segmentos sociales. Esta legislación, junto con las diferentes coyunturas económicas que impactaban directamente sobre las clases populares va a ser determinante para la estructuración y organización de movimientos sociales vinculados a la actividad sindical, además de otras muestras de resistencia por parte de los trabajadores.

Las variaciones que se experimentaron en la organización del trabajo en África Occidental en el proceso de monetarización que comenzó a expandirse en el último tercio del siglo XIX, provocó una alteración general en las relaciones laborales, dominadas hasta ese momento por redes sociales y clientelares. La orientación de la economía hacia el monocultivo de exportación y el papel esencial de los puertos oceánicos como lugares de concentración de

la actividad económica, generaron nuevas categorías de trabajadores asalariados. La llegada masiva de trabajadores a las ciudades, en un proceso de éxodo rural que persiste hasta el momento actual, generó una serie de problemas sociales derivados de la mala planificación urbana y el empobrecimiento masivo de los trabajadores urbanos. El hacinamiento, la mala alimentación y la exposición a enfermedades y patologías relacionadas con problemas de higiene y nutrición fueron elementos caracterizaron al trabajador portuario africano en Dakar, en un proceso de industrialización parcial centrado en la actividad portuaria (industria portuaria).

En esta Tercera Parte se realizará una caracterización del trabajador y del trabajo portuario en Dakar, analizando las actividades que desarrollaban y distinguiendo entre las diferentes categorías de trabajadores (cualificados/no cualificados, europeos/africanos) (Capítulo 14). La legislación laboral ocupa un papel importante en el análisis de la organización del mercado de trabajo en Dakar (Capítulo 15), puesto que fue el marco institucional el que marcó las políticas económicas que definían las reformas laborales efectuadas. En este sentido, se observará como la legislación laboral en el AOF arrastraba un retraso con respecto a la legislación metropolitana, entrando en juego diversos aspectos ideológicos, filosóficos y políticos. El apoyo del sector público a los intereses comerciales privados generó una situación de desequilibrio en las relaciones laborales que va a influir de un modo determinante en el desarrollo de movimientos sociales reivindicativos. En estos acontecimientos, los trabajadores portuarios (y del sector de los transportes en general) de Dakar jugaron un papel fundamental (Capítulo 16). La caracterización de los trabajadores portuarios a nivel global se complementa con este análisis de su capacidad de permeabilidad ante las influencias exteriores. Los puertos, como nodos en el espacio de flujos internacional, sirvieron de receptáculo de ideas, cambios tecnológicos, tendencias políticas, culturales y filosóficas. Los trabajadores portuarios en Dakar, por consiguiente, estaban situados en un lugar de transmisión dentro de ese espacio global, siendo los pioneros en organizarse políticamente para plantear un contrapeso decisivo frente al poderoso binomio gobierno-empresariado.



**CAPÍTULO 14**  
**CARACTERÍSTICAS, ACTIVIDADES, SALARIOS Y NIVEL DE VIDA DE LOS**  
**TRABAJADORES PORTUARIOS DE DAKAR**

El trabajo portuario tiene una serie de características específicas derivadas de la propia naturaleza de la actividad marítima. La estacionalidad y el ritmo de los tráficos portuarios definen de manera decisiva la actividad marítima.<sup>585</sup> Sin embargo, la actividad portuaria también puede estar influenciada por la dinámica comercial del *hinterland*. En el caso de Dakar así como de la mayoría de puertos de África Occidental, la actividad comercial era el elemento dinamizador de los indicadores portuarios, más allá del tráfico de escala. Como analizamos en la primera parte de este trabajo, los puertos coloniales tenían como principal función la exportación de materias primas de manera masiva hacia los puertos metropolitanos, así como la recepción de alimentos y objetos de consumo manufacturados, reforzando de este modo su papel como puertos *gateways*.<sup>586</sup> Tras el inicio del fin de la trata esclavista por parte francesa en 1848, los puertos oceánicos (especialmente Rufisque y Saint-Louis) cambiaron la estructura de su actividad, volcándose hacia la exportación de materias primas coloniales. Esta nueva orientación que fue creciendo hasta alcanzar la gran expansión del último tercio del siglo XIX (con la incorporación progresiva de Dakar desde 1857) se complementó con la creación de nuevas conexiones terrestres con los centros agrícolas y mineros del interior. Este movimiento económico conllevó una dinámica de atracción de la población rural hacia los centros urbanos costeros en crecimiento, dónde se desarrollaría toda una cultura del trabajo portuario con unas características comunes con otros puertos de la red de puertos atlántica.<sup>587</sup>

En la medida que fueron produciéndose estos procesos de integración económica regional en las redes comerciales globales, las estructuras del trabajo fueron alterándose de manera gradual. Se incorporaron nuevos elementos como la remuneración salarial en moneda europea (franco), el sistema de prestaciones (que venía utilizándose en Saint-Louis desde finales del siglo XVIII) o el pago de tasas e impuestos al gobierno francés que impulsó

---

<sup>585</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel: “La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y Las Palmas (1891-1980)” en ARENAS POSADAS, Carlos et alii (eds.): *Mercado y Organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Sevilla. 1998, p.303

<sup>586</sup> BIRD, James.....Op.citp.71

<sup>587</sup> COOPER, Frederick: “Dockworkers and labour history” en DAVIES et alii (eds.): *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History. 1790-1970*. Ashgate. 2000, p.541

la monetarización de la economía. De este modo, el trabajador agrícola fue introduciéndose en los circuitos del trabajo asalariado, que sustituía al trabajo servil (de múltiples modos) que era básico en el sistema económico de África Occidental.<sup>588</sup> Los esclavos liberados, que suponían un elevado porcentaje de la población en algunas regiones de Senegal, también debieron ir incorporándose a los nuevos sistemas de explotación. Estas personas buscaron un empleo en los centros agrícolas, o bien en las ciudades en crecimiento, dónde era necesaria una mano de obra poco cualificada para las tareas de carga y descarga de mercancías así como para los grandes trabajos de obras públicas que se estaban acometiendo.<sup>589</sup>

Las nuevas formas laborales que generaron un cambio en la estructura socio-económica africana, provocaron la sustitución progresiva de un conjunto de normas y parámetros básicos que definían el mundo del trabajo en África Occidental.<sup>590</sup> Pese a que muchas estructuras serviles continuaron funcionando durante todo el periodo colonial, la eliminación de las redes clientelares, combatida por el gobierno francés, fue anulando el impacto de las relaciones sociales tradicionales en la organización del trabajo.<sup>591</sup>

---

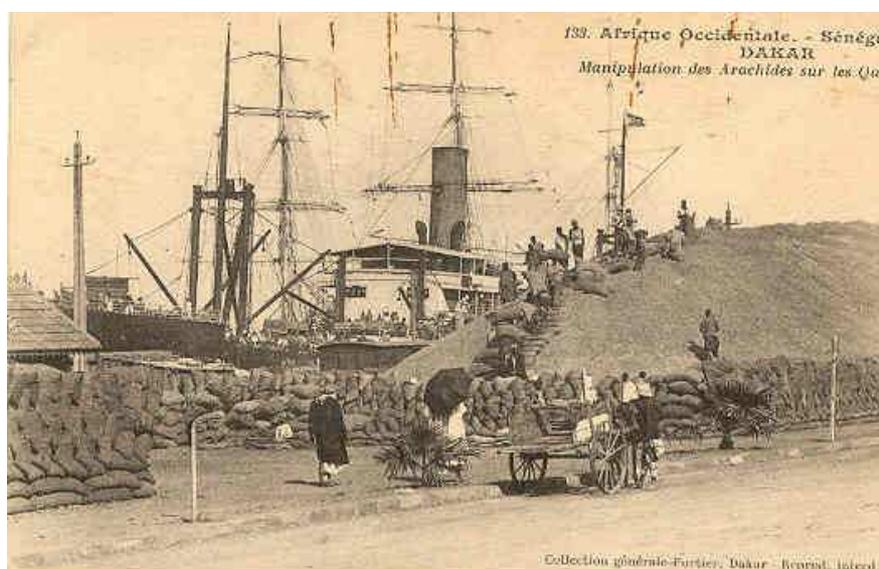
<sup>588</sup> « *La vérité est qu'aux Colonies la question de la main d'œuvre revêt un caractère d'importance essentielle capitale. Il en est parmi elles dont l'effort de production, si désirable, est contrarié, sinon arrêté, faute de bras disponibles pour la mise en valeur de domaines non encore ouverts à l'exploitation* » (ANSOM. Agefom. Carton 367. Rapport de M.G Bousset a la section des travaux du Conseil Supérieur des Colonies. 1927)

<sup>589</sup> MOITT, Bernard: "Slavery and Emancipation in Senegal's Peanut Basin: The nineteenth and twentieth centuries" en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol.22, Nº1. Boston University African Studies Center. 1989, p.49. Como ejemplo, en la Inspección general de trabajo realizada en Dakar en 1949, los datos sobre trabajadores industriales son claros. Del censo de 369 trabajadores industriales, sólo 35 son europeos (técnicos, mecánicos e ingenieros) por los 334 africanos (23 empleados, 1 enfermero, 1 ayudante de laboratorio y 311 obreros sin cualificación) (ANS. 2G49-58)

<sup>590</sup> CONKLIN, Alice L.: "Democracy rediscovered: Civilization through Association in French West Africa (1914-1930)" en *Cahiers d'Études Africaines*. Vol.37. Cahier 145. 1997, p.60.

<sup>591</sup> Las prácticas de asimilación y recluta de tropas para la Gran Guerra desarrolladas por el gobierno francés fueron criticadas ferozmente por el Gobernador Joost Van Vollenhoven (1917-1918), quien mantuvo una agria polémica con líderes de la talla del General Charles Mangin (1866-1925) que le costó su destitución y envío inmediato al frente dónde moriría en 1918. « *Imagine dans un vain rêve d'idéalisme ou le désir de donner satisfaction a un courant opinion et on a pratiqué...une série de politiques aussi ignorantes...En sorte que le résultat a été ce que nous constatons aujourd'hui: l'incohérence et la désorganisation (...)"...si encore, en échange de ces vexations nous avons procure quelques avantages aux populations, ce pourrait compenser cela...pour un accroissement de richesse et de prospérité économique (...)*Le premier plan de non programme de politique indigène je place donne la connaissance de leur Histoire, de leurs Civilisations, de leurs croyances, de leurs coutumes, de leurs mentalités » (ANS. 2G17-4)

La mayor individualización del trabajador y la aceptación de unas reglas foráneas en las estructuras laborales abortaron progresivamente los rasgos que definían al trabajo en África como una actividad comunitaria marcada por la pertenencia a un grupo social determinado.<sup>592</sup> Las formas serviles de trabajo y las estructuras comunitarias definían un sistema basado en la producción agrícola de subsistencia y en los intercambios con otras comunidades y poblaciones de excedentes, productos manufacturados así como la participación en el lucrativo comercio de esclavos. Estas estructuras se alteraron desde mediados del siglo XIX con la mayor presencia europea y la orientación hacia el trabajo asalariado, aunque no debe olvidarse que el proceso de incorporación a estructuras capitalistas es anterior al fenómeno de colonización.<sup>593</sup> Los puertos oceánicos fueron receptores de mano de obra de manera constante, configurando un nuevo tipo de trabajador en África Occidental, con una serie de especificidades que lo diferenciaban del trabajador africano agrícola tradicional, con unas preocupaciones y un modo de vida muy diferentes a los nuevos requerimientos y exigencias que impulsaba el modelo económico colonial.<sup>594</sup>



**Ilustración 33.** Tareas de carga de cacahuets en Dakar (Fuente: ANS)

<sup>592</sup> THIAM, Iba Der.....*Histoire du mouvement syndical*.....Op.cit.14

<sup>593</sup> FREUND, Bill: *The African Worker*. African Society Today. Cambridge University Press. 1988, p.26

<sup>594</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.229

## Características del trabajador portuario en Dakar

La construcción del puerto de Dakar motivó la creación de empleo de manera formidable, sobre todo tras las últimas obras de 1910, cuando comenzó a desarrollarse de manera formidable la actividad comercial. El empleo que se generó puede dividirse en dos grandes grupos. Por una parte, la administración pública y las empresas portuarias y comerciales necesitaron personal administrativo cualificado para el control, administración y gestión de sus actividades. Estos trabajadores cualificados fueron contratados de forma general entre el personal de la administración colonial, así como otros especialistas y trabajadores cualificados metropolitanos, atraídos por las altas remuneraciones que recibían en su experiencia colonial.

Pese al desconocimiento general del modo de vida en el continente africano y las diferencias climáticas, los trabajadores cualificados europeos acudieron a la llamada colonial ante la imperante necesidad por parte de gobierno y las empresas francesas de disponer de personal cualificado.<sup>595</sup> De este modo llegaron a la ciudad-puerto senegalesa técnicos, ingenieros y mecánicos cuya finalidad era desarrollar las infraestructuras coloniales y realizar las tareas de mantenimiento de la maquinaria en el puerto y el resto de actividades vinculadas al mismo. Las empresas portuarias, así como las instituciones coloniales, contrataron también personal administrativo metropolitano. Otros trabajadores cualificados del puerto eran buzos, pilotos, prácticos y capitanes de buques, que realizaban trabajos en la bahía de Dakar.<sup>596</sup> Dentro del personal administrativo, aparecen contables, secretarios, telefonistas o economistas, que engrosaron las filas de las empresas

---

<sup>595</sup> Muchos trabajadores europeos tuvieron que ser repatriados a causa de diversas enfermedades y afecciones. En el ANSOM, hemos localizado una interesante información sobre estos trabajadores en la sección de Trabajos Públicos (Carton 1186), donde hemos encontrado algunos casos de muertos en servicio como el delineante corso Jean Paul Roccasserra, fallecido en con 25 años a causa de una infección pulmonar. (ANSOM. TP. Carton 1186. Telegrama enviado desde Saint-Louis al Ministro de Colonias. 9/11/1932).

<sup>596</sup> ANS. 2G49-58. Inspection Générale du travail (1949)

comerciales, con unos altos salarios en comparación con el resto de trabajadores portuarios, como se expondrá posteriormente.<sup>597</sup>

Por otra parte, las empresas de servicios portuarios contrataron a cargadores de carbón europeos, dada la importancia estratégica de la actividad así como una cierta cualificación para elevar la productividad y eficiencia del servicio, aunque también utilizaron personal africano en esa tarea. Estos estibadores tenían unas remuneraciones superiores a la de los peones de plaza africanos, empleados generalmente en actividades simples de carga y descarga de mercancías. La diferencia con respecto a los jornaleros era de entre el triple en el periodo 1911-1914 (y en 1927), a poco más del doble (1925, 1939), para observar una equiparación progresiva con una diferencia entre el 25% y el 30% (a partir de 1945), en consonancia con la transición definitiva al fuel. Los informes de trabajo no obstante, hablan de una diferencia salarial muy pequeña entre los estibadores de carbón y los jornaleros de carga blanca.<sup>598</sup>

Estas tareas de carboneo implicaban una organización del trabajo muy precisa, puesto que requería la coordinación de diferentes equipos de trabajo en un proceso que debía ser rápido y eficaz. La distribución y suministro de la mayor parte del carbón en Dakar se realizaba por medio de gabarras, propiedad de las empresas carboneras que operaban en el puerto.<sup>599</sup> Estas embarcaciones se acercaban a los buques que debían ser abastecidos, situándose a su lado y preparando las grúas y poleas que fuesen necesarias para la carga del carbón, habitualmente en sacos, puesto que permitían una mayor rapidez en las tareas. Dependiendo de la cantidad que se fuese a suministrar se movilizaban más o menos recursos, pero la media de

---

<sup>597</sup> « *Les européens qui y travaillent sont surtout des agents des maisons de commerce liés a celles-ci par un contrat et ne peuvent être considérés comme des ouvriers qu'au surplus 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* » (ANSOM. Affpol. Carton 2808. Dossier 1. 1925)

<sup>598</sup> « *La manipulation du charbon n'est pas plus payée que les autres travaux des quais, bien qu'elle constitue un travail plus pénible et plus salissant. La faveur des dockers va naturellement au travail moins fatigant* » (ANS. 2G39/28. Circonscription de Dakar et dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel, 1939)

<sup>599</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 17. Rapport de l'Ingénieur Chef du Service. 31/3/1917

embarcación de carbón de las principales empresas suministradoras en Dakar era de entre 60 y 95 toneladas por hora, lo que implicaba una organización de al menos 100 trabajadores agrupados en “manos de trabajo” de entre 5 y 6 trabajadores.<sup>600</sup> En un informe de 1869 por parte del Comandante de la Marina, M.Valon, se hace constar de la existencia de 21 estibadores de carbón en el puerto de Dakar (20 africanos y un europeo), diputados de forma permanente en esa tarea por parte de *Méssageries Impériales*. En líneas generales, los datos sobre el personal empleado en Dakar están muy dispersas, pero ha podido documentarse el total de trabajadores de los equipos de carga de carbón en 1910 (Tabla 14.1) que muestran un número considerable de trabajadores empleados de manera fija.<sup>601</sup>

**Tabla 14.1. Número de cargadores de carbón en Dakar (1910)**

Empresa	Cargadores de la plantilla fija	Cargadores esporádicos
Cie. des Charbonnages de Dakar	210	n-d
Cie. des Méssageries Maritimes	86	80-150
Compagnie Le Sénégal	150	n-d

Fuente: ANSOM. 14MIOM/1455. (1911)

Con la transición del carbón al petróleo en la década de 1930 se produjeron despidos entre los cargadores de carbón, motivados por el descenso en la demanda y la reorganización del mercado de trabajo derivado de los cambios tecnológicos por el mayor uso del fuel. A lo largo de esa década, marcada por la crisis económica internacional se produjeron diversos ajustes en la organización del trabajo en Dakar, lo cual se sumó a un recrudecimiento de las relaciones laborales, como se analizará más adelante.

La escasa existencia de personal cualificado en el puerto de Dakar suponía un lastre para la competitividad de los servicios portuarios, puesto que su número era escaso y sus altos salarios implicaban una pérdida de

<sup>600</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase, Albert Dubarry. 10/5/1911

<sup>601</sup> ANSOM. 14MIOM/1461. Carta del Inspector de Servicio del puerto al Gobernador de Senegal, 22/1/1869. Para un estudio en profundidad sobre la organización del trabajo en el sector carbonero en Dakar, será necesario seguir localizando las fuentes primarias sobre las empresas que operaban en el puerto.

competitividad en ese aspecto con respecto a los puertos canarios. Este problema se alargó durante décadas, alcanzando incluso los años posteriores a la independencia del AOF, cuando los problemas sobre la formación de los trabajadores siguieron arrastrando déficits para la competencia interportuaria.<sup>602</sup> A nivel general, las escuelas profesionales que se impulsaron en Senegal a finales del siglo XIX trataban de crear un cuerpo de técnicos africanos con una formación especializada, que pudiera servir de reemplazo barato a los técnicos y administrativos europeos.<sup>603</sup> Sin embargo, los resultados de este proyecto de educación colonial no fueron muy positivos, dada la escasez de recursos disponibles por parte de las familias, que hacían difícil la escolarización de los jóvenes africanos (un alumno por cada 122 habitantes en Dakar y 1 por cada 600 en el AOF entre 1936-1939).<sup>604</sup> Es por ello, que el acceso a la educación técnica y administrativa en Senegal durante la etapa colonial estaba reservado de manera habitual a familias con un nivel económico importante, vinculadas a la actividad comercial o política, a través de su presencia en Consejos de Notables.<sup>605</sup> Como resultado de esta política de instrucción técnica, los alumnos que obtenían su certificado eran insuficientes ante la demanda de personal cualificado para la explotación, organización y desarrollo sistemático de las infraestructuras:

*Les écoles professionnelles ne forment chaque année qu'un nombre infime d'ouvriers...L'école des mécaniciens de la Marine met aussi sur la place quelques bons ouvriers. Dans une ville comme Dakar où l'on compte sept industries de fabrication et*

---

<sup>602</sup> ANS. CCD. Section 08. Legajo 00477. 30/03/1963

<sup>603</sup> *On peut même dire que notre politique s'est principalement fondée sur cet attachement. Du principe ainsi défini découlé le programme: éduquer avec persévérance la masse indigène, lui permettre d'acquérir l'instruction qui l'élèvera vers un niveau social supérieur sans la "détribaliser"; donner à cette instruction un but pratique; développer la formation agricole, l'artisanat, combattre les pratiques arriérées et les préjuges contre l'ordre, l'hygiène et le progrès; utiliser l'encadrement traditionnel dans la gestion des affaires publiques, sans le déformer, en l'adaptant progressivement à ses nouvelles fonctions; éviter que les indigènes citoyens, eux-mêmes, ne soient pas trop profondément déracinés leur laisser le bénéfice d'un statut civil réservé.* (ANS.2G36-25/2) Rapport sur la politique suivie en AOF pendant les dernières années.

<sup>604</sup> PERSON, Yves: « Le Front populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938) » en *Le Mouvement social*. Editions l'Atelier. N° 107. Avril-Juin. 1979, p.94

<sup>605</sup> DIOUF, Mamadou.....Op.citp.146

*une vingtaine d'industries d'exploitation, la pénurie d'ouvriers qualifiés se fait déjà sentir.*<sup>606</sup>



**Ilustración 34.** Escuela profesional en Togo (Fuente: ANS)

No obstante, los alumnos africanos que lograban completar sus estudios, formaron parte progresivamente de los círculos de poder socio-económicos.<sup>607</sup> Muchos de estos diplomados comenzaron a trabajar en las grandes empresas comerciales como administrativos, contables o como mecánicos auxiliares en el caso de las disciplinas técnicas. Estos empleos, mejor remunerados que los del resto de trabajadores africanos sin cualificación, les proporcionaron un status social diferenciado, permitiéndoles una cierta mejora de su nivel de vida. Gracias a su mayor poder adquisitivo, este les

<sup>606</sup> ANS. 2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939.

<sup>607</sup> Este personal africano cualificado fue integrándose progresivamente en los puestos y organismos de decisión en la colonia, como había señalado el Gobernador Jules Cardé en 1928: *At the head of this avanti-garde we find those who have been educated in our schools, whom we have employed in our administration.* Recogido en CONKLIN, Alice.....*Democracy rediscovered*.....Op.citp.69

facilitó el acceso a la vivienda, el mantenimiento de niveles nutricionales aceptables así como una mejor formación académica para su descendencia.<sup>608</sup>

Por otra parte, el puerto de Dakar demandó numeroso empleo poco o nada cualificado, ocupado por los trabajadores africanos. A partir de 1910, con la finalización de las obras del puerto de comercio de Dakar, el flujo migratorio desde el interior agrícola hacia la ciudad-puerto se incrementó, en consonancia con los últimos procesos de liberación de esclavos tras la derrota militar y captura del líder rebelde Samory Traoré en 1898.<sup>609</sup> Recordemos además que las propias obras de ampliación del puerto habían supuesto también la llegada de numerosos trabajadores de las comunidades *bambara* y *toucouleur* empleados como peones.<sup>610</sup> Estos siguieron siendo empleados posteriormente como trabajadores de carga general en el puerto. Los trabajadores africanos masculinos que acudieron al puerto de Dakar tenían una procedencia eminentemente rural, con una cierta experiencia en los sectores agrícolas y ganaderos. La necesidad de obtener una renta suplementaria movió a la emigración temporal a estos trabajadores agrícolas, que buscaron un jornal en los muelles de Dakar, sobre todo en los procesos de máxima actividad comercial. Durante los meses de mayor actividad portuaria (de noviembre a mayo), los trabajadores agrícolas que habían participado en la recogida de cacahuetes y otras materias primas exportables se trasladaban a los principales centros comerciales costeros (Rufisque –hasta 1932- y Dakar) para buscar un empleo como cargadores.<sup>611</sup> Por otro lado, se desarrolló una pequeña industria de confeccionadores de sacos artesanales, realizados con fibras vegetales, aunque también eran importados desde los puertos metropolitanos. La mayor parte de trabajadores africanos que buscaron un jornal en el puerto de Dakar fueron empleados como cargadores manuales en unas condiciones duras de alta exigencia física. Las autoridades francesas denunciaban el poco interés que mostraban los africanos en sus puestos de

---

<sup>608</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.51

<sup>609</sup> MOITT, Bernard.....Op.citp.43-48

<sup>610</sup> ANSOM. 14MIOM/1455.

<sup>611</sup> ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13. 8/11/1917

trabajo, pese a que los bajos salarios, la mala alimentación y las condiciones laborales próximas a situaciones de servidumbre no motivaban a la búsqueda de una gran productividad por parte del trabajador.

En líneas generales, el trabajo de estos cargadores era aguardar la llegada de los ferrocarriles desde los centros agrícolas productores del interior (Sine-Saloum, Tambacounda, Kaolack), y descargar los vagones, o bien las carretas en caso del transporte rodado, hasta el desarrollo y expansión de los camiones en la década de 1930. La mercancía que era transportada generalmente en sacos se descargaba y colocaba en montones en torno a las vías del tren. Una vez se había descargado toda la mercancía, se procedía a su carga de forma individual en los buques amarrados junto a los muelles. Esta labor intensiva requería del uso de un gran número de trabajadores, dada la escasa inversión en grúas y medios mecánicos por parte de las empresas transportistas. Con la extensión de la intermodalidad del transporte en el puerto, los periodos de transición en el transporte de mercancías se redujeron de manera significativa, aumentando de modo consecuente los indicadores de actividad comercial. El uso *intensivo* de mano de obra poco cualificada fue un elemento característico en la organización del trabajo en el puerto de Dakar, al igual que el escaso impacto de la mecanización.<sup>612</sup> Otros trabajos que exigían poca cualificación tuvieron como protagonistas a los trabajadores africanos, como fueron los vigilantes, limpiadores o conductores de vehículos.<sup>613</sup> Estos trabajadores tenían la particularidad de tener una mayor estabilidad laboral con respecto a los cargadores, que eran contratados de manera esporádica. Sin embargo, los niveles de precariedad económica eran similares, dada la política salarial sobre la que profundizaremos más adelante. Una de las características más importantes de esta mano de obra, era su movilidad y versatilidad para ser

---

<sup>612</sup> Este hecho fue destacado por el geógrafo francés Charles Morazé, quien en 1936 afirmaba tras su estancia en 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.* » MORAZÉ, Charles.....Op.citp.616

<sup>613</sup> ANSOM. Agefom. Carton 381.

empleados tanto como cargadores de mercancías en el puerto, como de obreros de la construcción o jornaleros agrarios.<sup>614</sup>



**Ilustración 35.** Grupo de obreros africanos en Dakar (Fuente: ANS)

La mayor parte de estos trabajadores se desplazaron a los núcleos urbanos de forma individual, dejando a sus familias en sus aldeas de origen, dado el carácter estacional del trabajo en el puerto. Otro número importante de trabajadores eran hombres solteros, sin cargas familiares, en busca de un empleo.<sup>615</sup> Debe destacarse también la llegada de numerosos trabajadores procedentes de las aldeas libres, creadas por los poderes públicos coloniales dónde se agruparon los esclavos liberados hasta la primera década del siglo XX, dónde el porcentaje de personas que se encontraban bajo algún tipo de situación de esclavitud o servidumbre alcanzaba en regiones como Bawol – centro de Senegal- el 25% de la población total.<sup>616</sup>

<sup>614</sup> D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.108

<sup>615</sup> ANS. 2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail. 1939

<sup>616</sup> MOITT, Bernard.....Op.citp.30-38

## Asentamiento y vivienda

El proceso de asentamiento y reagrupación familiar se hizo de manera progresiva, en la medida que los trabajadores fueron adaptándose a la vida urbana. Las redes comunitarias jugaron un rol determinante a la hora de favorecer el asentamiento permanente de estos trabajadores, puesto que los factores sociales y culturales comunes actúan como elementos de cohesión social entre los trabajadores migrantes.<sup>617</sup> Los trabajadores africanos se agruparon en torno a colectivos que compartían un origen o pasado común, cuando no formaban parte de una colectividad homogénea. De ahí que con el desarrollo de la actividad comercial en el puerto, la población africana permanente de Dakar comenzó a crecer, en la medida que llegaban a la ciudad más trabajadores en busca de empleo. Esto dio como resultado la creación de barrios africanos, separados de la población europea a través de una política de segregación racial. Con ella, los poderes públicos coloniales pretendían contener la difusión de enfermedades (malaria, fiebre amarilla) que tenían a los asentamientos africanos de Dakar como origen, sobre todo en el caso de los distritos obreros creados *in situ*.

Esta reconfiguración del espacio en Dakar, con la creación del Barrio de la Médina en 1914, supuso una segregación espacial física entre europeos y africanos. Esta división geográfica, adquiere en la ciudad un enfoque socio-político, que definió el devenir futuro del urbanismo en Dakar.<sup>618</sup> El proyecto de creación de la Médina comenzó a trazarse en 1904, cuando las obras de construcción del puerto de comercio empezaron a atraer a un número importante de africanos por las posibilidades de hallar un empleo remunerado.<sup>619</sup> Las últimas liberaciones de esclavos por parte de la administración colonial coinciden con este crecimiento demográfico en la ciudad. En torno al puerto, fueron asentándose de manera informal los

---

<sup>617</sup> SCOTT, Allen J.....Op.citp.114

<sup>618</sup> LOW, Setha M: "The Anthropology of Cities; Imagining and Theorizing the City" en *Annual Review of Anthropology*. 25. 1996, pp. 384; véase también: WINTERS, Christopher.....Op.citp.141

<sup>619</sup> FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima: «Les marginaux et l'État à Dakar » en *Le Mouvement Social*. N°204. Sociétés et Espaces Urbains en Afrique. 2003, p.94

trabajadores, construyendo sus viviendas de manera improvisada ante la imposibilidad de construir las con materiales de calidad. En poco más de diez años, la población africana comenzó a desbordar el escaso espacio que ofrecía Dakar en sus cercanías al puerto, y las consecuencias sociales del hacinamiento humano se hicieron patentes.



**Ilustración 36.** Barrio africano en Dakar (Fuente: ANS)

### Salubridad y carencia de servicios

La aglomeración urbana, la mala alimentación, la ausencia de servicios de abastecimientos básicos y unas nulas medidas sanitarias provocaron la aparición de focos infecciosos en los asentamientos africanos que se propagaron con rapidez entre los europeos, provocando altas tasas de mortalidad. La más grave de las epidemias que sacudió Dakar, fue una de fiebre amarilla en 1914 que motivó la creación de un barrio africano alejado del “distrito francés” en el centro de Dakar. Pese al pago de indemnizaciones por el desplazamiento de los propietarios de tierras en Dakar, las movilizaciones se hicieron obligatorias. Además, se estableció una “tierra de nadie” entre ambos distritos, donde no se permitía la edificación, con lo que crear una mayor

separación entre ambas comunidades.<sup>620</sup> Algunas de las razones a las que aludieron las autoridades coloniales eran la irresponsabilidad y falta de respeto a las más mínimas condiciones higiénicas por parte de las comunidades africanas.<sup>621</sup>

Es destacable el hecho de la falta de interés por parte de los poderes públicos a la hora de dotar de unos servicios públicos mínimos que dificultaran la aparición de enfermedades vinculadas como la malaria o la fiebre amarilla, vinculadas de manera significativa con las malas condiciones del agua. La insuficiencia de los servicios de abastecimiento de aguas para una población en crecimiento, además de la inexistencia de un sistema de alcantarillado para desalojar los desechos era el germen ideal para la proliferación de enfermedades infecciosas. Los jornaleros del puerto de Dakar que se establecieron en la Médina tuvieron que soportar estas condiciones de vida, añadidas a su escaso poder adquisitivo (bajos salarios) que les mantenía en los límites de la subsistencia. Las viviendas de las familias jornaleras en Dakar estaban hechas con maderas superpuestas y restos de materiales de construcción, con una superficie variable que no superaba los 10 metros cuadrados. Estas viviendas carecían de cocina o servicios básicos por lo que las necesidades fisiológicas se realizaban fuera de la misma, con lo que eso supone para la salud pública. Estas viviendas fueron el hogar de miles de africanos, conformando las “bidonvilles” que rodeaban los alrededores de la ciudad de Dakar.<sup>622</sup>

---

<sup>620</sup> SECK, Assane.....Op.citp.131-134

<sup>621</sup> FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima.....Op.citp.96. En este sentido, cabe destacar la opinión del Gobernador Martial Merlon sobre la segregación espacial: « *Le mot « ville européenne » doit s'entendre dans le sens de « ville de gens qui acceptent l'assujettissement aux règlements sanitaires applicables aux européens » et tout indigène qui voudra se soumettre strictement à cette réglementation doit pouvoir habiter la ville européenne au même titre que n'importe quel européen. On ne saurait donc voir dans cette séparation des deux villes aucune idée politique d'opposition de races, aucune tendance restrictive des droits de la population indigène* » (Carta del gobernador general al Ministro de Colonias, 15/2/1919, recogida en SECK, Assane.....Op.citp.138)

<sup>622</sup> SECK, Assane.....Op.citp.95-96

## Trabajo femenino

La situación personal de los jornaleros portuarios se agravaba en los procesos de reunificación familiar, cuando acudían las familias en una segunda oleada migratoria. Con la llegada de nuevos miembros al núcleo familiar, era necesario aumentar la renta disponible. Para ello, las mujeres fueron un elemento esencial para el sostenimiento de la unidad familiar. La mujer jugó un papel clave puesto que realizaba dos tipos esenciales de trabajo. El trabajo doméstico, con el cuidado adicional de los niños, ancianos y enfermos se complementaba con una amplia variedad de trabajos en la ciudad. En los casos en que era posible, la mujer cuidaba de pequeños huertos con que complementar la dieta familiar, aprovechando sus conocimientos y experiencias en el trabajo agrícola.<sup>623</sup>



**Ilustración 37.** Mujeres preparando el cous-cous (Fuente: ANS)

La actividad portuaria no ofrecía trabajos directos para las mujeres africanas, pero sí existía una demanda de mano de obra femenina en el sector de los servicios complementarios al puerto. Por una parte, los funcionarios europeos, grandes empresarios y la industria hotelera requerían de mujeres

<sup>623</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.29

empleadas como camareras de piso. En otros casos, la mujer era protagonista del pequeño comercio ambulante de cacahuetes tostados, tortas de harina para los trabajadores y otras mercaderías con el que aumentar la renta familiar disponible.<sup>624</sup> Es por ello que la mujer africana desempeñó un papel esencial en el sostenimiento de la unidad familiar ante los bajos salarios que recibían sus parejas como jornaleros en el puerto.<sup>625</sup> Con esa renta suplementaria, las familias podían hacer frente a un consumo básico de subsistencia, que se veía permanentemente afectado por la inestabilidad laboral y una inflación que no dejó de crecer desde la Primera Guerra Mundial.<sup>626</sup>

### Salarios y nivel de vida de los trabajadores portuarios

El estudio sobre los salarios en el puerto de Dakar fue abordado por Monique Lakroum a mediados de los años 1970 para la década de 1930, y el impacto de la crisis internacional sobre los trabajadores portuarios.<sup>627</sup> Asimismo, esta temática ha sido estudiada de una manera subsidiaria en diferentes trabajos de investigación, poniéndolos en relación con diferentes coyunturas y acontecimientos, como el estudio de Frederick Cooper sobre el impacto de la IIGM sobre el poder adquisitivo de las clases populares en Dakar y las consecuencias socio-políticas que de ello se derivaron.<sup>628</sup> Gracias a estos trabajos y a la recopilación de otras fuentes primarias se ha podido conformar una base de datos que ha permitido establecer una trayectoria de los jornales en el puerto de Dakar de manera casi completa entre 1911 y 1956, pudiendo incluso calcular la evolución de los salarios reales (a jornal) en diferentes momentos (1919, 1938, 1939, 1948, 1949).<sup>629</sup> Para el cálculo de estos precios

---

<sup>624</sup> SECK, Assane.....Op.citp.75

<sup>625</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.81

<sup>626</sup> ANS. CCD. Section 04. Legajo 00369. Expediente 43-3.

<sup>627</sup> LAKROUM, Monique: "Les salaires dans le Port de Dakar" en *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*. N° 232-233. 1976, pp. 640-653.

<sup>628</sup> COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike of 1946*.....Ob.cit.

<sup>629</sup> Estos salarios reales permiten observar el poder adquisitivo de los jornaleros portuarios en Dakar en diferentes coyunturas, lo cual complementa la serie de salarios nominales. La documentación consultada no ha permitido hasta este momento, establecer una evolución completa de los salarios reales del mismo

y salarios, se ha decidido utilizar como valor de deflación constante el Franco CFA (*Communauté Financière d'Afrique*) de 1948, cuyo valor fijo era de 2 FCFA por franco, lo que permite estudiar su evolución de manera sistemática.<sup>630</sup>

Los estudios más recientes están haciendo un especial hincapié en la antropometría como objeto de estudio para el análisis de los niveles de vida biológicos, como muestra de unos factores de crecimiento o depresión económica.<sup>631</sup> Esta línea de investigación centra su objeto de estudio sobre los indicadores antropométricos, complementando las líneas tradicionales de la Historia económica sobre indicadores de bienestar, así como del establecimiento del nivel de vida, que va más allá del poder adquisitivo. El poder adquisitivo es uno de los elementos que pueden definir el bienestar material de un grupo analizado y por esa razón, adquiere un papel central en un análisis de caso como el que hemos propuesto para los trabajadores portuarios en Dakar. Un mayor o menor poder adquisitivo condiciona el acceso a los productos de consumo básicos (alimentación) que influyen en una dieta equilibrada, además de diversa que permite un mejor desarrollo físico y mental, protegiendo a los individuos de enfermedades u afecciones derivadas de una

---

modo que hemos conseguido con los salarios nominales, por lo que queda abierta una nueva línea de investigación.

<sup>630</sup> El FCFA (anteriormente *Franc des Colonies Françaises d'Afrique*), creado el 26 de diciembre de 1945 como parte de los acuerdos firmados por Francia en la Conferencia de Bretton Woods estableció un primer tipo de cambio de 1 franco francés = 1,70 FCFA. En octubre de 1948, se produjo su segunda devaluación de las 5 que ha tenido en toda su historia. La última fue en enero de 1999, con un valor de cambio fijo con respecto al Euro de 1 Euro = 655,957 FCFA. La utilización de este deflactor para el cálculo de magnitudes económicas en el AOF entre 1910 y 1965 ha sido utilizada también por COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....*L'impact des intérêts*.....Ob.cit.

<sup>631</sup> En esta línea, véanse: STECKEL, R. H. y FLOUD, R. (eds.): *Health and Welfare during the Industrialization*, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1997; COLL, S. y KOMLOS, J.: "The Biological Standard of Living and Economic Development: Nutrition, Health and Well Being in Historical Perspective", en EUGENIA NÚÑEZ, C.: *Debates and Controversies in Economic History, Proceedings Twelfth International Economic History Congress*, Madrid, Fundación Ramón Areces, 1998; KOMLOS, J.: "Anthropometric history: an overview of a quarter century of research", en *Anthropologischer Anzeiger*, 67, 4, 2009; SALVATORE, R., COATSWORTH, J. H. y CHALLU, A. E.: *Living Standards in Latin American History. Height, Welfare, and Development, 1750-2000*, Harvard, Harvard University Press, 2010; FOGEL, R. W., FLOUD, R., HARRIS, B. y HONG, S. C.: *The changing body: health, nutrition, and human development in the Western world since 1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.

mala alimentación.<sup>632</sup> Otros elementos como las condiciones laborales (jornada laboral, precariedad contractual, seguridad) o sociales (arraigo familiar, condiciones de la vivienda, acceso a la educación y la cultura general) son aspectos que deben tenerse en cuenta a la hora de establecer estos niveles de vida, puesto que pueden definir situaciones de marginalidad o exclusión social.<sup>633</sup>



**Ilustración 38.** Grupo de niños en Dakar (Fuente: ANS)

A la hora de acometer el análisis sobre los salarios en el puerto de Dakar, deben señalarse dos cuestiones primordiales que definen las políticas salariales. En primer lugar, la legislación colonial establecía salarios mínimos que debían pagarse a los trabajadores, tanto los que componían las plantillas fijas (cargadores de carbón, personal administrativo, marinos) como el salario que había de abonarse a los jornaleros y peones de plaza. El establecimiento de estos salarios se calculaba en relación a los precios de los productos de consumo en la ciudad-puerto, teniendo en cuenta el mínimo indispensable para asegurar la subsistencia de los trabajadores. En segundo lugar, esta misma

---

<sup>632</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.50

<sup>633</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel.....*El movimiento obrero*.....Op.citp.31

legislación permitía la discriminación salarial en dos direcciones. Por una parte, sancionaba las diferencias salariales entre europeos y africanos, que realizaran la misma actividad, y por otra, preveía la discriminación salarial de la mujer africana. Las diferencias salariales en el primer caso podían alcanzar entre tres y ocho veces las cantidades percibidas por un trabajador europeo y otro africano, aunque realizaran la misma actividad, gracias a un salario básico superior y los múltiples complementos coloniales (lejanía, alojamiento...).<sup>634</sup> En el segundo caso, la discriminación por razones de sexo quedaba justificada por el papel “subsidiario” de la mujer africana en el mundo laboral, relegada a una actividad poco visible, pese a su papel fundamental en el desarrollo de las economías familiares, como se ha señalado anteriormente. La visión colonial de la mujer africana se situaba en un escalón inferior al del hombre africano e incluso al de la mujer europea, que tampoco disfrutaba de una situación muy diferente en el viejo continente, sometida a los principios organizativos de una sociedad tradicionalmente machista.<sup>635</sup> En 1923, las diferencias salariales entre africanos (hombres y mujeres) empleados como cocineros o personal doméstico giraba en torno al 25-30%.<sup>636</sup> La situación de la mujer europea que trabajaba en Dakar no era mucho mejor con respecto a los salarios nominales que cobraban sus homólogos masculinos. Sin embargo, sus retribuciones eran relativamente superiores a los salarios cobrados por los trabajadores africanos, sobre todo en el sector industrial (Gráfico 14.1).<sup>637</sup>

---

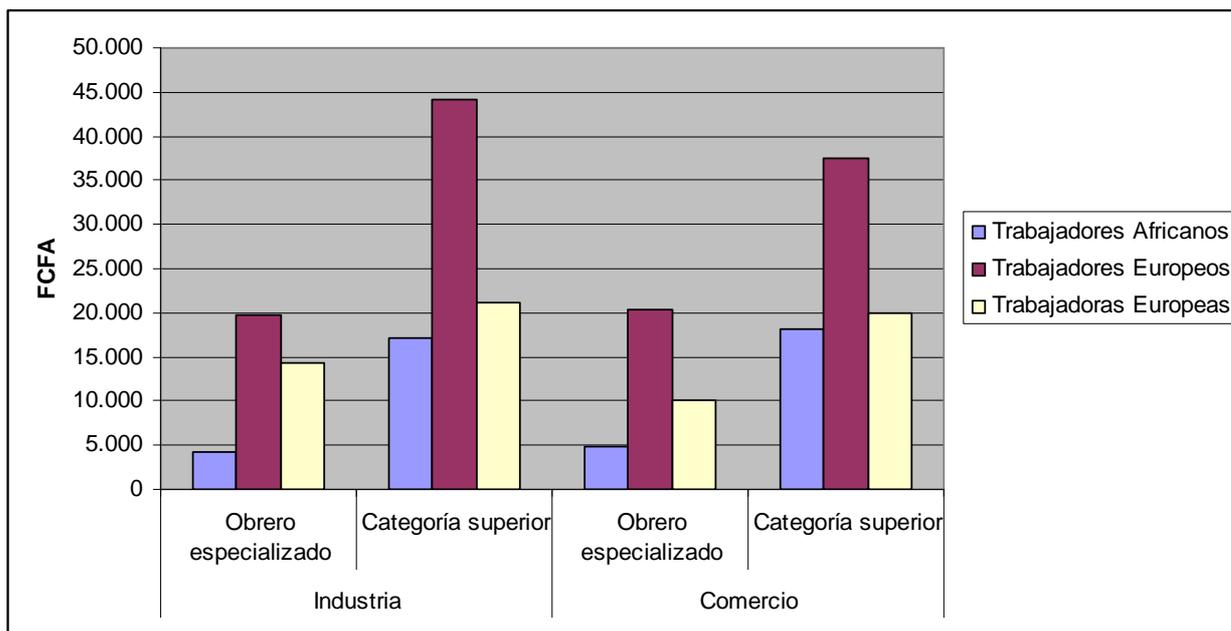
<sup>634</sup> LAKROUM, Monique.....*Le travail inégal*.....Op.citp.161

<sup>635</sup> COOPER, Frederick y STOLER, Ann L.....*Introduction Tensions of Empire*.....Op.citp.614

<sup>636</sup> ANSOM. Agefom. Carton 381. Salarios Jornaleros indígenas en Senegal (1923)

<sup>637</sup> Dentro del sector industrial se incluyen las empresas de servicios portuarios (consignatarias, transitarios, transportistas, carboneras) en las que las mujeres europeas desarrollaban tareas de administración como telefonistas, contables o secretarias, dado que como ha sido indicado, la actividad industrial en Dakar –no vinculada directamente al puerto- no se desarrolló con una cierta importancia hasta la década de 1950.

**Gráfico 14.1. Salarios nominales de los trabajadores industriales y comerciales en Dakar, por origen y género en 1949 (valores en FCFA corrientes)**



Fuente: ANS. 2G49-58. Inspection générale du travail. Rapport sur les salaires en AOF. 1949. Elaboración propia.

