

Análisis sobre el impacto de la introducción y desarrollo de la intermodalidad en el puerto de Dakar (1857-1936)¹

Daniel Castillo Hidalgo (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)

Resumen:

La integración de los espacios coloniales de África occidental tuvo como centros neurálgicos y privilegiados a las ciudades portuarias. Estos núcleos urbanos focalizaron la inversión en infraestructuras, centralizando diferentes funciones y generando procesos de concentración de actividad económica. El desarrollo de las conexiones intermodales entre las infraestructuras portuarias y los ferrocarriles desempeñaron un papel fundamental a la hora de estructurar las redes comerciales desde los centros productores agrícolas y mineros del interior, hacia los grandes centros de redistribución costeros. De este modo, el sistema intermodal facilitó el incremento de las exportaciones coloniales, transformando consecuentemente el conjunto del tejido productivo. El puerto de Dakar nos ofrece la posibilidad de analizar el impacto de la implantación de la intermodalidad de los transportes en África occidental, en una infraestructura de primer nivel regional.

En esta comunicación, se analiza la evolución de las redes de transporte ferroviario que tenían como nodo a la ciudad-puerto de Dakar, estudiando la actividad comercial del puerto, en estrecha relación con el incremento de las exportaciones de materias primas. La hipótesis de partida que manejamos es que la integración de Senegal –y por consiguiente Dakar- en las redes económicas globales se produjo a través de la exportación masiva de cacahuetes desde mediados del siglo XIX, en la cual el desarrollo de la intermodalidad jugó un papel decisivo.

¹ Esta comunicación se inserta dentro del Proyecto de Investigación del M.E.C; *Modelos de Gestión de Puertos y la Comunidad Portuaria en el Ámbito Atlántico (siglos XIX y XX)* (HAR2010-17408)

Análisis sobre el impacto de la introducción y desarrollo de la intermodalidad en el puerto de Dakar (1857-1936)

Daniel Castillo Hidalgo (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)

1. Introducción

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. La introducción del taylorismo como sistema de organización del trabajo en la industria metropolitana a finales del XIX, implicó una mayor coordinación de los agentes económicos en África Occidental, dónde se hacía necesario un control más estrecho de la cadena de producción para optimizar los recursos disponibles. 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. 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.

Los puertos oceánicos como Dakar, se convirtieron en los ejes 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 constata una mayor presencia de empresas comerciales en las ciudades costeras de África Occidental, en relación con el aumento del comercio en la región. 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 lanzadera hacia el interior, desconocido en buena medida por los europeos. Hasta bien entrada la mitad del siglo 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. En este proceso de integración de nuevos espacios, la expansión del ferrocarril se tornó decisiva, en la medida que permitió una mayor integración de las regiones del interior exportadoras en los mercados internacionales, a través de su conexión con los grandes puertos oceánicos como Dakar. En consecuencia, estas ciudades-puerto 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.² La actividad económica se multiplicó al ritmo de la competencia internacional y la expansión por las diferentes colonias de grandes empresas comerciales como la *Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO)*, *Elder Dempster* o *Maurel et Prom*.³

El objetivo de esta comunicación es analizar el impacto que supuso la introducción y desarrollo de la intermodalidad en Dakar, teniendo en cuenta las diferentes modificaciones en las infraestructuras

² Epstein (1967), p.282, Gleave (1997), p.264, Marnot (1999), p.644

³ Bonin (2009), p.5

como consecuencia del incremento de los tráficos portuarios, vinculados de modo directo con la exportación masiva de cacahuetes y otras *commodities* coloniales. De este modo, planteamos que el proceso de integración de la economía senegalesa en los mercados globales a finales del siglo XIX se produjo con el desarrollo de los cultivos de exportación agrícolas, orientados casi en su totalidad al cacahuete y sus derivados. Las conexiones intermodales se desarrollaron a la par que crecía el comercio de estos productos, que tenían al puerto de Dakar en su centro redistribuidor hacia los mercados europeos –y franceses particularmente.

El movimiento hacia el interior de las empresas comerciales, animadas por la construcción y avance 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.⁴ 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. Consecuentemente, 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. El marco temporal de este artículo se justifica por el inicio de las obras en el puerto de Dakar (1857-1862) y por el posterior desarrollo de las conexiones intermodales que se inician en 1883-1885 con la construcción del ferrocarril Dakar-Saint-Louis (DSL); que culmina a finales de la década de 1930 con el ascenso y metropolización regional de Dakar.

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

2. Dakar, capital y centro económico del AOF

El puerto de Dakar, en la península de Cabo Verde (Senegal) se convirtió desde 1857 en un espacio preponderante en las políticas desarrolladas por la administración francesa en África Occidental. Varios fueron las razones que motivaron la creación del puerto de Dakar, entre las que se encontraban sus buenas condiciones geográficas o la creciente competencia regional de Cabo Verde, que 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. 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 sus 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, que combatiera además la fuerte pujanza británica en la región.

