



Artículo

Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910



Daniel Castillo Hidalgo*

Investigador Posdoctoral, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, Canarias, España

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Historia del artículo:

Recibido el 10 de septiembre de 2013

Aceptado el 19 de marzo de 2014

On-line el 19 de mayo de 2014

*Códigos JEL:*L1
L9
N7
R4*Palabras clave:*Sistemas portuarios
África Occidental
Globalización
Comercio

RESUMEN

Los puertos han sido elementos fundamentales en la articulación del comercio a escala regional e internacional. En África Occidental, los puertos desempeñaron un rol clave para la introducción de estos territorios en las dinámicas económicas internacionales. En el caso de Senegal esta tendencia se agregó al desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, la historiografía adolece de un estudio en profundidad del proceso de transición y reforma portuaria en Senegal hasta la construcción del puerto de comercio de Dakar en 1910. Este artículo aborda esta cuestión, ofreciendo una perspectiva general sobre las funciones portuarias en Saint-Louis y Gorée durante la transición hacia una economía de mercado de tipo extrovertido. Se expondrá también la importancia de la conectividad marítima regional en la conformación de sistemas portuarios.

© 2013 Asociación Española de Historia Económica. Publicado por Elsevier España, S.L.U. Todos los derechos reservados.

Imperial Ports. An analysis of the Senegalese port system: Hierarchy, centrality and complementarity in a colonial context, 1839-1910

ABSTRACT

Ports have been key elements that encouraged the development of regional and international trade. West African ports have played a distinguished role in the introduction of their hinterlands into the international economic dynamics. In the case of Senegal, the modernization of ports and railways during the colonial period supported this historical process. However, the scholarly tradition does not explore this question of Senegal until the construction of the port of Dakar in 1910. This paper analyses this topic, presenting a global perspective of the port functions developed by Saint-Louis and Gorée during the Senegalese economic transition towards an extroverted market economy. In addition, it will also show the importance of regional connectivity on the configuration of port systems.

© 2013 Asociación Española de Historia Económica. Published by Elsevier España, S.L.U. All rights reserved.

*Classification JEL:*L1
L9
N7
R4*Keywords:*Port Systems
West Africa
Globalisation
Trade

* Autor para correspondencia.

Correo electrónico: dcastillohidalgo@gmail.com

1. Introducción

«Numerosos buques realizan el comercio directo entre Europa (Marsella y Liverpool sobre todo) y esta costa [Senegal]. Estos buques de tonelaje medio deben entrar a menudo en las diversas riberas para completar sus fletes y cargamentos; deben recalar en Sierra Leona, las islas de Loos y Santa María de Bathurst. Los buques matriculados en el puerto de Gorée visitan estas Costas del Sur durante todo el año: exportan las mercancías europeas introducidas en Senegal y cargan los productos indígenas que transbordan a Gorée» (Vignon, 1886, p. 42, traducido del original en francés).