Con estos datos, puede observarse el nivel de discriminación salarial que existía entre europeos y africanos, que fue uno de los elementos que dinamizaron los movimientos de contestación social por parte de los trabajadores africanos tras la IIGM, puesto que el incremento de la inflación en el conjunto del AOF y especialmente en Dakar, adquirió una magnitud irresistible para estos trabajadores, empujados hacia la marginalidad y la pobreza.<sup>638</sup> Los salarios mínimos planteados por la administración francesa para los trabajadores jornaleros, se situaron en los límites de la subsistencia.<sup>639</sup> Esta situación se agravaba además por la irregularidad del trabajo portuario, estacional y dependiente de la mayor o menor afluencia de buques, y de la precariedad en las relaciones laborales contractuales. En situaciones de crisis económicas profundas como los periodos bélicos, o las depresiones económicas que hundían el comercio colonial, las situaciones de fractura social se incrementaban, con el crecimiento del desempleo y el empobrecimiento masivo de los jornaleros africanos. En esos tiempos de crisis, la marginalidad aumentaba, concentrándose en los barrios africanos un estado de contestación

<sup>638</sup> COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike of 1946*.....Op.citp.173

<sup>639</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.44

y rebeldía que adquiriría diversas formas.<sup>640</sup> Por una parte, aumentaban los pequeños robos y hurtos en el puerto, con la connivencia de los vigilantes senegaleses, provocando el malestar de las empresas portuarias en Dakar, ante el daño a la imagen internacional del puerto que podían desencadenar estos acontecimientos. Por otra, se producían fenómenos de movimientos migratorios a la inversa, hacia los entornos rurales del interior de dónde poder obtener algún tipo de jornal o renta suplementaria siendo empleados como jornaleros agrícolas.<sup>641</sup> La venta de leña a las empresas portuarias y, sobre todo, a la empresa del ferrocarril DSL resultaba interesante para los trabajadores desempleados, que tuvo además como consecuencia, la deforestación del territorio cercano a la vía del tren.<sup>642</sup> Otra solución para conseguir algún ingreso era la confección y venta de productos artesanales (calzado, vestido), para lo cual debían contar con los conocimientos previos y con un mínimo capital para afrontar la inversión, lo que les movía a conformar pequeños talleres que funcionaban a modo de cooperativas de tres ó cuatro trabajadores.<sup>643</sup>

Los salarios nominales de los jornaleros y estibadores en el puerto de Dakar fueron elevándose de manera progresiva desde la primera década del siglo XX, cuando comenzó el proceso de concentración empresarial y trabajo en la ciudad-puerto (Tabla 14.2). Estos salarios sufrieron caídas, no obstante, sufrieron caídas durante la crisis de la década de 1930, con un aumento del número de desempleados como consecuencia del desplome del comercio internacional, que afectó notablemente al AOF. A ello, hay que añadir la reestructuración del mercado de trabajo en el puerto con el descenso paulatino de la demanda de carbón en los años de transición del carbón al fuel-oil, que supuso la pérdida de numerosos puestos de trabajo. Como puede observarse en la tabla, durante los primeros quince años se aprecia un crecimiento progresivo de los salarios nominales, en consonancia con la creciente

---

<sup>640</sup> FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima.....Op.citp.96

<sup>641</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.77

<sup>642</sup> MOITT, Bernard.....*Slavery and emancipation*.....Op.citp.46-47

<sup>643</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.36-37

importancia de Dakar como centro neurálgico de la actuación imperial francesa en África Occidental. La mayor presencia de empresas de servicios portuarios significó una demanda creciente de trabajadores, tanto en la carga y descarga de mercancías, como en las empresas carboneras dedicadas al suministro de carbón. Este fenómeno de crecimiento salarial comenzó a frenarse a mediados de la década de 1920, cuando la oferta de mano de obra comenzó a ser muy superior en el puerto, provocando un descenso generalizado en las retribuciones salariales de los trabajadores.

La legislación laboral no contemplaba más que unos salarios mínimos que eran concertados entre las instituciones públicas y las cámaras de comercio, representantes de los intereses empresariales coloniales. Los salarios se establecían siguiendo las indicaciones de la Inspección de trabajo, que tenía en consideración las propuestas elevadas desde las cámaras de comercio, que ejercían una fuerte capacidad de presión sobre las instituciones, agrupando los intereses empresariales coloniales. La inexistencia de instituciones de representación de los trabajadores (sindicatos y organizaciones de trabajadores) motivada por la restrictiva legislación laboral agravaba aún más esta situación. Sin embargo, el primer momento de fractura social se produjo en el periodo 1930-1936, cuando la crisis económica internacional provocó la caída de los salarios en el puerto de Dakar y unas altas tasas de desempleo en la ciudad, como consecuencia de la caída de la actividad comercial. Esto generó graves problemas sociales, agravados con la mayor llegada de individuos desde el interior, tras hundirse la actividad agrícola con el descenso brutal de la demanda internacional de materias primas.

**Tabla 14.2. Salarios nominales diarios medios de los jornaleros y estibadores en el puerto de Dakar entre 1911 y 1956 (valor en FCFA constantes de 1948)**

Años	Jornalero (Carga blanca)	Estibador (carga negra) Salarios medios según antigüedad
1911	4	13
1914	8	24
1919	10	
1923	12	
1925	30	70
1927	23	73
1929	24	
1931	25,2	
1933	16,8	
1934	14	
1935	16,4	
1936	14,4	
1937	13,2	
1938	28	
1939	30	75
1942	23	
1944	25	
1945	45	67,5
1948	73	98
1949	76,5	100,5
1956	248	

Fuente: Para la década de 1930: BERNARD-DUQUENET, Nicole: "Le Front populaire et le problème des prestations en AOF" en *Cahiers d'études africaines*. Volume, 16, Numéro 61. 1976 ; y LAKROUM, Monique.....*Les salaires dans le port*.....Ob.cit. ; Para el periodo 1919-1927 : THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical*.....Ob.cit ; y LAKROUM, Monique.....*Le travail inégal*.....Op.citp.34, Para el periodo 1944-1956 COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike*.....Op.citp.175 ; ANS. 2G49-58, 2G39/28 ; CCD. Sección 08. Legajo 00369 exp. 43-107; ANSOM. Agefom. Carton 381; Para 1911: 14MIOM/1455. Elaboración propia.

El aumento en los salarios, que se observa entre 1937 y 1938, se corresponde con la mayor presión colectiva ejercida por los sindicatos de trabajadores, legalizados en África Occidental en 1937 bajo el gobierno del Frente Popular. Con el estallido de la IIGM, los salarios nominales volvieron a hundirse debido al endurecimiento de la política laboral del gobierno de Vichy, que abortó los avances en esa materia del ejecutivo liderado por León Blum. Los salarios nominales siguieron aumentando tras el final del conflicto bélico, pero el poder adquisitivo de las clases trabajadoras en Dakar se hundió,

provocando una grave crisis social que fue un elemento común en los espacios coloniales africanos. La hiperinflación en África se desató, motivada en parte por las nuevas políticas de mayor liberalización económica en el continente tras los acuerdos de Bretton Woods firmados por Francia, que significó también un encarecimiento en los productos de consumo básicos en el conjunto del continente africano.<sup>644</sup> La recuperación de Europa y Japón, devastada por los estragos de la guerra se apoyó en parte por una nueva política de explotación colonial llevada a cabo por las potencias coloniales, que comenzaban a plantear las bases de los procesos de emancipación e independencia, a resultas de los acuerdos internacionales con Estados Unidos. La política económica de la posguerra consistió en una bajada del valor de las exportaciones africanas como consecuencia de la apertura de nuevos mercados exportadores y una reducción de las importaciones coloniales, orientadas hacia los mercados emergentes europeos. Esto implicó además un incremento en el valor de las importaciones, provocado por el aumento de la demanda en los mercados occidentales, generando resultados negativos en la balanza comercial de las colonias y países independientes africanos (Tabla 14.3).<sup>645</sup>

**Tabla 14.3. Balanza comercial de Senegal (1939-1946) (Valor en FCFA constantes de 1948)**

Años	Importaciones		Exportaciones		Balanza Comercial
	Cantidad (t)	Valor	Cantidad (t)	Valor	Saldo
1939	344.873	1.395.490.000	600.422	1.436.008.000	40.518.000
1945	424.649	3.562.536.000	150.925	2.559.762.000	-1.002.774.000
1946	247.545	5.484.856.000	245.180	4.162.080.000	-1.233.776.000

Fuente: ANS. 2G46-26. Elaboración propia.

El impacto de esta situación sobre los salarios reales de los jornaleros en Dakar fue dramático, y expone de manera evidente un deterioro masivo de las condiciones de vida de las clases populares. El valor real de los salarios se hundió entre 1938 y 1949 en más de un 82%, mientras que los precios de los

<sup>644</sup> En 1947, la inflación interanual alcanzó el 187% en Dar es Salaam (Tanzania), 198% en Kenya, 211% en Costa de Oro, 229% en Sudán. Véase: OBERST, Timothy: "Transport workers, Stripes and the "Imperial response": Africa and the Post-War War II Conjuncture" en *African Studies Review*. Vol.31. N°1. 1988, p.124

<sup>645</sup> *Ibíd.*.....Op.citp.120

productos de primera necesidad se elevaron notablemente (Tabla 14.4).<sup>646</sup> El estallido de la guerra de independencia de la Indochina francesa a finales de 1945 provocó además que el coste del arroz importado, que era una de las principales fuentes de alimento de la clase trabajadora senegalesa se elevara de manera notable, alcanzando los 62 FCFA en 1949, el año de mayor conflictividad en la región asiática. El pescado en Dakar también era importado desde Saint-Louis, el principal puerto pesquero de Senegal. En 1946, el 74,86% (1.464,07 t) de la producción pesquera de la colonia tenía como puerto base la antigua capital del AOF.<sup>647</sup>

**Tabla 14.4. Precios de productos básicos en Dakar (1938-1949) (Valor en FCFA constantes de 1948)**

Producto	1938	1948	1949
Arroz (1kg)	3,3	35	62
Mijo (1kg)	1,8	28	44
Pescado seco (1kg)	12	140	190
Mandioca (1kg)	6	24	26
Carne (ternera, cordero, pollo) (1kg)	12	150	220
Jabón (1kg)	8	60	105
Alquiler	140	700	900

Fuente: ANS 2G49-58, 2G39/28. Elaboración propia.

El análisis de los salarios reales en Dakar, con los datos de que se disponen en este momento nos sugiere que la población sufría una situación económica al límite 1938 y 1949. Los datos de 1919 permiten observar el progresivo deterioro del poder adquisitivo de los trabajadores portuarios en Dakar, que coincide con los periodos de masificación urbana y progresiva marginalización de la clase trabajadora africana en la ciudad. Los salarios reales de los jornaleros en Dakar entre 1919 y 1949, descendieron en torno a

<sup>646</sup> Se han tenido en cuenta diferentes artículos de consumo básico que aparecen en los informes oficiales como esenciales. Los productos alimenticios forman parte de la dieta común del jornalero africano, tal y como señala NDAO, Mor.....Op.citp.50-51; y sobre todo los informes de inspección de trabajo (ANS 2G49-58, 2G39/28). Sobre el alquiler, cabe destacar que el valor que aparece en la Tabla 14.4 indica el valor medio del alquiler de una vivienda en Dakar. Su alto precio, junto con los bajos salarios (Tabla 14.2) hacía casi imposible el acceso a la vivienda construida con materiales de calidad por parte de los trabajadores jornaleros, quedando establecidos en su mayoría en los distritos chabolistas (*bidonvilles*) en torno a Dakar.

<sup>647</sup> “*Centre de pêche de Saint-Louis: C’est le point de pêche le plus important de toute la Côte...Il y à oco un fort noyau de population active, et dont toute l’activité est consacré a la pêche. St-Louis ne veut vivre et se développer qu’en tournent résolument vers la mer*” (ANS. 2G46-26)

un 84,82%, propiciando con esto un empobrecimiento masivo de los trabajadores africanos (Tabla 14.5).

**Tabla 14.5. Salarios reales de los jornaleros portuarios en Dakar (1919-1949)**

Años	Salario Real
1919	74,62
1938	64,07
1939	78,94
1948	15,85
1949	11,29

Leyenda: Para el cálculo de los salarios reales se ha empleado la fórmula  $SR=SN/CV \cdot 100$  (SN=Salarios nominales, CV= Coste de la Vida). Para el coste de la vida, se ha tenido en cuenta el precio de siete productos básicos de consumo: arroz, mijo, pescado seco, mandioca, carne, jabón y el precio de los alquileres en Dakar.

Fuente: Para los precios: ANS 2G49-58, 2G39/28 y THIAM, Iba der.....Ob.cit. Para los salarios nominales; 1919: THIAM, Iba der.....Ob.cit. Para la década de 1930: BERNARD-DUQUENET, Nicole: "Le Front populaire et le problème des prestations en AOF" en *Cahiers d'études africaines*. Volume, 16, Numéro 61. 1976 ; LAKROUM, Monique.....*Les salaires dans le port*.....Ob.cit.; y D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.114. Para el periodo 1944-1956; ANS. 2G49-58. Elaboración propia.

Como se ha señalado con anterioridad, el periodo de posguerra supuso un empobrecimiento masivo de la clase trabajadora africana. Este proceso de pérdida de poder adquisitivo de los trabajadores asalariados que comenzó de manera vigorosa durante la crisis de 1930, se acentuó tras la IIGM.<sup>648</sup> Los trabajadores europeos en Dakar soportaron la crisis económica que sacudía el AOF mucho mejor, debido a sus remuneraciones mucho más altas, como fue indicado con anterioridad. Estos mayores salarios permitían que su renta disponible fuese gastada de un modo más diverso, haciendo patente la ley de Engel (Tabla 14.6). El trabajador asalariado europeo disponía de una renta superior que le permitía el acceso a una mejor alimentación y sobre todo al acceso a una vivienda con equipamientos básicos (agua y luz) que mejoraba su calidad de vida en comparación con las infraviviendas de la clase trabajadora africana. El trabajador europeo tenía además la posibilidad de gastar parte de su renta disponible en los servicios que ofrecía la ciudad de Dakar, como restaurantes y bares, cabarets o cines.

<sup>648</sup> D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.114

**Tabla 14.6. Distribución porcentual del gasto de un trabajador asalariado europeo en Dakar (1938-1949)**

<b>Concepto</b>	<b>1938</b>	<b>1947</b>	<b>1948</b>	<b>1949</b>
Alimentación	46%	53%	47%	41%
Combustible		4%	7%	8%
Iluminación	1%	1%	1%	1%
Vestido	31%	15%	13%	15%
Menaje		3,6%	3%	4%
Mobiliario		3%	3%	3%
Limpieza		2%	2%	2%
Alquiler	13,7%	4%	11%	10%
Lavandería	4,5%	1,3%	1%	1%
Higiene		2,5%	3%	3%
Distracciones y gastos comunes		9%	7%	9%
Impuestos	3,8%	1,6%	2%	3%

Fuente: ANS. 2G49-58

La aparición de grupos marginales en Dakar puede vincularse de manera directa con la evolución de los salarios y con la configuración de un mercado laboral inestable, caracterizado por la precariedad. Los bajos salarios, la irregularidad del trabajo (una de las principales reivindicaciones de los sindicatos desde su legalización en 1937) y las nefastas condiciones de vida asociadas con la extensión de la pobreza entre la clase trabajadora africana, motivó la aparición y crecimiento de comportamientos poco aceptados socialmente. La mendicidad y el vagabundeo crecieron en Dakar en la medida en que la oferta de mano de obra superaba las exigencias de la demanda en el mercado de trabajo. Los hurtos, robos y asaltos, individuales o en pequeños grupos fueron también una consecuencia del estado socio-económico urbano. Todas estas actividades que se situaban en la marginalidad, junto a otras como el contrabando o la prostitución femenina fueron perseguidas por las autoridades públicas coloniales, puesto que representaban el desorden y la falta de control por parte del poder establecido.<sup>649</sup> Esta marginalidad propiciada por el entorno socio-económico general se recrudecía con el mayor consumo de bebidas alcohólicas en comunidades no musulmanas (cerveza y vino) y sustancias estupefacientes como la nuez de cola (estimulante), o el cannabis,

<sup>649</sup> THIOUB, Ibrahima: « L'enfermement carcéral: Un instrument des gestions des marges urbaines au Sénégal. XIXe-XXe siècles » en *Canadian Journal of African Studies*. Vol. 37. N°2/3. 2003, p.271

que provocaban un efecto relajante que trataba de compensar una situación laboral y personal poco gratificante.<sup>650</sup> El mayor consumo de cigarrillos (importados de manera general de Estados Unidos tras la IIGM), el abuso ocasional de alcohol barato (cerveza, vino de palma) y las malas condiciones alimenticias se identifican con la clase trabajadora africana en Dakar. Fue en los distritos populares de Dakar (Colobaan, Faas, Daaruxaan, Kipkoko, Waxinan, Gazelle) dónde estos problemas se manifestaron con mayor crudeza, junto a la proliferación de la prostitución callejera femenina, el desarraigo familiar y todos los problemas que rodeaban a la infancia (malnutrición, explotación laboral y sexual, violencia vinculada al consumo de drogas y alcohol, analfabetismo, etcétera).<sup>651</sup>

### Alimentación de las clases populares en Dakar. Balance nutricional y dietético

El estudio de la dieta de los trabajadores africanos es uno de los elementos que permiten un acercamiento al estado físico de estos grupos, puesto que una alimentación rica y variada ayuda al desarrollo fisiológico y mental, además de fortalecer al sistema inmunitario. En este caso, se plantea un análisis nutricional de los trabajadores en Dakar, con el objetivo de profundizar en sus condiciones de vida. Como se ha expuesto anteriormente, con la ruptura de las relaciones sociales tradicionales en África Occidental tras la toma de posesión del territorio por parte europea el conjunto del sistema socio-económico se vio alterado. El sistema económico pre-colonial, basado en una economía de autosubsistencia proporcionaba los alimentos a las comunidades africanas de una manera sostenible con el medio ambiente, puesto que se conocía el sistema de rotación de cultivos y la dieta se complementaba con la caza, la pesca y la recolección de frutos silvestres. Los excedentes de producción, así como otros objetos como armas, joyas, o herramientas eran intercambiados con otras comunidades africanas, o bien se llevaban a la costa, dónde se producían los contactos comerciales con los europeos que estaban interesados en el comercio de esclavos que también

---

<sup>650</sup> COHEN, Robin: "Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers" en *Review of African Political Economy*. Nº19, Consciousness & Class. 1980, p.19

<sup>651</sup> FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima.....Op.citp.96

eran conducidos desde el interior del continente. En Senegal –y buena parte del AOF- la unidad de producción agrícola tradicional se identificaba con el pequeño propietario, que explotaba la tierra junto a su familia, con la ayuda o no de esclavos, y que debía contribuir a la colectividad a través de impuestos a las jefaturas locales.<sup>652</sup> La producción, condicionada por las estaciones anuales y la temporada de lluvias, estaba orientada hacia la subsistencia familiar. Los cultivos mayoritarios eran los de mandioca, mijo, nabos, batatas, maíz y arroz africano.<sup>653</sup> La tenencia de animales como la cabra permitía el consumo de leche y derivados lácteos (mantecas), así como la cría de corderos y bueyes para la alimentación y la colaboración en el trabajo agrícola –estos últimos. La dieta se complementaba con el consumo de pescado (dorada, cherne, cabrilla).<sup>654</sup> La introducción y expansión del cultivo del cacahuete desde 1840 supuso la transformación progresiva de estas estructuras productivas tradicionales. La dieta sufrió también una profunda alteración, en consecuencia con el éxodo rural y las nuevas formas de vida urbanas. En Dakar, la llegada de trabajadores desde el interior conllevó el establecimiento de nuevas directrices alimentarias, observadas por los poderes públicos. Las empresas requerían de un personal en buen estado de salud para acometer los trabajos físicos y la Inspección de Trabajo y Salud del AOF presentó diversos estudios para establecer las condiciones alimentarias mínimas que debían tener los obreros africanos para rendir con eficacia en su trabajo. La extensión del consumo de masas en las ciudades -que es una de las características de la revolución industrial- implicaba el acceso a alimentos baratos de consumo para las clases populares, reflejado en Dakar en la importación masiva de arroz asiático.

La dieta de los trabajadores africanos en Dakar era deficiente, como ha sido señalado. El bajo poder adquisitivo de las clases populares urbanas implicaba una alimentación irregular y poco equilibrada. A partir de los informes de los servicios médicos e inspección de trabajo, y de la investigación de Mor

---

<sup>652</sup> MOITT, Bernard.....Op.citp.29

<sup>653</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.50

<sup>654</sup> Ibid.....Op.citp.50-51

Ndao sobre la dieta tradicional de los trabajadores en Dakar, se ha realizado un análisis nutricional básico. Se ha tenido en cuenta la dieta común y las cantidades mínimas en relación con el poder adquisitivo, lo cual sugiere que posiblemente la dieta que se adjunta sea una dieta de máximos, teniendo en cuenta los salarios reales reseñados con anterioridad.<sup>655</sup>

En el caso senegalés, la reorientación económica hacia el monocultivo del cacahuete motivó la búsqueda de una fuente de alimentación exógena, sobre todo teniendo en cuenta el crecimiento demográfico en núcleos urbanos como Dakar. El arroz, que era un alimento habitual entre las comunidades africanas, se situó como una de las principales importaciones de la colonia, de una importancia capital de cara a la alimentación de los senegaleses. Esta situación degeneró progresivamente en una crisis casi permanente de dependencia alimenticia del exterior y una elevación de los precios, que se veía agravado en el caso de conflictos y crisis internacionales.<sup>656</sup> En 1916, el diputado senegalés en la Asamblea Nacional Francesa, Blaise Diagne, criticaba la carestía del coste de la vida y los elevados precios del arroz en Dakar en plena Gran Guerra.<sup>657</sup> La reconversión agrícola fue un planteamiento que trató de llevarse a cabo, sobre todo tras la difusión de ideas socialistas y comunistas en los años 1930, que incidían en el boicot a la producción agrícola para la exportación. Sin embargo, las autoridades coloniales no lograban establecer un equilibrio que garantizara el sostenimiento de las exportaciones y el desarrollo de una agricultura de autosubsistencia.<sup>658</sup> En buena medida, esto

---

<sup>655</sup> Véase Tabla 14.5, dónde se expone la evolución de los salarios reales en Dakar.

<sup>656</sup> « *La régression des riz atteint le chiffre de 7.229.205 francs. Elle est occasionnée surtout par la hausse considérable survenue sur ce farineux par suite de l'élévation des frets et des besoins de la consommation en Europe, hausse qui en a rendu le prix de vente à la Colonie inaccessible à de nombreux indigènes* » (ANS. 2G15/19. Note sur la situation économique de l'AOF en 1915).

<sup>657</sup> En palabras del propio Diagne: « *Je suis d'autant plus autorisé à insister auprès de vous que, vraiment, je ne puis saisir sous quelle impréssion M. Clozel, généralement bien inspiré, dément la réalité de l'excessive cherté de la vie au Sénégal, comme dans les autres colonies du groupe, tant au reste pour les indigènes que pour les européens (...)* Le tenant tout récemment d'une des plus importantes et des plus anciennes maisons de commerce du Sénégal à Bordeaux que la raréfaction du frêt va s'accroître et réduire encore les relations avec la colonie. Dans ces conditions, il est difficile de nier la gravité de la situation » Carta de Diagne al Ministro de Colonias, 26 de abril de 1916, recogido en : « *DIRECTION DES ARCHIVES DU SÉNÉGAL: L'AOF : de la création à la Balkanisation (1895-1960)*. Dakar, 1995.

<sup>658</sup> El GGAOF trató establecer un equilibrio entre las necesidades alimentarias de la Federación, y el interés comercial exportador, como demuestra el informe siguiente: « *Le ravitaillement des populations*

era consecuencia de la baja productividad agrícola motivada por una orientación extensiva y no intensiva de la producción exportadora, caracterizada por una nula inversión en innovación tecnológica.<sup>659</sup> Las presiones ejercidas por las empresas comerciales europeas con el objetivo de concentrar la inversión en el monocultivo de exportación, así como la política económica de las autoridades coloniales explica este proceso de reestructuración de la actividad agrícola.<sup>660</sup>

En otro orden de cosas, las autoridades en el AOF y Dakar establecieron de manera racional la alimentación mínima que debían recibir los trabajadores. En el caso de los empleados de la Administración, y más concretamente, el personal sujeto al sistema de prestaciones, la información aparece bien definida, con las raciones y condiciones laborales que debían respetarse. La Administración buscaba alimentos con un alto valor calórico, que permitieran el desempeño de trabajos físicos en un largo espacio de tiempo. Para ello, los productos con altos contenidos en hidratos de carbono (arroz, patatas, batata, maíz, mijo) eran esenciales. Esta alimentación se complementaba con azúcar (de rápida absorción y alto contenido calórico), el consumo de mantecas, así como otros derivados grasos (aceite de cacahuete o palma) que representaban la ingesta diaria de grasas. Durante la IIGM, la inspección de los servicios sanitarios y médicos del AOF estableció en 2.520 calorías diarias, la cantidad óptima que debían ingerir los trabajadores manuales en Dakar.<sup>661</sup> Sin embargo, los datos muestran que la dieta básica de los jornaleros africanos en Dakar distaba de los informes de la Administración en variedad de productos y sobre todo en su valor nutricional. Esto era consecuencia, sobre todo, de la inflación y los bajos salarios, que hacían muy difícil poder adquirir estos productos cuyo coste se fijaba –entre otros elementos como la oferta y demanda- en relación a

---

*sénégalaises posant un problème de plus en plus délicat, un mouvement de propagande se dessine en faveur de l'extension des cultures vivrières, sans pour autant que l'arachide, dont la culture est particulièrement rémunératrice, soit négligé. Conclusion: cultures vivrières et industrielles doivent se juxtaposer et non se contrarier* » (ANS. 2G46/26. Rapport Économiques Annuels. 1945-1946)

<sup>659</sup> MOITT, Bernard.....Op.citp.27

<sup>660</sup> ANS. 2G46/26

<sup>661</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.227

los salarios nominales. En 1929, el Gobernador Jules Carde, firmó el decreto por el cual se establecían las raciones mínimas que debían recibir los trabajadores africanos bajo el sistema de prestaciones.<sup>662</sup> Estas raciones eran insuficientes y no solían distribuirse siguiendo la normativa, sino que se producían graves deficiencias, como se puso de manifiesto entre los trabajadores empleados en la construcción del aeropuerto de Dakar en 1943 que enfermaron en una alta proporción –e incluso algunos fallecieron- siendo la malnutrición la principal causante de esto.<sup>663</sup>

De manera general, la dieta de los trabajadores africanos en Dakar se distribuía en tres comidas principales (desayuno, almuerzo y cena), aunque habitualmente solían reducirse al desayuno y un almuerzo tardío que se sumaba a la cena, dado lo extenso de la jornada laboral, prolongada por más de diez horas diarias. Esto, junto con la distancia del hogar con el puesto de trabajo implicaba unas jornadas laborales de sol a sol, haciendo muy complicada la realización del almuerzo a mediodía. En el ámbito rural, los campesinos y labradores sí estaban acostumbrados a realizar las tres comidas, puesto que la explotación agrícola de tipo familiar o la unidad comunal islámica (*dara*), permitía el descanso y almuerzo a mediodía.<sup>664</sup> Los trabajadores portuarios en Dakar, solían tomar a media mañana una papa asada o una ración de mandioca molida a modo de almuerzo. Estos alimentos eran proporcionados de manera general por mujeres en pequeños puestos ambulantes, con los que conseguían una renta suplementaria esencial para el sostenimiento de la unidad familiar.<sup>665</sup>

Con la excepción del arroz, que era importado de manera masiva, la mandioca, el mijo y las papas se cultivaban en Senegal, pero la extensión del cacahuete implicó una reducción de este tipo de cultivos de subsistencia,

---

<sup>662</sup> ANSOM. Agefom. Carton 381. Decreto del 28/2/1929

<sup>663</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.228

<sup>664</sup> MOITT, Bernard.....Op.citp.45. Esto solía ser así incluso entre los *navetanes*, quiénes podían residir temporalmente en viviendas acondicionadas para ello en la explotación agrícola.

<sup>665</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.54-55

produciéndose un predominio del arroz en la dieta.<sup>666</sup> En la siguiente tabla se muestra el desglose nutricional asociado con una dieta tipo de los trabajadores africanos en Dakar (Tabla 14.7). Esta tabla nutricional ha sido confeccionada teniendo en cuenta el máximo de comidas y alimentos que podían adquirir y consumir los jornaleros de Dakar. En ella se encuentran los alimentos más comunes ingeridos por los obreros senegaleses. En el mismo, se han dividido los alimentos en 12 categorías fundamentales para una nutrición eficiente y equilibrada según los parámetros básicos establecidos en 1985 por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). La ingesta diaria recomendada está basada sobre las 2.800 Kcal. /día para un hombre entre 14 y 50 años. Si se tiene en cuenta su actividad física diaria (desplazamientos y trabajo), se obtiene consumo de calorías requeridas en torno a las 3.567 Kcal. /día, calculadas al añadir 767,41 Kcal, como resultado del gasto energético realizado a lo largo del día. Para el cálculo de este gasto calórico, se ha tenido en cuenta una jornada de trabajo de 8-9 horas y el desplazamiento de los trabajadores desde/hacia su puesto de trabajo. La intensidad de este trabajo estaría considerada como alta, por lo que los trabajadores debían consumir diariamente al menos las calorías reseñadas (3.567), para no sufrir problemas de salud derivados de la desnutrición.

---

<sup>666</sup> *Ibíd.*.....Op.citp.52

Tabla 14.7. Análisis nutricional de la dieta de un jornalero africano en Dakar (1949)

Dieta de un jornalero en Dakar (1949)		Cantidad	Energía	Proteínas	Carbohidratos	Almidón	Azúcares sencillos	Lípidos	Ácidos Grasos Saturados	Ácidos Grasos Monosaturados	Ácidos Grasos Polisaturados	Colesterol	Fósforo	Magnesio	Potasio
		g	Kcal.	g	g	g	g	g	g	g	g	mg	mg	mg	mg
DESAYUNO	Crema de cacahuets	30	183	9,0	3,4	1,7	1,7	14,3	2,9	7,9	3,1	0	118	0,51	246
	Dátiles (6 ud)	60	147,6	0,96	33	0	33	0,24	0,06	0,06	0	0	28,8	25,2	327,6
	Leche de cabra (1 vaso)	200	135	7,4	8,4	0	8,4	7,8	5,2	1,9	0,26	22	218	22	362
	Azúcar (2 cuch. Soperas)	20	80	0	20	0	20	0	0	0	0	0	0,01	0,01	0,09
	Gachas de Mijo	50	178	5,5	32,25	28	4,1	2,1	0,35	0,37	1,05	0	142,5	0,8	97,5
MEDIA MAÑANA	Mandioca	150	180	4,65	40,35	-	-	0,6	-	-	-	-	-	99	1.146
	Papas Cocidas (1 ud medianas)	180	109	3,3	21,3	20,3	1	0,16	0,04	0	0,08	0	72	0,49	602
ALMUERZO	Leche de cabra (1 vaso)	200	135	7,4	8,4	0	8,4	7,8	5,2	1,9	0,26	22	218	22	362
	Azúcar (2 cuch. Soperas)	20	80	0	20	0	20	0	0	0	0	0	0,01	0,01	0,09
	Arroz	100	364	6,7	81,6	81,4	0,16	0,9	0,19	0,23	0,32	0	150	31	109
	Calabacines (ud mediana)	100	20,4	1,7	1,8	0,07	1,7	0,44	0,09	0,09	0,09	0	39,6	11,4	202
	Dorada	300	380	29,9	2,1	0	2,1	27,9	5,6	7,1	5,1	155	403	39,1	736
	Ocra/Quingombó	100	30	1,52	5,76	-	-	-	-	-	-	-	-	256,6	46
	Mandioca	150	180	4,65	40,35	-	-	0,6	-	-	-	-	-	99	1.146
CENA	Cacahuets (1 puñado)	18	101	4,5	1,4	0,7	0,72	8,3	1,6	4	2,4	0	77,4	37,8	121
	Mandioca	150	180	4,65	40,35	-	-	0,6	-	-	-	-	-	99	1.146
TOTAL (Kcal.)			2.483	91,83	360,46	132,17	101,28	71,74	21,23	23,55	12,66	199	1.467,32	743,92	6.649,28
Porcentaje de la Ingesta Diaria Recomendada			88,68%	13,11%	51,49%	-	14,47%	23,06%	6,82%	7,57%	4,07%	99%	122,27%	177,12%	118,74%
Ingesta diaria recomendada (Kcal.)			2.800	15 %	55 %	-	10 %	30 %	7 %	15 %	10 %	200	1.200	420	5.600

Fuente: Para el análisis nutricional ORTEGA ANTA, Rosa M. et ali...Ob.cit.; Para la obtención de la dieta: NDAO, Mor....Op.citp.50-53; y ANSOM, Agefom, Carton 381; ANS. 2G43-52 y 2G49-58. Análisis dietético realizado por Ana Isabel Suárez Sosa.

El desglose nutricional de la dieta “tipo” de un jornalero en Dakar nos muestra unos interesantes resultados. En primer lugar, cabe destacar que estos trabajadores no cubrían su gasto calórico diario, sin tener en cuenta en este aspecto, la energía que requerían para afrontar las largas jornadas de

trabajo. En el mejor de los casos, llegaban a cubrir el 88,68% de la ingesta calórica recomendada para mantener la salud física. No obstante, añadiendo las calorías consumidas en el trabajo (aprox. 767,41 Kcal.), los cálculos señalan un déficit calórico aproximado del 31%. Este déficit calórico provocaría un efecto de fatiga sobre los trabajadores que dificultaba su actividad laboral en los muelles, disminuyendo así su productividad.<sup>667</sup> Esta situación, si se prolongaba en el tiempo producía diversas patologías como el marasmo, que afectaba sobre todo a la población más joven. Otro elemento que ofrece las deficiencias de la dieta jornalera africana en Dakar, es el bajo contenido en proteínas (2% por debajo de la ingesta recomendada), que comprometía regeneración muscular y la reparación celular. La falta de proteínas, que se encuentran sobre todo en la carne, pescados y lácteos producen en el organismo debilidad muscular, caída del cabello, favoreciendo la aparición de problemas y patologías cardíacas.<sup>668</sup> El consumo de mandioca, mijo, papas y arroz proporcionaba la energía básica a los trabajadores portuarios en Dakar. Su alto contenido en carbohidratos (almidón) garantizaba el funcionamiento mínimo al regular el metabolismo basal y proporcionar las reservas necesarias para el desarrollo de la actividad laboral. Otra fuente de energía rápida la componían los azúcares sencillos, que se encontraban en los dátiles. El principal problema que plantea este consumo es que genera energía de manera inmediata, que debe ser metabolizada inmediatamente para no generar problemas relacionados con la hiper glucemia. En el consumo de ácidos grasos debe destacarse el equilibrio nutricional, exceptuando casi el máximo de ácidos grasos saturados, que aumentan los índices de colesterol en sangre, elevando la posibilidad de sufrir accidentes cardiovasculares. Por último, deben destacarse los altos índices en fósforo, magnesio y potasio, como consecuencia del predominio en la dieta de los cereales y legumbres. Esto suponía un refuerzo articular y muscular (magnesio y potasio), además de una

---

<sup>667</sup> Sobre esta cuestión, véase el comentario de la Administración francesa sobre el estado de la mano de obra en Dakar en 1917: « *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* » (ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13. 8/11/1917)

<sup>668</sup> FAO. Expert Consultation Report. Energy and proteína Requirements. Technical Report Series 724. Génova. Suiza. 1985

ayuda esencial para la formación y mantenimiento óseo, lo cual era fundamental durante las etapas de crecimiento. En líneas generales, el análisis de la dieta jornalera en Dakar presenta carencias de micronutrientes básicos (vitaminas, yodo, hierro) que acaban causando problemas de salud, y pueden agravarse con una mala hidratación (escasez, mal estado del agua).<sup>669</sup> Las principales patologías asociadas con este tipo de dietas son la anemia nutricional, la hipovitaminosis, el síndrome pluricarencial y el bocio endémico, asociados a la falta de micronutrientes esenciales.<sup>670</sup> En momentos de grave crisis económica, como la sucedida durante la IIGM, la dieta de los trabajadores africanos se precarizó aún más si cabe, debido a la caída de la producción agraria y la desaparición virtual de las importaciones de arroz del exterior. De este modo se generalizó la caza de ratas, ratones, tortugas pequeñas, y la captura de pequeños peces y mejillones en lagunas y otros embalses de agua, muchos de los cuales recibían aportes de aguas fecales junto a los asentamientos urbanos.<sup>671</sup>

En resumen, estas carencias nutricionales provocaban también bajos rendimientos en los trabajadores que debían realizar tareas intensas de carga y descarga de mercancías en los muelles, lo cual situaba al puerto de Dakar en inferioridad con respecto a la pugna interportuaria con respecto al puerto de Las Palmas.<sup>672</sup> Este análisis pone de manifiesto que las denuncias presentadas por los poderes públicos y empresariales sobre el estado de la mano de obra respondían, en buena medida, al mal estado nutricional de los trabajadores africanos y no a cuestiones relacionadas con la educación, la formación profesional, o su capacidad intelectual.<sup>673</sup>

---

<sup>669</sup> WORLD HEALTH ORGANIZATION: *Diet, Nutrition and the Prevention of Chronic Diseases*. WHO. Technical Report Series 916. FAO. 2003

<sup>670</sup> Debemos agradecer la amable colaboración de la nutricionista y especialista en dietética Ana Isabel Suárez Sosa para la confección de este análisis.

<sup>671</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.231

<sup>672</sup> ANSOM. Carton 532. Affaires Politiques. Carta de M.Jean Herbette, embajador francés en España al Ministro de Asuntos Exteriores, M.Briand. 22/7/1931.

<sup>673</sup> « *La question, à mon sens, se présente sous un double aspect comportant des solutions de ordres différents. Il faut d'abord, par des mesures appropriées, conserver la main d'œuvre existante, la*

---

*développer et l'éduquer, en vue d'obtenir d'elle un meilleur rendement »* (ANSOM. Agefom. Carton 367. Rapport de M.G. Bousset à la section des travaux du Conseil Supérieur des Colonies, 1927)

**CAPÍTULO 15**  
**LEGISLACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL MERCADO DE TRABAJO EN EL**  
**PUERTO DE DAKAR**

La organización del mercado de trabajo en el puerto de Dakar revela una posición de fuerza por parte del sector empresarial, que contaba con el apoyo de los poderes públicos a la hora de establecer las condiciones laborales. Esta situación de dominio era aún mayor en el caso de la legislación referente a los trabajadores africanos, que no sufrió modificaciones profundas salvo en el breve periodo del gobierno del Frente Popular (1936-1938) y posteriormente tras la IIGM y la mayor presión ejercida por parte de los trabajadores africanos ante una legislación laboral insostenible.<sup>674</sup> La fortaleza del empresariado colonial al frente al mercado de trabajo, trajo consigo una legislación profundamente conservadora, que no toleró la introducción de mejoras en las condiciones laborales de los trabajadores. Esta situación también era fruto de la falta de articulación de asociaciones y organizaciones de trabajadores en el AOF, prohibidas por decreto hasta 1937, cuando el Ministro de Colonias Marius Moutet autorizó la legalización de sindicatos profesionales en los territorios de ultramar. En ausencia de estas herramientas de negociación colectiva, los trabajadores en Dakar quedaban desprotegidos ante las políticas empresariales, que trataron de frenar cualquier cambio en la legislación laboral a favor de la mejora de las condiciones básicas de los trabajadores.

Estas mejoras en legislación laboral habían ido incorporándose a la legislación metropolitana de un modo progresivo desde las últimas décadas del siglo XIX, en consonancia con la mayor conflictividad social y la mejor organización de las clases trabajadoras en torno a sindicatos y organizaciones de trabajadores. La falta de una reforma laboral que incorporara mejoras para los trabajadores africanos, se justificaba desde una postura ideológica paternalista y conservadora. Por una parte, se incidía en la necesidad de proteger a la mano de obra africana para que fuese más productiva y se insertara en el sistema económico occidental a través de políticas sanitarias, que no se complementaban con unas políticas sociales que mejoraran la

---

<sup>674</sup> Especialmente en lo que se refiere al sistema de prestaciones, abolido en 1946 ante los primeros conflictos graves entre la población africana y el poder colonial. COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....*L'impact des intérêts*.....Op.citp.611

alimentación, como se ha expuesto con anterioridad.<sup>675</sup> La legislación laboral en el AOF se caracterizaba por la discriminación hacia los trabajadores africanos en sus parámetros esenciales, en la medida en que las autoridades coloniales y las Cámaras de Comercio no consideraban necesario la aplicación de las leyes de protección en los espacios coloniales por la escasa presencia de trabajadores europeos.<sup>676</sup> Pese a la influencia de diferentes corrientes progresistas (socialistas sobre todo) en los gobiernos federales, a lo largo de las primeras décadas del siglo XX, la ideología política dominante será la conservadora.

La legislación laboral en el AOF tenía un formidable carácter conservador, en consonancia con las teorías sobre el darwinismo social en auge.<sup>677</sup> Bajo ese criterio arbitrario, los poderes públicos coloniales estaban autorizados a someter a los trabajadores africanos a una “política de choque” que les guiara hacia la civilización y los modos de vida y trabajo occidentales.<sup>678</sup> Esto podría suponer la supresión de derechos políticos y la vulneración de los más mínimos derechos de protección laboral. La misión civilizadora sería el justificante de la legislación laboral, tratando de aunar dos posturas de difícil reconciliación. Por una parte, las autoridades coloniales expresaban su deseo de salvaguardar y proteger a la clase trabajadora africana por su interés en que fueran productivas para el tejido económico

---

<sup>675</sup> Esta cuestión fue recurrente por parte de la Administración: « *Ces politiques sanitaires consistent a protéger l'indigène contre les maladies épidémiques et endémiques qui le guettent et qui par le fait de son ignorance et de son indifférence* » (ANSOM. Agéfom, Carton 367. Rapport de M.G Bousset. 1927)

<sup>676</sup> Las Cámaras de Comercio en Senegal, impulsaron el inmovilismo en la regulación laboral, como defensoras de los intereses empresariales coloniales: « *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 » (ANSOM, Affaires Politiques. Carton 2808.Dossier 1. 1925)

<sup>677</sup> DAUMALIN, Xavier.....*La doctrine coloniale*.....Op.citp.105

<sup>678</sup> Jules Carde insistía en la necesidad de seguir profundizando en la aculturación como paso básico hacia una extensión de la legislación laboral europea en África Occidental: « *La loi ne précède pas l'évolution, écrivait-il, elle la consacre ; il faut ici, plus qu'ailleurs, adapter la législation aux mœurs et non les mœurs à la législation (...)* Pour toutes ces raisons, je ne crois ni opportune, ni désirable une extension de la législation syndicale à tous les éléments de nos populations indigènes » Informe del Gobernador Jules Carde (1923-1930), recogido en THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical africain*.....Op.citp.223

colonial. Por otra, se abogaba contradictoriamente por una legislación laboral opresiva y perjudicial para un desarrollo sostenible del sistema económico colonial.<sup>679</sup>

El mercado de trabajo en el puerto de Dakar no quedaba al margen de las políticas laborales aplicadas en el conjunto del AOF. La legislación ejercía un efecto directo sobre la organización del mercado de trabajo, en cuanto que la primera regula la flexibilidad contractual, la jornada de trabajo, las condiciones de seguridad o las indemnizaciones que debían abonarse a los trabajadores en caso de accidentes, enfermedad o fallecimiento. Del mismo modo que sucedía para el resto de trabajadores senegaleses, los portuarios se encontraban en una posición de debilidad y dependencia frente al grupo formado por *empresas portuarias-Cámaras de Comercio-Administración colonial*. El control del trabajo por parte de la clase obrera en el puerto de Dakar sólo puede identificarse con una minoría de trabajadores empleados en la carga negra. Estos obreros ejercían un cierto control sobre la actividad debido a su carácter especializado y la importancia estratégica del sector que requería de un personal en plantilla fija.<sup>680</sup> Este colectivo de estibadores fueron quienes lideraron los movimientos huelguistas y reivindicativos en el puerto de Dakar por su capacidad para ejercer presión sobre las empresas carboneras y afectar al conjunto del tejido productivo regional. Aparte de este minoritario grupo, junto con los empleados fijos europeos (administrativos, técnicos, mecánicos, capitanes), el resto de trabajadores africanos del puerto quedaban en una posición de dependencia y precariedad en la cual las empresas portuarias y comerciales obtenían notables rendimientos gracias a los bajos costes en personal que debían afrontar.

### Flexibilidad del mercado de trabajo en el puerto de Dakar

Dos palabras han definido al mercado de trabajo en el puerto de Dakar: precariedad y flexibilidad. Esta precariedad laboral ha sido común en el

---

<sup>679</sup> CONKLIN, Alice L.....*Colonialism and Human Rights*.....Op.citp.441

<sup>680</sup> El mismo proceso con respecto a los trabajadores de la carga negra en el puerto de Las Palmas ha sido analizado por SUÁREZ BOSA, Miguel.....*La organización del trabajo portuario*.....Op.citp.307

trabajador portuario en general, debido tanto a la naturaleza de la actividad económica, como a la dependencia de factores exógenos que inciden en la mayor o menor demanda de mano de obra, mucha de la cual era solicitada entre los obreros sin una cualificación específica, para tareas simples de carga y descarga de mercancías.<sup>681</sup> Con el desarrollo de la actividad portuaria y comercial en Dakar a partir de la primera década del siglo XX, la oferta de mano de obra se acrecentó en la ciudad-puerto, proporcionando a las empresas portuarias una abundante reserva de trabajadores a su disposición.

La fórmula de contratación habitual en los puertos giraba en torno al empleo esporádico (jornalero), sobre todo para el trabajo de estiba y transporte de mercancías.<sup>682</sup> Los africanos acudían a los muelles en busca de un jornal, que era pagado al finalizar la actividad diaria. La ausencia del contrato por escrito era generalizada y sólo los trabajadores que formaban parte de plantillas de forma fija (carboneros y personal cualificado europeo), tenían contratos dónde se incorporaban sus derechos y obligaciones.<sup>683</sup>

La contratación y negociación a través de acuerdos verbales entre el trabajador y la empresa favorecía la aparición de situaciones de dependencia de los primeros frente a los empleadores, puesto que en numerosas ocasiones no se respetaban los acuerdos de los mismos por parte de la empresa. Esto será expuesto más adelante cuando se expongan los datos relativos a los tribunales laborales de arbitraje. La mayor parte de estos trabajadores desempeñaban otro tipo de actividades para buscar el sustento (empleados como jornaleros agrícolas, obreros de la construcción...), lo que generaba también una gran movilidad e inestabilidad por parte de los trabajadores.<sup>684</sup>

---

<sup>681</sup> COOPER, Frederick.....*Dockworkers and labour history*.....Op.citp.527

<sup>682</sup> BONIN, Hubert.....*CFAO Cent Ans de compétition*.....Op.citp.194

<sup>683</sup> La propia Inspección de Trabajo destacaba la ausencia de la aplicación de contratos en África Occidental: «*Le texte de base du travail indigène est toujours le décret du 22 octobre 1925 et son complément l'arrête général du 29 mars 1926 (...) À Dakar, le contrat écrit n'est pas utilisé, c'est par convention verbale qu'est faite l'embauche...la population ouvrière de Dakar se trouve dans une situation comparable à celle des ouvriers sans spécialité de la Métropole* » (ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939)

<sup>684</sup> D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.108

Ante la gran oferta de mano de obra, el empresariado tenía la posibilidad de escoger libremente entre los trabajadores jornaleros, seleccionando a los más aptos físicamente. Las malas condiciones alimentarias en las que se encontraba la mayoría de trabajadores y aquellos que eran más viejos o más desgastados físicamente eran apartados de la actividad cuando la demanda de mano de obra era insuficiente.<sup>685</sup> Esto suponía que la mano de obra jornalera quedaba fuera del control de los trabajadores, como sí sucedía en el sector de la estiba de carbón en Dakar.