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

⁴ Hopkins (1973), p.201

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 –frente a Dakar–, para potenciar la actividad comercial de la isla. Las presiones ejercidas por los comerciantes de Gorée sobre las autoridades de Saint-Louis tras el cese y prohibición del comercio de esclavos en 1848 explican esta escala en el puerto isleño. 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, por lo que retrasarían su paso por la bahía de Dakar hasta el 4 de noviembre de 1866 –como se expondrá a continuación.

El ingeniero francés y principal defensor del proyecto Émile Pinet-Laprade, había informado al Almirantazgo de la necesidad de dotar a la marina de un punto fuerte en África Occidental. Este puede ser considerado el hecho desencadenante de la elección final de Dakar como puerto de refugio y base naval.⁵ 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 francesa, reorganizando y prestando la explotación sistemática del *hinterland*. Esto condujo a la integración de estos territorios en las redes económicas que se estaban desarrollando a nivel mundial, configurando los nuevos espacios y territorios de la globalización.⁶

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

Como respuesta a las insuficiencias técnicas de la escala de Gorée, y el mal estado de las infraestructuras en Dakar, en febrero de 1862 comenzaron los trabajos de acondicionamiento de las instalaciones portuarias, cuyo objetivo fundamental era la creación del dique sur (*grande jetée*), prolongando el antiguo embarcadero (*petit jetée*) con el propósito de 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.⁷

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.⁸ Según la documentación, se conoce que estos presos se encargaban de realizar las tareas más penosas, entre las que se encontraban los peligrosos dragados y sondeos de los fondos con escafandras de buzo, que se cobraban un alto precio en vidas entre estos hombres.⁹

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

⁵ Charpy (2007), p.111

⁶ Veltz (1994), Wallerstein (1990)

⁷ Seck (1970), p.307

⁸ Archives Nationales Sécción Outre-Mer (de aquí en adelante ANSOM) 14MIOM/880. 1863

⁹ Charpy (2011), p.307

reduciendo significativamente además, los tiempos de espera. Este proyecto de ampliación fue enviado al Consejo de Trabajos de la Marina, siendo atendidos por éste el 7 de julio de 1863.¹⁰

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 alegó que el dique de 300 metros era suficiente para facilitar todas las maniobras que debía desempeñar *Méssageries Impériales*: amarre seguro, carboneo, aguada, carga y descarga de mercancías. Esta comisión, señaló también la posibilidad del crecimiento de Dakar a través de la infraestructura portuaria. El puerto desarrollaría la actividad comercial que a su vez animaría y mantendría una comunidad portuaria competitiva capaz de atraer a su vez a los tráficos marítimos. Con respecto a la elección de Dakar como centro neurálgico de la intermodalidad de los transportes en África Occidental (navegación a vapor y ferrocarril), una idea defendida y preconizada por Pinet-Laprade, se convirtió en una realidad en poco más de veinte años con la creación de varias líneas, entre las que destaca la DSL (1885).¹¹

2.2. Introducción de la intermodalidad en el puerto de Dakar (1878-1904)

Tras la guerra Franco-Prusiana, y la derrota francesa en la misma, se produjo un proceso de repliegue e inversión hacia sus posesiones coloniales, del mismo modo que acontecería tras la Gran Guerra. A mediados de la década de 1870, el desarrollo acelerado de los medios de transporte y telecomunicaciones, van a demandar nuevos cambios y mejoras en relación con la estructuración de los espacios de flujos globales que se estaba experimentando en los países inmersos en la revolución industrial.¹² 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 a partir de estos momentos.¹³ Entre 1878 y 1901 el gobierno metropolitano francés impulsó una política de profundización en este aspecto. El incremento de la actividad comercial en los puertos implicó una mayor y mejor organización entre los servicios portuarios y los transportes terrestres con el fin de optimizar los recursos disponibles, reduciendo los tiempos de espera, logrando aumentar la competitividad y el atractivo de los puertos. Las instituciones centraron su interés en la mejora de las instalaciones portuarias (creación de astilleros, varaderos flotantes, dragado de fondos) y se instalaron las vías ferroviarias a pie de muelle, conectando los centros productores, industriales y agrícolas con los nodos de redistribución marítimos.¹⁴

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 desarrollo del cultivo masivo del cacahuete en Senegal a partir de 1880 se sustentó en la mejora de las conexiones ferroviarias entre el binomio Diourbel-Kaolack y Rufisque-Dakar, quedando establecidas las funciones regionales de los espacios productores-exportadores.¹⁵ Entre 1878-1885 se plantearon diversos proyectos de expansión del ferrocarril en África Occidental, como resultado de la penetración y conquista del interior.¹⁶ 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 además, las obras de construcción del ferrocarril (DSL). Los intentos de mejora de la intermodalidad, comenzaron 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

¹⁰ *Moniteur du Sénégal*, 15 de julio de 1863

¹¹ Thomas (1957), p.4, Hilling (1969)

¹² Castells (2002)

¹³ Martner Peyrelongue (1999), p.107

¹⁴ Marnot (1999), pp.648-652

¹⁵ Barry (1992), p.52

¹⁶ Thomas (1957), p.3

trabajos públicos Pierre Baudin, pretendía renovar las infraestructuras portuarias nacionales y hacerlas mucho más competitivas y eficaces. En este proyecto, se debían aglutinar la mayoría de medios de comunicación existentes en torno a los puertos, propiciando de este modo la concentración de actividades económicas. Los puertos agraciados por este plan debían ser representantes del avance tecnológico y comercial francés de comienzos de siglo. Marsella, Burdeos, Le Havre o Dakar (en el espacio ultramarino) fueron sometidos a profundas reformas para adaptar sus infraestructuras a las necesidades de la actividad portuaria.