Estas líneas, redactadas a finales del siglo XIX, representan el funcionamiento del sistema regional de transportes marítimos en Senegal que se orientó progresivamente hacia el comercio exterior, adquiriendo rasgos distintivos de las economías extrovertidas y dependientes (Prashad, 2013). No obstante, la red portuaria, que se configuró en estrecha cooperación con el desarrollo del sistema ferroviario, experimentó importantes transformaciones como consecuencia de las demandas de la industria naval internacional. El proceso de modernización portuaria en la excolonia francesa de Senegal ofrece un análisis sobre la transición tecnológica en el sector portuario vinculado al proceso de globalización económica. Estas innovaciones que se estaban implementando en las infraestructuras a nivel internacional, se introdujeron en Senegal en las últimas décadas del siglo XIX, en un contexto de expansión imperial en África que demandaba unas buenas infraestructuras de transporte. El crecimiento del comercio regional en África Occidental entre 1880 y 1914 fue un elemento coetáneo, causa y consecuencia de las inversiones esencialmente públicas en los transportes y telecomunicaciones. La transición y consolidación de un modelo de comercio exterior fundamentado en la exportación de materias primas que reemplazaba a la trata esclavista desde la década de 1880 supuso un importante cambio estructural sobre el tejido productivo regional¹. La expansión de la producción agropecuaria de exportación en Senegal (goma, cacahuetes, materias primas oleaginosas) a partir de 1850 modificó los parámetros fundamentales del comercio tradicional, incrementando la intensidad y el volumen de las relaciones económicas con el exterior (Curry-Machado, 2013, pp. 6-7). Estos intercambios se sustentaban en fórmulas desequilibradas en beneficio de los socios comerciales metropolitanos, quienes articularon e institucionalizaron la economía y el comercio colonial según criterios ricardianos². La extroversión de la economía senegalesa se agravó en la medida en que su tejido productivo se orientó de forma masiva hacia las actividades exportadoras. Entre 1880 y 1910 se desarrollaron las estructuras de transporte que consolidaron este modelo extrovertido en Senegal y el África Occidental Francesa (AOF). Este proceso de conquista territorial y control de los mercados había comenzado en 1850, cuando el Imperio francés comenzó a planificar su expansión hacia el interior, combatiendo las estructuras comerciales y políticas autóctonas que resistían la invasión europea (Diouf, 2011). Estas campañas militares que prepararon la expansión comercial posterior suponían el aprovechamiento y control de los mercados africanos emergentes. Este control se ratificó con la toma de posesión de la península de Cabo Verde en 1857 y el desarrollo del sistema ferroviario senegalés entre 1882 y 1909: líneas de Dakar-Saint-Louis (DSL) y del Sudán (Thiès-Kayés) (Castillo Hidalgo, 2012).

¹ Este fenómeno puede analizarse en profundidad en Hopkins (1973). Para una perspectiva materialista sobre estas transformaciones económicas, véase Rodney (1971). Sobre los cambios en las estructuras comerciales en Senegal durante el periodo colonial, véase Barry y Harding (1992).

² El enfoque institucional y su aplicación a la historia económica de África ha sido defendida recientemente por Hopkins (2009).

Las innovaciones tecnológicas en la industria naval, fruto de la revolución industrial, plantearon importantes desafíos a los ingenieros de puertos³. Los nuevos buques de vapor que dominaban los océanos incrementaron su tamaño y tonelaje, las máquinas fueron mejoradas para alcanzar mayores velocidades y un consumo óptimo del carbón. A ello se agregaron aplicaciones metalúrgicas (grandes hornos) como los nuevos cascos de acero, las hélices de hierro-acero y el desarrollo de los astilleros y diques secos. Las infraestructuras portuarias debían acondicionarse a estos cambios, mejorando las condiciones de navegabilidad y atraque para dar cobertura a los nuevos servicios de apoyo a la navegación (carboneo, reparaciones) y las crecientes demandas de un comercio marítimo en expansión (operativas de carga de mercancías, desarrollo de nuevas empresas de servicios portuarios, etc.). Todo ello en un contexto general de crecimiento de la actividad comercial internacional y mayor concurrencia interportuaria (Marnot, 2012; Suárez Bosa, 2014).

En este artículo se analiza el proceso de transición portuaria en Senegal vinculado a los cambios de la estructura económica colonial entre 1839 y 1910. Este periodo comprendió cambios esenciales en la jerarquía portuaria senegalesa en conexión con los procesos de modernización portuaria y la expansión del comercio exterior. El objetivo de este trabajo es analizar los mecanismos de equilibrio, jerarquía y complementariedad de un sistema portuario regional bajo un contexto institucional colonial. Se exploran también algunas de las transformaciones en las infraestructuras así como la implementación de elementos de tipo industrial: operativas de carga en muelles comerciales, construcción de diques de abrigo, introducción de la intermodalidad industrial, dotaciones para combustibles, etc. Bajo esta perspectiva, se estudia la red de puertos y su conectividad regional e internacional, puesto que ambos *forelands* motivaron una cierta especialización de funciones portuarias. El artículo se centra en los puertos de Saint-Louis, Gorée, Rufisque y Dakar, con trayectorias comunes y fuertes grados de conectividad regional (fig. 1).