**Ilustración 39.** Tareas de carga y descarga en el puerto (Fuente: ANS)

La flexibilidad de la contratación en el puerto de Dakar era absoluta, puesto que los empresarios podían emplear libremente a los trabajadores necesarios para una determinada actividad durante el tiempo que fuese requerido.<sup>686</sup> Los salarios mínimos que debían abonar las empresas, que

---

<sup>685</sup> Esta cuestión fue también común en el puerto de Las Palmas, véase: SUÁREZ BOSA, Miguel...*La organización del trabajo*....Op.citp.309

<sup>686</sup> Según Leborgne y Lipietz, la profundización en la flexibilización laboral por la cual se reducen los costes del despido y los salarios, siempre han sido objeto de deseo por parte del mundo de la empresa, sobre todo tras los procesos de liberalización económica de finales de los años 1970, y especialmente en lugares que contaban con formaciones sociales dependientes, aspecto esencial en los espacios coloniales.

estaban establecidos por las instituciones públicas –en relación con las Cámaras de Comercio- eran la única convención colectiva que afectaba a la mayoría de trabajadores portuarios en Dakar, puesto que la legislación sobre jornadas de trabajo, seguridad, indemnizaciones, etc. cuando se implantó a partir de la década de 1920, apenas era respetada por los empleadores.<sup>687</sup>

La falta de medios de articulación y organización por parte de los obreros para defender sus intereses comunes y la atomización de la clase trabajadora en Dakar, conllevaban una situación de desigualdad con respecto a la patronal, que sólo comenzó a ver peligrar su situación en 1936 con la llegada del gobernador socialista Marcel de Coppet y la reforma legislativa impulsada por el Frente Popular. La ausencia de contratos y garantías laborales provocaba situaciones de abusos en el trabajo, como la denuncia presentada por algunos marinos costa marfileños (*kruman*) por el trato discriminatorio practicado por parte de los oficiales de las empresas armadoras de *Chargeurs Reunis*, *Compagnie de Navigation Africaine (Venture-Weir)*, *Fraissinet* y *Cyprien Fabre* en 1927.<sup>688</sup>

El equilibrio entre los derechos laborales de los trabajadores y los intereses de las empresas coloniales implicaba un mayor entendimiento, puesto que a mediados de la década de 1920, se hacía necesario una revisión del mercado de trabajo en Dakar, ante el aumento del descontento por parte de

---

Véase: LEBORGNE, Danièle y LIPIETZ, Alain: “Flexibilidad defensiva. Dos estrategias sociales en la producción de los nuevos espacios económicos” en BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain (eds.): *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia. 1994, pp.331-361

<sup>687</sup> Sobre la duración de la jornada laboral, la Inspección de Trabajo insistía en la no aplicación de la legislación de forma general: « *La durée du travail est fixée par l’arrête local du 29 février 1929, à huit heures par jour...cet arrête n’a jamais été strictement appliqué et on a toléré jusqu’à maintenant 9 heures par jour* » (ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel, 1939)

<sup>688</sup> Estas situaciones de discriminación y abuso eran habituales hacia los marinos africanos, como se expone en el siguiente fragmento: « *...J’ai cru nécessaire d’attirer votre attention sur l’intérêt qu’il y a ce que les capitaines des navires utilisant cette main d’œuvre veillant personnellement aux soins qu’exigeant l’hygiène et l’alimentation de ces travailleurs indigènes (...) L’assurance que les Kroumen auraient à bord la quantité de matières grasses nécessaires à leur alimentation (...) Il constate alors qu’il n’y avait à bord d’un litre d’huile de palme et qu’en fait de matières grasses le navire possédait à peine de quoi suffire à la nourriture de l’équipage européen (...) Mais la constatation récemment faite à Tabou permet de penser que ces instructions sont parfois méconnues par négligence ou pour toute autre raison* » (ANS. Agefom. Carton 381. 1927)

los trabajadores por el deterioro de sus condiciones de vida.<sup>689</sup> Una de las primeras reformas en el campo de la legislación laboral fue el decreto de 1926 que reguló el trabajo indígena en África Occidental, como se expondrá más adelante. Esta problemática para unir los intereses de una mano de obra disciplinada, productiva y bien remunerada entraba en colisión con los intereses de la patronal, deseosa de mantener la flexibilidad salarial y laboral como eje de su política comercial en África.<sup>690</sup> Tres años después del decreto regulador de 1926, el Ministerio de Colonias francés encabezado por André Maginot, impulsó un decreto ministerial por el cual se reforzaba la extensión de contratos por escrito en AOF. Su aplicación fue limitada, puesto que estos contratos debían ser obligatorios para los trabajadores empleados durante un periodo superior a las cuatro semanas. El carácter esporádico del empleo de la mayoría los trabajadores portuarios, hacían casi imposible la aplicación de este decreto, que incorporaba toda una batería de derechos y coberturas legales, estableciendo los parámetros básicos que debían respetarse por ambas partes (salarios, condiciones y naturaleza del trabajo, protección médica, días de descanso, alimentación y vestido si era necesario).<sup>691</sup> El aspecto fundamental de esta ordenanza es que complementaba el decreto de 1926 y profundizaba en el papel que debían desarrollar las Oficinas de Trabajo y los Consejos de Arbitraje, dónde dirimir las desavenencias laborales. Además, el artículo 5 de este decreto ministerial proclamaba que los trabajadores jornaleros y eventuales debían tener los mismos derechos y coberturas que los trabajadores indefinidos. La inspección de trabajo del AOF en 1939 exponía de

---

<sup>689</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical*....Op.citp.163

<sup>690</sup> Este debate se planteó también en la prensa colonial francesa. En ella se comenzó a presentar la necesidad de abordar profundos cambios en la organización del mercado de trabajo en el AOF. « *Il semble possible, cependant de concevoir une législation de la main d'œuvre qui concilierait les intérêts des parties en présence, l'employeur et l'employé en offrant à chacune d'elles des garanties suffisantes, et qui serait en même temps simple et pratique (...)* Ces intérêts en présence sont faciles à formuler : les exploitants demandent seulement que les indigènes qu'ils embauchent à grand-peine ne leur échappent pas a par la fuite et ne leur soient pas enlevés par leur concurrence. Du côté des travailleurs, la réglementation à intervenir doit leur assurer toute une série de garanties concernant les salaires, la nourriture, les soins médicaux, etc.(...) *Le contrat, librement consenti, mais passé devant l'administration du cercle pour lui donner plus de poids, impose aux employeurs des obligations très strictes envers leurs employés, on peut espérer créer un noyau, qui ira toujours grandissant, de travailleurs satisfaits de gagner leur vie dans des conditions matérielles largement améliorées* » (La Dépêche coloniale et maritime. 18/6/1925)

<sup>691</sup> ANSOM. Agefom. Carton 382. Ordenanza del 30/4/1929. Ministerio de Colonias.

manera clara que estas medidas de regulación y mejora de la legislación laboral no estaban siendo aplicadas, sobre todo en lo relativo a la contratación por escrito y la vulneración de acuerdos básicos como la duración de la jornada laboral.<sup>692</sup>

### Regulación de la jornada laboral

La legislación laboral en el AOF con respecto al tiempo máximo que debía durar la jornada de trabajo no se aplicaba de manera general, debido al escaso número de inspectores de trabajo y sobre todo a la ausencia de denuncias presentadas por parte de los trabajadores ante los organismos de trabajo competentes. En principio, la reglamentación laboral en el AOF establecía la jornada laboral de 8 horas, tras la firma del decreto presidencial de Raimond Poincaré, el 23 de abril de 1919.<sup>693</sup> Un mes después, el 15 de mayo de 1919 se promulgaba en el conjunto del AOF el decreto que generalizaba la jornada laboral de 8 horas, que contó con el rechazo frontal por parte de las principales empresas comerciales y portuarias en Dakar, que solicitaron la suspensión *sine die* de la norma.<sup>694</sup> No obstante, pese a que la legislación contemplaba el máximo de ocho horas diarias de duración del trabajo, la realidad en Dakar era bien distinta. Lo habitual eran las jornadas de 9 ó 10 horas, que acabaron instituyéndose como norma durante la IIGM, con el endurecimiento de las condiciones laborales impulsado primero por el gobierno de coalición y defensa nacional de Albert Lebrun, y posteriormente bajo el mando de Philippe Pétain y el régimen de Vichy.<sup>695</sup> La vulneración de la legislación sobre la jornada laboral era más común entre los trabajadores esporádicos y temporales, puesto que no contaban con ningún tipo de mecanismo de protección. Los trabajadores cualificados europeos sí solían ser

---

<sup>692</sup> ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939

<sup>693</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical*.....Op.citp.133

<sup>694</sup> D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.112.

<sup>695</sup> El decreto del 12 de septiembre de 1939 establecía la jornada laboral de manera provisional en diez horas diarias en el AOF. En octubre de 1939, se suprimía también cualquier remuneración por horas extras realizadas en el trabajo. (ANS.2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939)

respetados en cuanto a la legislación en vigor, sobre todo porque conformaban el engranaje de la administración y funcionamiento de las empresas y la gestión pública. Hacia 1936, la duración del trabajo diario de manera general entre los trabajadores no cualificados era de entre 9 y 10 horas, lo cual la situaba sin cambios desde la situación previa a la proclamación del decreto de las ocho horas.<sup>696</sup> La vulneración de la legislación sobre la duración de la jornada laboral fue un aspecto común en el puerto de Las Palmas, dónde la reglamentación se introdujo también en la década de 1920 tras las fuertes presiones ejercidas por las organizaciones de trabajadores sobre la patronal.<sup>697</sup>

### La regulación del trabajo africano. El decreto de 1926 y sus consecuencias

Como se ha ido desarrollando, la legislación laboral en el AOF apenas contemplaba cuestiones muy básicas como la duración del trabajo diario (1919). Hasta la profundización en esta materia realizada durante el bienio 1936-1938, las únicas grandes reformas legislativas pueden encontrarse en el decreto de octubre de 1925 que autorizaba la creación de oficinas de trabajo, la regulación general de 1926 y la consolidación del sistema de contratos por escrito en 1929. Esos tres hitos marcaron una línea de evolución en la organización del mercado de trabajo en Dakar y el conjunto del AOF, puesto que fue un intento por parte de las administraciones para encuadrar a los trabajadores africanos que comenzaban a incorporarse de manera masiva al sistema de remuneración asalariado (Tabla 15.1).<sup>698</sup> El abandono progresivo por parte de los trabajadores africanos de las formas de organización económica tradicionales (distintas formas de servidumbre) elevó el número de

---

<sup>696</sup> LAKROUM, Monique.....*Le travail inégal. Paysans et salariés*.....Op.citp.34. El geógrafo Charles Morazé en su estudio sobre el puerto de Dakar en 1936, denunciaba esta situación de vulneración de la legislación, pero haciendo hincapié en que eran las empresas nórdicas quienes la incumplían. De este modo, las señalaba como un riesgo para los intereses comerciales franceses: «*Les Scandinaves y tiennent la première place: ce sont de petites unités appartenant à des patrons qui, ignorant la loi de huit heures, recrutent un personnel à bon marché et offrent ainsi des prix de fret avantageux*» en MORAZÉ, Charles.....Op.citp.613

<sup>697</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel.....*La organización del trabajo*.....Op.citp.311

<sup>698</sup> HOPKINS, A.G.....Op.citp.26. Según los datos aportados por Thiam, el número de la población asalariada (*ouvrière*) en Senegal en 1927 rondaba en torno a los 60.000 individuos. THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.281

los obreros asalariados en las ciudades, pero también en los núcleos agrícolas. El trabajo asalariado permitía adquirir herramientas, semillas, y un amplio espectro de bienes que hacían necesaria la incorporación del trabajador en una economía de base monetaria.<sup>699</sup>

**Tabla 15.1. Evolución del número de trabajadores asalariados en el AOF (1933-1955)**

Categorías	1933	1934	1935	1936	1955
Trabajadores de empresas públicas y privadas	120.000	129.500	178.908	167.518	-
“Navetans” de Senegal	39.000	38.290	59.000	76.000	-
Total de trabajadores asalariados en el AOF	159.000	167.790	237.908	243.518	297.303

Fuente: D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.105; para 1955: ANS. CCD. Sécción 04. Legajo 00369. Expediente 43-3.

La legislación en el AOF no comenzó a contemplar aspectos básicos que venían desarrollándose en Francia desde la última década del siglo XIX hasta mediados de los años 30, cuando la presión social ejercida por los trabajadores africanos motivó la modificación de las bases legales. En el territorio metropolitano, la legislación sobre accidentes laborales e indemnizaciones comenzó a ser tratada en 1908, con la incorporación de diversas medidas y cláusulas que protegían al trabajador y sus familias en caso de accidente o fallecimiento. El 5 de abril de 1910 se aprobó en Francia la obligación del seguro de cobertura obligatorio para los empleados que formaran parte de plantillas fijas en la industria y en el comercio.<sup>700</sup> La situación de los obreros eventuales y jornaleros metropolitanos era similar a la de los trabajadores africanos, pero éstos últimos no disponían de organismos de articulación colectiva como los sindicatos, que sí existían legalmente en el país galo, y permitían la representación colectiva de los problemas y demandas de los trabajadores.<sup>701</sup> Las primeras menciones en torno a la regulación del trabajo, así como la necesidad de establecer una legislación que protegiera de una forma mínima a los trabajadores africanos, se produjeron a mediados de la

<sup>699</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.30

<sup>700</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.71-74

<sup>701</sup> Esta situación fue destacada por la Inspección de Trabajo, quién no observaba grandes diferencias entre los obreros jornaleros metropolitanos frente a los obreros africanos: «*La population ouvrière de Dakar se trouve dans une situation comparable à celle des ouvriers sans spécialité de la Métropole*» (ANS. 2G39/28. Inspection du Travail, 1939)

década de 1920, más de una década después de las reformas laborales metropolitanas.

El 22 de octubre de 1925 se aprobó la creación de las Oficinas de Trabajo en las principales ciudades del AOF, cuya función principal era la de estructurar y coordinar el mercado de trabajo. Para ello, las Oficinas de Trabajo que se localizarían en las principales aglomeraciones urbanas en Senegal (Dakar, Saint-Louis, Rufisque, Kaolack) establecerían una colaboración estrecha con las Cámaras de Comercio, las empresas y los consejos de notables para equilibrar el mercado de trabajo y garantizar la mano de obra a las empresas.<sup>702</sup> Los consejos de notables africanos jugaron un papel fundamental como mediadores entre el poder europeo (empresas y administración) y las comunidades locales.<sup>703</sup> Esta figura política fue creada el 5 de mayo de 1919, durante el mandato del Gobernador Martial Merlin y sufrió algunas modificaciones en diciembre de 1920, reforzando el papel dentro de estos consejos de los africanos que formaban parte de la administración colonial, que recibían el epíteto de *évolués*.<sup>704</sup>

Estos mismos hombres formarían parte del Consejo Colonial desde 1920, siendo la máxima institución consultiva en Senegal. La presencia de representantes africanos en las Oficinas de Trabajo también suponía un cierto control social sobre la mano de obra, puesto que en la confección de listas de trabajadores se excluían los elementos perturbadores o que no se rindieran a los intereses de las élites dominantes. De esta manera, las Oficinas de Trabajo fortalecieron las relaciones clientelares entre las oligarquías burocráticas africanas y el resto de trabajadores transformándose, eso sí, en una mano de obra asalariada.<sup>705</sup> Resulta interesante que este proceso de organización y encuadramiento de la mano de obra se desarrolló en los diferentes puertos de África Occidental a finales de esa década. En 1929, en el puerto de Las Palmas

---

<sup>702</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical*.....Op.citp.274

<sup>703</sup> ANS. 2G36/25-2. Notes documentaires sur la situation politique et administrative. 1936

<sup>704</sup> CONKLIN, Alice L.....*Democracy rediscovered*.....Op.citp.68

<sup>705</sup> D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.109

también se creó una oficina de trabajo (la *Central*), dónde se organizaba la actividad laboral y se establecían las listas de jornaleros, de las cuales trataban de evitarse por parte de las empresas a los miembros conflictivos, generalmente vinculados con la actividad sindical y política.<sup>706</sup> El establecimiento de “listas negras” de sindicalistas y activistas políticos fue un aspecto que se generalizó en el puerto de Dakar, sobre todo durante la década de 1930, cuando las tasas de desempleo aumentaron y el nivel de vida de los trabajadores africanos se hundió, provocando las primeras reacciones sociales frente al poder colonial establecido, como se expondrá más adelante.

Con el establecimiento de las Oficinas de Trabajo en 1925 en Dakar se consiguió por parte de las empresas coloniales y la administración francesa un mayor control sobre la mano de obra, caracterizada por la movilidad. Al centralizar la oferta y la demanda de trabajo en una única institución, las empresas podían disponer de los trabajadores que necesitasen y los obreros podían solicitar incorporarse a las listas, lo cual podía favorecer la posibilidad de obtener un jornal.<sup>707</sup>

De este modo, quedó establecido y regulado el mercado de trabajo en Dakar, y especialmente en el puerto, dónde se realizaba la mayor actividad económica. Algunos meses después de la puesta en marcha de las Oficinas de Trabajo en el AOF, se reglamentaron las condiciones del trabajo africano. El 29 de marzo de 1926, el gobierno federal dirigido por Jules Carde impulsó la puesta en marcha de una reforma legislativa que incorporaba algunos elementos que habían sido obviados o vulnerados con anterioridad, como la cuestión sobre la duración de la jornada laboral. En este decreto se profundizó en el papel que debían jugar las Oficinas de Trabajo como elementos rectores de la política de empleo en el AOF. El artículo 5 del decreto establecía un tiempo de descanso de dos horas, hacia la mitad del día, para que los trabajadores pudieran afrontar la jornada extensiva con garantías, sobre todo teniendo en cuenta que no se cumplía la jornada laboral de 8 horas con arreglo

---

<sup>706</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel.....*Llave de la fortuna*.....Op.citp.72.

<sup>707</sup> LAKROUM, Monique.....*Le travail inégal*.....Op.citp.56

a la ley de 1919.<sup>708</sup> En el mismo decreto, se instó al cobro de unos salarios para los jornaleros (artículo 19) calculados siguiendo un trabajo mínimo de quince días al mes, lo cual representa de manera fiel el carácter irregular del trabajo asalariado en Dakar y el conjunto del AOF. En el caso del puerto, esta será una de las principales reivindicaciones por parte de los trabajadores, que deseaban contar con un mínimo de jornadas de trabajo al mes, que supusiera unas rentas básicas para poder afrontar sus gastos personales y familiares. Como complemento, el artículo 26 del decreto planteaba el derecho que tenían los trabajadores africanos a recibir una ración alimentaria al día por parte de las empresas, aparte del pago del jornal. Por último, el artículo 42 preveía una serie de garantías a las mujeres empleadas en el comercio, la industria y la agricultura que hubiesen alumbrado algún hijo, tenían derecho a ocho semanas de permiso por maternidad, del mismo modo que a una ración diaria como reflejaba el artículo 26, y al cobro de la mitad del salario según hubiese quedado establecido.<sup>709</sup> Esta reforma laboral ofrecía unas perspectivas sin antecedentes en AOF, puesto que regulaba algunos aspectos esenciales de una legislación progresista. No obstante, la aplicación de la misma con el paso del tiempo debe ser analizada pormenorizadamente, puesto que las reivindicaciones de los obreros durante la década de 1930 indican una vulneración de los fundamentos básicos del decreto de 1926.

Las subsiguientes políticas de protección de los trabajadores por parte de las autoridades coloniales, con el objetivo de elevar su productividad y evitar su deterioro físico, ofrecen una realidad opuesta a lo que planteaba la reforma de 1926. En los primeros meses de 1929, el Gobierno Federal del AOF promulgó una serie de decretos por los cuales se establecían unas nuevas condiciones laborales para los trabajadores africanos. Por una parte, se regularon algunas cuestiones relacionadas con los trabajadores empleados en empresas o trabajos públicos, como el establecimiento de servicios de vacunación frente a la fiebre amarilla o la viruela, así como otras cuestiones sanitarias derivadas de la desinfección de campos, zonas de trabajo y

---

<sup>708</sup> ANSOM. Affaires politiques. Carton 2808. Arrête du 29 mars fixant le travail indigène. 1926

<sup>709</sup> ANSOM. Affaires politiques. Carton 2808. Arrête du 29 mars fixant le travail indigène. 1926

alojamiento de los trabajadores (artículos 4,5 y 6). Se fijaron las raciones alimentarias mínimas que debían percibir esos trabajadores por el desempeño de su actividad (artículo 1); y el abastecimiento de agua básico que les correspondía por hombre y día (artículo 3).<sup>710</sup> Apenas dos semanas después de la promulgación de este decreto, se publicó uno de mayor trascendencia en cuanto afectaba a la mayor parte de los trabajadores asalariados africanos que desarrollaban su actividad en el sector privado. En efecto, el decreto del 16 de marzo de 1929 establecía el jornal mínimo en 7 francos e indicaba el cobro de horas extras, un 10% superior al valor normal por hora trabajada (artículo 4). Lo más interesante de esta ordenanza es que incorporaba por primera vez en la legislación laboral en el AOF el cobro de indemnizaciones por muerte natural o motivada por un accidente en el trabajo. En el primer caso, las empresas debían pagar a la familia del fallecido una cifra no superior a los 150 francos que se elevaba a los 500 francos en el caso de muerte por un accidente laboral (artículo 6).<sup>711</sup> Los datos de la inspección de trabajo de 1939, muestran un total de 865 accidentes laborales, 5 de los cuales fueron mortales (Tabla 15.2). A estos habría que añadir las bajas por enfermedad provocadas por el mal estado físico de los trabajadores debido a la alimentación deficiente y a las condiciones sanitarias en general (estado del agua, vivienda).

---

<sup>710</sup> ANSOM. Agefom. Carton 381. Decreto del GGAOF. 28/2/1929

<sup>711</sup> JOGGAOF. 16/3/1929

**Tabla 15.2. Listado de accidentes laborales sucedidos en Dakar en 1939**

Meses	Accidentes graves	Accidentes comunes	Accidentes mortales
Enero	27	51	-
Febrero	20	51	1
Marzo	13	45	-
Abril	25	58	-
Mayo	18	62	1
Junio	24	60	-
Julio	10	66	-
Agosto	13	79	-
Septiembre	13	28	1
Octubre	10	45	-
Noviembre	13	49	2
Diciembre	15	65	-
<b>Totales</b>	<b>201</b>	<b>659</b>	<b>5</b>

Fuente: ANS.2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939

Por otra parte, los tribunales de arbitraje laboral, establecidos junto a la Inspección de Trabajo en 1932, hicieron frente a numerosas demandas por parte de los trabajadores, puesto que la legislación era vulnerada frecuentemente, sobre todo en momentos de crisis con fuertes crecimientos del número de desempleados.<sup>712</sup> Estos tribunales de arbitraje estaban compuestos por miembros de la administración colonial especialistas en derecho y velaban por una solución ordenada y con arreglo a la legislación vigente. La reforma laboral impulsada por el Frente Popular trató de profundizar en varios aspectos de la legislación, persiguiendo el fraude jurídico en el mundo del trabajo asalariado, muy común en Dakar y el conjunto del AOF, elevándose el número de casos que llegaban a los tribunales de arbitraje.<sup>713</sup> La mayor parte de las demandas se produjeron por razones salariales, y no se observan denuncias en cuyo origen se encontraran abusos de autoridad o incumplimientos de

<sup>712</sup> D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène.....Op.citp.113

<sup>713</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.91. En cuanto al sistema de prestaciones, la reforma laboral impulsada por la administración francesa no motivó una mejora relevante en el personal sujeto a este régimen de trabajos. Para dos estudios de caso, véanse: DUBOIS, Colette: « Un palliatif au travail forcé en Afrique équatoriale française ? Les engagés chinois du Congo-Océan (1929-1932) » en Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coord.): *Trabalho forçado africano. Articulações com o poder político*. Campo das Letras. Porto. 2007, pp. 249-268; y GORMO, Jean: « Travail forcé et construction des infrastructures routières dans l'extrême-Nord Cameroun pendant la période coloniale » en Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coord.): *Trabalho forçado africano. Articulações com o poder político*. Campo das Letras. Porto. 2007, pp. 269-282

derechos básicos. En 1939, cuando la reforma impulsada por el Frente Popular y la contrarreforma posterior del gobierno de derechas se habían desarrollado, el número de casos que se llevaron ante los tribunales laborales en Dakar ascendió a la cifra de 341, de los cuales 62 tenían como protagonistas a trabajadores de empresas de servicios portuarios.<sup>714</sup> Las principales demandas de los trabajadores de estas empresas portuarias giraban en torno al cobro de indemnizaciones por despido (56%), al impago de salarios (19%) o a despidos improcedentes en el caso de trabajadores de plantilla fija (22%). Un aspecto interesante sobre las resoluciones del tribunal es que prácticamente el 40% de las mismas se resolvieron a favor de los demandantes, mientras que las empresas ganaron las causas en un 43% de los mismos, lo cual sugiere un cierto equilibrio entre las partes bajo la tutela jurídica.<sup>715</sup> Debe señalarse también la dificultad que planteaba para los trabajadores el sostenimiento de un pulso a las empresas portuarias, puesto que esto podía implicar una serie de represalias posteriores entre las cuales podía suceder la incorporación del trabajador a la lista negra y su exclusión del mercado de trabajo, lo cual significaba su ruina económica. En el caso de peticiones conjuntas, como la de los 36 estibadores de *Elder Dempster* el 27 de junio de 1939 por el impago de sus salarios, el problema se hacía mucho más complejo, puesto que estos trabajadores sindicados podían ejercer un efecto de imitación entre el resto del personal fijo en el puerto, extendiendo un malestar que podía resolverse de forma particular. En este caso específico, la propuesta se envió al Gobernador General del AOF, León Cayla, que resolvió a favor de los trabajadores de la empresa de Liverpool, a la que obligó al pago de los salarios para evitar el crecimiento de un clima de inestabilidad social entre los trabajadores del puerto.<sup>716</sup>

---

<sup>714</sup> ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939. Puede consultarse el listado completo de casos relacionados con las empresas de servicios portuarios en el Anexo IV.

<sup>715</sup> ANS.2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939. El resto de resoluciones se resolvieron al retirar la demanda 6%, por incomparecencia del demandante 4% o por el envío de la causa a otro tribunal de arbitraje superior 4%.

<sup>716</sup> ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939

### La reforma laboral del Frente Popular en Dakar (1936-1938)

Los mayores avances en lo que a los derechos de los trabajadores en Dakar se refiere, se produjo durante la duración del gobierno del Frente Popular, entre 1936 y 1938. Durante este periodo de tiempo, el gobierno metropolitano con Marius Moutet al frente del Ministerio de Colonias y Marcel de Coppet como Gobernador General del AOF, impulsó una profundización en la legislación laboral de las colonias francesas en África Occidental. Esto comenzó con un estudio sobre la posibilidad de aplicar de una manera general la legislación laboral y social metropolitana.<sup>717</sup> La reforma laboral del gobierno de izquierdas fue muy ambiciosa, generando el rechazo de los sectores más conservadores de la política y la comunidad empresarial francesa. Esta reforma, llevada a cabo entre agosto de 1936 y abril de 1937 planteó por primera vez cuestiones tales como la cobertura general por accidentes laborales para todos los trabajadores, fuesen indefinidos o no (21 de agosto de 1936) o la protección global del trabajo femenino e infantil (16 de septiembre de 1936), para evitar posibles abusos por su mayor dependencia.<sup>718</sup> El 11 de marzo de 1937 se promulgó la libertad sindical en el AOF, así como la figura del convenio colectivo, que fue rápidamente tomado por parte de los trabajadores portuarios en Dakar como herramienta de defensa y negociación frente a la patronal.<sup>719</sup> Se reformó el decreto de 1926, que no planteaba sanciones contra los empresarios y sí contra los trabajadores en caso de incumplimiento de algún acuerdo contractual, estableciendo ahora sí, la posibilidad de multas y sanciones contra las empresas que no cumplieran los acuerdos pactados con los trabajadores, situando a ambas partes en una pretendida posición de igualdad.<sup>720</sup> Todo ello, junto con el cese definitivo del acuerdo con Gran Bretaña de 1898 (que había quedado en suspenso durante la Gran Guerra) sobre el área de libre comercio en el Golfo de Guinea en

---

<sup>717</sup> COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike*.....Op.citp.169

<sup>718</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.91

<sup>719</sup> *Ibidem*. Sobre el desarrollo de la actividad sindical y de las organizaciones de los trabajadores en el puerto de Dakar, véase el Capítulo 16

<sup>720</sup> BERNARD-DUQUENET, Nicole.....Op.citp.160

octubre de 1936, generó un ambiente revanchista por parte de la comunidad empresarial de Dakar, que era la gran perjudicada por este cambio profundo de la reglamentación laboral.<sup>721</sup> Por primera vez se produjo una disfunción entre el poder económico colonial y los poderes públicos, puesto que las políticas dirigidas desde el gobierno metropolitano y federal estaban encaminadas a mejorar las condiciones laborales y económicas de las clases populares, a diferencia de las políticas que se había ido apoyando por los diferentes gobiernos. En su informe anual, el Gobernador Marcel De Coppet exponía de manera clara cuales eran sus objetivos como máximo responsable de la federación:

*Notre but : élever moralement et rendre heureuses les populations dont nous avons la charge et améliorer leurs conditions de vie (...) Car on souhaitait, aux colonies, une main-d'œuvre plus nombreuse, plus apte au travail. C'était l'époque du pragmatisme (...) La doctrine coloniale d'alors se pouvait se résumer d'un seul mot : produire (...) Nous entendons retirer de nos colonies en améliorant le sort de ceux dont nous sommes non les maîtres ni les patrons, mais les tuteurs et les guides.*<sup>722</sup>

Esta postura, que rompía con el ideario imperial que caracterizó toda la etapa anterior (con la excepción quizá del gobierno de Joost Van Vollenhoven en 1917), generó una gran controversia entre la derecha, la cual veía crecer su respaldo popular debido a la dura situación económica que estaba atravesando Francia en esos momentos. Los mensajes populistas desde la derecha contra el trabajo que estaba realizando el Frente Popular se multiplicaron, así como los insultos al gobernador del AOF, al que acusaban de ser causante del desorden económico y social en su intento de llevar a cabo una revolución

---

<sup>721</sup> Sobre la denuncia realizada por el ministro Moutet sobre la convención, véase: DAUMALIN, Xavier.....*Marseille, l'Ouest Africain*.....Op.citp.207

<sup>722</sup> Recogido en COUTURIER, Alain: *Le Gouverneur et son miroir. Marcel de Coppet (1881-1968)*. L'Harmattan. Graveurs de Mémoire. Paris. 2006, p.131

comunista.<sup>723</sup> Más allá del apoyo del ejecutivo de De Coppet a la causa de los trabajadores, lo cierto es que la presión sobre la prensa extremista (tanto de derecha como de izquierdas) siguió siendo muy vigilada, sobre todo en los buques que recalaban en el puerto, dónde ésta se introducía generalmente a través del personal embarcado.<sup>724</sup> ¿Favoreció la llegada del Frente Popular la ruptura de la paz social en Dakar?

Desde la elección de Marcel De Coppet como gobernador del AOF, se produjo un aumento de la conflictividad laboral, como veremos más adelante. Este movimiento social tiene varias razones explicativas que ayudan a comprender el proceso en su globalidad, más allá del papel jugado o no por el gobernador socialista. Por una parte, ya en 1936 se estaba produciendo una lenta transición en el mercado de combustibles en el puerto, con la transición del carbón al fuel que provocó la pérdida de puestos de trabajo y de jornadas laborales en un sector históricamente controlado por los trabajadores. Este aumento del desempleo en este sector coincide con una mayor llegada de trabajadores desde el interior en busca de trabajo, lo cual hizo descender los salarios al aumentar la oferta de mano de obra disponible por parte de las empresas de servicios portuarios. Este fenómeno se produjo además en conjunción con el incremento de los tráficos portuarios motivado por la Guerra Civil española, que hizo aumentar la actividad en el puerto, alargando las jornadas laborales y motivando un deterioro en las condiciones de trabajo generales. Ante este estado de crispación popular y una pérdida progresiva del valor de los salarios reales entre 1931 y 1936, resulta comprensible que los trabajadores y las clases populares aplaudieran la llegada de un nuevo gobierno que presentara cambios estructurales en su política.<sup>725</sup> Si este cambio gubernamental suponía además la legalización de la actividad sindical y la apertura de los procesos de negociación colectiva, fue normal que los trabajadores se agruparan en torno a esas organizaciones. A partir de ahí, la

---

<sup>723</sup> « Marcel de Coppet ruine le prestige de la France par sa complaisance pour les extrémistes. Il la ruine aussi par sa conduite privée. Ce n'est pas avec un Gouverneur général surnommé » L'Action Française, 7/10/1938

<sup>724</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.94

<sup>725</sup> Ibid.....Op.citp.89

lucha abierta entre la patronal y los trabajadores se hizo más visible que nunca, gracias además al apoyo recibido por éstos últimos, por parte de los primeros partidos socialistas y comunistas, que comenzaban a ganar adeptos entre las clases populares de Dakar.

La contrarreforma que siguió al fin del Frente Popular, tras la caída del gabinete liderado por Leon Blum en abril de 1938, supuso la anulación de buena parte de la obra legislativa del bloque de izquierdas. En octubre de 1938, al quedar sin apoyos por la fractura del bloque de izquierdas, el gobernador De Coppet fue retirado de su puesto y sustituido por León Cayla. Su relevo fue motivado por el estado de crispación en que se encontraba el AOF que tuvo como momento álgido la matanza de Thiès el 27 de septiembre de 1938, en la que seis huelguistas del servicio de ferrocarril fueron abatidos por las fuerzas de seguridad francesas. El enfrentamiento entre el ejército, la policía y los trabajadores produjo además 90 heridos, 45 de los cuales eran miembros de los cuerpos de seguridad.<sup>726</sup> Estos acontecimientos desbordaron al gobierno federal, que fue incapaz de controlar la agitación social, mientras que por parte de la extrema derecha se seguía clamando por una “depuración de comunistas y judíos en el AOF”.<sup>727</sup>

La llegada de León Cayla al gobierno de la federación no supuso un cambio radical en la política laboral, puesto que el clima social no era el más propicio para acometer una reforma que supusiera una mayor crispación. Sin embargo, si se produjo una mayor desvinculación del gobierno de los movimientos de reivindicación de los trabajadores, observándose una posición más equilibrada por parte de la administración pública. El estallido de la IIGM en septiembre de 1939 permitió la realización de una nueva reforma laboral en la que volvieron a perderse derechos por parte de los trabajadores, sobre todo en el aspecto referido a la duración de la jornada y una mayor limitación de la negociación colectiva.<sup>728</sup> Con la invasión alemana de Francia y la firma del

---

<sup>726</sup> Ibid.....Op.citp.98

<sup>727</sup> L'Action Française. 13/5/1938

<sup>728</sup> ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939

armisticio el 22 de junio de 1940, toda la obra legislativa que se había realizado fue anulada, en previsión de establecer un nuevo marco general del trabajo en una Francia ocupada por los ejércitos alemanes.<sup>729</sup> Como consecuencia de esto, en el AOF, los sindicatos y partidos fueron prohibidos, los convenios colectivos anulados y se produjo un reajuste salarial a la baja. La legislación sobre accidentes laborales que había impulsado el gobierno de izquierdas quedó también suspendida, así como la protección del trabajo infantil y femenino.<sup>730</sup> La persecución y encarcelamiento de líderes sindicales y políticos, judíos, socialistas y comunistas no se hizo esperar, lo que provocó también un retroceso de las movilizaciones sociales, ante el temor a represalias, penas de cárcel o ejecuciones sumarias por parte de las autoridades públicas.<sup>731</sup> Pese a todo, durante la IIGM, se produjeron diversas manifestaciones y muestras de descontento por parte de los trabajadores africanos, especialmente vinculados al puerto y el ferrocarril como será expuesto más adelante.

---

<sup>729</sup> Sobre las relaciones laborales durante el régimen de Vichy, véase el capítulo: “Labour relations Turing the occupation” en VINEN, Richard: *The politics of French Business. 1936-1945*. Cambridge University Press. Cambridge, 1991, pp.116-134

<sup>730</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.99

<sup>731</sup> Aparte de la detención del alcalde socialista de Dakar, Alfred Goux; fueron fusilados un amplio número de líderes sindicales africanos como Ngagne Diba, Albert Idohou, Wabi o Derwole Aloysinos. NDAO, Mor.....Op.citp.183

**CAPÍTULO 16**  
**ORGANIZACIONES DE TRABAJADORES. CLANDESTINIDAD,**  
**RESISTENCIA Y ACCIÓN DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS EN**  
**DAKAR**

Los puertos fueron escenarios centrales del desarrollo de movimientos sociales y de reivindicación por parte de los trabajadores. Esta circunstancia se hizo mucho más visible con la revolución de los medios de transporte marítimos en la segunda mitad del siglo XIX. Gracias a las mejoras en la tecnología de navegación, las distancias y los tiempos se redujeron, acercando los puertos y a sus comunidades portuarias entre sí.<sup>732</sup> Del mismo modo que se produjo un proceso de integración de la economía a nivel global, fue articulándose un espacio de flujos internacional por el cual se difundieron las innovaciones tecnológicas, las formas de gestión empresarial, las corrientes culturales y la difusión de ideas.<sup>733</sup> Dentro de ese espacio de flujos, las ciudades-portuarias centralizaron la recepción de conocimientos y experiencias, representando de manera física los cambios e innovaciones en el campo de las ideas, así como el desarrollo de nuevas relaciones laborales.<sup>734</sup> El conocimiento mutuo de realidades distantes a través de la llegada de hombres y mujeres a bordo de los buques, es uno de los aspectos más destacados de los puertos oceánicos como lugares de transmisión de conocimientos.<sup>735</sup>

En Dakar, el puerto jugó un rol fundamental en el nacimiento y desarrollo de movimientos y organizaciones de trabajadores, vinculados a la actividad portuaria y al ferrocarril. En estos sectores, junto con la construcción (obras públicas), dónde se localizaba la mayor actividad industrial en África Occidental hasta la década de 1950, ocupando a la mayor parte de trabajadores asalariados. La ausencia de un tejido industrial potente en Dakar, que complementara la actividad portuaria conllevó, que la mayor parte de obreros industriales se localizaran en torno a las empresas de servicios portuarios (estibadores, astilleros, reparaciones navales, obras de mejora en el puerto). La mayor concentración de trabajadores asalariados en los sectores del transporte y los servicios portuarios en Dakar, así como la presencia temprana de agentes sindicales europeos, favoreció la difusión de una cultura organizativa de base

---

<sup>732</sup> Véase: HEADRICK, Daniel: *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad. Madrid. 1ª edición. (1ª edición en inglés, 1981). 1989

<sup>733</sup> MARTNER PEYRELONGUE, Carlos.....Op.citp.108

<sup>734</sup> CARAVACA BARROSO, Inmaculada.....Op.citp.9

<sup>735</sup> COOPER, Frederick.....*Dockworkers and labour history*.....Op.citp.540

obrera. Este fue un elemento aglutinador de posturas comunes de cara al planteamiento de reivindicaciones en busca de la mejora de condiciones laborales. El sector de los transportes en África fue el referente básico en los procesos de organización obrera con sindicatos y colectivos de trabajadores. Su liderazgo se explica en buena medida por el carácter estratégico de los sectores dónde trabajaban, que articulaban la economía colonial en torno a las líneas de ferrocarril y los puertos. El aumento en la importancia de la intermodalidad en los transportes, supuso también la asunción de una mayor importancia por parte de estos trabajadores, puesto que desarrollaban su actividad en un sector con una fuerte capacidad de influencia sobre el resto de la actividad económica en la colonia. Por tanto, es lógico que los puertos concentraran un importante número de trabajadores, además de aglutinar la actividad comercial colonial, pues conectaban el *foreland* metropolitano con las regiones del interior africano a través del ferrocarril.<sup>736</sup> De este modo, al quedar situados en los nodos de las redes de comunicaciones regionales o internacionales, los trabajadores del sector de los transportes tuvieron una mayor permeabilidad a los procesos de cambio, bien fuesen tecnológicos, políticos o culturales.<sup>737</sup>

Las autoridades políticas conocían esta difusión de ideas, por lo que trataron de ejercer un control sobre el movimiento de prensa revolucionaria, en un intento de aislar los espacios coloniales de las corrientes sociales que se estaban desarrollando en Europa. Esta política de férreo control por parte del gobierno federal sobre el movimiento de buques y agentes sindicales, contrasta con el *mito de la pasividad* política de las comunidades africanas. El dominio francés del interior de lo que posteriormente sería el AOF se consiguió tras una cruenta guerra contra las comunidades musulmanas insurgentes, lideradas por Ahmadou, El Hadj Umar y Samory Traoré entre 1853 y 1898.<sup>738</sup> En el campo

---

<sup>736</sup> OBERST, Timothy.....Op.citp.118

<sup>737</sup> ORR, Charles A: "Trade Unionism in Colonial Africa" en *The Journal of Modern African Studies*. Vol.4. Nº1. 1966, p.80

<sup>738</sup> Véanse: NEWBURY, C.W y KANYA-FORSTNER A.S: "French policy and the Origins of the Scramble for West Africa" en *The Journal of African History*. Vol.10, Nº2. 1969, pp.253-276; y BARROWS, Leland C: "Faidherbe and Senegal: A critical discursion" en *African Studies Review*. Vol.19, Nº1. 1976, pp.95-117.

de las relaciones laborales, la *supuesta pasividad y docilidad* de los trabajadores africanos debe someterse a revisión, dado que los datos empíricos muestran una conflictividad social en aumento desde la Primera Guerra Mundial, como se expondrá posteriormente. Los informes de los distintos gobernadores hablan de paz social y absoluta obediencia por parte de las comunidades africanas, pero la trayectoria de los acontecimientos, sobre todo en la década de 1930, fue muy diferente a lo que expone la documentación oficial, empeñada en ofrecer a la administración metropolitana una visión de control absoluto sobre la población africana.<sup>739</sup> En el puerto de Dakar, la conflictividad laboral comenzó mucho antes de la legalización de los sindicatos en 1937, puesto que los trabajadores en plantilla fija de las empresas de servicios portuarios, ejercían un cierto control sobre la actividad, que permitía una organización eficaz sobre la actividad. Pese a su escaso número en relación con el conjunto de trabajadores jornaleros, los estibadores de carga negra eran capaces de paralizar la actividad portuaria, motivando un fuerte efecto de arrastre sobre el resto del tejido productivo.<sup>740</sup> Los periodos de inestabilidad social en los puertos provocan un efecto directo sobre la actividad marítima, puesto que se producen desvíos como consecuencia del temor de los armadores de que se produzcan incidentes y retrasos, con las consiguientes consecuencias económicas para las empresas.<sup>741</sup> Varios son los ejemplos de conflictividad social en alguno de los puertos de la red occidental africana que provocaron un desvío de sus tráficos en beneficio de otros nodos regionales.

---

<sup>739</sup> Esta situación aparecía de manera recurrente en los informes presentados por el GGAOF al Ministerio de Colonias, como puede observarse en el siguiente extracto: « *La paix règne partout. Castes hostiles ou adversaires d'hier collaborent dans le calme et le travail sous notre égide. L'Afrique occidentale française semble avoir échappé enfin – avec l'aide métropolitaine d'ailleurs – à la dépression économique qui, durant ces dernières années, avait affecté toutes les branches de la production et s'acheminer prudemment mais sûrement vers une relative aisance. Ces données favorables ont une heureuse influence sur l'esprit de la population, prédisposant à la joie de vivre, à la confiance, au loyalisme (...). Les rares incidents survenus sont strictement localisés et consistent la plupart du temps en contestations plus ou moins âpres de terrains de culture* » (ANS. 2G36-25/2. Note documentaire sur la situation politique de l'Afrique Occidentale Française en 1936)

<sup>740</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.36-38

<sup>741</sup> GARCÍA ALONSO, Lorena.....Op.citp.16. Sobre el efecto de los tiempos de espera en los puertos, véanse también: ROBINSON, Ross: "Modelling the Port as an Operational System: A perspective for Research" en *Economic Geography*. Vol.52, Nº1. 1976, pp.72-86 TOVAR, Beatriz, TRUJILLO, Lourdes y JARA-DÍAZ, Sergio: "Organization and regulation on the port industry: Europe and Spain" en COTO, P. (ed.): *Essays on Microeconomics and Industrial Organization*. Physuca-Verley. Heidelberg. 2004, pp.189-207

Por ejemplo, El 14 de marzo de 1910, los estibadores de carga blanca de Las Palmas se pusieron en huelga con el objetivo de conseguir un aumento salarial y fijar la duración de la jornada laboral. Durante el periodo de huelga, que se prolongó hasta el 30 de abril de 1910, la actividad comercial se paralizó en el puerto grancanario, provocando el desvío de los tráficos marítimos de escala hacia Santa Cruz de Tenerife, Mindelo y Dakar, dónde estaban finalizándose las obras de reforma del puerto de comercio.<sup>742</sup> Algunos meses después, se produjo otra huelga en el puerto caboverdiano de Mindelo que impactó positivamente en los tráficos marítimos en Dakar. La causa de esta huelga que se prolongó desde el 13 de octubre al 2 de febrero, fue la petición por parte de los estibadores de un aumento salarial del 50% que finalmente se quedó en el 10% ofertado por las empresas de servicios portuarias británicas.<sup>743</sup> Resulta fundamental pues, observar el desarrollo de las distintas formas de organización por parte de los trabajadores portuarios de Dakar, más allá de la conformación de sindicatos, puesto que estos suceden ya en una fecha tardía. ¿Existió realmente una actividad reivindicativa potente entre los trabajadores del puerto de Dakar mucho antes de que se estructuraran los sindicatos de clase en 1937?