En 1902, año del traspaso de la capitalidad del AOF desde Saint-Louis hacia Dakar, se hizo patente la necesidad de mejorar las instalaciones e infraestructuras portuarias, profundizando en 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, enviaba una nota al Ministro de las Colonias Albert Decrais, dónde planteaba la necesidad de poner a disposición de la marina los espacios necesarios para ampliar la base naval y mejorar las conexiones intermodales.¹⁷

Al mismo tiempo, las empresas portuarias siguieron presionando al gobierno del AOF y a las instituciones metropolitanas para que iniciaran las reformas necesarias en el puerto, optimizando el espacio y, consecuentemente, colaborando a dinamizar la actividad comercial. El 5 de julio de 1903, el Ministro de Colonias, Gastón Doumergue, autorizaba al Gobierno del AOF a que solicitara un crédito de 65.000.000 de francos destinados a la mejora de las infraestructuras en la Federación. Varias semanas después, se presupuestaron 40.000.000 para las obras generales que debían acometerse en el puerto, absorbiendo así la mayor parte de la inversión total.¹⁸ Al año siguiente, tras la elaboración de los planes de actuación y el establecimiento de los plazos y reglamentaciones, el 4 de mayo de 1904 se publicó el concurso para la concesión de los trabajos de acondicionamiento del puerto de comercio de Dakar, con un presupuesto inicial de 8.500.000 francos. Las empresas que acudieran al concurso debían aportar un depósito de 250.000 francos que sirviera como garantía de solvencia.¹⁹ 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 DSL, cumpliendo así las directrices del plan Baudin. Debe señalarse que el incremento de los tráficos portuarios se desarrolló de un modo importante en la medida que se iban realizando los trabajos en el puerto. Entre 1896 y 1904, las importaciones en el puerto de Dakar pasaron de 47.807 a 104.185 toneladas. Las exportaciones también se multiplicaron desde las 3.233 toneladas de 1896 hasta las 26.913 toneladas de 1904.²⁰ El suministro de carbón se duplicó desde las 50.796 toneladas (1900) hasta las 100.033 (1904).

2.3. La importancia del cultivo de cacahuete y la integración en los circuitos comerciales internacionales

La importancia de este cultivo radica en su impacto sobre el sistema productivo colonial, 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

¹⁷ ANSOM. Travaux Publics (de aquí en adelante TP). Carton 96. Dossier 1. Carta del Ministro de la Marina Jean Marie de Lanessan, al Ministro de las Colonias, Albert Decrais. 4/2/1902

¹⁸ ANSOM. 14MIOM/1462. Decreto empréstito Obras Públicas en Dakar (24/12/1903); y Journal Official de la République Française (20/1/1904)

¹⁹ ANSOM. TP. Cartón 26. Dossier 2.

²⁰ ANSOM. TP. Carton 96. Dossier 21. Mouvements pour semaines dans le Port (1896)

empresas comerciales coloniales en el centro de la actividad productiva, ocupando espacios del interior en el último tercio del siglo XIX.

Los puertos exportadores fluviales como Kaolack (en la región del Sine-Saloum) adquirieron mayor importancia, así como los puertos oceánicos de Rufisque, Saint-Louis y Dakar, que vieron incrementar su actividad económica a medida que la Revolución Industrial en Europa reclamaba con voracidad una mayor cantidad de materias primas coloniales.²¹ Para Senegal, la Revolución Industrial en Europa significó el estímulo del cultivo masivo de cacahuets 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 *commodities* (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. Buenas condiciones de accesibilidad para recibir a los grandes buques mercantes, unos servicios de calidad en el puerto (suministro de carbón, agua y víveres); y todo ello combinado con una mejora de la intermodalidad, que permitiera un movimiento rápido de las *commodities* coloniales, era fundamental con el objetivo de integrar estos territorios de ultramar en el espacio de flujos global.²²