2. Estado de la cuestión, metodología y fuentes

Este artículo plantea un análisis novedoso en la historiografía sobre puertos en África Occidental. Tradicionalmente, los estudios se han centrado en el desarrollo de los grandes puertos *gateway* coloniales (Hilling y Hoyle, 1970). La historiografía se ha ocupado principalmente de sus relaciones y funciones comerciales como punta de lanza de la economía colonial durante el siglo XX⁴. La mayor parte de estos estudios se realizaron al calor de los procesos de independencia política, con importantes expectativas depositadas sobre estos enclaves como generadores de desarrollo económico. Esto es destacable en el caso de Senegal y los múltiples de estudios sobre Dakar (Peterec, 1967; Seck, 1970; Charpy, 2007, 2011; Diouf, 2011; Castillo Hidalgo, 2012). Los otros puertos senegaleses han recibido una menor atención, salvo Saint-Louis por su importancia económica como capital de la colonia y eje comercial del río Senegal (Seck, 1970; Barry y Harding, 1992). Gorée y su rol como *entrepôt* durante este periodo ha sido subsidiariamente analizado, al margen de su actividad como emporio esclavista y las aportaciones sobre la materia de Assane Seck (1970). Sin embargo, no se han producido estudios monográficos sobre estos puertos y su activo rol comercial durante el periodo propuesto. Actualmente los trabajos se orientan hacia los cambios en el largo plazo en las infra-

³ Marnot (2011) ha sintetizado este proceso de reformas de los puertos franceses durante el siglo XIX. Para una aproximación comparativa de estas transformaciones en diferentes puertos atlánticos del Sur Global, véase Suárez Bosa (2014).

⁴ Sobre esta materia, consúltense Thomas (1957); Taafe et al. (1963); Hilling (1969); Vigarié (1979); D'Almeida-Topor et al. (1992) y Suárez Bosa (2014).