### Clandestinidad y organización de los trabajadores en Dakar

Las formas de organización y resistencia ocultas han formado una parte esencial de la configuración de movimientos reivindicativos en el puerto de Dakar. Ante la presión ejercida por la ineficiencia de las reformas en la legislación laboral, el estado precario de los trabajadores en el puerto y la ausencia de mecanismos legales de defensa colectiva, éstos debían organizarse bajo la sombra de la clandestinidad. Esto no implica que no se produjeran reacciones visibles de estos grupos, cuya máxima expresión fueron

---

<sup>742</sup> ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase, Albert Dubarry. 10/5/1911

<sup>743</sup> Sobre las incidencias sucedidas en Cabo Verde en 1910: « *Aucun attentat sérieux n'a été commis pendant cette grève, grâce à la présence permanente sur rade de bateaux de guerre anglais. Les ouvriers après 80 jours de lutte, durent céder et reprendre le travail avec l'augmentation de 10% qui lui était offerte* » (ANSOM. 14MIOM/1455. Informe sobre el puerto de San Vicente, Capitán de Artillería Merleau-Ponty. 23/3/1911)

las diferentes huelgas que sacudieron al puerto de Dakar desde 1914.<sup>744</sup> La opción de la huelga como método de protesta fue habitual entre los trabajadores del puerto, puesto que se mostraba como un eficaz sistema de presión hacia las empresas. Sin embargo, la visualización pública del malestar en forma de huelga se complementaba con otras acciones menos ostensibles, como la organización de boicots comerciales por parte de los pescadores y agricultores que debían abastecer a las empresas consignatarias.<sup>745</sup> Otros tipos de resistencia oculta como los sabotajes a las mercancías no se producían de manera masiva, pero sí los hurtos en los muelles, como ya ha sido puesto de manifiesto. Estos hurtos permitían conseguir una renta suplementaria a los trabajadores, o bien, completar la dieta en el caso del hurto de alimentos.<sup>746</sup> Estas formas de resistencia por parte de los trabajadores conformaban un compendio de acciones en cuyo origen se encontraban profundas diferencias socio-económicas establecidas tras la incorporación masiva de los africanos al trabajo asalariado.<sup>747</sup>

Los motines a bordo de los buques mercantes protagonizados por trabajadores africanos también tuvieron su importancia. Estas manifestaciones reivindicativas solían tener como origen el trato desigual dado hacia los marinos africanos por parte de los capitanes y armadores europeos.<sup>748</sup> Quizá el

---

<sup>744</sup> COHEN, Robin: Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers” en *Review of African Political Economy*. Nº19. Consciousness & Class. 1980, p.9-10

<sup>745</sup> Este método de protesta general se desarrolló por primera vez en Dakar entre el 21 y el 25 de mayo de 1914 por parte de los agricultores, pescadores y vendedores de verduras y frutas, sumándose a ella los trabajadores del puerto. Estos acontecimientos han sido considerados como la primera huelga de la historia de Senegal. THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.87

<sup>746</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.59. Esta situación fue recurrente entre los jornaleros portuarios, también en Las Palmas. Uno de estos testimonios que hemos podido recoger sobre esta cuestión nos lo proporcionó el hijo de un trabajador portuario en Las Palmas en los años 30 (que a su vez también había trabajado junto a su padre y sus cuatro hermanos en el Puerto) en los años 40. Este nos contaba que su padre trabajaba en las bodegas de los barcos descargando pescado, y aprovechando el traje de abrigo que llevaba (para protegerse del frío de las cámaras frigoríficas), se introducía pescado dentro de los bolsillos interiores del traje, bajo la connivencia de algunos encargados. Entrevista realizada a Nicolás Trujillo Cordero el 16 de abril de 2006.

<sup>747</sup> COHEN, Robin.....Op.citp.11. Sobre las formas “ocultas” de resistencia por parte de las clases populares, véase: SCOTT, James C.: *Domination and the Arts of Resistance. Hidden Transcripts*. Yale University Press. New Haven, 1990.

<sup>748</sup> Esta situación provocó que las deserciones africanas en las tripulaciones de los buques sirviendo en África occidental fuesen muy habituales. Esto, junto con la movilización de efectivos para reforzar los

caso más conocido de motín a bordo, protagonizado por marinos senegaleses, fue la revuelta del vapor Provence en 1919, perteneciente a la *Société Générale des Transports Maritimes*. El buque, que cubría la ruta entre Marsella y Santos (Brasil), fue el escenario de un motín en el que se exigieron aumentos salariales y una mejor alimentación, reivindicaciones recurrentes por parte de los marineros.<sup>749</sup>

Como se ha puesto de manifiesto, la primera movilización importante de consecuencias graves en el puerto de Dakar sucedió en 1914, en vísperas de la Primera Guerra Mundial. En buena medida, las protestas tuvieron un impacto directo en la economía regional, puesto que afectaron a la mayor parte de las empresas de servicios portuarios, y sobre todo a la red de servicios vinculados a la actividad portuaria. El origen de la protesta se encontraba en los bajos salarios y el desabastecimiento que comenzaba a vivirse en Dakar. Sin embargo, la chispa que prendió la mecha de la protesta general fue la política de segregación espacial adoptada por la Administración francesa, tras la quema de las viviendas africanas en Dakar por la epidemia de fiebre amarilla. Esto conllevó el establecimiento de un campo de refugio temporal y posteriormente la creación del barrio de Medina, que en la práctica implicaba la segregación espacial en la ciudad entre *blancos y negros*.

En la primavera de 1914, el clima de descontento social alcanzó cotas históricas en Dakar, donde el 10 de mayo se había elegido a Blaise Diagne como representante de Senegal en la Asamblea Nacional. Los trabajadores del puerto amenazaron con ponerse en huelga ante el deterioro de las condiciones socio-económicas en la ciudad, descontentos también por la destrucción de sus viviendas y la profundización en las políticas segregacionistas llevadas a cabo por las autoridades francesas. Además, el reclutamiento de soldados africanos había provocado también un deterioro de la mano de obra en Senegal, puesto

---

cuerpos de ejército africanos supuso graves problemas para los armadores en Senegal, que debían recurrir a la contratación de marinos costa marfileños, liberianos o nigerianos para completar las tripulaciones. (ANSOM. Affpol. Carton 532. Informe del Presidente de Armadores franceses. 1916)

<sup>749</sup> THIAM, Iba der. ....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.157-159. Debe recordarse también la revuelta de los marineros de Costa de Marfil en 1927, contra diversos armadores franceses por cuestiones similares. (ANSOM. Agefom. Carton 381. 1927)

que se estaban alistando a los más aptos físicamente para servir en el ejército francés, cifras que se multiplicaron al estallar la Gran Guerra.<sup>750</sup> Los números varían según diversos autores, pero el número de soldados movilizados en el AOF estarían entre los 150.000 y los 165.000 hombres al final de la guerra.<sup>751</sup> Es importante señalar esta cuestión, puesto que la movilización de hombres para formar parte del ejército francés debilitó el tejido productivo agrícola, haciendo disminuir la mano de obra disponible para la producción de alimentos no exportables. Con un sistema agrícola basado en una utilización intensiva de la mano de obra, el descenso en esta produjo un encarecimiento de productos básicos de consumo en la dieta africana (mandioca, mijo).<sup>752</sup>

En este conflicto, el papel de Blaise Diagne y sus seguidores fue fundamental, puesto que proyectó un frente común por parte de los trabajadores de Dakar frente a un bloque de empresas francesas encabezadas por *Maurel et Prom*. Debe tenerse en cuenta que los orígenes sociales de Diagne se encontraban vinculados con una pequeña burguesía africana con relaciones con la administración colonial, por lo que no deben señalarse ningún tipo de propuestas de carácter socialista en sus reivindicaciones.<sup>753</sup>

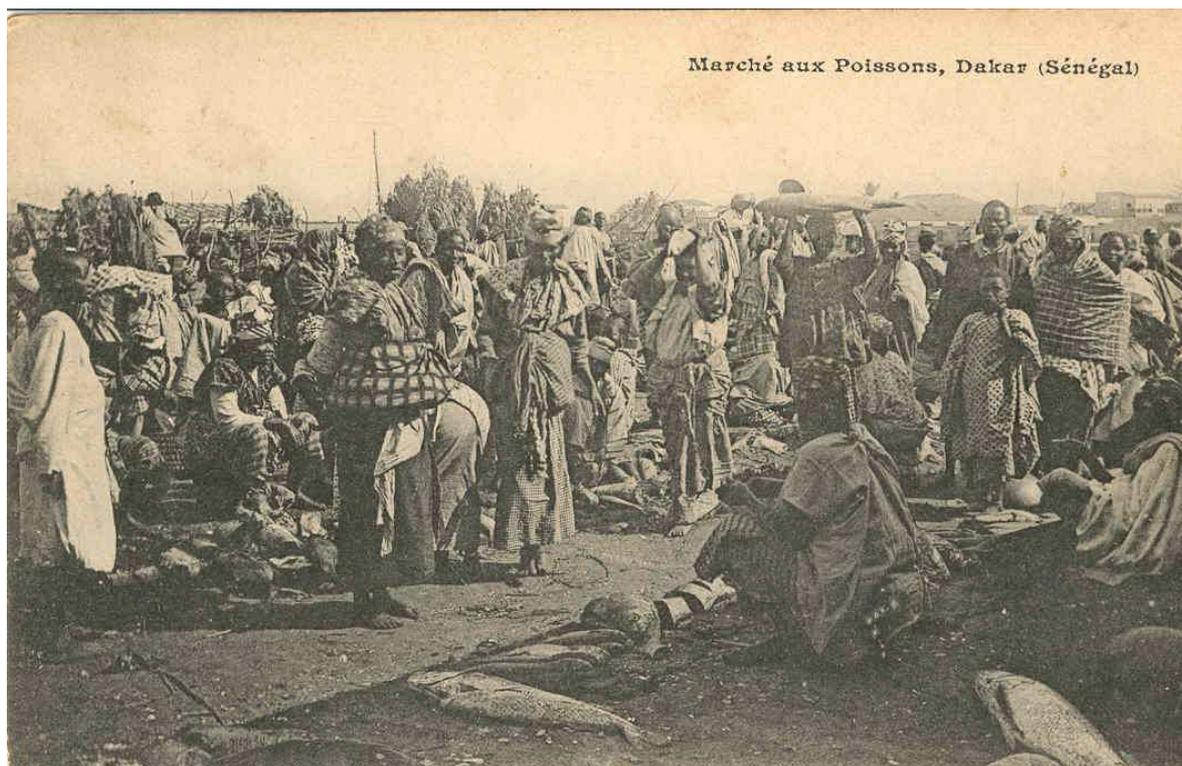
---

<sup>750</sup> El informe crítico de Joost Van Vollenhoven sobre la política de reclutamiento en el AOF para el ejército francés en 1916, expone de manera ejemplar el clima de tensión que supuso el alistamiento masivo de soldados africanos: *Nous avons pratiqué sous le nom de recrutement de tirailleurs une chasse à l'homme plus terrible que ne le furent jamais les expéditions de faiseurs d'esclaves...notre oeuvre politique y a marqué non un progrès mais un recul (...) Si la cause directe et immédiate des rébellions de 1915-1916 a été indiscutablement le recrutement, la cause profonde et lointaine du malaise général qui les a facilités es qui n'a pas disponu est la mauvaise politique suivie.* (ANS.2G17-4. Rapports sur la situation politique en AOF, 1917)

<sup>751</sup> Andrew y Kanya-Forstner dan una cifra de reclutas de 90.000 hombres en 1917: ANDREW, C.M y KANYA-FORSTNER, A.S: "France, Africa and the First World War" en *The Journal of African History*. Vol.19.Nº1. 1978, p.14-15. Chantal Antier propone la cifra de 165.229 soldados senegaleses en el frente europeo en consonancia con un informe parlamentario en 1924; ANTIER-RENAUD, Chantal: "Le recrutement dans l'empire colonial français, 1914-1918" en *Guerres mundiales et conflits contemporains*. Nº230. 2008, p.35.

<sup>752</sup> Las familias evacuadas tras la quema de los asentamientos africanos fueron trasladadas a un centro de aislamiento al norte de la ciudad. Allí permanecieron durante 10 días, hasta que las reubicaron en el barrio africano de la Médina. SECK, Assane.....Op.citp.134-136. Véase también: FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima: "Les marginaux et l'État à Dakar » en *Le Mouvement Social*. Nº204. Sociétés et Espaces Urbains en Afrique. 2003, p.94-96

<sup>753</sup> NDAO, El Hadji Ibrahima: *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*. Les nouvelles éditions africaines. Dakar, 2003, p.45. De hecho, la carrera política de Diagne sufrió un fuerte revés durante la Gran Guerra. Diagne fue nombrado como encargado de la recluta de soldados senegaleses, lo que motivó en buena medida un cierto rechazo por parte de las clases populares africanas ante las bajas que sufrieron las tropas africanas, utilizadas como tropas de choque. El porcentaje de muertos y heridos graves entre las



**Ilustración 40.** Vendedores de pescado en Dakar (Fuente: ANS)

Estas reclamaciones hacían hincapié en la restitución de los asentamientos africanos y la mejora en la edificabilidad de esas viviendas por medio del gobierno federal. Su propuesta además hacía hincapié en el abaratamiento del arroz importado de Indochina, que se elevó cuando estalló el conflicto armado en Europa por el bloqueo naval alemán en África Occidental.<sup>754</sup> La amenaza de huelga estuvo presente en las últimas semanas de abril de 1914, cuando se estaba desarrollando el proceso electoral en el que se enfrentaban Blaise Diagne, François Carpot y Henri Heimbürger.<sup>755</sup> Esta

---

tropas africanas osciló entre el 22% y el 25%. Véase el apunte biográfico sobre Blaise Diagne y su papel en la Gran Guerra: ANTIER-RENAUD, Chantal: *Les soldats des colonies dans la Première Guerre mondiale*. Éditions Ouest-France. Rennes. 2008, p.38

<sup>754</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical*.....Op.citp.97

<sup>755</sup> Blaise Diagne, que se presentó en las filas del *Parti Jeunes Sénégalaises* venció en los comicios del 10 de mayo de 1914 por 2.424 votos frente a los 472 de Carpot, que representaba los intereses de Saint-Louis y 2.249 votos del abogado parisino Henri Heimbürger, que lideraba la candidatura propuestas por las empresas comerciales francesas en Dakar. NDAO, El Hadj Ibrahim.....Op.citp.45. Cabe destacar la escasa participación en los comicios, debido al carácter de “sujeto” francés de la mayoría de individuos, sin los derechos de ciudadanía francesa que les permitían participar en las elecciones a la Asamblea Nacional Francesa. En este sentido, las solicitudes realizadas por africanos para obtener la ciudadanía francesa y con ello plenos derechos y escapar del sistema del “régimen indígena” eran escasas. Por ejemplo, en 1936 se realizaron en el AOF 22 solicitudes de ciudadanía por parte de africanos. Se aceptó sólo 1, mientras que dos fueron rechazadas de plano y 19 quedaron pendientes, lo cual suponía

pugna polarizó las posiciones de los candidatos, sobre todo entre los concurrentes de Dakar, Diagne y Heimbürger. Las empresas europeas se alinearon con Heimbürger de manera decidida, amenazando con endurecer las condiciones laborales de los trabajadores africanos en caso de una hipotética victoria del político senegalés. Diagne por su parte siguió agitando el fantasma de la huelga y la rebelión de los trabajadores en Dakar.<sup>756</sup>

Dos semanas después de la elección de Diagne como diputado por Senegal, la crispación social llegó al límite en Dakar. Entre el 21 y el 25 de mayo, la actividad económica en Dakar quedó paralizada por el boicot general de los vendedores de víveres a las empresas de servicios portuarios, suponiendo esta cuestión la primera huelga de carácter político de la Historia de Senegal. Los estibadores se unieron al boicot y abandonaron temporalmente sus puestos de trabajo, lo que supuso una pérdida considerable de negocio para las empresas portuarias, por el desvío de buques hacia los puertos canarios y caboverdianos, del mismo modo que había sucedido a la inversa en 1910, con los conflictos en el puerto grancanario.<sup>757</sup>

---

generalmente su denegación. Entre 1934 y 1935 se habían hecho 21 solicitudes, de las cuales se aceptaron 6 y se rechazaron 15. (ANS. 2G36-25. Direction des affaires politiques. Rapport politiques annuel du Gouvernement Général. 1936)

<sup>756</sup> La opinión de las empresas de servicios portuarios, encabezados por *Maurel et Prom* fue unánime frente a las reivindicaciones encabezadas por el partido de Diagne: « *Vos grèves, concluaient-il surtout celles qui atteindraient la vie du port (manœuvres, charbonniers, arrimeurs) ne feraient pas seulement naître la gêne bien plus cruelle aux malheureux qu'à ceux qui ont de la fortune: elles paralyseraient le développement de Dakar, en décourageant ceux qui peuvent venir s'y fixer* ». Recogido en THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement syndical*.....Op.citp.85-86

<sup>757</sup> El Diario de Las Palmas se hacía eco de los acontecimientos en Dakar, poniendo el hincapié en la grave situación sanitaria que estaba sucediendo en Dakar con motivo de la epidemia de fiebre amarilla, sin profundizar en los movimientos sociales: “*Una importante Casa de comercio de Burdeos recibió un despacho cifrado, en el cual se le noticiaba que en el puerto francés de Dakar (Senegal), habían surgido varios casos de peste. Pasajeros de varios vapores llegados después á Burdeos, confirman la noticia, que ha producido honda impresión. Añaden que en Dakar se han adoptado grandes precauciones para evitar la propagación de la peste*” (Diario de Las Palmas. 28/05/1914)



**Ilustración 41.** Blaise Diagne. Primer diputado africano por Senegal en la Asamblea Nacional Francesa (Fuente: ANTIER-RENAUD, Chantal.....*Les soldats des colonies*.....Op.citp.38)

Finalmente, el boicot comercial y la huelga política terminaron el 25 de mayo, volviéndose a una relativa normalidad, sobre todo cuando se produjeron los realojamientos de las familias africanas en el nuevo espacio acondicionado por las autoridades francesas, que desde entonces conformó el barrio africano de la Médina, separado físicamente del barrio francés, dónde se concentraba el poder económico y político de la colonia.<sup>758</sup>

Los acontecimientos sucedidos en Dakar durante la primavera de 1914 pusieron de manifiesto los primeros pasos que se estaban dando hacia una organización colectiva por parte de los trabajadores africanos. Como ha sido señalado, los puertos y ferrocarriles lideraron ese proceso en África Occidental, sobre todo en la década de 1930, con la mayor difusión de los medios de comunicación (prensa y radio). Sin embargo, los movimientos de organización clandestinos comenzaron a desarrollarse con fuerza entre los trabajadores africanos desde la Gran Guerra, con el reflejo permanente de la Revolución de Octubre en Rusia en 1917. Los trabajadores portuarios recibieron las noticias

---

<sup>758</sup> FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima.....Op.citp.95. Véase también: WINTERS, Christopher: "Urban Morphogenesis in Francophone West Africa" en *Geographical Review*.Vol.72, N°2. 1982, pp.139-154

de los acontecimientos que estaban sucediendo en Europa a través de la llegada de los escasos buques franceses y británicos que franqueaban el bloqueo naval alemán.<sup>759</sup> La grave situación económica que estaba atravesando la colonia durante la guerra tuvo como consecuencia más grave la inflación, sobre todo en los productos de primera necesidad que eran importados a precio de oro a través del puerto de Dakar. Con el recuerdo fresco de los sucesos de Rusia, los trabajadores de la empresa de servicios portuarios *Le Sénégal*, se pusieron en huelga el 10 de diciembre de 1917, con el objetivo de lograr un aumento en sus salarios, muy devaluados por la inflación bélica. El servicio estratégico que realizaban los trabajadores de la empresa portuaria y su dejación de funciones, puso en graves apuros a la carbonera, que solicitó la intervención del Gobierno Federal en el conflicto. Finalmente, la jornada de huelga terminó con un acuerdo entre ambas partes y un ligero aumento salarial para los trabajadores, que seguían contando con la amenaza permanente del despido.<sup>760</sup>

La década de 1920 supuso el nacimiento de diversas organizaciones de trabajadores en Senegal, vinculadas al sector de los transportes, e influenciadas por la presencia de trabajadores europeos. Estos trabajadores expatriados vinculados con movimientos reivindicativos desempeñaron una importante función, puesto que solían tener experiencia como activistas en las ciudades metropolitanas. Las ideas socialistas y comunistas que podían presentar en estas organizaciones de forma clandestina eran difundidas posteriormente entre el resto de trabajadores.<sup>761</sup> Por ello, estas asociaciones eran estrechamente vigiladas por parte de las autoridades políticas coloniales. Sin embargo, puesto que no tenían una base sindical, las organizaciones de trabajadores eran toleradas por parte de la administración en cuanto que en teoría se trataba de agrupaciones recreativas o de esparcimiento dónde se fomentaban actividades como la alfabetización, la música o los bailes.

---

<sup>759</sup> COOPER, Frederick.....*Dockworkers and labour history*.....Op.citp.540

<sup>760</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.105-110

<sup>761</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.91



**Ilustración 42.** Varios tipos de trabajadores africanos en Dakar (Fuente: ANS)

Como se indicó anteriormente, fue en la década de 1920 cuando comenzaron a introducirse cambios en la legislación laboral en el AOF. El 14 de marzo de 1923 se creó la *Amical des marins*, que agrupaba a los marineros africanos de Casamance y el Sine-Saloum, extendiéndose posteriormente hacia el norte. El impulsor de esta organización ha sido considerado como el primer líder sindical africano. Magatte Louis Ndiaye (1892), también conocido como Magatte Codou Sarr, era un marinero profesional desde 1905 y pasó algunos años en el Puerto de Las Palmas antes del estallido de la Gran Guerra, dónde fue movilizado a bordo primero del “Caledonie” y posteriormente en el “Général Gallieni”. Hasta este momento no tenemos constancia de ninguna fuente canaria dónde se destaque la presencia de Ndiaye, pero es posible que muchas de las experiencias que adquirió y luego desarrolló en Dakar tuviesen como referencia los inicios del movimiento obrero en el puerto canario, bajo la figura referencial del Partido Republicano de José Franchy y Roca.<sup>762</sup> Tras el

<sup>762</sup> Sobre los orígenes del movimiento obrero en Canarias, véase: BRITO GONZÁLEZ, Oswaldo: *Historia del movimiento obrero canario*. Editorial Popular. Madrid, 1980. Para una visión sobre el desarrollo posterior de estos movimientos sociales: SUÁREZ BOSA, Miguel: *El movimiento obrero en las Canarias orientales (1930-1936)*. Caja Insular de Ahorros. Madrid, 1990. El liderazgo ejercido por parte del Partido Republicano como dinamizador del movimiento obrero en Las Palmas fue destacado por parte del Ingeniero Dubarry en su informe realizado en el puerto canario en 1910: « *Le parti ouvrier*

final de la Guerra, Magatte viajó a bordo de diferentes buques por el Atlántico, llegando al puerto de Nueva York en febrero de 1920. Allí estuvo trabajando durante algunos meses en la empresa carbonera *Brooklyn*, dónde volvió a entrar en contacto con los ambientes comunistas, anarquistas y socialistas de los estibadores italianos y estadounidenses. En 1922 regresó a Dakar, dónde poco después impulsaría la creación de la organización de marinos senegaleses.<sup>763</sup> La figura de Magatte Ndiaye es representativa de la hipótesis que manejamos sobre el papel de los trabajadores portuarios, y en consecuencia los puertos, en la difusión de conocimientos e ideas.<sup>764</sup>

El espacio de flujos internacional necesitaría para articularse de la acción de individuos y colectivos conectados a través de los nodos de comunicaciones (puertos, ferrocarriles).<sup>765</sup> Magatte Ndiaye, nacido en un pequeño pueblo cerca de Saint-Louis había aprendido a leer y escribir de manera autodidacta, siendo capaz de expresarse en francés, español e inglés, gracias a su experiencia como marinero en diferentes buques y países. Sin embargo, el elemento más destacado que define al marino y líder sindical senegalés fue su conocimiento extenso del funcionamiento del mercado de trabajo bajo los parámetros tayloristas que comenzaban a desarrollarse con fuerza en Estados Unidos y Europa. Los mecanismos de negociación colectiva, los modos de protesta y la articulación de un lenguaje político de clase van a sentar las bases de los movimientos sociales que se desarrollaron en Senegal en la década siguiente. La entrada en el AOF de organizaciones supranacionales de trabajadores como la CGT o la SFIO a partir de la década

---

*(Républicain) sous son impulsion, sous sa direction et s'organise intelligemment. Les syndicats qui se sont rendue-compte que leur dernier échec, lors de la dernière grève, provenait de leur manque de ressources, des fonds, c'est-à-dire des munitions pour la prochaine bataille économique (...) La grève se poursuivait avec calme dans la rue et avec animation dans les locaux où des réunions avaient lieu et où se faisaient entendre les chefs du parti républicain » (ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del Secretario General de Primera Clase de las Colonias, Albert Dubarry. 10/05/1911)*

<sup>763</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.181

<sup>764</sup> COOPER; Frederick.....*Dockworkers and Labour History*.....Op.citp.540

<sup>765</sup> FREUND, Bill.....Op.citp.36

de 1920, dieron paso a una nueva etapa de organización por parte de los trabajadores africanos en Dakar.<sup>766</sup>

### La década dorada del movimiento obrero africano: 1930-1938

La década que arranca con el crac bursátil de octubre de 1929 supuso el comienzo de una etapa decisiva en el desarrollo de la organización de elementos de protección y respuesta colectiva de los trabajadores en Dakar. Además de la crisis económica internacional, deben señalarse algunos factores esenciales que afectaron especialmente al mercado de trabajo portuario. Por una parte, la transición del carbón al fuel supuso una pérdida de importancia relativa de los estibadores de carga negra, con un descenso en sus salarios reales y la consiguiente reducción de las plantillas fijas, que como se había indicado anteriormente conformaban una excepción en la estructura laboral en los puertos. Por otra parte, la crisis económica global incidió de un modo letal sobre el valor de las exportaciones coloniales, hundiendo las producciones africanas y elevando las tasas de desempleo en el sector agrícola, provocando además un éxodo rural hacia las grandes ciudades como Dakar. La mayor oferta de mano de obra disponible supuso una caída en los salarios nominales, así como un empobrecimiento masivo de las clases populares senegalesas.<sup>767</sup> El endurecimiento de las condiciones laborales y la proletarización de los trabajadores asalariados africanos, junto con la mayor presencia de grupos sindicales clandestinos vinculados a la SFIO, la CGT y el PCF impulsaron un crecimiento de los movimientos organizativos por parte de los trabajadores en Dakar.

De nuevo, los trabajadores del sector transportes van a liderar este proceso.<sup>768</sup> En el puerto, los movimientos de buques van a ser controlados de una manera intensa para evitar la difusión masiva de propaganda y prensa revolucionaria. Durante la Gran Guerra ya se habían realizado esfuerzos por

---

<sup>766</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.182

<sup>767</sup> Sobre la cuestión salarial, véase el Capítulo 14.

<sup>768</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.272

parte de la administración colonial para controlar la propaganda alemana que abogaba por una rebelión general de la población africana, esencialmente musulmana.<sup>769</sup> La mayor difusión de información, propaganda y publicaciones revolucionarias a bordo de los buques que recalaban en el puerto de Dakar, se convirtió en una preocupación capital por parte de los poderes públicos franceses. Por una parte, la ultraderecha trataba de ejercer influencia entre las comunidades musulmanas a través de la difusión de pasquines y libros fascistas, traducidos incluso a la lengua árabe.<sup>770</sup>

En el otro extremo, los mensajes socialistas y comunistas, con un fuerte carácter antiimperialista, proclamaban también una revuelta general entre los africanos de las colonias. La Liga de Defensa de la Raza Negra (*Ligue de Défense de la race nègre*), con presencia en las principales ciudades europeas, fue uno de las organizaciones de trabajadores más destacadas que difundieron su ideario a través de los puertos africanos. El carácter revolucionario de la Liga, así como sus planteamientos de emancipación de los pueblos africanos colonizados, la situaron como una de las organizaciones más peligrosas para la administración colonial.<sup>771</sup> Su publicación, *Chaines*, incorporaba una serie de

---

<sup>769</sup> La Gran Guerra supuso el desarrollo de la guerra total, en la cual la propaganda, los medios de comunicación y la opinión pública jugaron un rol esencial: « *L'une des caractéristiques de cette guerre a été la propagande constant, tenace, universelle fait pour nos ennemis (...) en Afrique cette propagande s'est naturellement adressée à l'élément musulman (...) accompagnée d'offres, de promesses morales et matérielles, des soums d'argent considérables* » (ANS. 2G17-4. Rapport sur la situation politique en AOF (1914-1918))

<sup>770</sup> En la década de 1930, el control de la propaganda de extrema derecha suponían un aspecto esencial dentro de las políticas de seguridad de las autoridades coloniales en el AOF: « *De son côté la propagande hitlérienne a usé à plusieurs reprises de la presse arabe pour accentuer son action sur la population indigène musulmane. Entre autres, une traduction en langue arabe de certains passages du livre d'Hitler "Mein Kampf" á été retiré de la circulation* » (ANS.2G36-25.Direction des affaires politiques. Rapport politique annuel. 1936)

<sup>771</sup> Los puertos y ferrocarriles eran los lugares más permeables a la entrada de publicaciones políticas revolucionarias. La Administración colonial trató por todos los medios de controlar la entrada y difusión de pasquines y propaganda subversiva: « *Il y aura lieu de vous renseigner par tous les moyens possibles sur leurs conversations, leurs lectures, leurs réunions, leurs fréquentations. Il est indispensable de connaître pour chacun d'eux leurs affinités et camaraderies, peur, à l'occasion, situer le foyer d'infection (...) Dépistage et saisie des journaux, tracts et brochure de propagande révolutionnaire. Ces imprimés ne parviennent pas aux destinataires par la voie postale. Ils sont débarqués clandestinement des bateaux et remis de la main à la main aux adhérents et propagandistes que leur métier oblige à voyager, employés de chemin de fer, chauffeurs, diolas, ou même tirailleurs entrepris à bord par les cellules communistes des bateaux. Le principal organisateur de cette propagande est actuellement le nommé TIENKO KOUYATÉ, secrétaire général de la Ligue de Défense de la race nègre à PARIS dont l'organe « la race nègre » doit être diffusé par l'intermédiaire des navigateurs africains* »

críticas muy severas al modelo de organización colonial impulsado por los europeos, propugnando la igualdad social entre blancos y negros, y anticipando los futuros movimientos de emancipación e independencia política.<sup>772</sup> Pese al férreo control ejercido por la División General de Seguridad del AOF, la información clandestina acababa por llegar a manos de las organizaciones de trabajadores. Las noticias sobre la creación en Hamburgo, en octubre de 1930, de la organización internacional de marinos y estibadores fueron recibidas con alegría por parte de los trabajadores portuarios de Dakar, que estuvieron representados en la conferencia por parte de los comisionados franceses.<sup>773</sup> Las actividades del Sindicato Internacional de Trabajadores Negros, cuya sede también quedó establecida en Hamburgo, también fueron difundidas en el puerto de Dakar. El manifiesto de abril de 1932 apostaba por el final de las legislaciones laborales discriminatorias entre trabajadores blancos y negros, la mejora en las retribuciones salariales y una mayor regularidad en las jornadas de trabajo mensuales, que permitieran un mantenimiento digno de las condiciones de vida de los trabajadores.<sup>774</sup>

Las manifestaciones reivindicativas que se sucederán en el puerto de Dakar a lo largo de la década de 1930, van a profundizar en la corriente general que se estaba desarrollando en otros puertos a nivel global, lo que supone un movimiento político y reivindicativo amplio. En el resto de colonias africanas, la dinámica fue similar. Los boicots, huelgas y manifestaciones se multiplicaron tras la crisis motivada por el crac de 1929 ante el empobrecimiento masivo de los asalariados urbanos y la crisis en el sector

---

(ANSOM.14MIOM/2298. Circular firmada por Fournier, Gobernador del Alto Volta al GGAOF sobre propaganda revolucionaria. 12/4/1930)

<sup>772</sup> En la década de 1930 se realizó una intensa vigilancia por parte de la División de Seguridad del AOF para evitar la distribución de publicaciones revolucionarias. Las inspecciones por sorpresa de los buques que recalaban en Dakar se hicieron habituales, requisando numerosos ejemplares de revistas y publicaciones como “Chaines”, “La Défense” o “La Né Jeune”. (ANSOM, 14MIOM/2298, Informes de la División de Seguridad General del AOF. 27/4/1932, 27/7/1933, 5/8/1933,28/7/1933 y 21/12/1933).

<sup>773</sup> « *A cette conférence ont pris part des délégués de seize pays, représentant 523.000 marins et dockers* » (Les Informations Sociales. 27/10/1930)

<sup>774</sup> Véase un extracto del manifiesto en el Anexo VI al final de este trabajo.

agrario.<sup>775</sup> En otros puertos del entorno regional, como Las Palmas, los años 1930 supusieron el auge del movimiento obrero frente al *trust* conformado por las principales empresas de servicios portuarios. Los principales conflictos en este puerto, compartían también con el de Dakar un fundamento económico de mejora salarial y, sobre todo, la necesidad de ampliar los días de trabajo mensuales para los jornaleros y estibadores esporádicos.<sup>776</sup>

Como ha sido expuesto con anterioridad, la organización de instituciones de trabajadores en Dakar y el conjunto del AOF se realizó desde la clandestinidad, debido a la prohibición de la existencia de sindicatos. Como respuesta a esta situación, los trabajadores africanos articularon diferentes elementos de defensa de los intereses colectivos. Por ello, los líderes sindicales jugaron un rol esencial, puesto que canalizaban y representaban buena parte de las inquietudes del resto de trabajadores. Del mismo modo que sucedía con la prensa y la transmisión de información a través de los buques, las autoridades francesas estrecharon el cerco sobre los líderes sindicales que pudieran ser considerados peligrosos para el mantenimiento de la paz social. En 1930, la División General de Seguridad estableció un listado dónde aparecían diferentes organizaciones e individuos que debían ser vigilados en Dakar. Entre ellos aparecen la *Fédération Nationale des Syndicats Maritimes*, el *Syndicat des P.T.T*, la *Amicale des Marins de l'AOF (séción Dakar)* y diversos empleados de empresas de servicios portuarios. Se destaca la presencia de numerosos ingleses en la "lista negra", vinculados a las empresas de navegación que realizaban sus servicios en África Occidental.<sup>777</sup> Las autoridades coloniales revisaban los pasajes y tripulaciones para tener controlados a miembros de partidos de izquierda y sindicatos de clase.<sup>778</sup> El

---

<sup>775</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri.....Op.citp.117-118

<sup>776</sup> SUÁREZ BOSA, Miguel.....*El movimiento obrero en las Canarias Orientales*.....Op.citp.73

<sup>777</sup> ANSOM. 14MIOM/2298. División de Seguridad General del AOF. Circonscription de Dakar. 12/09/1930. Véase la lista completa en el Anexo V

<sup>778</sup> Véase por ejemplo el control efectuado sobre los buques que debían llegar al puerto: «*Par faire suite à une note précédente concernant trois navigateurs devant arriver prochainement à la Colonie pour se livrer à une propagande extrémiste, il a pu être appris que l'un d'eux, le nommé Amadou Sy dit Castor se trouvait sur le « MONTAIGNE » qui à touché Dakar hier, vers 13 heures (...) Cet indigène est représenté comme un individu extrêmement débrouillard et actif (...) Il se livrerait dans les ports du Sénégal au*

Gobierno federal de Jules Carde, estaba al tanto de la ampliación y difusión de los movimientos reivindicativos, así como la mayor presencia e importancia política de líderes sindicales, estableció el plan de actuación que debían seguir las autoridades coloniales.<sup>779</sup>

Sin embargo, desde comienzos de la década, estaban desarrollándose diferentes células de partidos socialistas y comunistas en Dakar, así como en el resto de las principales ciudades de África Occidental. La primera organización política de base obrera de la historia de Senegal se fundó en Dakar bajo la égida del PSF, y en ella se agruparon destacados miembros sindicales en torno al liderazgo del abogado malí Lamine Guèye (1891-1968). Esta primera formulación política adquirió el nombre de *Fédération Sénégalaise du Parti Socialiste Français*, e incorporaba un programa político reformista en el que se planteaba una política de mayor igualdad entre europeos y africanos, la elevación de los salarios de los trabajadores y sobre todo una defensa a ultranza de una legislación laboral que autorizara y legalizara los sindicatos en el AOF.<sup>780</sup> En abril de 1935, la célula del PSF se transformó en el *Parti Socialiste de Sénégal* (PSS), de carácter autónomo, que supuso de hecho el primer partido socialista del África francófona, vinculado con el PSF a través de su incorporación a la *Séction Française de la Internationale Ouvrière* (SFIO).

---

*commerce des montres et d'autres objets qu'il introduirait en fraude pour les vendre à des indigènes (...)* Le « MONTAIGNE » a séjourné 24 heures environ à Dakar. Amadou Sy est descendu en ville et s'est rendu au village de Médina chez Alexandre Badjd, typographe. Il n'était porteur d'aucun paquet apparent et il ne paraît pas avoir eu des relations avec les éléments suspects de Dakar » (ANSOM. 14MIOM/2298. Informe secreto de la División de Seguridad General del AOF. 5/8/1933)

<sup>779</sup> El Gobernador Carde fue uno de los políticos coloniales más activos en este sentido, desarrollando una política de férreo control sobre los movimientos de los líderes políticos que se movían entre la subversión y la clandestinidad: «*Bien que ces faits n'affectant pas directement l'Afrique Occidentale Française ils n'en mettent pas moins en évidence les efforts réalisés par la IIIe Internationale pour créer des foyers de révolte dans certains milieux coloniaux (...)* Si notre fédération ouest africain n'a guère été touchée jusqu'à présent la propagande bolchevique, sous les divers masques qu'elle revêt pour arriver à ses fins, s'est déjà insinuée dans son voisinage immédiat (...) Il serait donc vain d'espérer que nos colonies seront indéfiniment à l'abri de ces propagandes de désordre, sous prétexte que nos indigènes sont en général moins enclins à subir leur influence. L'attitude de certaines catégories d'évolués est déjà significative à cet égard et nous commettrions une grave imprudence en perdant de vue que les deux principaux chefs du mouvement « anticolonialiste » de Paris, Lamine SENGHOR, fondateur de la LIGUE de DEFENSE de la RACE NÈGRE et Tienko KOUKATÉ, son continuateur, sont originaires de l'Afrique Occidentale Française (...) J'insiste pour que la vigilance de vos services soit désormais plus active et pour qu'aucun moyen d'investigation ne soit négligé en vue de dépister les moindres indices d'une propagande dont vous ne devez plus ignorer le danger » (ANSOM. 14MIOM/2298. Informe secreto del Gobernador Jules Carde a los tenientes, gobernadores y autoridades políticas del AOF. 30/1/1930)

<sup>780</sup> NDAO, El Hadj Ibrahima.....Op.citp.53-55

De este modo, en vísperas de las elecciones que significaron la victoria electoral del Frente Popular en abril de 1936 liderada por el PSF y el PCF, los trabajadores en Dakar contaban con capacidad organizativa para comenzar a plantear reivindicaciones colectivas de forma eficaz. La otra figura destacada fue la de Galandou Diouf (1875-1941), líder del *Parti Républicain Socialiste*. Vencedor en las elecciones de abril de 1936 frente a Guèye, Diouf representaba una posición más centrista, vinculada política y personalmente con los planteamientos de Blaise Diagne, que había fallecido en 1934.<sup>781</sup> En cualquier caso, los acontecimientos que se desencadenaron en Dakar a finales de 1936 sugieren la existencia de una organización potente por parte de los trabajadores, con capacidad para bloquear la actividad económica del puerto y por consiguiente de la región. La huelga en el puerto de Dakar en diciembre de 1936 superó cualquier otra reivindicación anterior, provocando un estallido social sin precedentes en la ciudad. La mejor organización de los trabajadores, veinte años después del boicot de 1914, significó una capacidad de presión sobre las empresas portuarias, que se vieron en una situación crítica ante la envergadura de la protesta. De tal manera que ante la ausencia de mecanismos sindicales oficiales, los trabajadores se aglutinaron en torno a los partidos de izquierda y los líderes sindicales con la exigencia de mejoras profundas en el ámbito laboral.<sup>782</sup>

---

<sup>781</sup> En esas elecciones del 26 de abril de 1936, las últimas anteriores al estallido de la IIGM, Diouf derrotó por 8.546 votos frente a los 5.145 votos obtenidos por Guèye en las elecciones a la Asamblea Nacional Francesa. Diouf ya era diputado por Senegal tras la muerte repentina de Diagne en 1934, al cual sustituyó en el cargo representativo. *Ibíd.*.....Op.citp.56-57

<sup>782</sup> Pese a todo, las autoridades coloniales francesas creían que estos movimientos de izquierda se reducían a grupos marginales con una tendencia sindical más que política, sobre todo con respecto a las organizaciones comunistas, que habían creado una célula del PCF en el verano de 1936: «*S'il convient de ne citer que pour mémoire, en raison de son activité insignifiante, une cellule communiste constitué à Dakar le 4 juillet 1936, il faut retenir le valeur relative du mouvement socialiste (création de une section S.F.I.O) et surtout du mouvement syndical* » (ANS. 2G36-25. Direction des affaires politiques. Rapport politique annuel du GGAOF. 1936)



**Ilustración 43.** Lamine Guèye, líder sindical y del PSS en los años 1930 (Fuente: NDAO, El Hadj Ibrahima.....Ob.cit)

### La huelga de 1936 y la legalización de los sindicatos en el AOF

Tras la victoria del Frente Popular en las elecciones de abril de 1936, la situación general en Dakar se complicó, puesto que las políticas reformistas que comenzó a desarrollar el gobierno encabezado por León Blum, y su ministro de Colonias, Marius Moutet suponían una pérdida de poder por parte de las empresas francesas establecidas en el AOF. Las reformas en la legislación laboral impulsadas por el gobernador Marcel de Coppet desde septiembre de 1936, significaron una mejora relativa en las condiciones laborales de los trabajadores en Dakar. El PSS liderado por Lamine Guèye jugó un papel destacado como engranaje con el GGAOF, con el cual compartían buena parte de su ideología política. Los meses que siguieron a la elección del gobernador socialista en el AOF significaron un endurecimiento de las relaciones laborales, con una patronal reticente a la aplicación de las reformas

progresistas.<sup>783</sup> En los meses previos a los acontecimientos de diciembre de 1936, se produjeron pequeñas manifestaciones de malestar por parte de diversos sectores de trabajadores en Dakar, que preludiaban lo que iba a suceder después.<sup>784</sup> El 21 de diciembre de 1936, los trabajadores del puerto de Dakar (liderados por los trabajadores de la *Société Commerciale des Ports d'Afrique de l'Ouest*, SOCOPAO) se pusieron en huelga sin previo aviso, en un número sin precedentes que rondaba el millar de obreros.<sup>785</sup> Las reivindicaciones eran claras: elevación de salarios y mayor regularidad en las contrataciones con unas listas de trabajadores transparentes que pusiera freno a la precariedad laboral. El movimiento portuario se extendió rápidamente entre las clases populares de la ciudad, que siguieron las reivindicaciones de los trabajadores del puerto. Así, la actividad económica colonial quedaba bloqueada por un movimiento de trabajadores organizados en torno a los estibadores y marinos de Dakar.

Si en el boicot y la huelga política de 1914 los trabajadores portuarios se habían sumado a la rebelión general, en diciembre de 1936 estos se situaron a la vanguardia del movimiento reivindicativo. La regularización de los convenios colectivos (no regulados hasta marzo de 1937) en el sector de los estibadores se planteó también por primera vez, en un sector que estaba escasamente reglamentado.<sup>786</sup> Tras varios días de huelga y sin contar con el apoyo institucional, las empresas cedieron a una elevación de los salarios nominales, puesto que la extensión en el tiempo del conflicto con los trabajadores portuarios podía suponer graves pérdidas derivadas del desvío de buques a Mindelo, en Cabo Verde. Debe recordarse que la Guerra Civil en España estaba provocando el desvío de los tráficos marítimos que tenían como escala

---

<sup>783</sup> Sobre la política reformista del Frente Popular en el AOF, véase el Capítulo 15

<sup>784</sup> La visión de la Administración fue de nuevo muy laxa, exponiendo estos sucesos sin prestarle demasiado interés: « *Certaines grèves enfin entrecoupe inévitable qui accompagnent tout état de choses nouveaux: Grève des dockers, des ouvriers boulangers, des employés d'électricité, se déclenchèrent qui n'euvent toutefois aucune répercussion sérieuse sur la vie économique du pays. Toutes furent aisément solutionnés grâce à la bonne volonté et à la compréhension des parties en présence et au rôle modérateur et conciliateur joué par l'administration.* » (ANS. 2G36-25. Direction des affaires politiques. Rapport politique annuel du GGAOF. 1936)

<sup>785</sup> LAKROUM, Monique.....*Le travail inégal*.....Op.citp.147-148

<sup>786</sup> *Ibid*.....Op.citp.152

los puertos canarios, constatándose un aumento de la actividad de los indicadores portuarios en Dakar.<sup>787</sup> La resistencia organizada de los trabajadores, apoyados en unas instituciones progresistas, hizo que esta reivindicación llegara a buen puerto para sus intereses, con un aumento medio de los salarios diarios de 7 a 15 francos para los trabajadores portuarios y de 4 a 7,5 francos para los obreros jornaleros de Dakar.<sup>788</sup>

Algunos meses después de la huelga general de 1936, la administración francesa autorizó la creación de sindicatos en el AOF, el 11 de marzo de 1937. Esto supuso un momento cumbre en la historia de las relaciones laborales en Senegal, puesto que se crearon las condiciones para el establecimiento de un sistema de negociación colectiva de los trabajadores frente a la patronal.<sup>789</sup> Anteriormente el margen de maniobra por parte de los trabajadores en una negociación era reducido, y sólo el personal empleado en sectores estratégicos era capaz de plantear un contrapeso al poder empresarial. La nueva legislación impulsada por el Ministro de Colonias, Marius Moutet, ponía en las manos de los trabajadores una nueva herramienta de gran importancia para un mayor equilibrio en las relaciones laborales.<sup>790</sup> El decreto de marzo de 1937 había sido precedido por otro del 22 de febrero dónde se legalizaba el derecho de la actividad sindical en el AOF para los funcionarios y personal de servicio europeo.<sup>791</sup> La reacción fue inmediata por parte de los sindicatos que estaban

---

<sup>787</sup> Véase el Capítulo 4.