No debe obviarse que hacia la década de 1920, se había logrado una cierta monetarización de la economía por parte de los poderes coloniales, en un proceso que había arrancado en 1859, cuando el Gobernador de Senegal, Louis Faidherbe introdujo un impuesto directo anual de tres francos por persona a las comunidades africanas. Bajo la pretensión y promesa de salvaguardar la paz, la prosperidad y el fin de las tropelías cometidas por las jerarquías musulmanas, el estado francés lograba dos objetivos. Por una parte, lograr la sumisión visible de las comunidades oeste-africanas y sus estructuras políticas.²³ Por otra, les inducía a entrar progresivamente en el sistema monetario francés, comenzando a asentar las bases del trabajo asalariado y el pago en moneda de servicios, bienes e impuestos.²⁴ 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.²⁵ En 1909, el proceso se intensificó con la creación en Senegal de las *Sociétés Indigènes de Prévoyance* (generalizadas en el AOF entre 1930 y 1934). Estas instituciones promovidas por las autoridades coloniales en relación con las principales empresas exportadoras (*CFAO, Lacoste, Buhan et Teissiere, Peyrissac, Maurel et Prom*) velaba por el buen funcionamiento del tejido productivo exportador. Gracias a la financiación recibida por el *Banque d'Afrique Occidental*, estas sociedades financiaban a los agricultores para que desarrollaran el cultivo del cacahuete, proporcionándoles algunas innovaciones técnicas y organizando los stocks de semillas.²⁶ En efecto, el desarrollo masivo del cultivo del cacahuete (entre el Sine-Saloum, Rufisque y Dakar a partir de 1880) es el elemento que explica el crecimiento de la comunidad empresarial en Dakar y el resto de puertos exportadores.²⁷

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.²⁸ Esto tuvo como consecuencia una reorganización de las funciones económicas de las diferentes regiones en el mundo,

²¹ Davies (1977), p.4

²² Seck (1970), p.355

²³ Barry (1992), p.54

²⁴ Barrows (1976), p.106

²⁵ Dubois (2005), p.3

²⁶ Hopkins (1973), p.262

²⁷ Barry (1992), p.52

²⁸ Scott (1994), p.105

estableciendo unos criterios básicos y primordiales de productividad y rentabilidad económica.²⁹ Estas relaciones 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 cacahute hizo necesario la construcción de nuevas instalaciones y la adecuación de las infraestructuras ante la creciente demanda de servicios portuarios. (Tabla 1)³⁰ 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.³¹

El crecimiento de la actividad portuaria en Dakar desde 1910 (año de la inauguración del puerto de comercio), en consonancia con el incremento del comercio colonial, 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. Los canales de distribución de los bienes de consumo básicos en África Occidental hacían que se consiguieran más fácilmente en las ciudades, teniendo en cuenta la lenta pérdida de soberanía alimentaria.³² 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 la monetarización de la economía. De este modo, el trabajador africano del sector primario 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.³³

Tabla 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 Cacahuets (t)	Movimientos de Carbón (t)
1910	1.963	3.330.460	249.948	151.165	n/d	214.494
1911	2.361	4.012.521	295.680	197.088	n/d	424.080
1912	2.428	4.501.076	358.048	296.669	n/d	516.532
1913	2.786	5.334.858	421.949	290.522	n/d	577.496
1914	2.221	4.005.968	318.722	214.382	n/d	333.878
1915	2.400	4.735.431	325.637	264.962	n/d	464.368
1916	3.949	11.230.160	445.600	358.400	7.191	707.838
1917	4.354	10.435.254	614.349	553.207	10.793	1.076.345
1918	2.798	6.359.764	648.123	472.464	43.562	731.766
1919	2.325	4.822.948	404.013	378.113	49.948	631.766
1920	2.582	6.161.350	452.721	349.700	33.032	609.544
1921	2.444	4.479.914	270.925	223.658	26.282	375.721
1922	3.941	4.532.626	314.584	232.418	32.583	352.579
1923	4.172	5.331.599	322.437	243.552	42.253	345.632
1924	4.182	5.839.610	353.152	243.123	59.223	371.144
1925	4.551	6.573.453	423.655	323.504	104.391	425.990
1926	4.430	6.683.414	478.557	421.975	102.410	449.331

²⁹ Caravaca Barroso (1998), p.21

³⁰ ANSOM. 14MIOM/1455.

³¹ ANSOM. TP. Carton 515. Dossier 13

³² Hopkins (1973), pp.222-224

³³ ANSOM. Agence Économique Française d'Outre-mer (de aquí en adelante Agefom). Carton 367. Rapport de M.G Bousset a la section des travaux du Conseil Supérieur des Colonies. 1927

1927	4.201	5.764.055	418.526	313.212	64.352	363.594
1928	6.025	9.253.350	590.022	510.942	80.674	611.563
1929	5.399	8.574.264	575.367	466.206	82.527	493.522
1930	5.295	7.565.806	587.906	422.715	99.044	371.666
1931	4.787	7.404.911	424.524	376.715	94.888	257.436
1932	3.770	7.736.007	666.344	468.262	29.459	182.569
1933	3.670	7.850.074	515.032	432.583	64.987	162.880
1934	4.629	8.913.408	587.695	566.285	122.487	212.935
1935	5.197	9.594.180	676.585	610.356	75.842	172.208
1936	7.004	14.352.186	1.020.636	983.156	94.981	500.667
1937	6.739	17.592.619	1.348.561	1.343.480	173.390	662.686
1938	6.860	14.725.685	1.238.076	1.143.100	132.592	419.138
1939	6.436	13.180.413	1.067.086	924.573	198.107	438.947