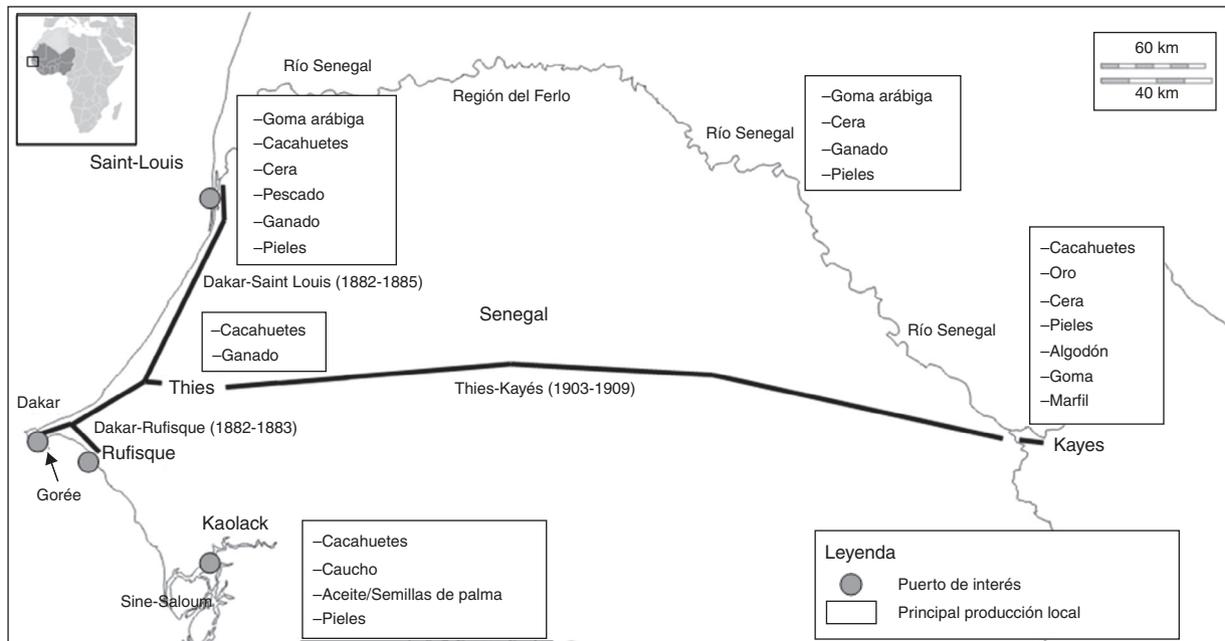


Figura 1. Situación geográfica de Saint-Louis, Gorée, Rufisque y Dakar, con referencia a las producciones agropecuarias regionales.
Fuente: elaboración propia.

estructuras de transporte, así como la consolidación de grandes corredores logísticos. Estos permiten la integración de las economías del interior en las dinámicas de la globalización a través de los grandes *gateway* regionales (Bird, 1971). El enfoque multidisciplinar pretende obtener respuestas sobre estos cambios, observando la integración de los países africanos en la globalización y el importante crecimiento de algunos puertos como Dakar, Accra o Abidjan (Debrie, 2010, 2012; Lombard y Ninot, 2010, 2012). Factores como la reducción de costes (economías de escala), establecimiento de bases *hub* para contenedores, la mayor conectividad internacional o el desarrollo de corredores logísticos han vuelto a situar a estos puertos en el centro de la discusión académica en un contexto de liberalización económica y control de los mercados por parte de algunas compañías navieras (Ducruet y Notteboom, 2012). Estos análisis se encuentran en desarrollo, incorporando herramientas metodológicas procedentes de la geografía espacial y económica.

Este artículo se sustenta sobre fundamentos de la Escuela de Historia Marítima Nigeriana, cuya metodología sobre la integración regional de los espacios coloniales a través de los puertos ofrece interesantes lecturas sobre la interacción de factores locales y globales que inciden en los distintos modelos de explotación económica (Olukoju, 2004). El sistema institucional colonial implicaba además la conformación de economías de tipo extractivo, como indican Acemoglu y Robinson (2012).

En este trabajo se tienen en cuenta los elementos concernientes a la jerarquía, la centralidad y la complementariedad entre los diferentes puertos que componen una red (Polónia, 2010). En ella, los puertos centrales desempeñan un rol básico como ejes marítimos, ocupando el liderazgo en la jerarquía portuaria. Esto se refleja en indicadores elevados de actividad: tráfico comercial, entrada de buques, tonelaje registrado, tráfico de combustibles, conectividad, etc. No obstante, los puertos menores desarrollan funciones clave que complementan a los nodos centrales. Esto es así incluso en el *hinterland* potencial de los puertos centrales, debido a una fuerte conectividad marítima desarrollada a través de embarcaciones de menor tonelaje y capacidad (fig. 2).

Por lo tanto, este artículo ofrece respuestas a la conformación de fenómenos de alta conectividad local, desarrollándose de forma paralela a las dinámicas comerciales internacionales (Watts, 1999). Finalmente, el enfoque institucional es relevante, situando al factor colonial como determinante del proceso de extroversión y dependencia de las economías africanas (Conklin, 1998).

Las fuentes primarias utilizadas proceden de diferentes instituciones. Las estadísticas comerciales y de actividad portuaria en Senegal (1839-1880) custodiadas en la Biblioteca Nacional Francesa han permitido reconstruir la actividad marítima y comercial de los puertos senegaleses. Para la base estadística de 1880 en adelante y las fuentes cualitativas se ha contado con la documentación de los Archivos Nacionales de Senegal (ANS), Archivos Nacionales Franceses Sección Ultramar (ANSOM) así como otras informaciones procedentes de los Archivos Nacionales Británicos (PRO) y sus informes diplomáticos (DCR).