<sup>788</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.92

<sup>789</sup> Sobre la importancia del decreto de marzo de 1937, véase : NOVEMBER, Andras: *L'Évolution du mouvement syndical en Afrique occidentale*. Paris-La Haye. 1965

<sup>790</sup> « *Le patron, ou le Gouvernement pouvait ainsi jouer les travailleurs les uns contre les autres, entretenir la rivalité, la compétition, la jalousie, la division entre eux, en distribuant habilement ses faveurs, à qui il voulait. Tout le sort du travail, serait-on tenté de dire, reposait entre ses seules mains, et beaucoup ne se privaient pas d'user et quelquefois, d'abuser, de cette situation.*» THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.34

<sup>791</sup> « *J'appelle votre attention, non seulement sur la nécessité de laisser s'exercer librement le droit syndical des différentes catégories de personnel en service outre-mer, mais aussi et surtout, sur l'intérêt qui s'attache à ce que vous vous mettiez en contact avec les organisations syndicales existantes, afin d'entretenir avec des rapports réguliers et confiants su toutes les questions qui peuvent se rapporter, soit à l'administration, soit à l'intérêt général des Territoires que vous avez la charge de se diriger (problèmes politiques, humains, économiques), soit encore aux conditions particulières du travail concernant l'amélioration de la situation morale et matérielle des intéressés* » Circular del Marius Moutet, Ministro de Colonias sobre el ejercicio del derecho sindical en el AOF. 22 de febrero de 1937.

organizados, pero no legalizados. Desde el mes de mayo de 1937, se contabilizaron más de 119 nuevas asociaciones de trabajadores, de los cuales 42 correspondían a sindicatos de todos los sectores, entre los que se incluía el sindicato de trabajadores del puerto de Dakar, cuya fecha de fundación coincidió con la huelga de diciembre de 1936. La mayoría de estos sindicatos en el puerto se definían por su carácter reivindicativo y agitador, vinculados al PCF y sobre todo a la CGT. De manera generalizada, fueron sumándose al grueso de sindicatos profesionales los empleados de las empresas comerciales, bancos y seguros (EMCIBA) el 24 de agosto de 1937, los obreros del sector metalúrgico el 28 de agosto, los trabajadores de la construcción el 29 de septiembre y los funcionarios del AOF el 24 de octubre.<sup>792</sup> Los requisitos para estar sindicado en Dakar eran saber leer y escribir en francés, mientras que fuera del territorio de las cuatro comunas (Dakar, Saint-Louis, Gorée y Rufisque) era necesario disponer de un certificado de estudios básicos.



**Ilustración 44.** Marius Moutet, ministro socialista de las Colonias (Fuente: ANS)

Los meses que siguieron a la legalización de los sindicatos y convenios colectivos en el AOF fueron convulsos, caracterizados por una fuerte crispación social, en consonancia con la situación económica que atravesaban los

---

Recogido en: DIRECTION DES ARCHIVES DU SÉNÉGAL: *L'AOF: de la Création à la Balkanisation (1895-1960)*. Primature Secrétariat Général du Gouvernement. Dakar. 1995, p.185

<sup>792</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.91

trabajadores africanos. No cabe duda de que la reforma laboral impulsada por el Ministro Moutet y el gobierno federal socialista trataron de acortar la brecha existente entre los trabajadores europeos y africanos, planteando una legislación más justa que también equilibrara las relaciones laborales entre la empresa y los trabajadores. A comienzos de 1939, con el gobierno de izquierdas desecho en Francia y la llegada del gobernador conservador León Cayla, volvieron a producirse conflictos en el puerto, debido al despido improcedente del mecánico y el capitán del remolcador “Saturnus”, perteneciente a la *Entreprise du Travaux du Port de Dakar*.<sup>793</sup> En julio del mismo año, los estibadores de carga negra de la empresa *Dakar-Soutes*, se pusieron en huelga solicitando una mejora en sus condiciones laborales, en cuyo origen volvía a estar la irregularidad en las jornadas de trabajo, que incidía directamente en el bienestar material de las clases populares. Los mismos trabajadores volvieron a las protestas en diciembre de 1939 con las mismas reivindicaciones. El endurecimiento de la legislación laboral tras el inicio de la IIGM supuso que los portavoces de los trabajadores de la empresa de servicios portuarios *Dakar-Soutes*, fuesen despedidos, amenazándose además al resto de empleados de correr la misma suerte que ellos.<sup>794</sup> Tras la invasión alemana de Francia en la primavera de 1940 y la firma del armisticio en mayo del mismo año, la legislación reformista quedó en suspenso, prohibiéndose el derecho sindical y endureciéndose las condiciones laborales. Esta situación abrió una nueva etapa de resistencia “oculta” por parte de los trabajadores en Dakar que se enfrentaron a una situación socio-económica extrema debido al aislamiento político del AOF, bajo la influencia del gobierno de Vichy.

---

<sup>793</sup> ANS.2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939

<sup>794</sup> ANS.2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939

## El fin de la II Guerra Mundial y la escalada de los movimientos sociales en África Occidental

La IIGM supuso un freno al proceso de evolución de los movimientos sociales protagonizados por los trabajadores africanos en Dakar y el conjunto del AOF. El gobierno autoritario de Pierre Boisson, nombrado gobernador el 25 de junio de 1940 ejerció un control férreo sobre los antiguos líderes sindicales y políticos, que fueron perseguidos, encarcelados o ejecutados para crear un estado de terror colectivo que disuadiera a sus partidarios de seguir involucrados en ese tipo de actividades políticas.<sup>795</sup> La presión sobre estos colectivos se hizo patente, con la desaparición de las células del PCF y la disolución de la CGT, con la marcha hacia Europa de muchos de los miembros destacados de ambas organizaciones. Ante el hostigamiento ejercido por las autoridades públicas, muchos activistas se refugiaron en el interior de Senegal o trataron de pasar a los territorios británicos vecinos, con la excepción de Guèye, que intentó reagrupar a sus partidarios en torno a una nueva opción política que pudiera pasar inadvertida a los ojos del gobierno federal.<sup>796</sup> Antes de la llegada al gobierno federal de Boisson, se produjeron dos huelgas en el puerto de Dakar, en mayo y junio de 1940, dónde los estibadores solicitaron nuevos aumentos salariales en vista de la inflación que comenzaba a impactar de manera dramática sobre la economía de las clases populares.<sup>797</sup> Sin embargo, con el nuevo gobierno de Pierre Boisson, a finales de junio de 1940, y hasta su marcha en julio de 1943, no se produjeron protestas ni huelgas de relevancia en Dakar. El principal motivo que explica esta ausencia visible del

---

<sup>795</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.183. Sobre el papel de Pierre Boisson al mando del Gobierno del AOF, véase: HITCHCOCK, William, I: « Pierre Boisson, French West Africa, and the Postwar Eputation: A case from the Aix Files » en *French Historical Studies*. Nº24, 2. 2001, pp. 305-341

<sup>796</sup> El informe de Pierre Boisson en 1940, dejaba a las claras un estado de desconcierto general entre las fuerzas de izquierda en Dakar, provocada por las políticas represivas y el propio desarrollo de la guerra: « *La situation du parti concurrent (Parti Laministe), mélange hétérogène des différentes idéologies socialistes, radicales et syndicalistes jointes à de soldes appétits sur le plan local, ne parait pas plus brillante. Suivant en cela les directives de la Métropole, il cesse de tout activité politique dès la déclaration de guerre (...) Guèye ouvre un Cabinet d'avocat à Dakar et n'a point manifesté jusqu'a ce jour sa volonté de regrouper ses partisans, en vue d'une action politique quelconque, qu'il sait ne pouvoir être tolérée dans les circonstances présentes (...) L'attitude de certains éléments suspects des équipages de la Marine Marchande qui touchent le Port de Dakar, n'en fait pas moins l'objet d'une surveillance constante* » (ANS. 2G40/1. Rapport politique annuel. 1940)

<sup>797</sup> ANS. 2G40/1. Rapport politique annuel. 1940

malestar social se encuentra en el carácter autoritario y violento del gobierno, y en la persecución de los principales líderes sindicales. La resistencia de los trabajadores portuarios se limitó entonces, a reducir su productividad -con la consecuente amenaza del despido-, cometer hurtos o sabotear de forma velada la maquinaria o las mercancías.<sup>798</sup>

Esta situación se extendió hasta el verano de 1943, cuando el AOF pasó a formar parte de la Francia Libre liderada por Charles de Gaulle. Las persecuciones políticas cesaron, aunque el nuevo gobernador Pierre Cournarie siguió desarrollando una política de control firme sobre individuos y propaganda comunista. No obstante, la situación socio-económica en Dakar era crítica, con una inflación galopante y altas tasas de desempleo, motivadas por la paralización de la actividad comercial en el puerto durante casi tres años. El establecimiento de cartillas de racionamiento para una población en crecimiento evidenció el estado de deterioro material y económico en la ciudad-puerto.<sup>799</sup> La primera manifestación pública de fractura social fue la huelga de los estibadores de carga negra entre noviembre y diciembre de 1944, motivada por el hundimiento de los salarios reales, a lo cual respondió el gobierno de Cournarie utilizando a trabajadores pertenecientes al sistema de prestaciones para las labores de carga y descarga del carbón.<sup>800</sup>

El final de la guerra supuso el inicio de un movimiento reivindicativo relativamente homogéneo en las principales ciudades del África negra. En primer lugar, las motivaciones que impulsaban sus reivindicaciones eran similares: superinflación y empobrecimiento masivo de los trabajadores y un sentimiento cada vez mayor que apostaba por la emancipación y los procesos de independencia política.<sup>801</sup> Las primeras huelgas tras la guerra en África

---

<sup>798</sup> COHEN, Robin.....Op.citp.17

<sup>799</sup>El informe del GGAOF en 1943 presenta una situación general lamentable en el aspecto económico y social: «*Par suite des difficultés d'approvisionnement dues à la précarité des moyens de transport et l'appauvrissement du cheptel des colonies expéditrices auxquelles s'ajoutent les effets du surpeuplement de la presqu'île et de la concentration des troupes à Dakar, la nécessité de rationner la viande s'est imposée* » (ANS. 2G43-52. Rapports sur le problème au ravitaillement à Dakar. 6/10/1943)

<sup>800</sup> COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike*.....Op.citp.174

<sup>801</sup> OBERST, Timothy.....Op.citp.130

Occidental contenían estas reivindicaciones de forma general. A finales de 1945, con una inflación que superaba el 200%, se llevó a cabo una gran huelga en Dakar, dónde unos 2.800 trabajadores portuarios (estibadores, mecánicos y jornaleros) cesaron su actividad de manera masiva, coincidiendo con el periodo de mayor actividad económica en el puerto (exportación de la cosecha de cacahuetes).<sup>802</sup> Los trabajadores portuarios, bajo la cobertura de la Unión de Sindicatos de Dakar, solicitaron un aumento notable de sus salarios y otra serie de reivindicaciones como indemnizaciones por despido o la existencia de transportes colectivos para acudir a los puestos de trabajo.<sup>803</sup> Tras cinco días de huelga, el 8 de diciembre de 1945 se llegó a un acuerdo entre los trabajadores portuarios con el que se aumentaron sus salarios, aunque como ha sido señalado, la precariedad laboral hacía que estos fuesen insuficientes para cubrir sus necesidades básicas.<sup>804</sup> Algunas semanas después, uno de los sindicatos con mayor número de afiliados en Dakar, el EMCIBA, que representaba a los trabajadores del comercio, la industria y la banca, dirigido por el líder sindical Papa Jean Ka, se declararon en huelga, a la cual se sumaron de inmediato el resto de obreros y trabajadores de Dakar y Rufisque, en lo que fue la mayor huelga que se había producido en la ciudad desde diciembre de 1936. Las reivindicaciones de los huelguistas, coordinados por la *Union des Syndicats Confédérés de Dakar Dakar* (USCD) reclamaba la elevación de salarios para igualar las condiciones de vida de los trabajadores africanos con respecto a los trabajadores europeos. El 14 de enero de 1946, la huelga se había generalizado en la ciudad, afectando al conjunto del tejido productivo. Tras doce días de conflicto, la administración colonial aceptó la negociación de un nuevo sistema de retribuciones más justo e igualitario entre los trabajadores africanos y europeos.<sup>805</sup> Una de las primeras consecuencias de esta nueva política fue el fin definitivo del sistema de prestaciones, que

---

<sup>802</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.245

<sup>803</sup> COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike*.....Op.citp.177-178

<sup>804</sup> Sobre el nivel de vida y los salarios, véase el Capítulo 14.

<sup>805</sup> NDAO, Mor.....Op.citp.247

representaba la dominación del poder europeo sobre los trabajadores africanos.<sup>806</sup>

La aparición de nuevos aspectos políticos a las reivindicaciones clásicas de los trabajadores africanos tras la IIGM abrió un nuevo panorama en relación con los procesos de emancipación colonial. Estos nuevos mensajes e ideologías vinculadas con la *negritud* y el *panafricanismo* respondieron a las nuevas inquietudes planteadas por líderes como Traoré en Costa de Marfil, Nkrumah en Ghana o Leopold Sedor Senghor en Senegal.<sup>807</sup> Esta crítica al estado socio-económico de los africanos bajo el dominio colonial había comenzado en los años treinta, con la irrupción y desarrollo del pensamiento marxista por parte de algunos intelectuales africanos como Senghor, crítico con la organización de un sistema económico basado en la explotación y la dominación política de Europa sobre África.<sup>808</sup> En 1935, Senghor y un colectivo de estudiantes negros de París planteó la idea de la *negritud* como concepto central y distintivo en la dialéctica entre el poder colonial y las comunidades africanas.<sup>809</sup> Esta pugna se hizo visible en la medida en que los pensadores y líderes políticos africanos reflexionaron sobre la discriminación racial que sancionaba el pacto colonial entre dominador y sometido. Las reivindicaciones de los trabajadores en Dakar durante la década de 1930 representaba en buena medida el rechazo a la discriminación laboral y política a la que eran sometidos. La prensa, controlada por las autoridades públicas trataba de impedir la difusión de mensajes que avivaran la mecha del enfrentamiento entre europeos y africanos.<sup>810</sup> La penetración de estas ideas en los sindicatos

---

<sup>806</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine.....*L'impact des intérêts*.....Op.citp.611

<sup>807</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT, Henri.....Op.citp.120

<sup>808</sup> THIAM, Iba der.....*Histoire du Mouvement Syndical*.....Op.citp.179

<sup>809</sup> PERSON, Yves.....Op.citp.87

<sup>810</sup> Un ejemplo de ello, es la confiscación de este ejemplar de *La Né Jeune*, órgano de expresión de carácter panafricano por parte de la División de Seguridad del AOF en 1933. En él, se incorporaba un artículo titulado "Deux nègres fusillés": «*En Afrique Noire, la situation des tirailleurs nègres est plus terrible que dans aucune autre colonie de l'impérialisme français. Là-bas, c'est l'esclavage intégral, le recrutement forcé de la main-d'œuvre. Pour le colon, la vie d'un nègre compte moins encore que celle d'un indochinois, et la colonisation française fait chaque année de nouvelles victimes (...) Le 25 octobre 1931, eut lieu à Grand-Bassam (Côte d'Ivoire), une session de la Cour criminelle. Elle avait à juger : 1) Un adjoint des services civils et deux employés de commerce européens, qui avaient martyrisé un nègre*

africanos, en la década de 1930 y sobre todo tras la IIGM plantó las bases de los movimientos independentistas que se culminaron en el AOF a finales de la década de 1950 cuando se desmanteló la Federación y se plantearon las primeras experiencias de autonomía e independencia políticas.<sup>811</sup> El papel desarrollado durante años por los trabajadores y sus organizaciones sindicales en África Occidental, canalizaron en buena medida los procesos políticos que se produjeron tras la IIGM y cuyo fundamento puede hallarse en la evolución de los movimientos sociales y reivindicativos.<sup>812</sup> En líneas generales, el *panafricanismo* de la posguerra emana de las fuentes sindicales y la aplicación de las ideas marxistas sobre el poder y la dominación que planteaba una separación inminente y radical entre la metrópoli y los espacios coloniales. Pese a que las relaciones de dominio político entre Francia y sus colonias de África Occidental siguieron desarrollándose durante más de una década tras el final de la IIGM, el camino que se había iniciado con las huelgas de 1945 y 1946 era ya imparable, al igual que la presión internacional ejercida por los Estados Unidos para el desmantelamiento del sistema colonial y la imposición del libre comercio. El 27 de noviembre de 1958, el gobierno autónomo de Senegal, que apenas tenía un par de días hacía un llamamiento general a la tranquilidad y a la paz social, en vista de un proceso irreversible de independencia política. Una vez más, el mensaje fue dirigido hacia los trabajadores, que habían sido los protagonistas en las protestas y reivindicaciones por unas condiciones de vida mejores.

*« Le 25 Novembre à midi naissait à Saint-Louis l'État autonome du Sénégal (...) C'est que le Gouvernement continuera*

---

*au point que l'autopsie révéla qu'on avait enfoncé des pointes sous les ongles de la victime ; 2) Deux employés de commerce européen qui avaient supplicé leur « boy » pour satisfaire leur désœuvrement et leur oisiveté, et l'avaient enterré à genoux dans une fosse, pour se distraire ; 3) Un colon français qui avait tué, au cours d'une crise d'alcoolisme, sa femme indigène ; 4) Un autre colon européen qui avait fait sauter d'un coup de chicotte l'œil droit de son boy, nègre de race bété ; 5) Enfin, deux nègres accusés d'avoir assassiné un Européen. Il va sans dire que tout s'est arrangé pour le mieux pour les Européens. Trois d'entre eux ont été condamnés pour la forme de six mois et un an de prison avec sursis, naturellement. Quant aux deux nègres, ils ont été condamnés à mort sans hésitation, bien que l'un d'eux eût complètement mis hors de cause son prétendu complice. Les deux condamnés à mort ont été exécutés en janvier dernier ! » (La Né Jeune. 29/6/1933)*

<sup>811</sup> ORR, Charles A.....Op.citp.68

<sup>812</sup> En el Anexo VII, puede consultarse un resumen de las principales huelgas acontecidas en el puerto de Dakar entre 1914 y 1946.

*dans toute la mesure où cela sera possible, à améliorer les conditions d'existence de la classe ouvrière pour une justice sociale plus équitable, des conditions de existence plus décentes.»<sup>813</sup>*

---

<sup>813</sup> ANS. CCD. Section 04. Legajo 00369. Expediente 43-84. Carta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales de Senegal a la Cámara de Comercio de Dakar. 27/11/1958



**- CONCLUSIONES GENERALES -**

## **CONCLUSIONES GENERALES**

---

El análisis de la evolución histórica del puerto de Dakar en relación con el resto de puertos de la red de África Occidental, junto al estudio de su comunidad portuaria, ha revelado algunas respuestas a las cuestiones que se planteaban al comienzo del trabajo. Se ha intentado desentrañar los diferentes aspectos que se sugirieron en el inicio, haciendo un esfuerzo por contrastar las hipótesis de partida que fueron formuladas. De este modo, se tratarán de forma esquemática las principales conclusiones que ha aportado este estudio.

### Redes y competitividad interportuaria en África Occidental

En la primera parte, se analizó el fenómeno de articulación de la red de puertos de África Occidental comenzó a desarrollarse de un modo destacado en el último tercio del siglo XIX, con la mejora de los medios de transporte marítimos y las telecomunicaciones. Este proceso de integración territorial coincidió con la expansión colonial de finales de siglo, en la cual se situaron las bases geoestratégicas de las naciones europeas inmersas en la pugna imperial. Los puertos oceánicos de África Occidental fueron adquiriendo importancia en la medida que representaban puntos de escala fundamentales en las rutas comerciales hacia el sur del continente africano y los puertos del Cono Sur americano. Las Palmas y Dakar se convirtieron en los nodos más importantes de la esta red de puertos de África Occidental, capitalizando la actividad económica y marítima, convirtiéndose además en los puertos centrales del conjunto, aglutinando los mayores indicadores de actividad portuaria. Los principales matices diferenciadores se encuentran en las funciones portuarias, sobre la cual el puerto grancanario desempeñó las actividades asociadas con el abastecimiento de combustible, víveres y agua – con una actividad comercial complementaria-, mientras que el puerto comercial de Dakar adquirió desde su inauguración en 1910, las características de un puerto colonial típico, que podría identificarse con un tipo *gateway* según la definición tradicional de James Bird.

En efecto, quedó demostrado que esta circunstancia que presentó al puerto senegalés como un lugar de intercambio de mercancías de forma masiva, tiene sus orígenes en los elementos que motivaron la construcción del puerto en la década de 1860. Francia deseaba disponer de un punto seguro para su flota en África Occidental, en unos momentos de expansión, que estaba situando a Gran Bretaña a la cabeza del movimiento imperialista. Los puertos oceánicos de que disponía el imperio francés en Senegal (Saint-Louis, Gorée, Rufisque) eran absolutamente insuficientes para los nuevos desafíos que estaba planteando el sector naval, con buques de mayor calado y sobre todo una integración de la intermodalidad que suponía una reestructuración global de la actividad marítima. Cuando se adoptó la posibilidad de dotar de un puerto al incipiente núcleo urbano de Dakar en 1857, se sentaron las bases para la colonización efectiva del territorio, potenciando las relaciones comerciales entre los puertos metropolitanos y la costa occidental africana. Como se vió, el contrato firmado por la administración gala con *Messageries Impériales* fue la primera muestra de este proceso de mejora en las comunicaciones, que implicaría una relación más intensa entre ambas partes. Sin embargo, la flota militar francesa tenía un papel destacado que jugar, puesto que la función esencial del puerto seguiría siendo servir de base militar hasta la primera década del siglo XX, cuando se acometieron las obras de acondicionamiento y mejora en el puerto para dotar a la colonia de Senegal de un puerto de primer nivel internacional. La competitividad interportuaria comenzó desde entonces a ser un elemento de capital importancia, puesto que definió las políticas de intervención de la administración colonial en Dakar. Antes de 1910, las preocupaciones de los poderes públicos franceses se centraban en el establecimiento de conexiones de ferrocarril entre los diferentes espacios del AOF, para tratar de cohesionar el territorio y ejercer un control político-económico más férreo. La aplicación de los planes Freycinet (1878) y Baudin (1901), en lo que se refiere a la mejora de las infraestructuras portuarias, así como en la profundización en la intermodalidad para reducir los costes en el transporte y mejorar la competitividad fueron los primeros planes generales de mejora que trataron de aplicarse en Dakar. A partir de 1910, la orientación de los rectores políticos en Dakar cambió, observando la necesidad de plantear batalla al resto de puertos de África Occidental. Se realizaron

informes que trataban de encontrar respuestas al éxito de los puertos canarios, que suponían la mayor competencia para el tráfico de escala del puerto senegalés, el cual tenía una serie de factores institucionales que lastraban su crecimiento y grado de apertura internacional. Desde entonces, la lucha entre ambos puertos ha sido recurrente, del mismo modo que los planes de mejora de las infraestructuras para potenciar la competitividad interportuaria.

En este sentido, la tipología de ambos puertos que puede identificarse como *Landlord* (propietario), sugiere la importancia del factor institucional como regulador de la actividad portuaria. Estos factores institucionales que incidieron de modo decisivo en el modo de regulación llevado a cabo en ambos puertos condicionaron de manera rotunda la configuración de las comunidades portuarias, con el consiguiente reflejo e impacto sobre los indicadores de actividad, la configuración de la comunidad empresarial y las relaciones laborales.

Del análisis de las dinámicas de actividad portuaria en estos dos puertos, se concluye en la idea de un proceso de articulación de la red de puertos en África Occidental. Como ha sido destacado con anterioridad, las tendencias de tráfico en los diferentes ciclos económicos son similares, con algunas salvedades y excepciones como las del periodo 1936-1939, dónde el puerto de Dakar aprovechó la coyuntura de la guerra en España para elevarse sobre los puertos canarios y absorber parte de sus tráficos. Durante los momentos de expansión económica, ambos puertos crecieron en sus indicadores portuarios pero a un ritmo diferente. En momentos de crisis y contracción de la actividad económica internacional, estos indicadores cayeron también en ambos puertos, significando graves crisis regionales motivadas por la ruptura comercial y la caída de las exportaciones agrícolas que suponían una notable pérdida para estas regiones. Sin embargo, se ha observado una recuperación más rápida en Las Palmas que en Dakar, como consecuencia de diferentes factores que han sido indicados, pero que tienen que ver con la estructura de la comunidad portuaria, y sobre todo el factor institucional, que en el caso de Dakar actuaba como corsé de las inversiones de origen no francés. Las políticas proteccionistas llevadas a cabo por el Gobierno federal implicaron

además la conformación de cárteles tanto en el sector de los servicios portuarios como en el de la navegación comercial, a través de una política tributaria muy gravosa y perjudicial para las empresas de navegación que no fuesen de pabellón galo. Este factor fue decisivo a la hora de analizar el comportamiento de la comunidad empresarial en Dakar así como de su modo de gestión y su capacidad para introducir innovaciones tecnológicas y administrativas. En momentos de grave crisis como la acontecida tras el colapso financiero de 1929, sólo las empresas con una capacidad financiera y organizativa potente fueron capaces de remontar la crisis. Las políticas proteccionistas aplicadas por la administración francesa evitaban la libre competencia, implicando además una serie de prácticas poco productivas por parte de la comunidad empresarial en el AOF, satisfecha con los réditos a corto plazo que obtenían a través del comercio colonial.

#### Procesos de concentración económica y marginalización territorial

También observamos como los procesos de concentración económica en determinados territorios han implicado la marginalización de otros espacios. África Occidental supone un objeto de estudio privilegiado en esta cuestión, en tanto que el proceso de concentración de actividades económicas se produjo en una serie de puntos específicos, y que además estos procesos no implicaron unos efectos de arrastre positivos sobre el resto de la economía que impactara positivamente sobre la población regional. Nuevamente el papel institucional fue clave para evaluar el impacto del puerto sobre el conjunto de la economía colonial, así como los fenómenos de concentración económica que se dieron lugar en el puerto senegalés. El inicio de la capitalización política y económica de Dakar sobre el conjunto del AOF se fecha en 1902, cuando se traslada la capital de la federación desde Saint-Louis. Desde ese momento, las principales instituciones políticas y económicas se trasladaron a Dakar, que comenzó a aglutinar la inversión metropolitana, tanto pública como privada. Los planes de mejora del puerto, que acabaron convirtiéndose en el proyecto de puerto de comercio entre 1904-1910 son un buen ejemplo del interés de las autoridades coloniales en este sentido. En el mismo sentido, las inversiones realizadas por la administración francesa en el desarrollo de redes de

transporte terrestres que conectaran los centros productores del interior con los puertos oceánicos (fluviales en el caso de Kaolack) significaron la articulación de una red de transportes cuyo objetivo era optimizar la productividad de las colonias. Este fenómeno se desarrolló al mismo tiempo en el que se iba conformando una comunidad empresarial en Dakar, cuya base eran las primeras empresas de servicios portuarios, así como el establecimiento de oficinas y almacenes de las principales empresas del gran comercio colonial como la *CFAO*, *Maurel et Prom*, *Buhan et Teisseire* o *Lacoste*. Con la evolución de la actividad portuaria y comercial, fue conformándose de manera progresiva un conglomerado de empresas de servicios con una estrecha relación con la actividad portuaria. El sector financiero y asegurador se encontraba plenamente desarrollado a finales de la década de 1930 en Dakar. Junto a ello, todo un conglomerado de empresas de servicios y hostelería se creó en la ciudad senegalesa, en torno a la actividad portuaria. La referencia en este sentido fue nuevamente Las Palmas, la cual aparece de un modo continuo en la documentación como el objetivo a alcanzar por parte de Dakar. No obstante, este proceso de concentración económica responde a una política planificada por parte de las autoridades coloniales que se desarrolló desde 1920.

Hemos comprobado como las consecuencias de la Gran Guerra sobre la economía francesa y la reflexión general que se abrió como resultado de la misma sobre el papel galo en el mundo tras el conflicto armado, conllevó el convencimiento de una reorientación en las políticas coloniales. La pérdida de las notables inversiones en Rusia tras la revolución de octubre y la guerra civil entre 1917-1921 implicó un repliegue francés hacia sus posesiones coloniales. El Plan Sarraut fue el primero de estos enormes proyectos de puesta en valor de las colonias, a través de una política de inversiones en infraestructuras que permitiera a Francia recuperar el pulso internacional. En Dakar, este proyecto supuso una serie de mejoras en el puerto, sobre todo en lo concerniente a la intermodalidad. Sin embargo, este plan de largo recorrido quedó abortado por el estallido de la crisis de 1929, que paralizó la actividad comercial colonial y cercenó las inversiones en grandes proyectos. No obstante, la crisis de los años 1930 supuso el ascenso definitivo de Dakar como eje de las políticas imperiales en África Occidental por parte del gobierno francés. El plan de

centralización económica elaborado por Edmond Giscard d'Estaing entre 1931-1933 implicaba la selección de una serie de puntos dónde se debía concentrar la inversión y articular la economía colonial en torno a esos distritos. Las políticas institucionales que siguieron a esa línea de trabajo condujeron a una mayor centralización económica de la ciudad senegalesa, que aglutinó de un modo decisivo todas las funciones de gestión y decisión de la región. Esta concentración de funciones y actividades implicarían una mayor competitividad a través de la reducción de costes, tanto en el transporte como en los costes de transacción, del mismo modo que se articularía una red de servicios anexos que dinamizarían la actividad económica general. Otros espacios como Rufisque y Saint-Louis, que habían jugado un papel esencial en el desarrollo del sistema económico colonial fueron abandonados y marginados de las principales redes comerciales. Dakar absorbió de este modo su actividad comercial, sus inversiones y su mano de obra, concentrando el poder económico y político del conjunto de la federación. Así, el modelo regional quedó definido en Senegal, articulándose en torno a Dakar, siguiendo las directrices del informe elaborado por Giscard d'Estaing. La actividad económica regional se organizó en torno a las necesidades comerciales establecidas por las empresas situadas en Dakar, que respondían a su vez a los intereses de los mercados internacionales de materias primas. África Occidental, situada en la periferia económica y política con respecto a los núcleos centrales metropolitanos generaba a su vez nuevos espacios centrales y periféricos.

En el análisis de la red de puertos en África Occidental, se ha observado además, cómo Dakar quedó relegada a un segundo plano regional, por detrás del puerto de Las Palmas, quién se alzó vencedor en la pugna. Los factores institucionales fueron decisivos en este aspecto, y presentan una realidad representada en las redes globales: *un espacio que se alza vencedor en un entorno regional, puede ser marginado con respecto a otras redes de entidad superior*. Los parámetros de la Nueva Geografía Económica, sustentados también en los teóricos de la regulación y el modelo de desarrollo de Wallerstein, insisten en esta circunstancia, que se ha demostrado de manera fehaciente en este trabajo. La relatividad en los diferentes ciclos de crecimiento

y desarrollo económico, así como el análisis de los procesos de concentración económica son elementos que deben tenerse en cuenta a la hora de establecer estudios comparativos entre diferentes espacios regionales, sin perder de vista los factores institucionales que inciden de manera decisiva en los mismos.

### Factores institucionales y comunidad portuaria

Se ha insistido en la importancia del factor institucional en la configuración de la comunidad portuaria en Dakar, puesto que esta es la que permite analizar la capacidad competitiva del puerto de cara al exterior (dinamismo de la comunidad empresarial, competencia intraportuaria, coste de los servicios portuarios, desarrollo del sector servicios, etcétera). El modo de regulación es esencial para establecer las relaciones entre los distintos agentes de la comunidad portuaria por lo que ha ocupado un lugar central en este estudio. El primero de estos factores esenciales que tiene lugar en el AOF fueron las bases del *pacto colonial* y los desequilibrios que se plantearon con la transformación del sistema socio-económico durante el proceso de colonización europeo. Las bases legales, administrativas y económicas se fundamentaron en un planteamiento de desigualdad entre africanos y europeos, sin detenerse a contrapesar las consecuencias en el largo plazo de unas políticas de este tipo.

Estas iniciativas pueden dividirse en varios grupos que van desde la política arancelaria hasta la legislación laboral, pasando por un conglomerado de normativas y regulaciones que incidían en la inferioridad de las comunidades africanas con respecto a los colonos europeos. Sin lugar a dudas, este marco regulador general ejerció un efecto directo sobre la composición de la comunidad portuaria. En primer lugar, y como ya ha sido desvelado, las políticas proteccionistas aplicadas en el AOF supusieron la organización de un comercio cautivo, controlado en torno a cárteles y grupos patronales franceses que contaban con el respaldo de la administración colonial. La naturaleza de la economía colonial, basada en la exportación de varios productos agrícolas (cacahuetes sobre todo), implicaba una escasa innovación por parte de las empresas exportadoras, sustituyendo los bajos

rendimientos agrícolas por la utilización de mano de obra de modo intensivo. En el caso del trabajo portuario, sobre todo en las operaciones de carga y descarga, la utilización de la mano de obra africana de manera intensiva sustituía la inversión en maquinaria y otros elementos de innovación tecnológica que implican unos mayores rendimientos productivos. Las políticas de remuneración salarial impulsada por las autoridades coloniales, defendiendo los intereses de la patronal implicaban unos bajos costes en esta materia, por lo que las políticas de incremento de la productividad y la competitividad por parte de las empresas no eran una cuestión principal. El sistema impuesto por Francia de cobrar altos aranceles a la exportación por parte de las empresas no francesas, así como las diferentes regulaciones metropolitanas que garantizaban el predominio de los pabellones nacionales ejercía un claro efecto sobre el conjunto del sistema. De este modo, los incentivos de aumentar los rendimientos productivos por parte de las empresas en Dakar se hallaban en los bajos costes de la mano de obra, sustentada en una legislación laboral discriminatoria y que dejaba prácticamente sin coberturas de protección a los trabajadores africanos.

Esta dinámica legislativa e institucional favoreció unas formas de gestión poco competitivas y con una escasa presencia de grandes sociedades anónimas, hasta las primeras décadas del siglo XX, cuando la presión ejercida por estas últimas, así como los ciclos económicos depresivos conllevó diversos procesos de absorción, venta o transformación integral de las viejas estructuras empresariales. El dominio de determinadas empresas como la CFAO en los mercados de África Occidental se debió en parte a su modelo de gestión administrativa, que desde 1887 había adoptado un sistema de diferentes departamentos divididos por áreas, bajo control de un consejo de administración que dirigía las políticas globales. Este sistema de administración moderno, que compartía la estructura con otras grandes empresas en África Occidental como *Elder Dempster* permitía una diversificación de actividades y una extensión de su presencia en diferentes puntos de la costa africana. En Dakar, la CFAO tuvo una presencia capital en el desarrollo del comercio del cacahuete, sobre todo tras el proceso de concentración económica que sucedió en la década de 1930, desplazando incluso sus oficinas centrales desde

Rufisque hasta la capital del AOF. La capacidad de adaptación de estas empresas les permitió afrontar graves crisis económicas, gracias además a un dominio de los canales de distribución que les permitió hacer acopio de grandes stocks con los que poder intervenir directamente en el valor de mercado de esas mercancías. La especulación fue un arma de la cual se valieron estas grandes empresas, en connivencia con los poderes públicos coloniales que favorecían la difusión de estos cultivos, sustituyendo los cultivos de subsistencia tradicionales por la importación de arroz y otros alimentos a través del puerto. Las grandes empresas exportadoras también se encargaban de la importación de estos productos de consumo básicos, al igual que otros bienes de equipo y materiales de construcción, cerrándose de este modo el círculo del comercio colonial. También deben destacarse algunas empresas de menor entidad, que se dedicaron a la distribución y venta al por menor. Sin embargo, algunas sociedades de gran presencia territorial como la citada CFAO disponían de una gran cantidad de sucursales y oficinas comerciales a lo largo y ancho del AOF. Su estructura les permitía además como ha sido expuesto, tener una presencia activa en otros espacios coloniales bajo soberanía británica. Del mismo modo, negociaban la distribución de licencias comerciales, estableciendo contactos y acuerdos con otras empresas de origen estadounidense o europeo que deseaban adentrarse en los mercados africanos.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que las reticencias de muchas empresas a alterar sus estructuras organizativas tenía además un fundamento ideológico-filosófico además del propio modo de regulación desarrollado en el AOF. El fuerte peso del conservadurismo cultural en buena parte de la patronal colonial implicó la falta de adopción de políticas modernizadoras en sus empresas, predominando el carácter familiar y unas formas de gestión caracterizada por una escasa capacidad de maniobra. Como se ha destacado, la condición del sistema económico colonial favorecía este tipo de situaciones, pero el aporte ideológico de las tendencias culturales más influyentes de la época era también decisivo. El conservadurismo cultural entraba en contacto con las corrientes económicas liberales, generándose una mescolanza entre ambas cuestiones que influenciaba directamente al aparato institucional y

empresarial. Esto se reflejaba en un comportamiento paternalista y redentor hacia las comunidades africanas, a las cuales debía “ayudarse” para que salieran de su estado de atraso social y económico. Las políticas desarrolladas para esa “elevación moral” quedaban justificadas por la superioridad del europeo frente al africano, lo cual impregnaba toda la legislación colonial. Salvo escasas excepciones que han sido comentadas, como los breves gobiernos de Van Vollenhoven (1917-1918) y Marcel de Coppet (1936-1938), la mayoría de gobiernos coloniales se fundamentaron en la exclusión, la segregación y el sostenimiento de políticas racistas. Como resulta evidente, un orden jurídico discriminatorio suponía disponer de mano de obra muy barata y prescindible, conformada por ciudadanos de segunda categoría. El empresariado colonial se mostró en líneas generales, reacio a la modificación de estos estatutos, sustentando su posición en torno a las Cámaras de comercio y los diferentes lobbies creados en determinados sectores. El mensaje oficial por parte de los poderes públicos que clamaba por elevar el nivel de vida material de los africanos chocaba de manera frontal con la realidad, dominada por el liberalismo doctrinario aplicado al mercado de trabajo en el AOF. Esta paradoja entre el proteccionismo económico aplicado al comercio exterior, y una legislación laboral que rozaba la desregulación tuvo un impacto directo sobre la competitividad de las empresas, al reducirse la competencia externa y propiciar políticas monopolistas o poco productivas. Este fue otro de los elementos que caracterizaron el crecimiento de la importancia regional del puerto de Las Palmas, con un sector portuario dinámico y abierto, pese a la formación de algunos oligopolios como el trust carbonero británico de los años 1930. Durante los primeros diez años de gobierno de la dictadura franquista, los indicadores portuarios se resintieron en Canarias. Por una parte, esto fue consecuencia de los cambios legislativos impulsados por el gobierno, que supusieron una ruptura de las relaciones comerciales con Gran Bretaña, primer socio comercial de las Islas. En segundo lugar, los acontecimientos internacionales (Guerra Civil, IIGM) lastraron el comercio internacional, ejerciendo un impacto directo sobre los puertos de África Occidental. En cualquier caso y como ha sido reseñado, los ciclos de crecimiento económico regionales fueron liderados por Las Palmas, por una serie de factores, entre los cuales deben destacarse el

modo de regulación y las *ventajas competitivas* con respecto al puerto de Dakar.

### Mercado de trabajo. Discriminación, marginalidad y resistencia.

Las conclusiones sobre la organización del trabajo y la estructura del mercado de trabajo en Dakar, revelan que estaban fuertemente condicionadas por el modo de regulación imperante. La principal característica del mercado de trabajo era su absoluta flexibilidad, que rozaba la desregulación. Esto era consecuencia de las políticas generales racistas, que observaban innecesario la aplicación de medidas de protección de los trabajadores en África dado el atraso y la estructura del tejido económico colonial. Este argumento sirvió de pretexto para poner en suspenso los parámetros básicos de cualquier política reguladora en el trabajo. De este modo, las condiciones laborales de los trabajadores quedaban a merced de la patronal, quién en ausencia de contrapesos en forma de organizaciones de trabajadores o sindicatos, contaban con el apoyo de las instituciones para el establecimiento de salarios mínimos. Esto generó un desequilibrio permanente en las relaciones laborales, dominadas por el sector empresarial, quién disponía de una mano de obra abundante y barata. El marco regulador salarial favorecía las relaciones de dependencia de los trabajadores, a través de unas remuneraciones muy bajas, que se calculaban en base niveles de subsistencia básicos. La naturaleza del trabajo portuario implicaba además una irregularidad en los días que se trabajaban al mes, que incidía directamente sobre la economía familiar. El incremento de la dependencia exterior, sobre todo en el aspecto alimentario, dónde se produjo un proceso de pérdida de soberanía alimentaria tras imponerse los cultivos de exportación agrícolas implicó un deterioro de las condiciones de vida de las comunidades africanas. Esta situación se tornaba dramática en determinadas coyunturas inflacionistas, como los conflictos bélicos, dónde los salarios reales se hundían, provocando la miseria y la malnutrición a las clases populares africanas.

A través del estudio de los salarios nominales en el puerto de Dakar, así como de la evolución de los precios de los bienes básicos de consumo, se han

podido establecer los salarios reales de los trabajadores jornaleros. Las cifras muestran una cierta evolución positiva, alcanzando en 1919 la cota máxima del 74,62% del valor de los salarios reales sobre el coste de la vida. La década de 1930 supuso un deterioro en el poder adquisitivo, con bajadas generalizadas entre 1931 y 1937 de hasta el 52,38%, hecho que se sumó a la devaluación del franco en febrero de 1937. A lo largo de ese año, se produjo un nuevo crecimiento en la inflación que supuso la elevación de salarios a niveles nominales de 1925 como consecuencia de la mayor presión por parte de los trabajadores, aglutinados en torno a los sindicatos legalizados en marzo. Tras la caída del Frente Popular, el breve gobierno de derechas y el inicio de la IIGM, las políticas salariales volvieron a endurecerse, con el consiguiente impacto sobre las clases populares en Dakar. La inflación que prosiguió a la Guerra fue un fenómeno global en África, motivado por diferentes factores entre los que se pueden destacar tanto la bajada en el valor de las materias primas coloniales como la elevación de los costes de las manufacturas, ante el aumento de la demanda de una Europa en reconstrucción. La contribución africana al crecimiento europeo durante la *Golden Age*, se sustentó en una inflación descontrolada y la exportación masiva de recursos naturales a través de los puertos. Los salarios reales en Dakar se hundieron, como consecuencia de tasas de inflación superiores al 200% interanual, que estuvieron en el origen de los graves movimientos sociales que siguieron al final de la Guerra. En 1949, los salarios reales de los jornaleros en Dakar apenas suponían un 11,29% del coste total de la vida en la ciudad senegalesa. El análisis de otras regiones y ciudades africanas han demostrado que se produjo este proceso de forma similar, tanto en los espacios bajo soberanía británica como francesa.

Este modo de regulación en el mercado de trabajo provocó el empobrecimiento masivo de la mayor parte de la población africana, movida hacia la exclusión y la marginalidad. El análisis de los trabajadores africanos ha mostrado una realidad de adaptación forzada a los mecanismos del sistema económico occidental, instalado en el AOF a través del cultivo masivo de cacahuetes, el trabajo asalariado, la imposición de impuestos personales y la adopción del sistema legal del indígena (*code de l'indigenat*), que preveía formas laborales serviles en beneficio de la administración. La alteración del

modo de vida tradicional, de las redes familiares y del esquema socio-político africano supuso una fractura intensa, que se agravó con el éxodo rural que conllevó una masificación de los centros urbanos como Dakar. Las políticas de segregación empleadas por la administración francesa implicó también la representación visual entre las dos realidades del espacio colonial. Por una parte, el centro urbano de Dakar con una morfología inspirada en las ciudades metropolitanas francesas, incorporaban todos los servicios básicos, así como las instituciones de poder económico y político. Por otra, se encontraban los asentamientos africanos, segregados definitivamente del “barrio francés” en 1914, con la creación del barrio de Médina. El abandono de estos asentamientos por parte de las autoridades públicas conllevó unos mayores problemas sociales y sanitarios de unos distritos masificados, que carecían de servicios mínimos. La aparición y difusión de enfermedades en estos distritos, asociadas al mal estado del agua, fruto de la mezcla de residuos fecales fue recurrente en Dakar, impactando además de forma negativa en la imagen exterior del puerto de cara a las empresas de navegación. A este cóctel explosivo se une el mal estado nutricional de las clases populares en Dakar, que padecían la dependencia alimentaria provocada por la orientación y naturaleza del tejido productivo colonial. Gracias a la información proporcionada por los servicios de Inspección sanitaria en Dakar, así como del trabajo de Mor Ndao sobre el suministro y el comportamiento de consumo de los habitantes de la ciudad, se pudo confeccionar un análisis nutricional basado en la dieta básica habitual de un jornalero. Este estudio ha permitido establecer las carencias nutricionales que padecían los trabajadores africanos, empleados en extensas jornadas de trabajo. La aparición de patologías vinculadas a la malnutrición ayuda a explicar además el estado de debilidad de la mano de obra africana. Escasamente remunerada, mal alimentada y discriminada en el marco laboral frente a los trabajadores europeos, resulta evidente que la productividad de estos trabajadores no podía ser demasiado elevada. Estos bajos rendimientos laborales eran sustituidos, como se dijo anteriormente, por un uso intensivo de la mano de obra, por lo que vuelve a insistirse en la ausencia de unas políticas de incentivo de la productividad por parte de las empresas que elevaran su competitividad.

La legislación laboral en Dakar y el conjunto del AOF impedía además la formación de sindicatos de trabajadores, amparándose nuevamente en las doctrinas conservadoras que veían inútil la aprobación de convenios colectivos o una regulación laboral más profunda. Ante esta situación, los trabajadores encontraron diferentes formas de establecer pugnas y negociaciones con la patronal. Por una parte, se recurrió a medidas de presión potentes como las huelgas o los boicots, liderados por los trabajadores del sector de los transportes (puertos, ferrocarril). Por otra, se plantearon otras medidas de resistencia menos visible como los robos, hurtos u otras formas de contestación que implicaban una pérdida para las empresas. El carácter estratégico de los servicios portuarios supuso que este sector estuviese a la vanguardia de los movimientos reivindicativos en Dakar, propiciando las principales muestras de descontento social, a las que posteriormente se sumaban otros colectivos de trabajadores. Las huelgas generales de 1914, 1936, 1939, 1944 y 1945-46, supusieron momentos críticos en las relaciones laborales, en tanto que consiguió paralizarse el tejido productivo de la ciudad, poniendo en jaque los intereses de la patronal que se mostraba muy reacia a adoptar medidas reformistas en beneficio de los trabajadores. Los métodos de presión colectiva por parte de los trabajadores se reforzaron en 1937, con la reforma laboral progresista del Frente Popular, que incorporó una serie de derechos básicos que habían sido obviados de la legislación laboral colonial de forma permanente. La negociación colectiva sectorial, la difusión del contrato por escrito, el respeto a la jornada laboral, la elevación de salarios, la protección del trabajo femenino e infantil o la legalización de la sindicación fueron algunos de los elementos que introdujo el gobierno del Frente Popular. La reacción de la patronal ante estas medidas fue un alineamiento con las posiciones más conservadoras de la derecha francesa, que acabó con el gobierno de unidad de izquierdas liderado por León Blum. El estallido de la IIGM supuso el final de toda la obra progresista del bienio de izquierdas y una recrudescimiento de las relaciones laborales que incluyó todo tipo de persecuciones, coacciones y asesinatos de líderes sindicales o políticos progresistas. No obstante, tras el final de la Guerra y el restablecimiento paulatino de los derechos políticos previos al régimen de Vichy, los movimientos sociales volvieron a situarse en la escena principal en el AOF,

motivado sobre todo por la grave crisis económica y el resurgimiento de líderes africanos que comenzaban a desarrollar de manera extensiva los planteamientos de la *negritud* y el *panafricanismo* que habían surgido con fuerza en la década de 1930, con el auge de las ideas socialistas y la lucha contra el imperialismo capitalista. Los trabajadores del sector de los transportes, auténtica punta de lanza de los movimientos reivindicativos en África también participó de un modo activo en el desarrollo de los procesos de emancipación colonial, colaborando en la elaboración de un discurso basado en la lucha contra la desigualdad y la formación de una conciencia de clase que incorporaba además un carácter identitario con respecto a la *negritud*. Estas características y especificidades del movimiento obrero africano, son las que señalan unas diferencias con la teoría marxista ortodoxa. El planteamiento del análisis desde esta perspectiva debe tener en cuenta los componentes raciales y culturales que se encontraban en la base del discurso empleado por los trabajadores africanos y sus líderes intelectuales como Senghor.