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

Además, 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 la grandes obras públicas que se estaban acometiendo.³⁴ En síntesis, los puertos oceánicos fueron receptores de mano de obra de manera constante, configurando un nuevo tipo de trabajador en África Occidental, con una serie de especificidades que lo diferenciaban del trabajador africano agrícola tradicional, con preocupaciones y un modo de vida muy diferentes a los nuevos requerimientos y exigencias que propugnaba el nuevo modelo económico colonial.³⁵

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

Los años posteriores a la Primera Guerra Mundial supusieron el incremento progresivo del liderazgo del puerto de Dakar sobre el resto de puertos de la federación. Tras la revolución soviética de 1917 y la pérdida de las inversiones francesas que se habían realizado de modo formidable durante la etapa de apertura del ministro ruso Piotr Stolypin, se produjo un impulso de las políticas de puesta en valor de las colonias. Un auténtico repliegue hacia los espacios coloniales. 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 la explotación sistemática de los recursos materiales y humanos para reconstruir la maltrecha situación económica de la Francia de posguerra.³⁶ 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.³⁷ En 1922, bajo

³⁴ Moitt (1989), p.49 Como ejemplo, en la Inspección general de trabajo realizada en Dakar en 1949, los datos sobre trabajadores industriales son claros. Del censo de 369 trabajadores industriales, sólo 35 son europeos (técnicos, mecánicos e ingenieros) por los 334 africanos (23 empleados, 1 enfermero, 1 ayudante de laboratorio y 311 obreros sin cualificación). ANS, 2G49-58

³⁵ Hopkins (1973), p.229

³⁶ Coquery-Vidrovitch (1979), p.52

³⁷ *Ibid.* Op.cit.p.53-54

instancias del Ministro Sarraut, se le encargó al Inspector General de Colonias, M. Henry la elaboración de un informe sobre la competitividad del puerto de Dakar y los planes de actuación que debían acometerse para mejorar sus funciones. Hacia el final de la década de 1920 comenzó el inicio acelerado del proceso de transición del carbón a los motores impulsados por fuel-oil, que suponía nuevos y grandes desafíos a las infraestructuras portuarias (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). (Tabla 2)³⁸

Tabla 2. Importación de fuel-oil en el puerto de Dakar (1926-1931) (valores en toneladas)

Años	Dakar
1925	16.215
1926	12.106
1927	14.649
1928	48.008
1929	94.373
1930	110.689
1931	133.031

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

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

“Las razones que tienen las empresas para elegir Tenerife o Las Palmas son numerosas y muy serias. Las tasas de pilotaje son más elevadas en Dakar que en los puertos españoles, los atraques son más difíciles y los buques de mayor calado deben, a menudo, operar en rada. El servicio de rada es casi inexistente. Los pasajeros son obligados a arriesgarse para llegar a tierra en canoas propiedad de los portugueses (...) Las tareas de avituallamiento son más lentas y caras en Dakar. Además, los puertos españoles disponen de talleres de reparaciones modernos. En Dakar, la maquinaria está incompleta y los buques sólo pueden realizar reparaciones provisionales”³⁹

Como contrapunto a esta dinámica negativa, la crisis comercial de la posguerra inmediata en el AOF tuvo sin embargo dos grandes beneficiados: la *Société Commerciale Ouest-Africaine (SCOA)* y la *CFAO*. Ambas empresas lograron notables beneficios pese a la disminución del montante de los intercambios comerciales, manteniendo 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. Además consiguieron la categoría de transportista privilegiado para estos productos, lo que los situó en una posición de fuerza en el sector.⁴⁰ 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*.⁴¹ A mediados de la década, la empresa marselesa estableció acuerdos comerciales con Texas Company (*TEXACO*) y *Ford* para la distribución de productos petrolíferos y automóviles en África Occidental, culminando un proceso de expansión empresarial en diferentes puertos de la región.

³⁸ Pérez Hernández (2002)

³⁹ *Le Courrier Colonial Illustré*. (4/01/1924)

⁴⁰ Coquery-Vidrovitch (1975), p.599

⁴¹ Bonin (2009), p.7

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

El colapso financiero y económico posterior al crac bursátil de octubre de 1929 en Nueva York, supuso una nueva 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 sobre todo tras el estallido de la Guerra Civil española en 1936, que provocó el desvío de los tráficos portuarios desde las Islas Canarias hacia el puerto senegalés. La crisis económica internacional tuvo consecuencias directas en Dakar, de una importancia capital para el futuro desenvolvimiento de la ciudad-puerto. Uno de los primeros efectos fue eminentemente social, afectando de forma general a los productores africanos y provocando efectos de arrastre muy negativos sobre el conjunto de la economía regional. Esto fue provocado porque el valor de las exportaciones se desmoronó, debido sobre todo al descenso de la demanda industrial de materias primas oleaginosas. El freno de la actividad industrial provocó el cierre de numerosas industrias en Europa y Estados Unidos. Estas fábricas eran grandes demandantes de oleaginosas y otras materias primas, y la bajada de la demanda conllevó la quiebra para los productores africanos, que vieron como su poder adquisitivo se hundía. Todo ello pese a los intentos por parte de las comunidades rurales de reorientar los cultivos de exportación hacia una producción agrícola de subsistencia.⁴² Uno de los diarios económicos franceses de cabecera, *Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés*, hablaba de una crisis de superproducción, poniendo la atención en el intento de estimular la demanda y por consiguiente aumentar el consumo:

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

Como ejemplo del caos comercial en África Occidental, el comercio global en AOF pasó de los 581,4 millones de francos en 1929 a 230 millones de francos en 1933.⁴⁴ En un nivel más detallado, se ha constatado 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 1914.⁴⁵ La segunda consecuencia inmediata de la crisis económica en Dakar fue la de su confirmación como eje de la actividad económica y política del AOF. Hasta el estallido de la crisis posterior al crac de octubre de 1929, Dakar y Rufisque compartían el protagonismo de la actividad económica exportadora en Senegal, como centros de importación y exportación de mercancías y productos agrícolas. La crisis motivó el traslado definitivo de la actividad económica desde Rufisque hasta Dakar, por dos razones fundamentales. La primera fue el ahorro de costes, al centralizar la actividad exportadora en Dakar, 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 y con un escaso desarrollo de la intermodalidad.⁴⁶ La segunda razón de la elección de Dakar como único 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. Además, entre 1931 y 1933, se impulsaron diferentes obras de mejoras, entre las que se destacan los proyectos de integración intermodal en el terraplén de cacahuetes en el dique norte, la creación de bocas de suministro de fuel-oil y los trabajos de dragados en la zona abrigada.

⁴² Hobsbawn (2005), p.99, Ndao (2009), Hopkins (1973)

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

⁴⁴ Daumalin (1992), p.198

⁴⁵ Coquery-Vidrovitch (1975), p.605

⁴⁶ Wittlesey (1941), p.618

Uno de estos primeros proyectos que se plantearon a comienzos de 1931, como solución a la crisis del puerto de comercio de Dakar, fue el aumento de la profundidad en toda la zona abrigada hasta los 10 metros y la instalación de un mayor número de bocas de suministro de fuel, con la creación de un muelle de fuel por una suma total de 5.700.000 francos.⁴⁷ Estas nuevas medidas se adelantarían a las exigencias futuras de los futuros colosos de los mares: los supertanques petroleros. Un año después, se informaba del estado de las obras iniciadas, destacando el papel que debía desempeñar Dakar una vez ejecutados estos planes de acondicionamiento.⁴⁸ El proyecto de 1931-1932 pretendía además ampliar los muelles comerciales, insuficientes según las necesidades de la actividad portuaria.

Todo este plan de reformas estructurales se completó con el proyecto de centralización económica diseñado e impulsado por el Inspector de Finanzas del gobierno francés, Edmond Giscard d'Estaing. Tras su breve estancia por África Occidental, defendió una reorganización profunda del sistema productivo colonial con el objetivo de hacerlo más eficaz. Con esa finalidad, debían seleccionarse los mejores espacios para una puesta en valor efectiva y profunda que desarrollase el tejido productivo y lo integrase en los circuitos internacionales.⁴⁹ Se trataba, pues, de una apuesta más agresiva y contundente que la que había propuesto Sarraut, una década antes para los espacios coloniales. El inspector francés también planteó una reforma del sistema bancario, poniendo el acento en la necesidad de la concesión de créditos a los gobiernos de ultramar, con el objetivo de afrontar las grandes obras en infraestructuras sacadas a concurso público, con lo que se fomentaría la actividad económica de la comunidad empresarial francesa. De este modo, y gracias a la inversión masiva por parte del estado francés en las colonias, éstas elevarían su actividad, generando unos beneficios que redundarían en el conjunto de la sociedad francesa. Para ello, era fundamental la selección de puntos estratégicos, auténticas “puntas de lanza” de la inversión metropolitana, como era el puerto de Dakar en África Occidental. En esta línea, la profundización de la actividad comercial en Dakar se sustentaba en la consecución de una mayor interacción entre el transporte guiado y la navegación, a través de la extensión de la conexión DSL en la zona norte y sur, ya desde el verano de 1930, dónde la extensión de las vías férreas en el puerto alcanzaban los 9 kilómetros.⁵⁰ Como ha sido indicado, 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 comercial del AOF, lo cual ayuda a explicar su pujanza y liderazgo regional.⁵¹

3. Procesos de concentración de actividades en Dakar

Se ha observado como en el desarrollo de la actividad económica en África Occidental se produjo una concentración de actividades en los núcleos urbanos de la costa. Los puertos atlánticos canalizaron esta actividad a través del asentamiento de empresas portuarias, comerciales, financieras, hosteleras, conformando una comunidad empresarial con unas características específicas. Como analizamos anteriormente, este movimiento comercial implicó también un incremento en la demanda de trabajo en el sector servicios, hecho común en las trayectorias de otras ciudades-puerto de la red

⁴⁷ ANSOM. TP. Carton 507. Dossier 6.