En síntesis, las conclusiones generales de este trabajo se resumen del modo siguiente:

1. La articulación de la red de puertos de África Occidental se estructuró en torno a un número limitado de nodos, entre los que destacaron Dakar y Las Palmas, cuyos desarrollos siguieron unas dinámicas de crecimiento y contracción similares desde el último tercio del siglo XIX.
2. Pese a lo anterior, en los ciclos económicos expansivos, el puerto de Dakar tuvo un crecimiento más lento que el puerto de Las Palmas, lo cual se explica por un conjunto de factores institucionales, económicos y políticos que definieron el modo de regulación desarrollado en Senegal.
3. El proceso de concentración de la actividad económica/política en Dakar desde comienzos de siglo XX supuso la marginalización de otros espacios en Senegal. Este fenómeno de concentración se aceleró con la expansión de la intermodalidad en África Occidental, que provocó además la integración de nuevos

espacios y mercados interiores, con consecuencias sobre el conjunto del tejido productivo africano y las estructuras socio-económicas tradicionales. En África Occidental, esto generó la aparición de espacios deprimidos y otros emergentes en la red de puertos, lo cual implica una mayor importancia del modelo *wallersteniano*. Se establecieron nuevos centros (Las Palmas) y periferias (Dakar) en espacios como África Occidental, que se situaban en la periferia de la economía-mundo.

4. El factor institucional definió la configuración de la comunidad portuaria en Dakar, estructurada en torno a la actividad económica dominante. La exportación masiva de cacahuetes, así como las directrices políticas proteccionistas, impulsadas por la Administración colonial conllevó un desarrollo poco competitivo de buena parte de las empresas portuarias, que se plasmó en su propia organización. Este hecho tuvo una importancia capital en la competitividad interportuaria de Dakar frente a Las Palmas, con un mayor grado de apertura internacional.
5. Este mismo marco institucional generó unas relaciones laborales que se fundamentaron en la desigualdad y el desequilibrio a favor de los intereses patronales. Las condiciones laborales y la organización del mercado de trabajo ejemplifican de manera clara los fundamentos de una formación social dependiente.
6. Como consecuencia de lo anterior, esto se tradujo en unas condiciones de vida para los trabajadores africanos que se agravaron en momentos de crisis internacional. Los bajos salarios, la inflación, la marginación, pobreza y la dependencia alimentaria fueron elementos que definieron al trabajador asalariado en Dakar.
7. Por último, los trabajadores del sector de los transportes, especialmente los portuarios, jugaron un papel esencial en el desarrollo de movimientos reivindicativos en Dakar, organizando diferentes procesos de resistencia activa que acabarán desembocando en la organización de sindicatos en la década de 1930.

### Perspectivas de trabajo y rutas para el futuro.

Al finalizar esta investigación, se es consciente de la complejidad de un análisis integral en el largo plazo, y sobre todo de la cantidad de elementos que han quedado por el camino para ser retomados en el futuro. Ante la inmensidad de la investigación, sólo puede afirmarse tener la sensación de ser pequeñas hormigas que aportan su contribución a la ciencia, conformando un proceso que difícilmente tiene un final. Las nuevas perspectivas de trabajo, los descubrimientos en la documentación y el conocimiento acumulado en el tiempo seguirán siendo la base del avance científico. A lo largo de este estudio se han ido desvelando diversas líneas de investigación que han quedado abiertas como consecuencia de nuestro propio avance, en el cual se han desvelado caminos alternativos que invitaban a abandonar la ruta original y adentrarse en estos nuevos senderos. Sin embargo, es pertinente señalar estas perspectivas de investigación, de manera que permita observar en el futuro si se han establecido unas buenas bases de partida. Del mismo modo que un árbol debe tener buenas raíces para elevarse, se ha planteado esa filosofía de trabajo a la hora de establecer este proyecto. Las bases de este proyecto han sido las investigaciones precedentes que han sugerido un nuevo enfoque, de igual manera que ahora se plantean nuevas vías de trabajo que podrían identificarse con nuevas ramas de verdes brotes.

La primera de estas líneas de trabajo que han quedado pendientes tiene que ver con la comunidad empresarial en Dakar, cuyo primer estudio de referencia lo planteó Assane Seck en 1970. Es fundamental abordar la documentación sobre empresas en el ANS para establecer, si es posible, un estudio en profundidad sobre el impacto del puerto en la configuración del frente marítimo, así como un análisis en el largo plazo de la evolución de la comunidad empresarial. A través de este estudio, en consonancia con los parámetros básicos de la *Escuela de Southampton*, podrá realizarse un análisis del desarrollo comercial y del tejido productivo en la ciudad, analizando el impacto del puerto sobre el entorno urbano atlántico, en relación con las líneas de trabajo más recientes.

El segundo aspecto que queda abierto es ampliar este análisis a otros espacios de la red de puertos de África Occidental. La incorporación de algunos territorios insulares como Cabo Verde o continentales como Casablanca, Port-Etiénne, Abidjan o Freetown, puede aportar nuevas perspectivas de trabajo para seguir profundizando en la configuración y estructuración de esta red, ahondando de este modo en los ciclos de crecimiento o depresión económicos regionales. Este análisis además implicaría un mayor interés por comprender los procesos de integración de los diferentes territorios en las dinámicas de la Globalización. El estudio de los fenómenos de concentración de la actividad económica, así como la articulación de espacios emergentes o marginales debe tener un lugar privilegiado en los proyectos de investigación que se planteen en este ámbito regional en el futuro.

El último elemento de análisis que queda pendiente supone más una continuación del trabajo realizado que una nueva línea de investigación. Cuando se planteó la elaboración de este trabajo, se partía de la base de afrontar el estudio de un puerto colonial en comparación con otro de su misma entidad regional. Es por ello que nuestro estudio se ha detenido en los momentos previos a los procesos de independencia política. El estudio en la evolución del modo de regulación, el desarrollo de la comunidad portuaria y las dinámicas territoriales deben ser asumidas ahora en una perspectiva post-colonial. El trabajo que se plantea por delante, debe analizar los nuevos acontecimientos políticos y económicos que se sucedieron tras los procesos de emancipación e independencia desde finales de la década de 1950. El modo en que los nuevos espacios independientes se enfrentaron a la integración regional, así como los desafíos de la segunda globalización económica en las últimas décadas del siglo XX, suponen unas perspectivas de trabajo muy interesantes. En la misma línea, los fenómenos de transformación tecnológica en el sector naval, la innovación y los procesos de reconversión industrial deben ser abordados, bajo el prisma de los fundamentos teóricos que han inspirado este trabajo.

En suma, nuevos horizontes han quedado abiertos, esperando a que el buen viento de la mañana despliegue las velas vigorosamente, impulsando a la investigación hacia el mejor conocimiento de estos espacios que están *tan cerca, pero a la vez tan lejos*.

**- ANEXOS DOCUMENTALES -**

**ANEXO I**: Contrato establecido entre la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique y el Ministerio de Colonias para el establecimiento de una conexión marítima entre Francia y América del Sur con escala en Dakar.1912 (ANS. Section O. Exp.97-1/5-41.)

---

**Cahier des conditions particulières relatives aux transports de personnel, d'animaux et de matériel de l'administration des colonies à destination ou en provenance de Dakar pour les vapeurs de la ligne commerciale de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique. Ministre des Colonies. 12, août, 1912. (Exp.97-1/5-41)**

## MINISTÈRE DES COLONIES

Service Administrative Colonial (2ème Section)

Cahier des conditions particulières relatives aux transports de personnel, d'animaux et de matériel de l'administration des colonies à destination ou en provenance de Dakar pour les vapeurs de la ligne commerciale de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique

En execution du deuxième paragraphe de l'article premier du cahier des charges, pour l'exploitation du Service maritime postal entre la France, le Brésil et la Plata, concédée à la Société d'Études de Navigation par la loi en date du 31 décembre de 1911.

Vu la substitution à la Société d'Études de Navigation de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, autorisée par Depeche du Sous-Secrétaire d'État des Postes et des Télégraphes, en date du 29 mars 1912.

Il a été convenu ce qui suit:

### Article Premier.

**Objet.** La Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, dont le siège social est à Paris, square de l'Opera, n°2, s'engage à assurer les transports du personnel, des animaux et du matériel que l'Administration des Colonies jugera utile de lui confier entre la France et Dakar, tant à l'aller qu'an retour, par vapeurs autres que les paquebots postaux, aux clauses et conditions spécifiées ci-après.

### Article 2.

**Définition du service.** En vue de l'exécution des transports précités, la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique complétera pendant toute la durée de son exploitation le service maritime postal qui lui est concédé entre la France, le Brésil et la Plata, par un second service régulier mensuel entre la France et l'Amérique du Sud.

Les navires affectes à ce service seront français ou francisés, et de première cote, au Véritas ou au Lloyd. Ils devront filer au moins onze (...) en service, avoir une portée en marchandises minimum de 4.000 tonnes et être convenablement aménagés pour le transport de passagers de 1er, 2ème et 3ème classes en cabines et des passagers d'entrepont. Ils comporteront dans chaque classe des installations pour trente passagers au moins.

La durée de la traversée entre Bordeaux et Dakar et réciproquement ne pourra dépasser douze jours.

Au cas où, ultérieurement, la Compagnie viendrait à rendre cette nouvelle ligne bi-mensuelle, ou à augmenter le nombre de départs correspondants, l'Administration bénéficiera sur tous les vapeurs de la Compagnie touchant Dakar, pour ses transports de personnel, d'animaux et de matériel, des clauses et des conditions du présent contrat.

#### Article 3.

**Engagements de la Compagnie concernant les transports de matériel.** La Compagnie s'engage à recevoir au départ de Bordeaux, ou de tout port de France ou d'Algerie, où toucheraient ses navires, le matériel que l'Administration jugerait utile de lui confier, à destination de Dakar, et ce dans la limite de la capacité de port de chaque navire, encore disponible au moment où la demande d'embarquement sera faite, par l'Administration à la Compagnie jusqu'à concurrence du tonnage que le navire peut normalement débarquer à Dakar, durant une escale de vingt-quatre heures courantes, lequel est évalué à la date actuelle à 200 tonneaux (deux cents tonneaux), et sera modifié ultérieurement d'un commun accord au fur et à mesure de l'accroissement des moyens de débarquement.

Au retour, la Compagnie s'engage à réserver un emplacement de cent mètres cubes pour le matériel de l'Administration, jusqu'au quinzième jour avant la date prévue pour l'escale du navire à Dakar.

Passé ce délai, la Compagnie reprendra la disposition des espaces que l'Administration n'aura pas engagés.

#### Article 4.

**Livraison et embarquement du matériel en France et à Dakar.** Le tonnage qui fait l'objet du présent contrat, au départ de France sera livré par les soins et aux frais de l'Administration, à Bordeaux, sous palan, soit à flot, soit à quai, le long du bord du navire transporteur. Toutefois, au cas où il n'y aurait pas coïncidence entre l'arrivée du matériel au port d'embarquement et la présence du navire, et dans le cas où, d'autre part, le navire ne serait pas en état d'embarquer ledit matériel, au fur et à mesure de son arrivée, le matériel ordinaire, c'est-à-dire les colis dont le poids unitaire n'atteint pas 1.500 kilogrammes, soit qu'il s'agisse de colis de cale ou de colis de pont (à l'exception des explosifs et munitions chargées), sera livré par les soins et aux frais de l'Administration, dans les hangars de la Compagnie.

S'il s'agit de matériel, tel que rails, traverses, colis destinés aux chemins de fer, etc, qu'il ne soit pas nécessaire d'abriter, il pourra être également livré, sur la demande de la Compagnie, aussi près que possible du poste occupé ou à occuper par le navire transporteur.

Mais, dans les cas prévus par les deux paragraphes qui précèdent, la Compagnie sera tenue de prendre charge du matériel de l'Administration dès sa remise dans les hangars ou aux emplacements fixés par ces deux paragraphes.

L'Administration cessera, en conséquence, d'en être responsable à compter de ladite remise, en conservant cependant à sa charge les risques de perte.

Le transport de ce matériel, depuis les hangars ou emplacements jusqu'au navire transporteur. (...)

## Article 5.

**Déchargements du matériel.** À Dakar, le déchargement aura lieu sur quai, sous palan le long du bord du navire, par les soins et aux frais de l'armement, à la diligence du capitaine.

Toutefois, le navire ne sera tenu d'opérer à quai que si le tonnage à débarquer représente au moins 50 tonnes ou mètres cubiques. Si les quantités à décharger sont inférieures à ce chiffre, l'Administration devra, sur la demande de l'armement, le recevoir en chalands.

## Article 6.

**Reconnaissance du matériel.** En raison de la responsabilité qui lui incombe, en ce qui concerne le chargement du navire, le capitaine devra assister ou se faire représenter à la reconnaissance des marchandises embarquées. Il signera sans restriction les connaissements et autres pièces relatives au chargement, quand les marchandises lui seront remises en état ne comportant pas de réserves. Lorsqu'il y aura lieu à réserves, celles-ci seront exprimées de façon précise.

De même, il devra assister ou se faire représenter au déchargement de la merchandise et signer les procès-verbaux desdites opérations. Son refus de signer les procès-verbaux ne pourra l'exonérer de la responsabilité des avaries et des déficits constatés, s'il motive son refus soit sur son ignorance, soit sur le fait qu'il n'était pas présent aux constatations de débarquement.

La reconnaissance du nombre et de l'État des colis devra être effectuée, au moment de la livraison sous palan, contradictoirement entre le représentant du service réceptionnaire et le capitaine.

Les colis pour lesquels il aurait été fait des restrictions, au moment de ladite reconnaissance, devront être mis à part et resteront sous la surveillance du bord, pour être vérifiés à la fin du débarquement.

L'ouverture de ces colis devra être effectuée par les soins et aux frais de l'armement, en présence des représentants de l'Administration, après vérification du contenu, si le contenu est accepté par l'Administration, l'emballage devra être refait immédiatement, par les soins et aux frais de l'armement, avec tout le soin nécessaire pour éviter toute détérioration du colis et de son contenu jusqu'à sa mise en terre. Les réserves qui pourraient résulter de cette vérification seront, s'il y a lieu mentionnées sur les connaissements.

L'Administration aura un délai d'un an, à compter de la date des réserves, pour formuler toutes protestations et réclamations, et poursuivre contre la Compagnie le remboursement des dommages.

## Article 7.

**Munitions, explosifs, colin de pont, prix, conditions d'installations.** Il sera installé par les soins, et les frais de la Compagnie pour le transport des munitions et explosifs, des autres (...) placées au-dessous de la flottaison et susceptibles d'être noyées facilement et rapidement et d'une contenance totale d'au moins trente mètres cubes.

Pour l'arrimage et la répartition des explosifs et munitions dans les soutes ainsi que pour toutes les précautions utiles, le capitaine devra se conformer aux règlements en vigueur.

L'Administration pourra faire, suivre l'embarquement et l'arrimage des munitions dans les soutes, ainsi que leur débarquement, de façon à pouvoir

donner aux capitaines les indications qui pourraient leur être (...) ou que ceux-ci pourraient avoir à demander.

Dans le cas où l'Administration aurait à expédier des contingents importants qui ne pourraient trouver place dans les soutes permanentes, des soutes spéciales additionnelles pourraient être établies, à titre provisoire, par la Compagnie ; les soutes provisoires comme les soutes permanentes, devront être soumises à l'examen d'une commission désignée à cet effet, en vue d'assurer qu'elles présentent toutes garanties de sécurité nécessaires. Toutefois, il est entendu que pour l'expédition des lots de munitions qui ne pourraient trouver place intégralement dans les soutes permanentes précitées, le prix et conditions de transport seront débattus de gré à gré les parties, la majoration de prix devant, dans ce cas, représenter au maximum le montant des frais d'installation des soutes complémentaires.

La Compagnie sera tenue de recevoir également les matières qui, en raison de leur nature, ne pourront être chargées que sur le pont; la liste desdites matières acceptées par la Compagnie comme colis de pont étant celle admise d'un commun accord entre l'Administration des Colonies et la Compagnie postale desservant la Côte occidentale d'Afrique, au départ de Bordeaux.

Les dates d'expédition des munitions, explosifs ou matières inflammables seront fixées d'un commun accord entre l'Administration et la Compagnie pour tenir compte des limitations ou interdictions inhérentes aux transports des émigrants, ou des règlements des ports d'escale et que se trouveront en vigueur au moment d'effectueront les transports. L'article à ci-dessous est applicable aux transports (...).

#### Article 8.

**Transports spéciaux.** La Compagnie s'engage à transporter du Dakar à Bordeaux en vertu de la présente condition par les navires affectés à l'exécution du présent contrat, lorsque l'Administration la chargera de ce transport, les corps de militaires, marins et fonctionnaires, qu'il s'agisse de transports aux frais de l'État ou de la colonie ou des transports aux frais des familles effectués sur réquisition et en mouvement, le prix unitaire de 500 francs pour chacun des corps ainsi transportés, quelle que soit leur provenance. La remise au port d'expédition ainsi que la délivrance à Bordeaux seront effectuées sous palan, de long de bord de navire.

#### Article 9.

**Engagements de la Compagnie concernant les transports des passagers de l'Administration des Colonies.** La Compagnie réservera au départ de Bordeaux, à chaque voyage pour les passagers de l'Administration (officiers, fonctionnaires et agents des services coloniaux, locaux et municipaux, leur famille et leur suite) et pour les temps jusqu'au quinzième jour qui précède le départ, les trois quarts du nombre total des places de cabine de chaque classe et cent places de passages d'entrepont, dans l'entrepont supérieure.

Passé ce délai, la Compagnie peut disposer un profit du commerce, des planches et des espaces que l'Administration n'a pas occupés.

Au retour : L'agence de la Compagnie à Dakar réservera pour les passagers de l'Administration, jusqu'au quinzième jour même la dite réserve

pour l'écale du navire à Dakar, les trois quarts du nombre total des places de chaque classe de cabine et cent places de passages d'entrepont dans l'entrepont supérieur.

Passé ce délai, la Compagnie reprendra la disposition des places et espaces que l'Administration n'aura pas engagés sauf, 3 places de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> classe, 10 places de 3<sup>ème</sup> classe et 10 places d'entrepont qui resteront jusqu'à la veille de l'écale du navire à la disposition de l'Administration.

En contre, l'Administration sera informée par la Compagnie au moment du départ du navire de Pernambuco, du nombre de places de toutes classes restant disponibles à l'écale à Dakar.

L'Administration pourra disposer de quart de ces disponibilités sauf à augmenter cette proportion dans la limite compatible avec les demandes des passagers de commerce.

Les passagers d'entrepont de l'Administration seront toujours logés dans les locaux entièrement distincts des immigrants.

Dans tous les cas, et n'importe l'application des dispositions qui précèdent, l'Administration conserve encore le droit, passé les délais de préavis de quinze jours précisés, tout à aller qu'en retour d'occuper à tout moment les places et les locaux d'entrepont qui sont encore disponibles au moment où les réquisitions parviennent à la Compagnie sans toutefois pouvoir exiger qu'il lui soit attribué, en places de cabine, plus de trois quarts de nombre total de places de chaque classe. Les cabines sont attribuées, sans distinction de préférence aux passagers de l'Administration et aux agents de commerce, au choix des premiers inscrits et au fur et à mesure de la demande.

#### Article 13.

**Bagages des passagers.** Les passagers de l'Administration auront droit au transport gratuit des quantités de bagages indiquées ci-après :

Officiers généraux ou assimilés.....	400 kilogrammes
Officiers supérieurs ou assimilés.....	300 kilogrammes
Passagers de 1 <sup>ère</sup> classe.....	250 kilogrammes
Passagers de 2 <sup>ème</sup> classe.....	200 kilogrammes
Passagers de 3 <sup>ème</sup> classe.....	200 kilogrammes
Rationnaires.....	100 kilogrammes

Le transport en franchise n'est accordé que pour les bagages proprement dits, vêtements, linge, vaisselle, etc., à l'exclusion des objets mobiliers et d'approvisionnement dont le transport est à la charge des intéressés.

Si en ce qui concerne les bagages proprement dits, les limites de poids indiqués ci-dessus sont dépassés, l'excédent sera taxé au tarifs de frets prévus à l'article 8 du présent contrat, jusqu'à concurrence du maximum dont l'Administration prend le transport à sa charge, ce maximum étant déterminé par les règlements du Département ministériel dont dépend l'intéressé.

Le Département des Colonies donnera, à cet effet, communication à la Compagnie de Navigation Sud Atlantique des règlements fixant actuellement, en ce qui le concerne, la quantité des bagages alloués aux passagers des diverses catégories, ainsi que des règlements ultérieurs qui viendraient à remplacer ou à modifier les règlements existants.

Au-delà des maxima fixés par lesdits règlements, le surplus sera à la charge des passagers et sera payé par eux à la Compagnie au moment de la comitè de leurs bagages, et aux prix les plus favorables consentis au Commerce par la Compagnie pour les transports de même nature.

En ce qui concerne les objets mobiliers ou d'approvisionnement mentionnés ci-dessus, dont le transport est à la charge de des intérêt admis par la Compagnie comme fret sur connaissance et taxes conformément au tarif commercial en vigueur sur la ligne de la Côte occidentale d'Afrique, de la Compagnie des Chargeurs Reunis et applicable aux changes les plus favorisés ; il en sera de même en ce qui concerne les dits bagages proprement dits pour lesquels les passagers prévoiraient un excédent de la franchise qui leur est accordée par les règlements ministériels.

L'armement devra réserver à bord un ou plusieurs locaux spéciaux pour y placer les malles des passagers rationnaires, troupes seront pourvus. Ces locaux devront être facilement accessibles de façon que la mallette individuelle de chaque homme puisse être retrouvée rapidement et sans difficulté, notamment en cas de décès.

#### Article 14.

**Transports des disciplinaires, des malfaiteurs et des affenés.** Le transport des malfaiteurs renvoyés en Europe sera effectué sans majoration de prix par rapport aux tarifs fixés par la présente convention pour les passagers ordinaires.

Il en sera de même pour le retour en Europe des soldats disciplinaires.

La Compagnie de Navigation Sud-Atlantique sera tenue, lorsqu'elle aura à effectuer des transports de l'espèce et si l'Administration en fait la demande, d'aménager des locaux spéciaux disposés pour la garde et la surveillance de ce personnel et offrant des garanties suffisantes pour prévenir tout danger d'évasion. Mais dans ce cas, le prix de passage des malfaiteurs où soldats disciplinaires sera porté au double des prix simples fixés par le présent contrat, suivant la classe portée sur la réquisition.

La Compagnie de Navigation Sud-Atlantique sera tenue de transporter les aliénés à rapatrier. Toutefois, la réquisition ne sera délivrée qu'après un examen contradictoire, par le médecin du bord et un autre médecin désigné par l'Administration, de l'état du malade et des conditions matérielles dans lesquelles devra s'effectuer le transport.

S'il y a désaccord, l'Administration aura le droit d'exiger l'embarquement mais elle sera tenue, dans ce cas, de faire accompagner l'aliéné par une personne spécialement préposée à sa garde.

S'il y avait plusieurs aliénés à transporter par le même navire, la Compagnie serait tenue d'aménager à cet effet les cabines supplémentaires nécessaires et de les matelasser si l'Administration le demande, au besoin par des moyens de fortune.

Les prix de passage des aliénés sont fixés au double des prix simples fixés par le présent contrat, suivant la classe portée sur la réquisition.

#### Article 15.

**Prix des passages.** Les prix de transport des passagers réquisitionnaires seront ceux actuellement fixés par les accords intervenus

entre l'Administration des Colonies et la Compagnie concessionnaire du service postal entre Bordeaux et la Côte occidentale d'Afrique.

Si ultérieurement les tarifs consentis à l'Administration de Bordeaux à Dakar, ou inversement, par le concessionnaire actuel ou par tout concessionnaire futur de service postal entre Bordeaux et la Côte occidentale d'Afrique, vendant à être diminués la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique serait obligé de consentir la même diminution sur la ligne de l'objet du présent contrat.

(...) Dans le cas où la Compagnie, sera être au mesure d'améliorer son service au même point que le concessionnaire de la ligne France-Matadi, offrirait cependant à l'Administration des perfectionnements et des avantages de même nature, mais de valeur moindre, les prix de passage pourront être augmentés d'un commun accord avec l'Administration dans une proportion moins élevée et déterminée suivant l'importance des améliorations que les justifierait.

Dans tous les cas, les prix pour l'Administration par la Compagnie ne pourront jamais être supérieurs respectivement à ceux des passagers du commerce de même classe sur les mêmes navires, diminués de 25 per 100 (vingt-cinq per cent).

#### Article 16.

**Installation.** Les officiers supérieurs seront logés à raison de deux au maximum per cabine.

Tout passager officier général ou assimilé à droit à l'usage exclusif d'une cabine de luxe, composée de deux pièces au moins.

Si la demande correspondante a été faite postérieurement aux délais impartis à l'Administration en vertu du présent contrat et s'il ne reste plus de cabine de luxe disponible, le passager officier général ou assimilé aura droit à l'usage exclusif d'une cabine à deux couchettes choisie parmi les plus confortables disponibles au moment de la demande, et ce-aux même prix que s'il occupait une cabine de luxe.

Lorsqu'un passager officier général ou assimilé occupe, sur sa demande l'une des cabines de luxe visées ci-dessous avec une autre personne, par exemple lorsqu'il voyage avec sa femme, il continue à payer pour lui-même le prix de la cabine de luxe, mais la personne qui l'accompagne ne paye que le prix ordinaire de première classe. Si, à défaut de cabine de luxe, il occupe une cabine à deux places, dans les mêmes conditions, il ne paye ainsi que la personne qui l'accompagne, que le prix de 450 francs.

Lorsque, exceptionnellement, pour quelque cause que ce soit, la Compagnie ne sera pas trouvée en mesure de transporter un passager à la classe portée sur la réquisition, si ce passager et l'Administration acceptent que l'embarquement ait lieu à une classe inférieure, le prix de passage sera la moyenne des prix de transport (nourriture compris) de la classe réelle d'embarquement et de la classe portée sur la réquisition, étant entendu que le passager continuera à bénéficier de la table et de tous les avantages autres que les logement de la classe à laquelle la réquisition primitive lui donnait droit.

Les aménagements destinés à l'usage commun des passagers (salon, salle à manger, fumoir, etc.) sont nettement séparés des cabines. (...)

## ANNEXE A.

### Composition des Repas

Les passagers des trois classes feront deux repas par jour : le déjeuner et le dîner ; ces repas seront composés des mets et boissons énoncés ci-après.

#### Première Classe

Déjeuner	Dîner
3 hors d'œuvre dont un de cuisine	1 potage
3 plats de cuisine	2 hors-d'œuvre d'office
3 desserts (des fruits autant que possible)	1 relevé de potage
2 fromages	1 entrée
Café ou thé avec cognac	1 rôti avec salade autant que possible
2 qualités de vin (rouge ou blanc)	1 légume
	1 entremet sacré
	2 fromages
	3 desserts (des fruits frais autant que possible)
	Café ou thé avec cognac
	2 qualités de vin (rouge ou blanc)
	Le jeudi et le dimanche, il sera servi à la table des premières du vin fin, à raison d'une bouteille par 5 personnes.
	En outre, il sera servi tous les jours aux passagers de 1ère classe, à une heure convenable, entre le déjeuner et le dîner, un lunch composé de :
	Bouillon, jambon ou viandes froides, fruits, vins blanc et rouge, bière (un bock).

Il sera mis à la disposition des passagers de première classe de la citronnade glacée, tous les jours de 2 heures à 4 heures du soir.

#### Deuxième Classe

Déjeuner	Dîner
2 hors d'œuvre	1 potage
3 plats de cuisine	2 hors-d'œuvre d'office
1 fromage	1 relevé de potage
2 desserts (des fruits frais autant que possible)	1 entrée
Café ou thé	1 rôti (avec salade autant que possible)
2 qualités de vin (rouge ou blanc)	1 légume

1 fromage  
1 dessert (des fruits frais autant que possible)  
Café ou thé

2 qualités de vin (rouge ou blanc)  
Le jeudi et le dimanche, il sera servi un entremets sucré.

### Troisième Classe

**Déjeuner**

1 hors-d'œuvre (saucisson, sardine ou beurre)  
2 plats de cuisine  
1 fromage  
1 dessert (des fruits frais autant que possible)  
Café avec un petit verre d'eau de vie  
Vin, 25 centilitres

**Diner**

1 potage  
2 plats de cuisine  
1 fromage  
1 dessert (des fruits frais autant que possible)  
Café ou thé  
1 petit verre d'eau de vie  
Vin, 25 centilitres  
Un entremets sacré sera servi le jeudi et le dimanche

Le sucre servi aux trois tables sera de sucre blanc en pain.

Les passagers des deux premières classes auront droit individuellement à un litre de vin de table par jour pour les deux repas.

L'eau servie sur les trois tables sera filtrée.

Tous les mets et boissons seront de bonne qualité.

Les plats seront abondants, aussi variés que possible et présentés de la manière la plus convenable ; ils devront être copieux et substantiels, notamment en ce qui concerne la troisième classe.

En outre, il sera servi, tous les matins, entre 7 et 8 heures, du café ou du thé aux passagers des trois classes, avec pain et beurre.

L'eau servie aux passagers des trois classes sera servie avec de la glace ou tout au moins rafraîchie avec de la glace.

### Composition des repas des passagers rationnaires

Les passagers rationnaires (caporaux et soldats) seront trois repas par jour ainsi composés :

#### Déjeuner

Café noir avec sucre et pain

#### Diner

1 plate de viande rôtie ou apprêtée  
1 plat de légumes

#### Souper

1 soupe grasse ou maigre  
1 plat de viande rôtie ou apprêtée

1 plat de légumes

## Cahier des charges pour l'exploitation du Service Maritime Postal entre la France, le Brésil et La Plata.

### Chapitre premier Objet et durée de la concession

#### **Parcours et escales obligatoires** Article premier

Le service à exécuter par le concessionnaire comprend :

Un voyage toutes les deux semaines (aller et retour) entre Bordeaux, Lisbonne, Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos Aires.

Le concessionnaire s'engage, en outre, à desservir au moins une fois par mois, sans subvention, pendant toute la durée de la présente concession, sous les sanctions prévues aux articles 70, 83 et 86 du cahier des charges, les ports de Bordeaux, Dakar, Pernambouc, Bahia, Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo et Buenos Aires ; par une ligne régulière, au moyen de vapeurs d'une vitesse minimum de onze nouds en service, et d'une portée en marchandise minimum de 4.000 tonnes, aménagés pour le transport du passagers de toutes classes et des marchandises.

A moins de stipulations contraires, les obligations imposées pour la ligne subventionnée ne sont pas applicable à ce service commercial. Mais celui-ci est soumis, d'autre part, aux classes et conditions fixées par la convention intervenue avec le Département des Colonies. (...)

#### **Durée de traite** Art. 4.

La durée de la concession est de vingt-cinq ans à compter du 22 juillet 1912. L'État se réserve le droit d'en prolonger la durée aux conditions appliquées pendant la dernière année, jusqu'à la reprise du service par un nouveau concessionnaire, dans le cas ou la concession n'aurait pu être renouvelée en temps utile avant son échéance et à charge pour lui d'avertir l'entrepreneur sortant six mois au moins avant l'expiration du traité. Toutefois, la durée de cette prolongation ne peut excéder un an sans le consentement du concessionnaire.

Les voyages en cours d'exécution, au jour de l'expiration définitive de la concession, doivent être achevés régulièrement.

## **Privilège du concessionnaire**

### **Art. 5.**

L'État s'interdit de subventionner aucune ligne de navigation parallèle à la ligne concédée.

Est dite parallèle :

1° Toute ligne qui, partant de France, toucherait hors de France à une escale obligatoire.

2° Toute ligne, qui, ne partant pas de France, toucherait hors de France à deux escales obligatoires.

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas :

1° Aux lignes de prolongement ou de rayonnement.

2° A la partie de la ligne subventionnée comprise entre la France et Dakar.

**ANEXO II:** Estado de la flota mercante sirviendo en el AOF en 1938 (Carton 367 (agefom84/367). Étude sur la situation de la flotte marchante desservant l'AOF et sur les améliorations susceptibles d'y être apportées. GGAOF. 1938)

*Estado de la flota de pasaje francesa:*

- *Chargeurs Reunis:* 3 buques. Cada dos semanas. Burdeos-Point-Noire-Madeira (ida)-Casablanca (vuelta)-Dakar
- *Cyprien Fabre:* 2 buques. Una vez al mes. Combinado con los buques de Fraissinet. Marsella-Argel-Casablanca-Dakar-Camerún
- *Fabre-Fraissinet:* 2 buques. 40 días. Marsella-Argel-Casablanca-Las Palmas (vuelta)-Oran (vuelta)-Argel-Dakar-Camerún.
- *Compagnie de Navigation Paquet:* Dos buques. Marsella-Tánger-Casablanca-Dakar. Realiza el viaje en 7 días.
- *Société Général des Transports Maritimes :* 4 Buques. América del Sur. Marsella-Dakar directo en 7 días. Retorno con escala en Casablanca-Gibraltar-Orán-Argel en 8 días.

*Estado de la flota extranjera sirviendo puntos de la Costa occidental africana:*

- *Holland West Afrika Lijn:* 2 cargos mixtos. Hamburgo-Burdeos-Havre-Dakar-Kribi
- *Elder Dempster Lines:* Desde Londres y Liverpool a todos los puertos de África occidental. No tocan los puertos metropolitanos franceses.
- *Compagnie Belge:* 5 buques. Hacia el Congo Belga. Tenía un acuerdo con Chargeurs Reunis para no tomar ni llevar pasajeros desde/hacia Dakar.
- *Lloyd Triestino :* 2 buques en convención con la Unión Sudafricana. Dakar-Casablanca-Gibraltar-Marsella (5 días)
- *Compagnie Italia*
- *Holland West Afrika Lijn:* 3 buques. Desde Hamburgo hasta Ciudad del Cabo.
- *Gdynia Amerika-Line:* 2 buques. Buenos Aires-Dakar-Boulougne sur mer.

**Precio y duración de los pasajes Dakar-Francia (tasas no incluidas) (1938) (precios en francos corrientes)**

Compañías	Buques	1ª Clase	2ª Clase	Rutas	Duración
Chargeurs Reunis	Foucauld	4.200	3.150	Dakar, Burdeos, Casablanca/Madeira	8 días
	Brazza	4.200	3.150		
	Asie	4.200	3.150		
Compagnie de Navigation Paquet	Liautey	4.200	3.150	Dakar, Marsella, Casablanca/Tánger	7 días
	Chellah	4.200	3.150		
	Koutobia	4.200	3.150		
	Medieii/Azrou	3.800	2.950		
Fabre-Fraissinet	Banfora	4.200	3.150	Dakar, Marsella, Casablanca, Argel	8-9 días
	Canada	4.200	3.150		
	Hoggar & Touareg	3.800	2.950	Dakar, Las Palmas, Casablanca, Oran, Argel, Marsella	11 días
Société Général des Transports Maritimes	Campana	4.182	3.138	Dakar, Casablanca, Marsella	7-8 días
	Florida	4.182	3.138		
	Mendoza	4.182	3.138	Dakar, Casablanca, Gibraltar, Oran, Argel	8-9 días
	Alsina	4.182	3.138		
Compagnie Italia	Augustus	5.160	3.600	Dakar-Tanger-Villefranche	5 días
	Comte Grande	5.160	3.600		
Compagnie Lloyd Triestino	Diulio Caeare	5.160	2.700	Dakar-Casablanca-Gibraltar-Marsella	5 días
	Giulio Caesare	5.160	2.700		
Holland West Afrika-Lijn	Bloemfontein	2.860/4.500		Dakar-Douvres	5 días
	Jagersfontein	2.860/4.500			
	Boschfontein	2.860/4.500			
	Austerkerk	2.860/4.500		Dakar-Le Havre/Burdeos	8-10 días
	Maaskerk	2.860/4.500			
Gdynia Amerika-Line	Kociusko	1.850	1.540	Dakar-Boulougne sur mer	7 días
	Pulansky	1.850	1.540		
Elder Dempster Lines (cargos mixtos)	Swedru	3.900		Dakar-Londres-Liverpool-Douvres	10-12
	Daru				
	David Livingstone				
	Edward Blyden, etc				

*Estado de la marina mercante (comercial) francesa con servicios en África occidental (1938)*

- **Chargeurs Reunis** (Ruta: Hamburgo, Rotterdam, Amberes, Dunkerque, Le Havre, Burdeos, Lisboa, Dakar, Bathurst, Conakry, Tabou, Sassandra, Grand-Labou, Abidjan, Grand-Bassam, Assinie, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Apapa, Duala, Kribi, Libreville, Port-Gentil, Mayumba, Banda Point, Point-Noire)

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Baoule	5.874	3.490	1921	9
Dahomey	5.851	3.477	1921	9
Casamance	5.817	3.455	1921	9
Dupleix	7.135	4.427	1914	10
Ango	7.110	4.362	1913	10
Bangkok	8.055	5.076	1919	10
Bougainville	7.110	4.362	1914	10
D'Entre Asteaux	7.290	4.501	1922	10
Fort Archambaut	5.549	3.288	1918	10
Fort Binger	5.249	3.123	1919	10
Fort de Douamont	5.265	3.142	1918	10
Fort de Souville	5.228	3.128	1918	10
Fort de Vaux	5.185	3.151	1918	10
Fort de Troyon	5.205	3.113	1918	10
Fort Lamy	5.223	3.116	1919	10
Fort Medine	5.355	3.141	1919	10
Elima	5.264	3.041	1920	9

- **Compagnie Delmás-Vieljeux** (Ruta: Amberes, Dunkerque, Dakar, Conakry, Port-Bouet, Bssam, Lomé, Cotonou, Duala, Libreville, Port-Gentil, Point-Noire)

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Cevennes	2.508	1.499	1921	9
Medjerda	4.578	2.648	1924	9,5
Agen	4.185	2.546	1921	9
Bourges	2.909	1.774	1919	9
Poitiers	4.185	2.546	1921	9
Chateauroux	4.185	2.546	1921	9
Lorient	4.185	2.546	1920	9
Montauban	4.191	2.545	1920	9
Tours	4.158	2.561	1920	9
Vendome	4.192	2.535	1920	9
Aurillac	4.889	2.525	1921	9

- **Compagnie Navale de l'Ouest** (Ruta: Amberes, Hamburgo, Rotterdam, Dunkerque, Havre, Nantes, Burdeos, Dakar, Port-Bouet, Bassam, Cotonou, Lomé, Douala, Libreville, Port-Gentil)

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Saint-Michel	5.202	3.277	1914	10
Saint-Louis	5.202	3.277	1920	10
Saint-Octave	5.099	3.169	1922	10
Saint-Basile	3.273	1.834	1920	10

- **Compagnie de Navigation Paquet** (Ruta: Francia, Marruecos, Dakar, Kaolack, Ziguinchor - Dakar/Ziguinchor : Oued Grou)

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Bamako	2.356	1.430	1930	12,5
Arturus	2.351	1.534	1914	9,5
Oued Fes	2.638	1.530	1913	9,5
Oued Grou	793	441	1922	8,5
Ouergha	1.955	1.117	1920	9

- **Cie. Fabre-Fraissinet** (Ruta: Francia puertos de África occidental. )

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Muirton	4.974	3.113	1920	9
Tombouctou	5.301	3.262	1919	11

- **Cie. Cyprien Fabre** (Ruta: Francia puertos de África occidental. )

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Chelma	4.967	3.105	1920	11

- **Société Générale des Transports Maritimes** (Ruta: Francia puertos de África occidental. )

Buque	Tonelaje Bruto	Tonelaje Neto	Fecha Construcción	Velocidad de crucero (nudos)
Mont Viso	4.530	2.827	1921	10

**ANEXO III:** La Batalla de Dakar (23-25 de septiembre de 1940) (ANS. 2G40/1. Rapport Politique Annuel.)

---

Journée du 23 Septembre

*À 5h.30. Dakar est tout d'abord survolé par des avions lançant des tracts gaullistes: la D.C.A entre immédiatement en action. On devait apprendre par la suite que quelques Officiers Français venus en deux avions avaient, peu auparavant, tenté un coup de main sur le camp d'aviation de Ouakam et avaient échoué dans leur tentative. L'ordre de diffuser l'alerte parvient aux pompiers à 6h.17 minutes.*

*A sept heures a lieu la première émission du poste radio de De Gaulle; cette émission se succédera toutes les heures, jusqu'à 11 heures.*

*Par mesure de précaution et sur l'ordre du Directeur de la Sûreté Générale, les personnes ci-après sont conduites: Au grand Quartier Général: M.M.Goux, Maire de Dakar; Turbé, Président de la Chambre de Commerce; Barbier, Directeur de la S.C.O.A; Barben, de la NOSOCO; Sylvandre, Notaire. A la Circonscription: M.M. Meinier, de Louvigny et Tety. Au Commissariat Central: M.M Salotti, del Pelgrino, Verrouil, Raoul, Valette, Davis Jones, Gomis et Sem.*

*À 9h.30, la population de Médina, sur les instructions de l'Administrateur de la Banlieue, est invitée à se réfugier dans la Zone de dispersion prévue au plan d'alerte. A Dakar-Ville, l'autorité militaire ayant donné l'ordre de ne laisser circuler aucune voiture particulière, la population européenne ne peut encore être évacuée: les femmes et les enfants gagnent les abris, car le bruit court qu'un ultimatum vient d'être lancé.*

*Le bombardement de la ville commence effectivement à 11h.15. Sont immédiatement touchés les ateliers du Port, le s/s "Portos", le 6ème R.A.C, les chantiers de dragage de Bel-Air, des maisons rue Blanchot, rue de Grammont, Rue de Fleurus ainsi que l'Hôpital Indigène. A Médina, le quartier de Santiaba est particulièrement éprouvé.*

*Les passagers se trouvant à bord des paquebots en rade sont dirigés sur les abris de la Chambre de Commerce et du Palais de Justice. Les femmes et les enfants seront, la nuit venue, installés à l'École de la rue de Thiong.*

*A 15 heures, les bombardements reprennent: des obus tombent au Champ de Courses, au quartier Rébeusse ainsi qu'au quartier Fith-Mith à Médina. Le contre-torpilleur "Audacieux" dans la baie de Rufisque et le sous-marin "Persée" près de Gorée sont frappés à mort.*

*Vers 17 heures, une vingtaine de voitures parviennent à quitter Dakar, mais beaucoup d'autres doivent rebrousser chemin, un contre-ordre de l'autorité militaire ayant interdit toute circulation routière.*

*Toutefois, vers 19 heures, un train quitte Dakar et emmène vers l'intérieur 511 femmes et enfants auxquels des billets gratuits ont été distribués.*

*Pendant ce temps, les Forces du Général de Gaulle tentent d'effectuer un débarquement à Rufisque. Vers 17 heures, trois petits croiseurs s'approchent des wharfs et sont pris à partie par la Batterie du Phare. Ils ripostent durant un quart d'heure pour réduire au silence l'artillerie côtière, puis mettent à la mer une vingtaine de chaloupes chargées de troupes qui s'approchent à quelques 200 mètres des wharfs, puis sont contraintes par le feu*

*des mitrailleuses terrestres de regagner le refuge de leurs bâtiments.*

*Après l'échec de cette tentative, la nuit se passé dans la calme.*

#### Journée du 24 Septembre

*A 1h.30, le contre-amiral, Commandant les Forces Britanniques fait savoir que le Général de Gaulle se retirent de la lutte pour éviter de répandre le sang français, il prend l'affaire à son compte et adresse un ultimatum expirant à 6 heures.*

*Vers 3 heures, l'Administrateur de la Banlieue convoque les Chefs de quartier et les invite instamment à faire évacuer d'urgence les habitants qui ont persisté à demeurer chez eux: les agents dirigent ensuite la population de Médina vers la zone de sécurité. A Dakar, les notables Omar N'Dir et Amadou Assane N'Doye expliquent à de nombreux indigènes rassemblés que les femmes et les enfants peuvent être évacués vers l'intérieur par train spécial.*

*Vers 9 heures, l'ennemi cherche à atteindre le "Richelieu" par bombes d'avion: les tirs de la D.C.A sont déclenchés et trois avions anglais sont abattus. En même temps, le bombardement recommence, cesse vers 10h.30 et reprend après 13 heures. Sont gravement atteints: une maison rue de Thiès, la maison Maurel & Prom, les Etablissements Petersen, quatre immeubles de la Rue Raffanel. Un obus traverse de part en part l'aile Nord du Bloc des Fonctionnaires et vient endommager deux autres immeubles Avenue de la Liberté. Au Port, les s/s "Portos" et "Tacoma" sont touchés et prennent feu: les pompiers réussissent à éteindre l'incendie du premier, mais le second chargé d'huile, brûlera toute*

*la nuit et devra être détruit après avoir été tiré en rade extérieure au prix de mille difficultés. La nuit est calme.*

### Journée du 25 Septembre

*A 6h.15, un avion britannique de reconnaissance est abattu par notre chasse. A 8h.30, l'escadre anglaise se présente: le feu est ouvert à 9 heures. Des obus tombent à Dakar, rue de Talmath et rue du Dr. Thèze, sur le garage Bardot et causent des dégâts très importants. A Médina, plusieurs projectiles atteignent le quartier de Colobane, mais ne font heureusement aucune victime. Le duel d'Artillerie ne dure environ qu'une demi-heure, car le "Richelieu" et le sous-marin "Beveziers" réussissent, l'un à toucher en plein et l'autre à torpiller les deux unités adverses les plus importantes: les cuirasses "Barham" et "Resolution". Les assaillent qui ont perdu, par ailleurs huit avions et dont les pertes en hommes ont été très lourdes ainsi qu'on le saura plus tard, se décident alors brusquement à la retraite. Dans l'incertitude du caractère provisoire ou définitive de ce mouvement de repli, les mesures nécessaires continuent cependant d'être prises. Le ravitaillement qui, dès la veille, a dû être assuré par l'Administration locale avec la collaboration de l'Intendance et des commerçants restés sur place se poursuivent normalement. D'autre part, l'ordre d'évacuation de la population civile ayant pu être donné, deux trains de 1500 personnes comprenant surtout des femmes et des enfants ont été mis en route à destination de l'intérieur.*