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

⁴⁹ Marseille (1984), p.46.

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

⁵¹ Hopkins (1973), p.195

de África Occidental.⁵² En Dakar, se situaron las principales oficinas comerciales de las empresas francesas en África Occidental, sobre todo a partir de los años 1930, produciéndose fenómenos de *clustering* empresarial, que se añadió a un progresivo incremento de la actividad industrial ligada a la construcción y la transformación de materias primas oleaginosas para abastecer al mercado interior africano.⁵³

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.⁵⁴ Estas empresas e industrias se situaron en el distrito portuario-comercial, en torno al *Plateau* (Place Prôtet, actualmente la Place de l'Indépendance y el mercado Kermel). En ese distrito se representó fielmente la jerarquía social y la actividad comercial-empresarial de la colonia y se establecieron las principales instituciones (Cámara de Comercio de Dakar, Gobierno Federal, Gobierno militar del AOF, Sede central del *Banque d'Afrique Occidentale* (desde 1901)...).⁵⁵ Dakar ocupó de esta manera, una posición clave como eje de las decisiones empresariales hacia África Occidental, adoptadas en los centros de dirección de las grandes capitales europeas, al igual que estaba sucediendo en otras ciudades de la *British West Africa* como Freetown o Lagos.⁵⁶ El incremento sostenido de los tráficos portuarios impulsó la creación de diferentes hoteles, restaurantes, cafés y cines en Dakar, localizados también en el centro de la ciudad. Los cabarets, y salones de baile estaban en su gran mayoría orientados hacia el pasaje marítimo en tránsito, mientras que los pequeños cines se encontraban dispersos entre el centro urbano europeo y los barrios africanos, dónde sus habitantes entraban en contacto con el mundo del celuloide.⁵⁷

La industria hotelera también tenía un papel muy importante que jugar, puesto que un puerto de escala debía ofrecer servicios alternativos al pasaje y la tripulación mientras se realizaban las tareas de avituallamiento y carga de los buques. Esta cuestión era fundamental para las instituciones políticas coloniales, que trataron de poner a Dakar, al nivel de los puertos canarios en lo que se refería a la hostelería y restauración. Otro sector esencial que va a desarrollarse de manera importante en Dakar es el de los seguros y la banca, en consonancia con la importancia de la actividad portuaria.⁵⁸ 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.

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 –o semi-privadas- cuyo objetivo era apoyar

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

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

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

⁵⁵ Seck (1970), p.150

⁵⁶ Brayshay (2005), p.209

⁵⁷ Seck (1970), p.62

⁵⁸ Williamson y Winter (1991)

la iniciativa empresarial en el continente, sufragar algunos empréstitos por parte de las autoridades municipales e impulsar la monetarización de la economía.⁵⁹ 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. 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.

Por último, y en relación con las mejoras en la intermodalidad, debe tenerse en cuenta que hacia 1940, el puerto de Dakar había finalizado buena parte de sus grandes obras de acondicionamiento iniciadas a mediados de la década anterior. Entre estas obras destacaron los muelles 5 y 6 del dique norte, y la ampliación del terraplén comercial, con el objetivo de agilizar las tareas de suministro de combustible líquido y potenciar el tráfico de cacahuetes. En el dique sur, se 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 espacio abrigado, completando así un proyecto que venía planteándose desde la inauguración del puerto de comercio en 1910.

4. Conclusiones

El crecimiento de la actividad comercial en el último tercio del siglo XIX y los procesos de concentración económica en Dakar, corresponden al proceso de integración en el espacio de flujos internacional. La ciudad-puerto senegalesa, se situó desde la década de 1880 en el eje de la política imperial francesa, produciéndose un fenómeno de concentración de funciones e inversión pública (intermodalidad, mejora de las infraestructuras portuarias), añadido al incremento de la comunidad empresarial y el aumento de la demanda de trabajadores en la ciudad.

El control del comercio interior era fundamental para la integración de las redes comerciales entre las regiones agrícolas y los puertos oceánicos, lo cual explica la importancia de las conexiones intermodales, impulsada por los diferentes proyectos de reforma de las infraestructuras. 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. Por otra parte, la monetarización de la economía consecuencia de la mayor integración en los circuitos internacionales y los nuevos parámetros político-sociales que regulaban esas relaciones motivó la reorientación de las comunidades agrícolas hacia los cultivos de exportación, especialmente el cacahuete. Esta circunstancia provocó un cambio estructural en el tejido productivo, y en las bases socio-económicas tradicionales.

Por último, el éxito parcial de Dakar en la red regional de puertos senegalesa se sustentó sobre una capitalización de la vida política y económica en torno a la ciudad-puerto, en detrimento de otros espacios regionales que quedaron marginados. Dakar se convirtió en la expresión de una economía global basada en la división internacional del trabajo, fragmentadas en unidades cada vez más pequeñas. Las conexiones interiores del ferrocarril, con respecto a su inmenso *hinterland* y la dependencia económica de los espacios marginados con respecto a la organización del sistema económico basado en políticas de exportación de monocultivos, representan fielmente el esquema del funcionamiento de la globalización; la inclusión y exclusión como elementos capitales.

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

Bibliografía

BARROWS, Leland C (1976): “Faidherbe and Senegal: A Critical Discussion” en *African Studies Review*. Vol.19. Nº1, pp. 95-117.

BARRY, Boubacar (1992): « Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée : Etude d’une formation économique dépendante » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir): *Commerce et Commerçants en Afrique de l’Ouest. Le Sénégal*. L’Harmattan. Paris, pp. 35-58.

BONIN, Hubert (2009): “The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)” en World Economic History Association Congress. Utrecht.

BOURRIERES, P (1948): *Dakar, Station Service Atlantique*. Dakar.

BRAYSHAY, Mark, CLEARY, Mark y Selwood, John (2005): “Interlocking directorships and trans-national linkages within the British Empire, 1900-1930” en *Area*, 37.2, pp.209-222

CABRERA ARMAS, Luis Gabriel y SUÁREZ BOSA, Miguel (2005): “El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914” en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de Historia Económica e Social*.

CARAVACA BARROSO, Inmaculada (1998): “Los nuevos espacios ganadores y emergentes” en *Revista Eure*. Vol.XXIV. Nº73. Santiago de Chile, pp. 5-30.

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

CHARPY, Jacques (2007): *Dakar. Naissance d’une Métropole*. Editions Les Portes du Large.

CHARPY, Jacques (2011): “Aux origines du port de Dakar” en *Outre-Mers*. T.99, Nº370-371, pp.301-317.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (1975): « L’impact des Intérêts Coloniaux: SCOA et CFAO dans l’Ouest Africain, 1910-1965 » en *The Journal of African History*, Vol.16, Nº 4, pp. 595-621.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (1979): “Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres” en *Le Mouvement Social*, Nº 107. Editions l’Atelier on behalf of Association Le Mouvement Social, pp. 51-76.

DAUMALIN, Xavier (1992): « 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, pp.168-218.

DAVIES, Peter (1977): “Shipping Lines on the development of British West Africa” in *Business History*. Volume XIX. Nº1. Frank Cass & Company Ltd. London, pp. 3-17.

DUBOIS, Colette (2005): « Quelles politiques de développement pour l’Afrique subsaharienne durant la colonisation ? » en *Cinquièmes Rencontres de la Durance*. Aix en Provence, pp. 1-14.

EPSTEIN, A.L (1967): “Urbanization and Social Change in Africa” en *Current Anthropology*. Vol. 8. Nº4, pp. 275-295.

GLEAVE, M.B (1997): "Port Activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone" en *Journal of Transport Geography*. Vol.5, Nº 4, pp. 257-275.

HILLING, David (1969): "The Evolution of the Major Ports of West Africa" en *The Geographical Journal*. Vol.135. Nº3.Blackwell Publishing, pp. 365-378

HOBSBAWN, Eric (2005): *Historia del siglo XX. 1914-1991*. (1ª edición en inglés, 1994). Crítica. Barcelona.

HOPKINS, A.G (1973): *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press. New York.

Le Port de Dakar (1918). Grande Imprimerie Africaine. Dakar, 1918.

MARFAING, Laurence (1992): « L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain. 1885-1930 » en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonhard (dir): *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris, pp. 309-346.

MARSEILLE, Jacques (1984): "Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): Un divorce a la française" en *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. Nº 4, Octobre. Sciences Politiques University Press, pp. 39-48.

MARNOT, Bruno (1999): « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 » en *Histoire, économie et société*. 18^e année. Nº3, pp. 643-658.

MARTÍN GALÁN, Fernando (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos (1999): "El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global" en *Revista Eure* (Vol.XXV. Nº75). Santiago de Chile, pp. 103-120.

MITCHELL B.R (2007): *International Historical Statistics.1750-2005.Africa, Asia, Oceania*. MacMillan Publishers. 5ª Ed. 1ªed 1982.

MOITT, Bernard (1989): "Slavery and Emancipation in Senegal's Peanut Basin: The nineteenth and twentieth centuries" en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol.22, Nº1. Boston University African Studies Center, p.27-50

NDAO, Mor (2009): *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*. L'Harmattan-Sénégal. Paris.

PÉREZ HERNÁNDEZ, M. A (2002): "El Tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago canario, 1862-1973" en *Revista de Estudios Regionales*.

PETEREC, Richard J (1967): *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York.

SCOTT, Allen J (1994): "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, pp. 103-119.

SECK, Assane (1970): *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire. Dakar.

THOMAS, Benjamin E (1957): "Railways and Ports in French West Africa" en *Economic Geography*. Vol. 33. Nº1, pp.1-15.

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

WALLERSTEIN, Emmanuel (1990): "El análisis de los sistemas mundiales" en GIDDENS y TURNER (coord.): *La teoría social, hoy*. Editorial CNCA-Alianza Editorial. México.

WILLIAMSON O.E y WINTER, S.G (eds.) (1991): *The Nature of the Firm. Origins, Evolution and Development*. Oxford University