*Le bilan de nos pertes en vies humaines se chiffre à 175 morts et 350 blessés.*

### ANEXO IV: Conflictos laborales en las empresas portuarias, presentados ante el Tribunal de arbitraje de Dakar en 1939. (ANS. 2G39/28. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939)

Fecha	Empresa	Trabajador/es	Oficio	Naturaleza del Conflicto	Resolución del Tribunal
02-feb-39	Compagnie Commerciale Sénégalaise	Mame Lesse	Ayudante Tránsitos	Indemnización por despido	El trabajador no se presenta y el asunto es anulado
16-feb-39	Compagnie Manutention Africaine	Fadougou Sissoko	n/d	n/d	Encomendado al Tribunal
17-feb-39	Compagnie Manutention Africaine	Souleymane Diaw	Vendedor	n/d	Encomendado al Tribunal
27-feb-39	Entrêprise Pétersen	Pépé Camara	Lavandero	Salario impagado	Acuerdo cerrado. Se le pagan 100 francos
28-feb-39	Entrêprise Leblanc et Gerbaud	Souleyé Sidibé	Obrero	n/d	Asunto cerrado
21-mar-39	Maison Lacoste	Babacar Fall	Vendedor	Preaviso de despido y despido	Acuerdo cerrado
02-abr-39	Comptoir Commercial Franco-Africain	Yéro Dieng	Distribuidor	Preaviso de despido	Encomendado al Tribunal
07-abr-39	Nouveau Societé Commerciale (Nosoco)	Ousmane Diop	Vendedor	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
14-abr-39	Banque Central Afrique	Amadou Diouf	Comisionista	Indemnización por despido, salario impagado	Encomendado al Tribunal
14-abr-39	Banque Central Afrique	Mamadou Mustapha N'Daw	Ayudante Contable	n/d	Encomendado al Tribunal
02-jun-39	Huileries Pétersen	Dramé Boubacar	Obrero	Incorporarse al trabajo	Vuelve al trabajo
02-jun-39	C.F.A.O	Marie Ferrandi	Cajera	Indemnización por despido, salario impagado	Encomendado al Tribunal
03-jun-39	Maurel et Prom	Samba Sow	Engrasador	Indemnización por despido	Demanda retirada
05/06/1939	Compagnie Manutention Africaine	Gastón Turpin	Mecánico	Indemnización por despido	Demanda retirada
06/06/1939	Entreprise du Travaux du Port	Doué Bonfils	Conductor	Indemnización por despido, salario impagado	Acuerdo cerrado
09/06/1939	Maurel et Prom	Mamadou Diop	Electricista	Indemnización por despido	Demanda retirada
22/06/1939	Entreprise du Travaux du Port	Alioune Diang	Conductor	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
24/06/1939	Buhan et Teisseire	Mamadou Sylla	Conductor	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
26/06/1939	Entreprise du Travaux du Port	Alioune Niang	Conductor	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
27/06/1939	Entreprise du Travaux du Port	Omar Camara	Conductor	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
27/06/1939	Elder Dempster Lines	36 Estibadores	Estibadores	Salarios Impagados	En espera
03/07/1939	Peyrissac	Samba Dia	Conductor	Salario impagado	Se le pagan 712 francos
03/07/1939	Banque de l'Afrique Occidentale (BAO)	Mamadou Diallo	Ayudante de Cocina	Salario impagado	El trabajador no se presenta y el asunto es anulado
03/07/1939	Huileries Pétersen	Mamadou Diakhité	Obrero	Salario impagado	Encomendado al Tribunal
12/07/1939	Maison Lacoste	Fall M'Baye	Panadero	Salario impagado	En espera
13/07/1939	Huileries Pétersen	Mamadou Wade	Peón	Salario impagado	El trabajador no se presenta y el asunto es anulado
05/08/1939	Maison Lacoste	Sa Yero M'Baye	Panadero	Indemnización	Acuerdo cerrado
30/08/1939	SOCOPAO	Idrissa Diagne	Conductor	Despido	Encomendado al Tribunal
31/08/1939	Maison Lacoste	Mansare Amara	Ayudante Contable	Salario impagado	Encomendado al Tribunal
11/09/1939	C.F.A.O	Demba Camara	Conductor	Indemnización	Acuerdo cerrado
11/09/1939	SOCOPAO	Habibou N'Diaye	Archivero	Despido	El empleado pierde la demanda
13/09/1939	Maison Lacoste	Amadou Diop	Repartidor	Indemnización	Acuerdo cerrado
14/09/1939	Compagnie Manutention Africaine	Issa Keita	Carbonero	Indemnización por despido	El empleado pierde la demanda
16/09/1939	Compagnie Manutention Africaine	Abdoulaye Fall y Seck Samba	Mecánico	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
20/09/1939	Huileries Pétersen	Moussa Konté	Plantador	Indemnización por despido, salario impagado	Se le paga el salario pero no la indemnización

Fecha	Empresa	Trabajador/es	Oficio	Naturaleza del Conflicto	Resolución del Tribunal
22/09/1939	Compagnie Manutention Africaine	Diène Médoune	Mecánico	Despido	La compañía se compromete a una carta de recomendación
22/09/1939	Nouveau Societé Commerciale (Nosoco)	Boucary Coulibaly	Conductor	Despido	Encomendado al Tribunal
22/09/1939	Compagnie Manutention Africaine	Séré Bathily	Obrero especializado	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
29/09/1939	Compagnie Manutention Africaine	Ousmane Cissé	Peón	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
04/10/1939	Buhan et Teisseire	Daouda Seck	Conductor	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
04/10/1939	Maison Lacoste	Sabé N'Gom	Panadero	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
07/10/1939	Compagnie Manutention Africaine	Diène Malick	Mecánico	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
09/10/1939	Entreprise du Travaux du Port	Kandé Baye	Mecánico	Despido	Encomendado al Tribunal
10/10/1939	Peyrissac	Coléa Camara	Conductor	Despido	Encomendado al Tribunal
17/10/1939	Entreprise du Travaux du Port	Demba Diop	Mecánico	Despido	Reasignado a su puesto
26/10/1939	S.C.O.A	Seck Abdoulaye	Conductor	Indemnización por despido y reasignación	Acuerdo cerrado
27/10/1939	C.F.A.O	Dodou N'Doye	Vendedor	Despido	Encomendado al Tribunal
30/10/1939	Société des Ateliers & Chantiers Maritimes	Cheikh N'Diaye	Conductor	Indemnización por despido	Se le pagan 8 días sin más indemnización
02/11/1939	Banque de l'Afrique Occidentale (BAO)	Diop Moctar	Administrativo	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
06/11/1939	Entreprise du Travaux du Port	Bounama Diallo	Obrero	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
08/11/1939	C.F.A.O	Dominique Preira	Aprendiz	Indemnización por despido	Acuerdo cerrado
10/11/1939	Compagnie Manutention Africaine	Samuel Baye	Mecánico	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
17/11/1939	Compagnie Manutention Africaine	Mamadou N'Diaye	Administrativo	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
21/11/1939	Entreprise Devès et Chaumet	Abdoulaye Diop	Vendedor	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
27/11/1939	Maurel Frères	Kebá Sané	Mozo de almacén	Indemnización por despido	Se le da un mes de indemnización
29/11/1939	Maurel et Prom	Oualy Saounéra, Selman So y Camara Oumerou	Obreros	Despido	La policía ha abierto una investigación
30/11/1939	Maurel et Prom	Mamadou N'Diaye	Plantador	Indemnización	Ha retirado la demanda por voluntad propia
01/12/1939	Buhan et Teisseire	Youssou Cissé	Plantador	Despido	Reasignado a su puesto
08/12/1939	Messageries du Sénégal	Thiam Alassane	Conductor	Despido	Se le ha pagado el despido
22/12/1939	Cie Devès et Chaumet	Mamadou N'Diaye	Conductor	Despido	Se le ha pagado el despido
27/12/1939	Nouveau Societé Commerciale (Nosoco)	Grégoire de Souza	Comisionista	Indemnización por despido	Encomendado al Tribunal
30/12/1939	Maurel et Prom	Samba Keita	Conductor	Despido	Acuerdo cerrado

**ANEXO V:** Listado de individuos y organizaciones que debían ser vigiladas en Dakar por parte de la División de Seguridad del AOF en 1930. (ANSOM. 14MIOM/2298. Division de Sécurité Générale de l'AOF. Circonscription de Dakar. 12/09/1930)

---

#### ORGANIZACIONES

- Ligue de Défense de la Race Nègre
- Internationale des Travailleurs de l'Enseignement
- **Fédération Nationale des Syndicats Maritimes**
- **Syndicat des P.T.T.**
- Syndicat des Fonctionnaires
- Association des anciens combattants tirailleurs sénégalais
- Groupement des Chauffeurs de Dakar
- Association amicale des Cheminots Indigènes de D.S.L
- **Amicale des Marins de l'AOF (Section de Dakar)**
- Société des Garçons de Café
- Syndicat des peintres de bâtiments
- Amicale des menuisiers de Dakar
- Association amicale et professionnelle des expéditionnaires
- Société amicale des jeunes Saint-Louisiens
- Syndicat des Maçons
- Comité de l'Action Sénégalaise

#### INDIVIDUOS

- Bernard D'Alesida
- Artur Beccharia
- Bendy
- Louis Scouel
- Joseph Angland
- Charles Potin
- Masse Niang
- Sigismund Mefinot Robinet (nacido en Libreville)
- Étienne Chaupin
- **Chimère Huchard (Chargeurs Reunis)**
- Diallo (ex empleado de la Cámara de Comercio)
- Fara Diaw (empleado de la Mission Catholique)
- Raphael Adrien Mensah (nacido en Dahomey)
- Robiano (nacido en Dahomey)
- Muderochs (nacido en Martinica)
- Ibrahim Koude (farmacéutico auxiliar nacido en Kangan)
- Adrien Guercie (nacido en 1895 en Abomey)
- Louis Durand (empleado de comercio, nacido en Cotonou)
- **Antoine Bocco (Chargeurs Reunis, nacido en Widah)**
- Vieira da Silva
- René Diop, llamado Jolicoeur
- Lionel James Thomas (Sierraleonés)
- Amadou M'Baye (carpintero en los talleres municipales)
- N'Diaye (herrero en los talleres municipales)
- Gala Faye (ajustador en los talleres municipales)
- Massumba Diako
- Chieri, Daguerre (sirio)
- Nicolás Saykg (sirio)
- Jean Seye (aduanero)
- Diossy M'Baye
- **Díaz (transitario Maison Vézia)**
- Matharin Diakite
- Fessaury Koite (comerciante)
- Massate Ba (comerciante)
- Amadou Lallo (Presidente des Kassaubes)
- Ibrahim Thiam (agente comercial)
- Ibrahim Yati Seck
- **Abdoulaye N'Diaye (Sandaga, Groupement des dockers-charbonnages)**
- Louis Martin, (agente comercial)
- Alexandre Angrand

- Armand Angrand
- Bob Williams (Sierraleonés)
- Massila Diop
- Amadou Ba
- Moyse Diop
- Baye Diam
- Maurin Gueys
- Fara Diop
- Louis Angrand
- Danne Diallo
- Benjamin Gibbs (Inglés)
- Wilfred Wilson (Inglés)
- Thomas Puch (Inglés)
- Henry Adolphe Vann (Inglés)
- David Emmanuel Brown (Inglés)
- Clarence Randall (Inglés)
- Winston Williams (Inglés)
- Thomas Brasse (Inglés)
- Resin (Inglés)
- Anthony D.G (Inglés)
- Francis Webber (Inglés)

**ANEXO VI:** Extracto del Manifiesto del Sindicato Internacional de los Obreros Negros de Hamburgo. (1932) (ANSOM. 14MIOM/2298. Copia del manifiesto del Sindicato Internacional de los Obreros Negros de Hamburgo. 14/4/1932)

---

*«Camarades et frères de classe opprimés et exploités, le Comité Syndical International des Ouvriers Nègres vous salue et vous appelle à vous organiser et à lutter contre l'exploitation et le brigandage que vous font subir les capitalistes, les armateurs et leurs agents ouvriers réformistes (...) 1).- C'est une organisation qui représente les ouvriers de l'Afrique et les masses laborieuses nègres dans toutes les parties du monde. Il a été fondé à la Conférence des ouvriers nègres, tenue à Hambourg en Juillet et (sic) 1930 et se propose de créer des syndicats de classe combattifs parmi les travailleurs noirs d'Afrique, des Antilles, d'Amérique latine, et de les unir par des liens de solidarité du mouvement syndical de la classe ouvrière révolutionnaire internationale (...) Le Comité organise et guide la lutte contre la diminution des salaires. Pour la réduction de la journée du travail, des conditions de vie des travailleurs noirs de la mer et de la terre (...) 2).- Camarades, nous connaissons tous les terribles conditions qui sont imposées aux travailleurs de la mer et tout spécialement aux marins et dockers des races de couleur. Ce régime d'escalve (sic) s'aggrave de jour en jour. Le chômage et la famine, tel est le sort de bien des milliers de marins nègres qui battent la semelle vainement dans les docks et devant le bureau d'embauchage des compagnies de navigation et les bureaux particuliers en attendant du travail. Et ceux qui, peux nombreux réussissons quand même d'avoir du travail sont obligés de faire des journées de plus en plus longues en échange d'un salaire diminué (...) Actuellement tous les pays capitalistes d'Europe et d'Amérique traversent une crise terrible. C'est ce qui a cause de la mise en désarme de beaucoup de milliers de navires : faute de marchandises à transporter. Et c'est pour continuer des grands profits aux armateurs, aux agents et aux actionnaires de forts émoluments aux administrateurs, aux directeurs, aux agents et aux officiels que ces brigades capitalistes réduisent les salaires des travailleurs et abaissent de plus en plus leur niveau de vie. »*

## ANEXO VII. Lista de los principales conflictos laborales desarrollados en el puerto de Dakar entre 1914 y 1946

Conflicto	Colectivo	Motivos	Sector/Empresa	Resolución del conflicto	Fecha
Boicot general en el puerto, huelga política	Suministradores (pescadores, vendedores), estibadores	Mejora de las condiciones socio-económicas	Trabajadores africanos en Dakar	Mejora parcial legislativa (rol de Diagne)	21 al 25 de Mayo de 1914
Huelga de un día	Estibadores de carga negra	Creciente inflación, Aumentos salariales	Société Le Sénégal	Satisfacción parcial de las demandas	10 de Diciembre de 1917
Huelga de 3 días	Trabajadores Dakar-Saint-Louis (CFDSL)	Mejora de las condiciones laborales	CFDSL	Satisfacción parcial de las demandas	13 al 15 de Abril de 1919
Huelga de 9 días	Cargadores, marinos y mecánicos	Aumento salarial	Empresas carboneras	Incremento salarial mínimo (ración)	1 al 8 de Junio de 1920
Huelga de 8 días	Marineros	Aumento salarial	Messageries Africaines	Satisfacción parcial de las demandas	29 de Septiembre al 6 de Octubre de 1926
Plante de los trabajadores	Marineros y estibadores de carga negra	Solicitud de salarios por "convenio colectivo" en el puerto	Empresas portuarias	Resolución favorable a las demandas	21 de Diciembre de 1936
Plante de los trabajadores	Jornaleros de carga blanca	Despido improcedente de dos trabajadores	Entreprise du Travaux du Port	Sin incidencias	2 de Febrero de 1939
Plante de los trabajadores	Estibadores de carga negra	Irregularidad del trabajo, contratos mensuales	Société Dakar-Soutes	Sin acuerdo con los trabajadores	6 de Julio de 1939
Plante de los trabajadores	Estibadores de carga negra	Irregularidad del trabajo, contratos mensuales	Société Dakar-Soutes	Pérdida de negocios al no encontrarse trabajadores disponibles	Diciembre de 1939
Plante de los trabajadores	14 Marineros	Cambio de actividad (Trabajo en tierra)	Entreprise du Travaux du Port	Los dos portavoces son despedidos	9 de Diciembre de 1939
Huelga de tres días	Estibadores de carga negra	Aumento salarial	Empresas portuarias	Satisfacción parcial de las demandas	6-8 Mayo de 1940
Huelga de un día	400 Jornaleros de carga blanca	Aumento salarial	Entreprise du Travaux du Port	Resolución favorable a las demandas	Junio de 1940
Huelga de un mes	Estibadores de carga negra	Creciente inflación, Aumentos salariales	Empresas portuarias	Utilización de mano de obra prestataria	25 de Noviembre al 27 de Diciembre de 1944
Huelga de 5 días	2.800 dockers, metalúrgicos y jornaleros	Creciente inflación, Aumentos salariales	Empresas portuarias	Resolución favorable a las demandas	3-7 de Diciembre de 1945
Huelga de 12 días	EMCIBAN	Igualdad de salarios con los europeos	EMCIBAN	Satisfacción parcial de las demandas	4-15 de Enero de 1946

Fuente: ANS: 2G40/1; NDAO, Mor.....Op.citp.247; LAKROUM, Monique.....*Le travail inégal*.....Op.citp.147-148; COOPER, Frederick.....*The Senegalese Strike*....Op.citp.173-176; THIAM, Iba der.....*Histoire du mouvement*.....Ob.cit.

**ANEXO VIII:** Indicadores de actividad portuaria en Dakar (1900-1960)

Año	Buques (Nº)	Tonelaje de Arqueo Bruto	Tráfico de importación (t)	Tráfico de exportación (t)	Pasajeros	Mercancía general (t)	Tráfico Cacahuetes (t)	Tráfico Carbón (t)	Tráfico combustible líquido (t)	Agua suministrada (t)	Población ciudad
1900			66.623	11.600				50.796			12.000
1901			65.981	13.228				45.342			
1902			54.312	23.111				18.225			
1903			66.452	37.977				52.430			
1904			104.185	26.913				100.033			18.477
1905			116.224	52.904				136.200			
1906	1.536	1.900.920	151.270	24.777				148.200			
1907	1.392	2.291.458	157.249	29.479				168.000			
1908	1.332	2.344.200	244.917	150.778				210.608			
1909	1.460	2.485.740	148.160	103.326				179.673		48.900	
1910	1.963	3.330.460	249.498	151.165				214.494		67.454	26.000
1911	2.361	4.012.521	295.680	197.088				424.080		86.033	
1912	2.428	4.541.076	358.048	296.669				516.532		97.572	
1913	2.786	5.334.858	421.949	290.522				577.496		117.160	
1914	2.221	4.005.968	318.722	214.382				333.878		84.700	23.833
1915	2.400	4.735.431	325.637	264.962				464.368		87.791	
1916	3.949	11.230.160	445.600	358.400		88.971	7.191	707.838		133.721	
1917	4.354	10.435.254	614.349	553.207		107.418	10.793	1.076.345		100.042	
1918	2.798	6.359.764	648.123	472.464		345.259	43.562	731.766		185.678	
1919	2.325	4.822.948	404.013	378.113		100.188	49.948	631.766		144.220	
1920	2.582	6.161.350	452.721	349.700		159.845	33.032	609.544		160.010	33.000
1921	2.444	4.479.914	270.295	223.658		91.950	26.282	375.721		127.810	32.527
1922	3.941	4.532.626	314.584	232.418		161.840	32.583	352.579		133.500	
1923	4.172	5.331.599	322.437	243.552		178.040	42.253	345.632		129.127	
1924	4.182	5.839.610	353.152	243.123		165.908	59.223	371.144		165.519	40.000
1925	4.551	6.573.453	423.655	323.504		216.778	104.391	425.990	19.140	181.039	
1926	4.430	6.683.414	478.557	421.975		320.787	102.410	449.331	28.004	209.575	40.152
1927	4.201	5.764.055	418.526	313.212		277.498	64.352	363.594	26.414	193.380	
1928	6.025	9.253.350	590.022	510.942		299.320	80.674	611.563	109.417	203.297	
1929	5.399	8.574.264	575.367	466.206		280.419	82.527	493.522	184.805	237.759	56.000
1930	5.295	7.565.806	587.906	422.715		338.324	99.044	371.666	201.587	162.020	56.972
1931	4.787	7.404.911	424.524	376.715		197.585	94.888	257.436	251.330	125.218	53.982
1932	3.770	7.736.007	666.344	468.262		209.195	29.459	182.569	613.383	166.869	69.102
1933	3.670	7.850.074	515.032	432.583		201.668	64.987	162.880	518.080	147.060	72.764
1934	4.629	8.913.408	587.695	566.285		206.831	122.487	212.935	611.733	129.376	76.139
1935	5.197	9.594.180	676.585	610.356		288.839	75.842	172.208	750.052		92.634
1936	7.004	14.352.186	1.020.636	983.165		347.256	94.981	500.667	1.060.324		93.044
1937	8.215	17.592.619	1.353.529	1.305.179		390.499	173.390	662.686	1.432.133		
1938	6.860	14.725.685	1.240.659	1.149.579	22.717	369.877	132.592	419.138	1.468.631		
1939	6.436	13.180.413	1.059.011	953.864	22.657	400.527	198.107	438.947	974.694		
1940	3.540	7.743.263	668.071	597.635		402.914	167.396	206.442	488.954		92.000
1941	2.142	2.608.916	511.852	438.419		465.171	260.011	172.796	50.303		
1942	1.762	1.480.214	459.050	194.413		410.626	90.769	152.068			
1943	1.652	1.236.279	339.943	189.049		380.931	8.760	133.922	380		
1944	1.587	2.002.424	528.481	349.474		439.066	150.038	167.144	121.707		
1945	1.621	2.222.710	562.002	315.166		455.307	129.007	208.180	82.674		132.000

Año	Buques (Nº)	Tonelaje de Arqueo Bruto	Tráfico de importación (t)	Tráfico de exportación (t)	Pasajeros	Mercancía general (t)	Tráfico Cacahuets (t)	Tráfico Carbón (t)	Tráfico Combustibles líquidos (t)	Agua suministrada (t)	Población ciudad
1946	2.765	4.700.048	768.712	511.954	61.438	559.055	132.868	223.320	365.423		
1947	3.448	6.715.498	1.045.342	780.617	39.734	691.117	206.560	347.222	581.060		
1948	4.193	8.915.334	1.217.976	787.130	36.041	776.976	227.030	200.651	800.449		
1949	4.685	10.327.489	1.342.344	1.015.847	45.402						
1950	5.409	13.688.788	1.679.347	1.313.114	49.667				1.773.000		150.000
1951	6.363	15.648.745	2.002.915	1.439.813	49.852						
1952	6.325	15.873.660	1.796.274	1.575.894	50.954						
1953	6.887	17.342.460	1.804.224	1.424.359	53.859						
1954	7.552	18.368.915	1.880.409	1.563.187	50.639						
1955	7.603	19.491.760	2.034.667	1.521.813	47.073						313.900
1956	8.413	23.538.447	2.220.140	1.772.077	48.055						
1957								140	1.467.423	578.798	
1958	4.117	10.047.000	2.213.000	1.673.000	135.909	699.710	308.223	96	1.513.456	355.996	
1959	3.989	9.905.381				774.265	282.865		1.323.011	339.337	
1960	3.972	10.497.932				726.116	274.049		1.430.161	386.791	375.000

Fuente: *Le Port de Dakar (1918)*. Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918 ; *Revista de Obras Públicas*, 66, Tomo I (1918); MORAZÉ, Charles.....Ob.cit.; WITTLESEY, Derwent.....Ob.cit.; *Dakar, Station Service Atlantique* (1949); THOMAS, Benjamin.....Ob.cit.; PETEREC, Richard.....Ob.cit.; *Análisis del Tráfico Marítimo de los Puertos Canarios*. CCINLP. 1978; MARTÍN GALÁN, Fernando.....Ob.cit.; MBAYE y MOUSTIER: *Producción Agrícola de Dakar orientada al mercado* (1999); MITCHELL B.R.....Ob.cit; CHARPY, Jacques.....Dakar, naissance d'une métropole.....Ob.cit; ANS (CCD Sección 08, legajos 00449 y 00477; 2G56-93 y 2G36-25); ANSOM (Agefom 84/363; TP. Carton 568). BNF (Vía Gallica: Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940). Elaboración propia.

**- ÍNDICE DE GRÁFICOS, TABLAS, MAPAS E ILUSTRACIONES -**

## Índice de Gráficos

Gráfico 3.1. Evolución de los ingresos por el cobro de tasas portuarias en el puerto de Dakar (1911-1938).....	106
Gráfico 3.2. Evolución del gasto presupuestario en el puerto de Dakar (1911-1938).....	107
Gráfico 5.1. Importación y exportación de fuel-oil en Dakar (1926-1963).....	185
Gráfico 6.1. Valor del movimiento comercial en diferentes puertos del AOF (1921-1929).....	196
Gráfico 6.2. Representación de las redes portuarias, globales y regionales.....	205
Gráfico 7.1. Exportaciones de cacahuetes (no derivados) en Senegal entre 1840 y 1965.....	210
Gráfico 8.1. Organigrama de la Administración Portuaria en Dakar (h.1955).....	230
Gráfico 9.1. Importación de carbón británico por puertos atlánticos entre 1870 y 1914.....	247
Gráfico 11.1. Distribución espacial de las principales empresas comerciales en Dakar (1970).....	283
Gráfico 14.1. Salarios nominales de los trabajadores industriales y comerciales en Dakar, según origen y género en 1949.....	349

## Índice de Tablas

Tabla 2.1 Inmigrantes caboverdianos hacia Dakar por islas (1901-1910).....	99
Tabla 2.2. Salarios base diarios de los obreros en el Puerto de Dakar (1904-1910).....	100
Tabla 2.3 Listado parcial de materiales de construcción del puerto de Dakar (1904-1910)....	101
Tabla 3.1. Evolución de indicadores de actividad portuaria en Dakar (1910-1939).....	105
Tabla 3.2. Población censada en ciudades portuarias de África Occidental (1920-1960).....	110
Tabla 3.3. Exportaciones de Senegal (a través de Dakar, Saint-Louis y Rufisque) (1906-1907).....	116
Tabla 3.4. Tarifas de pasaje por categorías y empresas desde los puertos europeos de Burdeos, Marsella, La Pallice, Liverpool y Hamburgo. (1913).....	117
Tabla 3.5. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1913-1920).....	120
Tabla 3.6. Principales exportaciones senegalesas (1914-1915).....	127
Tabla 3.7. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1919-1923).....	132
Tabla 3.8. Tasas portuarias básicas cobradas en Las Palmas, Dakar y San Vicente en 1921.....	134
Tabla 3.9. Importación de fuel-oil en los puertos de Las Palmas y Dakar (1926-1931).....	137
Tabla 4.1. Variación de los precios de las materias primas (1928-1930).....	141

Tabla 4.2. Población y densidad de población por Km <sup>2</sup> en África Occidental (1926/1931)...	143
Tabla 4.3. Exportación de cacahuetes por puertos en Dakar (1934).....	149
Tabla 4.4. Indicadores de actividad portuaria en Dakar (1935-1939).....	154
Tabla 5.1. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1938-1945).....	160
Tabla 5.2. Movimiento comercial en el puerto de Dakar (1937-1943).....	161
Tabla 5.3. Racionamiento anual para africanos y europeos en Dakar (1943).....	167
Tabla 5.4. Principales países importadores en Senegal (1939-1946).....	171
Tabla 5.5. Principales exportaciones de Senegal (1939-1946).....	172
Tabla 5.6. Indicadores de actividad portuaria en Las Palmas y Dakar (1946-1956).....	174
Tabla 5.7. Principales puertos conectados con Dakar y actividad (1948-1949).....	181
Tabla 6.1. Exportaciones de Senegal y Sudán en 1937.....	192
Tabla 6.2. Precio de la tonelada de carbón en diferentes puertos de la red atlántica (1911).....	201
Tabla 6.3. Factores analizados por Le Guichen en Mindelo y Dakar (1910).....	202
Tabla 11.1. Empresas consignatarias en Dakar (1904-1949).....	270
Tabla 11.2. Líneas de Navegación con escala regular (al menos una escala mensual) en Dakar (1927-1949).....	271
Tabla 11.3. Distribución de actividades de las principales empresas europeas en Dakar (1930).....	275
Tabla 11.4. Pasajeros embarcados y desembarcados en el Puerto de Dakar (1938-1962)....	276
Tabla 11.5. Compañías aseguradoras en Dakar (1939).....	279
Tabla 11.6. Establecimientos industriales en Dakar (1936-1937).....	287
Tabla 12.1. Principales puertos directos/base de la CMAO (según el modelo de Deakin) (1895-1914).....	299
Tabla 14.1. Número de cargadores de carbón en Dakar (1910).....	335
Tabla 14.2. Salarios nominales diarios medios de los jornaleros y estibadores en el puerto de Dakar entre 1911 y 1956.....	352
Tabla 14.3. Balanza comercial de Senegal (1939-1946).....	353
Tabla 14.4. Precios de productos básicos en Dakar (1938-1949).....	354
Tabla 14.5. Salarios reales de los jornaleros portuarios en Dakar (1919-1949).....	355
Tabla 14.6. Distribución porcentual del gasto de un trabajador asalariado europeo en Dakar (1938-1949).....	356
Tabla 14.7. Análisis nutricional de la dieta de un jornalero africano en Dakar (1949).....	363
Tabla 15.1. Evolución del número de trabajadores asalariados en el AOF (1933-1955).....	377
Tabla 15.2. Listado de accidentes laborales sucedidos en Dakar en 1939.....	382
<b>Índice de Mapas</b>	
Mapa 1. El puerto de Dakar y su <i>hinterland</i> (1966).....	55
Mapa 2. Península de Cabo Verde.....	71
Mapa 3. Proyecto de construcción del dique norte del puerto de Dakar en 1898.....	91

Mapa 4. Proyecto de muelles comerciales en el puerto de Dakar (1900-1904).....	96
Mapa 5. Lugares de origen de las principales cadenas migratorias hacia Dakar.....	112
Mapa 6. Estado del puerto de Dakar en 1930.....	145
Mapa 7. Estado del puerto de Dakar en 1940.....	162
Mapa 8. Estado del puerto de Dakar en 1950.....	178
Mapa 9. Región del Sine Saloum.....	214
Mapa 10. Líneas ferroviarias en África Occidental en 1914.....	256
Mapa 11. Distribución espacial de la actividad económica en Dakar (h.1950).....	284
Mapa 12. <i>Puertos base y puertos directos</i> en la Conferencia Marítima de África Occidental (1895-1914).....	301

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Aldea de pescadores en Dakar a finales del s.XIX.....	61
Ilustración 2. Muelle de Gorée a comienzos del siglo XX.....	65
Ilustración 3. Émile Pinet-Laprade.....	70
Ilustración 4. Dique sur en el puerto de Dakar (c.1900).....	80
Ilustración 5. La Guienne (1870).....	82
Ilustración 6. Estación de tren de Dakar (h.1920).....	87
Ilustración 7. Almacenes y cantera del Arsenal (c.1900).....	89
Ilustración 8. El puerto de Burdeos en 1906.....	93
Ilustración 9. Talleres de los trabajos del puerto (1904-1910).....	98
Ilustración 10. El puerto de Dakar (c.1910).....	108
Ilustración 11. Obras de construcción de los astilleros (1900-1904).....	111
Ilustración 12. El muelle comercial 2 y el Arsenal al fondo hacia 1914.....	116
Ilustración 13. Tiradores senegaleses con sus familias (1914-1918).....	119
Ilustración 14. Un submarino francés en el muelle 1 (1914-1918).....	121
Ilustración 15. Visita del Ministro de Colonias, Albert Sarraut en el AOF (1921).....	131
Ilustración 16. La calle Gambetta, vía principal de Rufisque hacia 1930.....	144
Ilustración 17. Almacenes de carbón en Dakar.....	156
Ilustración 18. Trabajos manuales de carga de cacahuets en Dakar (1960-1965).....	170
Ilustración 19. Exportación masiva de cacahuets en Rufisque (h.1930).....	177
Ilustración 20. Sede central del Banque d'Afrique Occidentale en Dakar.....	191
Ilustración 21. Toneladas de cacahuets esperando ser cargados en Rufisque (1910-1930).....	197
Ilustración 22. Trabajos de recogida de cacahuets.....	213
Ilustración 23. Cultivo tradicional de mijo en Senegal.....	218
Ilustración 24. Edificio de la Autoridad portuaria de Dakar.....	224
Ilustración 25. Construcción del puesto militar de Dagana (h.1900).....	252
Ilustración 26. Publicidad de Maurel et Prom (1937).....	255
Ilustración 27. Establecimiento de la CFAO en Abidjan.....	263

Ilustración 28. Publicidad de Maurel Frères (1937).....	273
Ilustración 29. Hotel Métropole en Dakar.....	277
Ilustración 30. Publicidad del BAO.....	282
Ilustración 31. Paul Leroy-Beaulieu.....	320
Ilustración 32. Un colono europeo junto a una mujer africana en Casamance.....	323
Ilustración 33. Tareas de carga de cacahuets en Dakar.....	332
Ilustración 34. Escuela profesional en Togo.....	337
Ilustración 35. Grupo de obreros africanos en Dakar.....	340
Ilustración 36. Barrio africano en Dakar.....	342
Ilustración 37. Mujeres preparando cous-cous.....	344
Ilustración 38. Grupo de niños en Dakar.....	347
Ilustración 39. Tareas de carga y descarga en el puerto.....	372
Ilustración 40. Vendedores de pescado en Dakar.....	397
Ilustración 41. Blaise Diagne. Primer diputado africano por Senegal en la Asamblea Nacional Francesa.....	399
Ilustración 42. Varios tipos de trabajadores africanos en Dakar.....	401
Ilustración 43. Lamine Guèye, líder sindical y del PSS en los años 1930.....	409
Ilustración 44. Marius Moutet, ministro socialista de las Colonias.....	412



**- DOCUMENTACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA -**

## Índice de documentación consultada:

- 1.- Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (AHPLP)
- 2.- Archivo de la Cámara de Comercio de Las Palmas (ACCINLP)
- 3.- Archives Nationales du Sénégal (ANS) (Dakar)
- 4.- Archives Nationales Séction Outre-Mer (ANSOM) (Aix-en-Provence)
- 5.- Arquivo Historico Ultramarino (AHU) (Lisboa)
- 6.- Biblioteca Nacional de Francia (BNF) (*Via Gallica*)
- 7.- Boletines Oficiales
- 8.- Prensa Escrita
- 9.- Recursos electrónicos

### 1.- AHPLP

- Fondo Protocolos Notariales. Agustín Millares Cubas
- Fondo Protocolos Notariales. Vicente Martínez de Escobar

### 2.-ACCINLP

Memorias comerciales de la CCINLP: 1929, 1931  
 Memorias de la Junta de Obras del Puerto de la Luz y de Las Palmas. Series 1942-1960

### 3.- ANS

- ANS. Collection: *Images et cartes postales coloniales 1900-1960*)

#### Rapports du Gouvernement Général de L'Afrique Occidentale Française

- ANS. 2G7-34. Service des Douanes. Rapport sur la situation économique et commerciale de la colonie en 1907
- ANS. 2G14-23. Rapports annuels sur la situation économique. Commerce Extérieur. 1914
- ANS. 2G14-23/2
- ANS. 2G15/19. Note sur la situation économique de l'AOF en 1915
- ANS. 2G17-4
- ANS. 2G36-25. Direction des affaires politiques. Rapport politique annuel du GGAOF.
- ANS. 2G36-25/2. Note documentaire détaillée sur la situation politique de l'Afrique Occidentale Française en 1936
- ANS. 2G39/28. Circonscription de Dakar et dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel, 1939
- ANS.2G39/28. Circonscription de Dakar et Dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel. 1939
- ANS. 2G40/1. Rapport politique annuel. 1940
- ANS.2G43. Informe del Gobernador Pierre Cournurie. 6 de octubre de 1943
- ANS. 2G43-52. Rapports sur le problème au ravitaillement à Dakar. 1943
- ANS. 2G46/26. Rapports Économiques Annuels
- ANS. 2G49-58
- ANS. 2G49-58. Inspéction Générale du travail (1949)
- ANS. 2G56-93 (1956) Statistiques et rapport technique d'ensemble sur le trafic du port de Commerce de Dakar pendant l'année 1956

#### Fonds de la Chambre du Commerce de Dakar

- Section O24 Messageries Africaines, Société J.A Delmás. 1907
- Section O. Exp.97-1/5-41. Cahier des condition particuliers...Ministère des Colonies.
- Section O. Carta del Ministro de las Colonias al Gobernador de Senegal. 24/07/1863.
- Section O; Obras públicas. Carta de Chasseloup-Laubat, Ministro de las Colonias a Louis Faidherbe, Gobernador de Senegal. 23 de diciembre de 1864.
- Section O; Obras públicas. Carta del Gobernador de Senegal Pinet-Laprade al Ministro de Colonias Chasseloup-Laubat. 14 de Octubre de 1865

- Section O. Exp.97-1/5-41
- Section 04. Legajo 00369. Expediente 43-3.
- Section 04. Legajo 00369. Expediente 43-84. Carta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales de Senegal a la Cámara de Comercio de Dakar. 27/11/1958
- Section 04. Legajo 00369. Expediente 43-3
- Section 08. Legajo 00449
- Section 08. Legajo 00461. Rapport de Robert Delmás sur le port de Dakar. 20/03/1947
- Section 08. Legajo 00461. Expediente 2494-D8. Carta de la CCD al Alto Comisario de la República.
- Section 08. Legajo. 00461. Expediente 680-23. Carta del Presidente de la CCD M. Tascher al Alto Comisario de la República. 28/03/1947.
- Section 08. Legajo 00461. Procés-Verbal de la reunión de la Commission d'Étude du Port Autonome de Dakar. 15/04/1947
- Section 08. Legajo 00461. Exp.680-23
- Section 08. Legajo 00469
- Section 08. Legajo 00469. Acta de la reunión del Consejo del Puerto de Comercio de Dakar. Sesión de 30 de diciembre de 1955.
- Section 08. Legajo 00469. Expedientes 3473 y 3474
- Section 08. Legajo 00469. 25/04/1956
- Section 08. Legajo 00477 Étude sur les ports de Dakar, Las Palmas et Teneriffe. Groupement Professionnelle de l'Industrie du Pétrole.)
- Section 08. Legajo 00477. Acta de la reunión del consejo de Administración del puerto de Dakar. 21 de agosto de 1963.
- Section 08. Legajo 00477. Dakar et son Port. Journal de la Marine Marchande. 6/04/1964.
- Section 08. Legajo 00477. Étude sur les Ports de Dakar, Las Palmas et Teneriffe. Groupement Professionnel de l'Industrie du Pétrole. 30/03/1963.- Section 08.Legajo 00484. Décret portant réglementation de la navigation maritime en Afrique Occidentale Française. 30/3/1908
- Section 08. Legajo 00477. Expediente 23-71. Procès verbal du Conseil d'Administration du Port de Commerce de Dakar. 21/08/1963
- Section 08. Legajo 00484. Dossier 27. Décret portent réglementation de la Navigation Maritime en AOF.
- Section 08. Legajo 00485. Carta de la Cámara de Comercio de Burdeos al Alto Comisariado de la República en Dakar. 25/3/1947
- Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1/60. Carta de la Conferencia Marítima Internacional del Báltico a la Cámara de Comercio de Dakar. 3/11/1933
- Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1/69. Carta de la Cámara de Comercio de Costa de Marfil a la Cámara de Comercio de Dakar. 4/12/1933
- Section 09. Transports et Communications. Legajo 00484. Dossier 26-1.
- Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1.1935
- Section 09. Legajo 00484. Dossier 26-1. Note sur la protection de l'armement français au Sénégal. Novembre, 1935
- Section 09. Expediente. 26-2/21. Carta del Syndicat des Agents Maritimes de la Côte Occidentale d'Afrique al Presidente de la CCD, M.Tascher. 28/3/1947.
- Section 09. Legajo 00485. Expediente. 26/1-45.
- Section 09. Legajo 00485. Comité du Trafic AOF-AEF. Project d'organisation du trafic de cabotage. 12/06/1948
- Section 09. Legajo 00485. Carta de la *Société Ouest Africaine d'Entreprises Maritimes* a la CCD. 29/06/1950.
- Section 09. Legajo 00469. Expediente 272
- Section 09. Legajo 00485. Expediente 26-23
- Section 09. Legajo 00485. Expediente 26-1/89
- Section 09. Legajo 00485. Expediente 26-1/35. Carta de la Cámara de Comercio de Burdeos al Alto Comisariado de la República en Dakar. 25/03/1947.
- Section 09. Legajo. 00485. Expediente 26-1/19. Carta del Director del Hôtel Métropole de Dakar al Presidente de la CCD. 21/2/1947

#### 4.- ANSOM

##### Travaux Publics

- ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 1. Rapport du Chef de Service des Travaux Publics. 2/04/1899.
- ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 2. Matériaux approvisionaires (1903)
- ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 2. Bordereau des salaires et de la durée normale de la journée du travail. 1 de marzo de 1903
- ANSOM. TP. Carton 26. Dossier 8.
- ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 1. Carta del Ministro de la Marina Jean Marie de Lanessan, al Ministro de las Colonias, Albert Decrais. 4/2/1902
- ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 21. Mouvements pour semaines dans le Port (1896)
- ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 21. Comité des Travaux Publics des Colonies (1898)
- ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 6
- ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 10. Rapport de l'ingénieur d'arrondissement. 1932
- ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 16. Rapport de présentation. Tracé des ouvrages de la zone Sud du Port. 24/04/1932
- ANSOM. TP. Carton 507. Procès-verbal de l'examen en conférence avec urgence. 21/4/1932
- ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 7. Informe de *Chargeurs Reunis* al GGAOF. 17/09/1918
- ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13
- ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 17. 31/3/1917
- ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 1bis. 14/4/1922
- ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 11
- ANSOM. TP. Carton 568. Dossier 2. 22/03/1922
- ANSOM. TP. Carton 1186. Telegrama enviado desde Saint-Louis al Ministro de Colonias. 9/11/1932

##### Agefom

- ANSOM. Agefom. Carton 125
- ANSOM. Agefom. Carton 125. Dossier 10bis.
- ANSOM. Agefom. Carton 125. Dossier 11.
- ANSOM. Agefom: Carton 363
- ANSOM. Agefom. Carton 363. Dossier 19.
- ANSOM. Agefom. Carton 367. Dossier 27/2bis.
- ANSOM. Agefom. Carton 367. 1929
- ANSOM. Agefom. Carton 367. Informe del director de la empresa "Les assurances françaises". 28/12/1939
- ANSOM. Agefom. Carton 367. Fichas de empresas de navegación en África Occidental.
- ANSOM. Agefom. Carton 367. Rapport de M.G Bousset a la section des travaux du Conseil Supérieur des Colonies. 1927
- ANSOM. Agefom. Carton 367. Rapport de M.G. Bousset à la section des travaux du Conseil Supérieur des Colonies, 1927
- ANSOM. Agefom. Carton 381. Salarios Jornaleros indígenas en Senegal (1923)
- ANSOM. Agefom. Carton 381. Decreto del 28/2/1929
- ANSOM. Agefom. Carton 382. 30/04/1929
- ANSOM. Agefom. Carton 382. Ordenanza del 30/4/1929. Ministerio de Colonias.

##### Fonds Ministérielles. Affaires Politiques

- ANSOM. Affpol. Carton 532. Informe del Ministro de Colonias al Ministro de la Marina sobre los peligros de la navegación
- ANSOM. Affpol. Carton 532. Telegrama enviado por Maurel et Prom a varios armadores estadounidenses. 8/04/1918.
- ANSOM. Affpol. Carton 532. Telegrama del Ministro de Colonias Henry Simon, al Alto Comisariado Francés en Nueva York. Junio de 1918
- ANSOM. Affpol. Carton 2535
- ANSOM. Carton 532. Affpol. Carta de M.Jean Herbette, embajador francés en España al Ministro de Asuntos Exteriores, M.Briand. 22/7/1931.

- ANSOM. Affaires politiques. Carton 2808. Arrête du 29 mars fixant le travail indigène. 1926
- ANSOM. Affpol. Carton 532. Informe del Presidente de Armadores franceses. 1916
- ANSOM. Affpol. Carton 2808. Dossier 1. 1925

#### Microfilms

- ANSOM. 14MIOM/880. 14/12/1861
- ANSOM. 14MIOM/1106
- ANSOM. 14MIOM/1455, Informe del Ingeniero de Colonias de primera clase Albert Dubarry sobre los puertos canarios. 1911)
- ANSOM. 14MIOM/1455. Informe sobre la gestión del puerto. 8/03/1904
- ANSOM. 14MIOM/1455. Acta de la sesión de la Junta de la CCD celebrada el 20 de mayo de 1910
- ANSOM. 14MIOM/1455. Estudio sobre el puerto de San Vicente. 1911
- ANSOM. 14MIOM/1455. Carta del Embajador francés en Lisboa, M. Daeschner al Ministro de Asuntos Exteriores francés, Stephen Pichon. 11/8/1913
- ANSOM. 14MIOM/1455. Carta del Ingeniero Jefe del Servicio del Puerto, M. Noël al Inspector General de Trabajos Públicos de Dakar. 27/9/1913
- ANSOM. 14MIOM/1461. Carta de Mésageries Impériales al Gobernador Pinet-Laprade. 21/3/1866
- ANSOM. 14MIOM/1461. Informe del Ministro de las Colonias al Gobernador General del AOF. 24/3/1898.
- ANSOM. 14MIOM/1461. Acta de las reuniones de la Comisión de Estudios del Gobierno Federal. 10-13/3/1907
- ANSOM. 14MIOM/1461. Carta del Inspector de Servicio del puerto al Gobernador de Senegal, 22/1/1869
- ANSOM. 14MIOM/1461. Carta del Ministro de la Marina al Gobernador de Senegal Alphonse Seignac-Lesseps. 25/04/1884
- ANSOM. 14MIOM/1462. Decreto empréstito Obras Públicas en Dakar (24/12/1903)
- ANSOM. 14MIOM/1462. Carta del Ministro de Colonias Gastón Doumergue al GGAOF, Ernest Roume. 21/4/1904
- ANSOM. 14MIOM/2298. Circular firmada por Fournier, Gobernador del Alto Volta al GGAOF sobre propaganda revolucionaria. 12/4/1930
- ANSOM, 14MIOM/2298, Informes de la División de Seguridad General del AOF. 27/4/1932, 27/7/1933, 5/8/1933, 28/7/1933 y 21/12/1933
- ANSOM. 14MIOM/2298. Copia del manifiesto del Sindicato Internacional de los Obreros Negros de Hamburgo. 14/4/1932
- ANSOM. 14MIOM/2298. Informe secreto de la División de Seguridad General del AOF. 5/8/1933
- ANSOM. 14MIOM/2298. Informe secreto del Gobernador Jules Carde a los tenientes, gobernadores y autoridades políticas del AOF. 30/1/1930
- ANSOM. 14MIOM/2298. Division de Sécurité Générale de l'AOF. Circonscription de Dakar. 12/09/1930)
- ANSOM. 14MIOM/3050. Nota del Director General de Asuntos Políticos del AOF. 20/11/1946
- ANSOM. 14MIOM/3050. Carta del Presidente de la Comisión Patronal Hostelera, M. Perras, al Gobernador del AOF

#### **5.- AHU**

- AHU. CL-1799. Relatorios do Governador da Província de Cabo Verde relativos aos Annos de 1881 e 1882. Lisboa. Imprensa Nacional. 1883
- AHU. Relatorios e informações. Ministerio das Colonias. Volume I. Coimbra. 1918. pp.77-78.
- AHU. DGU. 2ª repartição. Caixa 160. Expediente nº93. Carta del Gobernador de Cabo Verde al Ministro de las Colonias. 9 de abril de 1913
- AHU. (L-4140) LOPES DE FIGUEREIDO, Alfredo: O carvão na economia de Cabo Verde. Conferencia realizada em 9 de Maio de 1913 na União Colonial Portuguesa. Tipografia Industrial Portuguesa. 1913

## 6.- BNF (Vía Gallica)

- BNF. Budget d'exploitation du port de commerce de Dakar. Annexe au budget général Gouvernement Général de l'AOF. Imprimerie du Gouvernement Général. Gorée, 1933.
- BNF : Budget définitif du port de commerce de Dakar (1911-1940).

## 7.- BOLETINES OFICIALES

Feuille officielle du Sénégal.  
JOAOF  
JORF  
JOGGAOF

## 8.- PRENSA

Moniteur du Sénégal  
Paris-Dakar  
Les Annales Coloniales (Journal Quotidien)  
La Dépêche Coloniale et Maritime  
Le Courrier Colonial Illustré  
Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés  
L'Économiste Européen (Supplément Colonial)  
Le Figaro  
Les Marchés Coloniaux  
L'Action Française  
Les Informations Sociales  
La Né Jeune  
Diario de Las Palmas

## 9.- RECURSOS ELECTRÓNICOS

<http://www.messageries-maritimes.org/guienne.htm> (24/06/2011.12:23 gmt)  
<http://www.cciad.sn/>. (14/03/2011. 15:42 gmt)  
<http://rae.es>  
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_ministres\\_fran%C3%A7ais\\_de\\_la\\_Marine\\_et\\_des\\_Colonies](http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_ministres_fran%C3%A7ais_de_la_Marine_et_des_Colonies)  
[http://fr.wikipedia.org/wiki/Administrateurs\\_coloniaux\\_au\\_S%C3%A9n%C3%A9gal](http://fr.wikipedia.org/wiki/Administrateurs_coloniaux_au_S%C3%A9n%C3%A9gal)  
<http://www.jstor.org>  
<http://gallica.bnf.fr/>  
<http://jable.ulpgc.es>

## **BIBLIOGRAFÍA GENERAL CONSULTADA**

- ACEMOGLU, Daron *et alii*: "The Colonial origins of comparative development: An empirical investigation" en *The American Economic Review*. Vol. 91, Nº5. 2001. pp. 1369-1401.
  
- Agence Économique AOF: *Le Port de Commerce de Dakar*. Grande Imprimerie Africaine. 1918. Dakar.
  
- Agence Française d'Outre-mer: *L'Afrique Occidentale Française*. Gouvernement Générale de l'Afrique Occidentale Française. Paris, 1937.
  
- AIRRIESS, Christopher A.: "Global economy and Port Morphology in Belawan, Indonesia" en *Geographical Review*. Vol.81, Nº2. 1991, pp. 183-196.
  
- AKPO-VACHÉ, Catherine: *L'AOF et la Seconde Guerre mondiale. La vie politique. Septembre 1939-octobre 1945*. Karthala. 1996.
  
- ALDCROFT, F.H y FREEMAN M.J (eds.): *Transport in the industrial revolution*. Manchester University Press. 1983
  
- AMATORI, Franco y JONES, Geoffrey: *Business History around the World. (Comparative Perspectives in Business History)*. Cambridge University Press. 2003
  
- *Análisis del tráfico marítimo de los puertos canarios*. CCINLP. 1978.
  
- ANDREW, C.M y KANYA-FORSTNER, A.S: "French Business and the French Colonialists" en *The Historical Journal*. Vol. 19, Nº4. 1976, pp. 981-1000.
  
- -----: "France, Africa and the First World War" en *The Journal of African History*. Vol.19, Nº1, World War I and Africa. 1978, pp. 11-23.
  
- ANTIER-RENAUD, Chantal: *Les soldats des colonies dans la Première Guerre mondiale*, Éditions France Ouest, 2008
  
- -----: « Le recrutement dans l'empire colonial français, 1914-1918 » en *Guerres mondiales et conflits contemporains*. Nº230. 2008b, pp.23-36
  
- BARAK, Michel: «L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIX siècle » en *Revue d'histoire moderne et contemporaine* (1954-). T. 29<sup>e</sup>, Nº3. 1982, pp. 471-488

- BARROWS, Leland C: "Faidherbe and Senegal: A Critical Discussion" en *African Studies Review*. Vol.19. Nº1. 1976, pp. 95-117
  
- BARRY, Boubacar: « Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée : Etude d'une formation économique dépendante » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, pp. 35-58.
  
- BAYLIN, Bernard: "The Idea of Atlantic History" en *Itinerario*. Volume XX, Nº1, 1996.
  
- BEAUGÉ, J y COGAN, R.P: *Histoire maritime des Chargeurs Réunis et de leurs filiales françaises : Compagnie Sud-Atlantique, Compagnie de Transports Océaniques, Compagnie Fabre - Société Générale des Transports Maritimes, Nouvelle Compagnie de Paquebots*. Barré-Dayez Editeurs. Paris, 1984
  
- BENKO, Georges y LIPIETZ, Alain: "El nuevo debate regional" en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 19-36.
  
- BERNARD-DUQUENET, Nicole: "Le Front populaire et le problème des prestations en AOF" en *Cahiers d'études africaines*. Volume, 16, Numéro 61. 1976, pp. 159-172.
  
- BIRD, J: *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres. 1971.
  
- BLAUT, J.M: "Geography and the development of peasant agriculture" en *Problems and Trends in American Geography*. Eds. S.B Cohen. 200-20. New York, 1967
  
- BOIS, Paul: *Armements Marseillais: Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*. Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille. Marseille, 1988
  
- BONIN, Hubert: *C.F.A.O. Cent ans de compétition*. Economica. Paris. 1987
  
- -----: "La construction d'un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin. (Des années 1890 aux années 1930) en BONIN, Hubert (dir) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Editions de la S.F.H.O.M. 2008, pp. 243-273.

- -----: « Les réseaux bancaires parisiens et L'Empire : Comment mesurer la capacité d'influence des « banquiers impériaux » ? » en BONIN, Hubert (dir) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Editions de la S.F.H.O.M. 2008, pp. 447-471.
  
- -----: "The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)" en World Economic History Association Congress. Utrecht, 3-7 August, 2009.
  
- BONIN, Hubert y DE GOEY, Ferry (eds.): *American firms in Europe. 1880-1980: Strategy, Identity, Perception and Performance*. Publications d'Histoire Économique et Sociale. Libraririe Droz. 2009
  
- BOUMEDOUHA, Saïd: "Adjustment to West African Realities: The Lebanese in Senegal" en *Africa: Journal of the International African Institute*. Vol. 60. N°4. Edinbrough University Press. 1990, pp.539-549
  
- BOURGON TINAO, J. P: *Los Puertos Francos y el régimen especial de Canarias*. Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local. 1982
  
- BOURRIERES, P: *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar. 1948
  
- BOYER, Robert: *La teoría de la regulación. Un análisis crítico*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1992
  
- -----: "Las alternativas al fordismo. De los años 80 al siglo XXI" en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 185-218.
  
- BOZA CHIRINO, José: *Comercio exterior entre Canarias y África*. CIES. Las Palmas de Gran Canaria, 1995
  
- BOZA CHIRINO, José y PALACIOS SÁNCHEZ, A.A: "Las relaciones comerciales entre Canarias y África" en *Revista Situación Serie de Estudios Regionales. Canarias*. 1997, pp.397-404
  
- BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de cultura económica de España. 2001 (Edición original de 1949)
  
- BRAYSHAY, Mark, CLEARY, Mark y Selwood, John: "Interlocking directorships and transnational linkages within the British Empire, 1900-1930" en *Area*, 37.2. 2005, pp.209-222

- BRITO GONZÁLEZ, Oswaldo: *Historia del movimiento obrero canario*. Editorial Popular. Madrid, 1980
  
- BURRIEL DE ORUETA, E: *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. CIES. Las Palmas, 1972
  
- BUSTELO GÓMEZ, Pablo: "El enfoque de la regulación en Economía: una propuesta renovadora." *Cuadernos de Relaciones Laborales*. Nº4. Editorial Complutense. Madrid. 1994, pp.149-163
  
- -----: "Enfoque de la regulación y economía política internacional. ¿Paradigmas convergentes?" en *Revista de Economía Mundial*. Nº8. 2003, pp. 143-173.
  
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro: "El tráfico marítimo en la era del Imperio: Cartel, Monopolio y Oligopolio: El Caso de Santa Cruz de Tenerife. c.1870-1914" en *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AAHE)*. Murcia. 9-12 septiembre de 2008.
  
- CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel: "El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914" en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. 2005
  
- CAIN, P.J and HOPKINS, A.G: "Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas II: New Imperialism, 1850-1945" in *The Economic History Review*. New Series. Vol.40, Nº1. 1987, pp. 1-26.
  
- CALVO, Ángel: "Los cables submarinos: una rama emergente de la ingeniería civil en el siglo XIX" en *Quaderns d'Historia de l'enginyeria*. Volum V. 2003, pp. 200-212
  
- CANNY, Nicholas: "*Atlantic History: What and Why?*" en *European Review*, Vol 9, Nº 4 (United Kingdom). 2001, pp. 399-411
  
- CARAVACA BARROSO, Inmaculada: "Los nuevos espacios ganadores y emergentes" en *Revista Eure*. Vol.XXIV. Nº73. Santiago de Chile. 1998, pp. 5-30
  
- CARNERO LORENZO, Fernando (dir.): *Canarias como plataforma tricontinental con especial referencial al ámbito africano. C.1850-1910*. Área de Economía y Competitividad del Cabildo de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 2011

- CARNERO LORENZO, Fernando y PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A: “La economía de servicios: el enclave portuario isleño en el escenario atlántico” en *Economía e insularidad (siglos XV-XX)*. Universidad de La Laguna. Tomo I. La Laguna. 2007, pp.177-200.
  
- CARNERO LORENZO, Fernando, NUEZ YÁNEZ, Juan Sebastián, PÉREZ HERNÁNDEZ, M.A: “Las redes empresariales extranjeras en España. El caso de la multinacional británica Elder Dempster y Cía” en X Simposio de Historia Económica. Bellaterra. 2005
  
- -----: “El papel de Canarias en las relaciones económicas internacionales con África”, en 7º *Congreso Iberico de Estudios Africanos*, Lisboa, Centro de Estudios Africanos, 2010
  
- CASSON, Mark: “*Networks: A New Paradigm in International Business History?*” en XIV Congreso Internacional de Historia Económica, Helsinki. 2006
  
- CASTELLS, Manuel: *La Era de la Información. Vol. I: La Sociedad Red*. Primera edición (1996). México, Distrito Federal: Siglo XXI Editores. 2002
  
- CASTILLO-HIDALGO, Daniel y SUAREZ VIERA, Francisco: “La Proyección Internacional del Puerto” en HERRERA PIQUÉ, Alfredo (dir): *125 Años de Nuestro Puerto*. Fundación de Puertos de Las Palmas. 2008
  
- CHAMBERLAIN, Muriel E: *The Scramble for Africa*. London: Longman, (1ª edición de 1974). 1999
  
- CHANDLER, Alfred Dupont Jr: *The visible Hand: The managerial Revolution in American Business*. Beklnap Press of Harvard University Press. 1993
  
- -----: *Escala y diversificación. La dinámica del capitalismo industrial*. Prensas Universitarias. Zaragoza (original en inglés, 1990) 1996.
  
- CHARPY, Jaques: *Dakar. Naissance d’une Métropole*. Editions Les Portes du Large. 2007
  
- -----: “Aux origines du port de Dakar” en *Outre-Mers*. T.99, N°370-371. 2011, pp.301-317
  
- CHAUNU, Pierre: *Sevilla y el Atlántico (1504-1650)*. 1961.
  
- CHILDERS, Erskine B: *The Road to Suez*. McGibbon & Kee. 1962.
  
- COHEN, Robin: “Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers” en *Review of African Political Economy*. N°19, Consciousness & Class. 1980, pp.8-22

- COLL, S. y KOMLOS, J.: "The Biological Standard of Living and Economic Development: Nutrition, Health and Well Being in Historical Perspective", en EUGENIA NÚÑEZ, C.: *Debates and Controversies in Economic History, Proceedings Twelfth International Economic History Congress*, Madrid, Fundación Ramón Areces, 1998
  
- COMÍN, Francisco y MARTÍN ACEÑA, Pablo: "Rasgos históricos de las empresas en España. Un panorama" en *Revista de Economía Aplicada*. Número 12 (vol.IV). 1996, pp.75-123.
  
- CONKLIN, Alice L: "Democracy Rediscovered: Civilization through Association in French West Africa (1914-1930)" en *Cahiers d'Études Africaines*, Vol.37, Cahier 145. 1997, pp. 59-84.
  
- -----: "Colonialism and Human Rights, A contradiction in Terms? The case of France and West Africa, 1895-1914" en *The American Historical Review*. Vol.103, Nº2. 1998, pp. 419-442.
  
- COOPER, Frederick: "The Senegalese Strike of 1946 and the Labor Question in Post-War French Africa" in *Canadian Journal of African Studies*. Vol.24, Nº 2. 1990, pp. 165-215
  
- -----: "Dockworkers and labour history" en *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Davies et alii (Eds.). Ashgate. 2000, pp. 523-541.
  
- COOPER, Frederick y STOLER, Ann L: "Introduction Tensions of Empire: Colonial Control and Visions of rule" en *American Ethnologist*. Vol.16. Nº4. 1989, pp.609-621
  
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: « L'impact des Intérêts Coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965 » en *The Journal of African History*, Vol.16, Nº 4. 1975, pp. 595-621.
  
- -----: "Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres" en *Le Mouvement Social*, Nº 107. Editions l'Atelier on behalf of Association Le Mouvement Social. 1979, pp. 51-76.
  
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine y MONIOT. H: *África Negra de 1800 a nuestros días*. Labor, 2ª edición. 1ª edición 1976. Presses Universitaires de France. 1985
  
- CORREIA E SILVA, António Leão: *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Centro Cultural Português. Praia. Mindelo. 1998
  
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé y HUAN, Claude: *Dakar, 1940: la bataille fratricide*. Económica. París, 2004.

- COUTURIER, Alain: *Le Gouverneur et son miroir. Marcel de Coppet (1881-1968)*. L'Harmattan. Graveurs de Mémoire. Paris. 2006
  
- CROWE, S.E: *The Berlin West African Conference, 1884-1885*. Negro Universities Press. Westport. Conn. (1ª edición 1942).1970
  
- D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène: « Recherches sur l'évolution du travail salarié en AOF pendant la crise économique 1930-1936 » en *Cahiers d'Etudes Africaines*, Vol. 16, Cahier 61/62, Histoire Africain : Constatations, contestations. 1976, pp. 103-117.
  
- DAAMEN, Tom: "Sustainable Development of the European Port-City Interface". Paper presented at *ENHR Conference*. Rotterdam, 2007
  
- *Dakar Port Thonier*. Dakar. 1957
  
- *Dakar, station service atlantique*. Dakar. 1949
  
- DAUMALIN, Xavier: « Marseille, l'Ouest Africain et la Crise » en COURDURIE, Marcel y MIEGE, Jean-Louis ; *Marseille Colonial face a la crise de 1929*. Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence. 1992, pp.168-218.
  
- -----: « La doctrine coloniale africaine de Paul-Leroy-Beaulieu (1870-1916) »: Essai d'analyse thématique en BONIN, Hubert (dir) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970)*. *Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Editions de la S.F.H.O.M. 2008, pp. 103-120.
  
- DAVID, Philippe : *Les Navetanes : Histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Senegambia des Origines a nos jours*. Nouvelles Éditions Africaines. Dakar, 1980
  
- DAVIES P.N: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin. 1973
  
- -----: "Shipping Lines on the development of British West Africa" in *Business History*. Volume XIX. Nº1. Frank Cass & Company Ltd. London. 1977, pp. 3-17.
  
- DE RUS MENDOZA, Ginés, TOVAR, Beatriz y GONZÁLEZ, Marianela: *Impacto Económico del Puerto de Las Palmas*. Civitas. Thomson Routers. 2009
  
- DE SAYVRE, Denise (dir.): *La Conférence de Berlin (1884-1885)*. Abidjan. Les Nouvelles Éditions Africaines. 1985

- DEAKIN. B.M: *Shipping Conferences. A study of their Origins, Development and Economic Practices*. Department of Applied Economics, Cambridge University Press. London. 1973
  
- DEASY, George F: "The Harbours of Africa" en *Economic Geography*. Vol.18, nº4. Clark University. 1942, pp. 325-342.
  
- DESPLAT, E y QUENIVET, J: « Les Compagnies Maritimes à Bordeaux: la Compagnie Générale Transatlantique, les Chargeurs Réunis » en *Cahiers de la Mémoire de Bordeaux*. Nº4. 1993
  
- DIOUF, Mamadou: « Traitants ou négociants ? Les commerçants Saint Louisiens (2<sup>o</sup> moitié du XIXe S.- Début XXe S.) Hamet Gora Diop (1846-1910) Étude de cas » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, pp. 107-153.
  
- DIRECTION DES ARCHIVES DU SÉNÉGAL: *L'AOF : de la Création à la Balkanisation (1895-1960)*. Primature Secrétariat Général du Gouvernement. Dakar. 1995
  
- DUBOIS, Colette: « Quelles politiques de développement pour l'Afrique subsaharienne durant la colonisation ? » en *Cinquièmes Rencontres de la Durance*. Aix en Provence. 2005, pp. 1-14.
  
- -----: « Un palliatif au travail forcé en Afrique équatoriale française ? Les engagés chinois du Congo-Océan (1929-1932) » en Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coord.): *Trabalho forçado africano. Articulações com o poder político*. Campo das Letras. Porto. 2007, pp. 249-268.
  
- DUCRUET, César: « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial » en *M@ppemonde*. Nº 77-1. 2005, pp. 1-6.
  
- DUCRUET, César y LEE, Sung-Woo: « Frontline soldiers of globalisation : Port-city evolution and regional competition » en *GeoJournal*. Vol. 67. 2006, pp. 107-122.
  
- "El Puerto de Dakar" en *Revista de Obras Públicas*. 66, tomo I. 1918.
  
- ELLIOT, John: *En la Búsqueda de la Historia Atlántica*. Conferencia de apertura del XIV Coloquio de historia Canario - Americana. Las Palmas de Gran Canaria. 2000
  
- EPSTEIN, A.L: "Urbanization and Social Change in Africa" en *Current Anthropology*. Vol. 8. Nº4. 1967, pp. 275-295

- FALL, Mamadou: « Marchés locaux et groupes marchands dans la longue durée : Dès marchés du Cayor aux marchés du fleuve Sénégal. XVIIIe-début XXe siècle » BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, pp. 59-106.
  
- FAO. Expert Consultation Report. Energy and Protein Requirements. Technical Report Series 724. Génova. Suiza. 1985
  
- FAYE, Ousseynou y THIOUB, Ibrahima: «Les marginaux et l'État à Dakar » en *Le Mouvement Social*. Nº204. Sociétés et Espaces Urbains en Afrique. 2003, pp.93-108
  
- FERRO, Marc : 1956, *Suez. Naissance d'un tiers-monde*. Complexe, 2006.
  
- *Figures contemporaines. Tirées de l'Album Mariani. Soixante-dix-huit biographies, notices, autographies et portraits*. Librairie Henri-Floury. Paris, 1900.
  
- FIRMIN-SELLERS, Kathryn: "Institutions, Context and Outcomes: Explaining French and British Rule in West Africa" en *Comparative Politics*. Vol. 32, Nº3. 2000, pp. 253-272
  
- FLETCHER, Max. E: "The Suez Canal and World Shipping. 1869-1914" in *The Journal of Economic History*. Vol. 18, Nº.4 (December). 1958, pp. 556-573
  
- FOGEL, R. W., FLOUD, R., HARRIS, B. y HONG, S. C.: *The changing body: health, nutrition, and human development in the Western world since 1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011
  
- FÖRSTER, Stig et alii: *Bismarck, Europe, and Africa: The Berlin Africa Conference 1884–1885 and the Onset of Partition*. Oxford. Oxford University Press. 1989
  
- FRAILE BALBÍN: *Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España. 1900-1950*. Alianza Editorial. Madrid. 1992
  
- FREUND, Bill: *The African Worker. African Society Today*. Cambridge University Press. 1988
  
- FRY, Richard: *Bankers in West Africa: The story of the Bank of British West Africa Limited*. Hutchinson. Londres, 1976
  
- FUJITA, Masahisa y KRUGMAN, Paul: "La nueva geografía económica: Pasado, presente y futuro" en *Investigaciones Regionales*. Primavera, Número 004. Asociación Española de Ciencia Regional. Alcalá de Henares. 2004, pp.177-206

- FYFE, Christopher: "Charles Heddle. An African "merchant Prince"" en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L'Harmattan. París. 1983, pp. 235-247
  
- GALLEGO, José Andrés: "El sector agropecuario y forestal" en *VVAA: Revolución y Restauración (1868-1931)*. Ediciones Rialp. Madrid, 1982, p.430
  
- GARCÍA ALONSO, Lorena: "Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles". Tesis doctoral. Universidad de Oviedo. 2005.
  
- GAUJAC, Paul: *Suez 1956*. Édition Lavauzelle. 1986
  
- GERSICK, Kelin y DAVIS, John: *Empresas Familiares: Generación a Generación*. Mc Graw Hill. 1997
  
- GONZÁLEZ LAXE, Fernando: "Economía marítima y tipologías portuarias" en *Boletín Económico del ICE*. Nº 2717. 2002, pp.21-33
  
- GUIMERÁ PERAZA, M: *Los puertos francos en Canarias en el siglo XIX*. Textos, Federación de Comercio de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife, 1989
  
- GUIMERA RAVINA, Agustín: *La Casa Hamilton. Una empresa británica en Canarias. 1837-1987*. Santa Cruz de Tenerife. 1989
  
- GLEAVE, M.B: "Port Activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone" en *Journal of Transport Geography*. Vol.5, Nº 4. 1997, pp. 257-275.
  
- GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo: *El agente consignatario de buques en España*. Librería Bosch. Barcelona, 1989
  
- GORMO, Jean: « Travail forcé et construction des infrastructures routières dans l'extrême-Nord Cameroun pendant la période coloniale » en Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coord.): *Trabalho forçado africano. Articulações com o poder político*. Campo das Letras. Porto. 2007, pp. 269-282
  
- GOUTARD, A : « La réalité de la « menace » allemande sur l'Afrique du Nord en 1940 » en *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*. Nº43. 1961, pp.1-20
  
- GRANOVETTER, Mark: "The impact of Social Structure on Economic Outcomes" en *Journal of Economic Perspectives*. Volume 19, Number 1, Winter. 2005, pp. 33-50.

- GRISSET, P: « L'État et les télécommunications internationales au début du XXe siècle en France : un monopole stérile » en *Histoire, Économie et Société*. 2. 1987, pp. 181-207
  
- GRZYBOVSKI, Denize y TEDESCO, J. Carlos: "Empresa Familiar X Competitividad: Tendências e racionalidades em conflito" en *Teoria Evid. Economica*. V.6, nº11. Passo Fundo. 1998, pp. 37-68
  
- GUYER, Jane I (ed): *Feeding African cities. Studies in Regional Social History*. International African Institute. 1987
  
- HARDING, Leonhard: « Les grands commerçants africains en Afrique de l'Ouest : Le Cas du Sénégal et de la Côte d'Ivoire. Essai de synthèse » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, pp. 5-33.
  
- HAYUTH, Yehuda: "The port-urban interface: an area in transition" en *Área*. Volumen 14, Número 3. 1982, p. 219-224
  
- HEADRICK, Daniel: *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad. Madrid. 1ª edición. (1ª edición en inglés, 1981). 1989
  
- -----: *The invisible Weapon: Telecommunications and International Politics, 1851-1945*. Nueva York. 1991
  
- HEADRICK, Daniel y GRISSET, Pascal: "Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1839-1939" en *The Business History Review*. Vol.75, Nº3. Harvard College. 2001, pp. 543-578.
  
- HENDERSON W.O: "Germany's trade with Her Colonies. 1884-1914" in *The Economic History Review*. Vol.9, Nº1. 1938, pp. 1-16.
  
- -----: "British Economic Activity in the German Colonies, 1884-1914" in *The Economic History Review*, Vol.15, Nº. 1-2. 1945, pp. 56-66
  
- HERZOG, Chaim: *The Arab-Israeli Wars*. Random House. 1982.
  
- HILLING, David: "The Evolution of the Major Ports of West Africa" en *The Geographical Journal*. Vol.135. Nº3.Blackwell Publishing. 1969, pp. 365-378
  
- HIRSCHMAN, A.O: *The Strategy of Economic Development*. Yale Studies in Economics. New Haven, 1958

- HITCHCOCK, William, I: « Pierre Boisson, French West Africa, and the Postwar Epuration: A case from the Aix Files » en *French Historical Studies*. Nº24, 2. 2001, pp. 305-341
  
- HOBBSAWN, Eric: *La Era del Imperio. 1870-1914* (ed. esp, 1ª edic. en inglés; 1987). Labor, Barcelona. 1990
  
- -----: *Historia del siglo XX. 1914-1991*. (1ª edición en inglés, 1994). Crítica. Barcelona, 2005.
  
- HOPKINS, A.G: *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press. New York. 1973
  
- HOYLE, B.S: "Global and Local Change on the Port-City Waterfront" en *Geographical Review*. Vol.90, Nº3. 2000, pp. 395-417.
  
- HOYLE, B.S and PINDER, David (eds.): *European port-cities in transition*. Bellhaven Press. London, 1992
  
- HUGILL, Peter: *Global communications since 1844: Geopolitics and technology*. Baltimore, 1999.
  
- HUGON, Philippe: "Essai de typologies des entreprises africaines" en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L'Harmattan. París. 1983, pp. 61-66
  
- IBARZ GELABERT, Jordi: "Oficios y cualificaciones en el trabajo portuario. El caso de Barcelona en la primera mitad del Siglo XX" en *Historia Social*. Nº45. 2003, pp.119-137
  
- JANSSON, J. y SHNEERSON, D: *Port Economics*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, 1982.
  
- JONES, Geoffrey y ZEITLIN, Jonathan (eds.): *The Oxford Handbook of Business History*. Oxford Handbooks. Oxford University Press. 2009
  
- KEITH, Kyle: *Suez: Britain's End of Empire in the Middle East*. I.B Tauris. 2003
  
- KENYON, James B: "Elements in Inter-Port Competition in the United States" en *Economic Geography*. Vol.46, Nº1. 1970, pp. 1-24.

- KILLINGRAY, David y RATHBONE, Richard (eds.): *Africa and the Second World War*. Palgrave MacMillan. 1986
  
- KIRKALDY, W: *British Shipping. Its History, Organization and Importance*. 1912
  
- KLEIN, Martin: *Slavery and colonial rule in French West Africa*. Cambridge University Press. Cambridge. 1998, p.219
  
- KOMLOS, J.: "Anthropometric history: an overview of a quarter century of research", en *Anthropologischer Anzeiger*, 67, 4, 2009
  
- KRUGMAN, Paul: "Growing World Trade: Causes and Consequences" en *Brooking Papers on Economic Activity*. 1. 1995, p. 327-377
  
- LAKROUM, Monique: "Les salaires dans le Port de Dakar" en *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*. Nº 232-233. 1976, pp. 640-653.
  
- -----: *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*. L'Harmattan. París. 1982
  
- *Le Port de Dakar* (1918). Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918.
  
- *Les Ports Maritimes de l'AOF* (1913). Levé. Paris.
  
- LEBÓN FERNÁNDEZ, Camilo, CASTILLO MANZANO, José Ignacio y LÓPEZ VALPUESTA, Lourdes: *El impacto económico del puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*. Biblioteca Civitas Economía y Empresa. Diputación de Sevilla. Madrid, 1998.
  
- LEBORGNE Danièle y LIPIETZ, Alain: "Flexibilidad defensiva. Dos estrategias sociales en la producción de los nuevos espacios económicos" en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 331-361.
  
- LEE, R.Martin (ed): *Survey of agricultural economics literature. Vol. 4. Agriculture in economic development. 1940s to 1990s*. University of Minnesota Press. Minneapolis. 1992.
  
- LEFEBVRE, Denis : *Les secrets de l'expédition de Suez*. 1956. Perrin, 2010.
  
- LETHBRIDGE, Eric: "Tendencias da empresa familiar no mundo" en *Revista do BNDES*. 1997, pp.1-18

- LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade. 1909-1959*. A.W.Sythoff. Leyden. 1962
  
- LÉVY-LEBOYER, Maurice: « Le Patronat de la seconde industrialisation » en *Cahiers du Mouvement Social*. N°4. Éditions Ouvrières. 1979
  
- LÉVY-LEBOYER, Maurice y BOURGUIGNON, François : *L'économie française au XIXe siècle. Analyse macroéconomique*. Éditions Économica. Paris, 1985
  
- LIPPMAN, David H: "Debauché at Dakar" en *WWII History*. 2011, pp.48-55
  
- LIRIA RODRÍGUEZ, J.A: *Canarias-Guinea Ecuatorial (1445-1931). La realidad de unas históricas relaciones*. Anroart. Las Palmas de Gran Canaria, 2003.
  
- LOVEJOY, Paul: *Slavery, Commerce and Production in West Africa*. Africa World Press. 2005
  
- LOW, Setha M: "The Anthropology of Cities; Imagining and Theorizing the City" en *Annual Review of Anthropology*. 25. 1996, pp. 383-409.
  
- LYNN, Martin: "From Sail to Steam: The impact of the Steamship Services on the British Palm Oil Trade with West Africa, 1850-1890" en *The Journal of African History*. Vol. 30, N°2. 1989, pp. 227-245.
  
- MALON, Claude: "Doctrines et Pratiques du Patronat Colonial Havrais" en BONIN, Hubert (dir) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Editions de la S.F.H.O.M. 2008, pp. 379-395
  
- MARC-SCHRADER, Lucien: "Le Port de Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 22, Numéro 124. 1913, pp. 367-370
  
- MARDER, A.J: "*Operation Menace*". *The Dakar Expedition and the Dudley North Affair*. Oxford University Press. 1976.
  
- MARFAING, Laurence: « L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain. 1885-1930 » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir) : *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris. 1992, pp. 309-346.
  
- MARGLIN, S. y SCHOR, J.: *The Golden Age of Capitalism*. Oxford, 1990

- MARNOT, Bruno: « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 » en *Histoire, économie et société*. 18<sup>e</sup> année. N°3. 1999, pp. 643-658.
  
- MARSEILLE, Jaques: “L’investissement français dans l’Empire colonial: l’enquête du gouvernement de Vichy (1943) en *Revue Historique d’Outre-Mer*. 1974, pp. 409-432
  
- -----: “L’investissement privé dans l’empire colonial: mythes et réalités” en *Actes du Colloque Entreprises et Entrepreneurs en Afrique (XIXe et XXe siècles)*. Laboratoire Connaissance du Tiers-Monde. L’Harmattan. París. 1983, pp. 43-60
  
- -----: “Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): Un divorce a la française” en *Vingtième Siècle. Revue d’histoire*. N° 4, Octobre. Sciences Politiques University Press. 1984, pp. 39-48.
  
- MARTÍN GALÁN, Fernando: *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas. 1984
  
- MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo (1880-1919)*. Cabildo de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife. 1988
  
- -----: “Dos episodios de la rivalidad anglogermana en Canarias a comienzos del siglo actual” en *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico de Fuerteventura*. N°VI. 1993, pp. 123-142.
  
- -----: *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918)*. Ediciones Idea. Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas. 2004.
  
- MARTÍNEZ BUDRÍA, E: “La demanda de servicios portuarios”, *Cuadernos de Economía*, vol. 23. 1995, pp.69-82
  
- MARTÍNEZ MILÁN, Jesús: “El puerto de Santa Cruz de Tenerife y el colonialismo europeo en el África Occidental: una hipótesis de partida” en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. Tomo III. 1987, pp.381-389
  
- MARTÍNEZ VARA, Tomás y GALLEGO ABAROA, Elena: “La difusión de la industrialización” en HERNÁNDEZ ANDREU, Juan (dir.): *Lecciones de Historia Económica*. Publicaciones Delta. Madrid. 2009, pp. 119-153
  
- MARTNER PEYRELONGUE, Carlos: “El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global” en *Revista Eure* (Vol.XXV. N°75). Santiago de Chile. 1999, pp. 103-120.

- MARX Jr. Daniel: *International Shipping Cartels: A study of Industrial Self-regulation by Shipping Conferences*. 1952
  
- MAZIANE, Leila y SUÁREZ BOSA, Miguel: « Les aménagements du littoral atlantique au Maroc au temps du protectorat : le cas du Port de Casablanca ». 2011. (documento inédito)
  
- MBAYE y MOUSTIER: "Producción Agrícola urbana de Dakar orientada al mercado" en *Estudio de caso de la ciudad de Dakar*. 1999, pp. 239-262
  
- McGEE, John: "Ocean Freight Rate Conferences and the American Merchant Marine" en *The University of Chicago Law Review*. Vol.27.. Transportation Center. Chicago. 1960, pp. 191-314
  
- MICHEL, Marc: *Les Africains et la Grande Guerre. L'appel à l'Afrique (1914-1918)*, Karthala. 2003
  
- MITCHELL B.R: *International Historical Statistics.1750-2005.Africa, Asia, Oceania*. MacMillan Publishers. 5ª Ed. 1ªed 1982. 2007
  
- MOITT, Bernard: "Slavery and Emancipation in Senegal's Peanut Basin: The nineteenth and twentieth centuries" en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol.22, Nº1. Boston University African Studies Center. 1989, p.27-50
  
- MORALES LEZCANO, Víctor: "Capitalismo industrial e inversiones extranjeras en Canarias (1850-1945)" en *Anuario del Centro Regional de la UNED de Las Palmas*, 5. 1979, pp. 141-162.
  
- MORALES LEZCANO, Víctor et alii: *Canarias y África: altibajos de una gravitación*. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria, 1985.
  
- MORDAL, Jean-Jacques: *La Bataille de Dakar*. Ozanne. 1950
  
- MORAZÉ, Charles: "Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numero 258. 1936, pp.607-631
  
- MORGAN, W.B, y PUGH, J.C: *West Africa*. Butler and Tanner. Ltd. Londres, 1969, p.493
  
- MURPHEY: "On the evolution of the port-city" en BROEZE, F. (ed.) *Brides of the sea: Port-cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries*. (Pp. 223-245). University of Hawaii Press. 1989, pp. 224-245

- NDAO, El Hadj Ibrahima: *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*. Les Nouvelles Éditions Africaines du Sénégal. Dakar. 2003
  
- NDAO, Mor: *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*. L'Harmattan-Sénégal. Paris. 2009
  
- NDAYWEL È NZIEM, Isidore: *Historia del Congo*. Ediciones La Catarata. Casa África. Madrid, 2011.
  
- NDONGO BIDYOGO, D: "Perspectivas socio-económicas de las relaciones Canarias-Guinea" en *II Aula Canarias-Noroeste de África*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1988, pp.237-243
  
- NEWBURY, C.W: "The protectionist revival in French Colonial Trade: The case of Senegal" en *The Economic History Review*. New Series, Vol.21, Nº2. Blackwell editions. 1968, pp.337-348.
  
- NEWBURY C.W y KANYA-FORSTNER A.S: "French Policy and the Origins of the Scramble for West Africa" en *The Journal of African History*. Vol. 10, Nº 2. 1969, pp. 253-276.
  
- NOVEMBER, Andras: *L'Évolution du mouvement syndical en Afrique occidentale*. Paris-La Haye. 1965
  
- OBERST, Timothy: "Transport workers, Stripes and the "Imperial response": Africa and the Post-War War II Conjuncture" en *African Studies Review*. Vol.31. Nº1. 1988, pp.117-133
  
- OJEDA CÁRDENAS, Juan: "Los puertos y el desarrollo regional de México: ¿entre la teoría y la realidad?" en *Economía Informa*. Nº 305. UNAM. México D.F. 2002, pp.18-28
  
- -----: *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)?*. Tesis doctoral. Ciudad de México. 2006
  
- OLUKOJU, Ayodeji: "The development of the The Port of Lagos, c.1892-1946" en *The Journal of Transport History*. Vol.13, Nº1. 1992a, pp.59-78
  
- -----: "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War" en *The Journal of African History*. Vol.33. Nº2. Cambridge University Press. 1992b, pp. 255-271
  
- ORR, Charles A: "Trade Unionism in Colonial Africa" en *The Journal of Modern African Studies*. Vol. 4, Nº 1. 1966, pp. 65-81.

- ORTEGA ANTA, Rosa, LOPEZ SOBALER, Ana, REQUEJO MARCOS, Ana y ANDRÉS CARVAJALES, Pedro. *La composición de los alimentos. Herramienta básica para la valoración nutricional*. Editorial Complutense. Madrid, 2004
  
- OWONA, Adalbert: "La naissance du Camerun (1884-1914). (The Birth of Cameroun, 1884-1914)" aux *Cahiers d'Études Africaines*. Vol. 13. Cahier 49. 1973, pp. 16-36.
  
- PADILLA, Luis: "Las relaciones económicas Canarias-África" en KABUNDA, Mbuyi (coord.): *África subsahariana ante el nuevo milenio*. Pirámide. Madrid, 2002.
  
- PÉHAUT, Yves: « Le réseau d'influence bordelais: La "doyenne" Maurel & Prom jusqu'en 1914 » en BONIN, Hubert (Dir.) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Éditions de la S.F.H.O.M. 2008, pp.225-237.
  
- PÉREZ HERNÁNDEZ, M. A: "El Tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario, 1862-1973" en *Revista de Estudios Regionales*. 2002
  
- PERSON, Yves: « Le Front populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938) » en *Le Mouvement social*. Editions l'Atelier. N° 107. Avril-Juin. 1979, pp. 77-101.
  
- PETEREC, Richard J: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York. 1967
  
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier: *Les négocees maritimes français. XVIIe-XXe siècle*. Belin Sup Histoire. 1997
  
- PINDER, David y SMITH, Hance : "Heritage and change on naval waterfront: opportunity and change" en *Ocean and Coastal Management*. Volumen 42. 1999, p.861-889.
  
- PONCE MARRERO, F. J: "El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial" en *Vegueta*, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, núm. 0, 1992, pp. 137-148.
  
- -----: "Canarias, economía y guerra: 1913-1920" en *Revista Aguayro*, núm. 204. 1993, pp. 10-13.
  
- -----: "La rivalidad anglo-germana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra" en *Anuario de Estudios Atlánticos*. N° 48. 2002, pp. 133-152.

- -----: *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*. UMI Microform, ProQuest Information and Learning Company, Ann Arbor, 2002b.
- POUNDS, N.J.G: "Port and Outport in North-West Europe" en *The Geographical Journal*. Vol.109, N°4. 1947, pp. 216-228
- QUINTANA NAVARRO, Francisco: "La Luz, estación carbonera y despegue portuario. 1883-1913" en *Aguayro*, número 146. 1983
- -----: *Barcos, Negocios y Burgueses en el Puerto de La Luz. 1883-1913*. CIES, Las Palmas. 1985
- ROBINSON, Ross: "Modelling the Port as an Operational System: A perspective for Research" en *Economic Geography*. Vol.52. N°1. 1976, pp. 71-86
- RODRÍGUEZ y DÍAZ DE QUINTANA, M: *Miller y Compañía: cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas. 1989
- SALVATORE, R., COATSWORTH, J. H. y CHALLU, A. E.: *Living Standards in Latin American History. Height, Welfare, and Development, 1750-2000*, Harvard, Harvard University Press, 2010
- SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: *Paradigmas Historiográficos contemporáneos*. Fundación Buría. Barquisimeto (Venezuela), 2005
- SANTANA PÉREZ, Germán y LÓPEZ, E: *Canarios con Salacot: África subsahariana como lugar de emigración (1936-1975)*. Fundación Mapfre-Guanarteme. Santa Cruz de Tenerife, 2009.
- SANTANA PÉREZ, German y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel: *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. Ediciones de la Catarata. Madrid, 2002.
- SCOTT, Allen J: "La economía metropolitana: Organización industrial y crecimiento urbano" en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 103-119.

- SCOTT, James C.: *Domination and the Arts of Resistance. Hidden Transcripts*. Yale University Press. New Haven, 1990.
  
- SCOTT MORTON, Fiona: "Entry and Predation: British Shipping Cartels. 1879-1929" in *Journal of Economics & Management Strategy*, Volume 6. Number 4. 1997, pp. 679-724.
  
- SECK, Assane: *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire. Dakar. 1970
  
- SEGRETAINE, Henri-Dominique : *De Gaulle en échec. Dakar, 1940*. M. Fontaine. Poitiers, 1992.
  
- SESAY, Amadou (dir.): *Africa and Europe. From partition to Interdependence or Dependence?* Londres. Croom Helm. 1986
  
- SHERWOOD, Marika: "Elder Dempster and West Africa, 1891-c.1940: The Genesis of Underdevelopment?" en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol. 30, Nº 2. 1997, pp.253-276.
  
- STECKEL, R. H. y FLOUD, R. (eds.): *Health and Welfare during the Industrialization*, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1997
  
- SUÁREZ BOSA, Miguel: *El Movimiento Obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales. 1990
  
- -----: *Economía, Sociedad y Relaciones Laborales en las Canarias Orientales 1930-1936*. CIES, Las Palmas. 1995
  
- -----: "La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y Las Palmas (1891-1980)" en Arenas Posadas, Carlos *et alii* (eds): *Mercado y Organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Sevilla. 1998, pp. 303-314.
  
- -----: "El tráfico de mercancías por el puerto de la Luz y de Las Palmas", en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. 2000, pp. 2.175-2.191.
  
- -----: *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural. 2003

- -----: "The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century: Corporate Strategies" en *International Journal of Maritime History*, Vol. XVI, N°1. 2004, pp.95-124.
- -----: "Empresas y empresarios franceses en Canarias en el siglo XIX" en *Boletín Millares Carló*. Número 27. Centro asociado UNED. Las Palmas de Gran Canaria, 2008.
- SUÁREZ BOSA, Miguel, GONZÁLEZ DE LA FE, Pedro y JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis: "Cambios en la Organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas: una visión histórica" en *Transportes, Servicios y Comunicaciones*. N°9. 2005, pp.66-88.
- SUÁREZ BOSA, Miguel, JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis y CASTILLO HIDALGO, Daniel: "Puerto, empresas y ciudad: Una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria" en *Revista de Historia Industrial*. Volumen 46. Barcelona. 2011, pp.73-96
- SUÁREZ BOSA, Miguel; MARTINEZ MILÁN, Jesús; DE LUXÁN, Santiago y SOLBES, Sergio: "Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias" en *Boletín Millares Carló*. Num.14. 1995
- SUNDERLAND, David: "Objectionable Parasites": The Crown Agents and the Purchase of Crown Colony Government Stores. 1880-1914" en *Business History*. 41, 4. 1999, pp. 21-47.
- TAL, David (ed.): *The 1956 War*. Frank Cass Publishers. Londres, 2001.
- TEMIN, P: "The Golden Age of European Growth Reconsidered" en *European Review of Economic History*. 6,1. 2002, p.3-22
- THIAM, Iba Der: *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*. L'Harmattan. Paris. 1993
- THIOUB, Ibrahima: « L'enfermement carcéral: Un instrument des gestions des marges urbaines au Sénégal. XIXe-XXe siècles » en *Canadian Journal of African Studies*. Vol. 37. N°2/3. 2003, p.269-297
- THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol. 33. N°1. 1957, pp.1-15.
- TOBAL, Tófol: "El Terciario Portuario como indicador de innovación" en *Scripta Nova*. N° 69 (66). 2000

- TRIER, Mijal: "Ciudad Vieja de Montevideo. Procesos de transformación en un barrio portuario" en ROMERO GORSKI, Sonia (coord.): *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*. Montevideo. 2005, pp.181-189.
  
- VALDALISO GAGO, Jesús María: *La Navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerra de Fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*. Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Bilbao. 1997
  
- VALDALISO GAGO, Jesús María y LÓPEZ GARCÍA, Santiago: *Historia Económica de la Empresa*. Crítica. Barcelona, 2000
  
- VELTZ, Pierre: "Jerarquías y redes en la organización de la producción y del territorio" en BENKO y LIPIETZ (eds.) *Las Regiones que Ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Edicions Alfons el Magnànim. Generalitat Valenciana. Valencia. 1994, pp. 281-299.
  
- VERBEEK, Bertjan: *Decision-Making in Great Britain during the Suez Crisis. Small Groups and a Persistent Leader*. Aldershot: Ashgate Publishing. 2003
  
- VERLINDEN, Charles: "Les Origines Coloniales de la Civilisation Atlantique" en *Journal of World History*, Nº1. 1953
  
- VINEN, Richard: *The politics of French business. 1936-1945*. Cambridge University Press. 1991
  
- WALLERSTEIN, Emmanuel: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid : Siglo XXI Editores. Madrid, 1980 (versión original de 1979).
  
- -----: "El análisis de los sistemas mundiales" en GIDDENS y TURNER (coord.): *La teoría social, hoy*. Editorial CNCA-Alianza Editorial. México. 1990
  
- WARSHAW, D.: *Paul Leroy-Beaulieu and Established Liberalism in France*. Northern Illinois University Press, 1991
  
- WILLIAMSON O.E y WINTER, S.G (eds.): *The Nature of the Firm. Origins, Evolution and Development*. Oxford University Press. Oxford, 1991
  
- WINTERS, Christopher: "Urban morphogenesis in Francophone Black Africa" en *Geographical Review*, Vol.72, Nº2. 1982, pp. 139-154.

- WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements" en *Geographical Review*. Vol. 31, Nº4. American Geographical Society. 1941, pp. 609-638.
  
- WORLD HEALTH ORGANIZATION: *Diet, Nutrition and the Prevention of Chronic Diseases*. WHO. Technical Report Series 916. FAO. 2003
  
- ZIMMERMANN, E.W: *Ocean Shipping*. New York: Sir Isaac Pitman & Sons. 1921
  
- ZWEIFEL, J y M.MOUSTIER: *Expédition C.A Verminck. Voyage aux sources du Niger*. Marseille, 1880