La estructura del artículo sigue un orden diacrónico, dividido en 2 periodos. En la primera parte (1839-1880) se analiza la progresiva orientación de la economía senegalesa hacia los mercados exteriores. La siguiente sección aborda el segundo periodo (1880-1910), cuando se consolidaron las bases estructurales del sistema económico colonial, caracterizadas por la crisis portuaria en Gorée y Saint-Louis, siendo reemplazados por Rufisque y Dakar. El año 1910 marca el fin de las grandes obras del puerto de comercio de Dakar, su integración ferroviaria con los centros productores del interior (Cayor, Sine-Saloum, Alto Senegal, Sudán, Níger) y su predominio en la jerarquía portuaria regional. Finalmente, se aportan algunas conclusiones generales.

3. Primera etapa: la transición hacia una economía de mercado extrovertida en Senegal, 1839-1880

3.1. Funciones portuarias y especialización comercial en los puertos de Saint-Louis y Gorée

Entre 1839 y 1880 se produjo el proceso de transición senegalesa hacia una economía fundamentada en criterios de mercado, un sistema caracterizado por la orientación extrovertida de su tejido

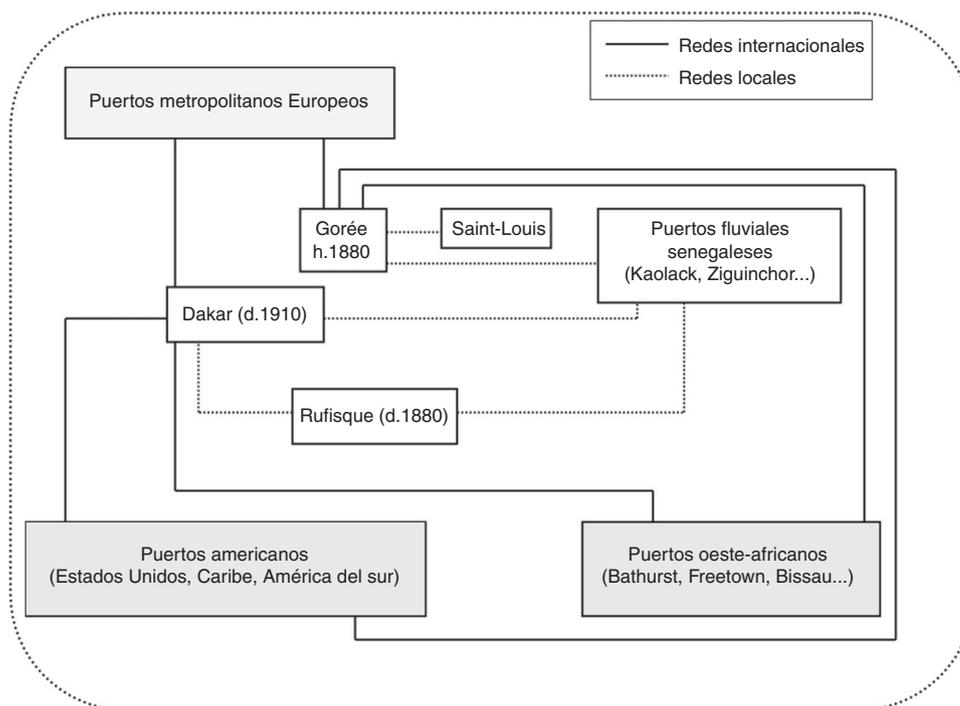


Figura 2. Estructura básica del sistema portuario senegalés, 1839-1910
Fuente: elaboración propia.

productivo, sustentado en el vigor de las exportaciones de *commodities* coloniales⁵. La prohibición oficial de la trata esclavista en el Imperio francés en 1848 marcó el inicio de nuevas pautas comerciales fundamentadas en la expansión de los sectores agropecuarios y mineros de exportación. La economía africana se transformó debido al auge de los incipientes mercados de *commodities* exportados a través de los puertos atlánticos, convertidos en protagonistas al conectar los centros productores del interior con los puertos metropolitanos, integrando los factores locales en las dinámicas económicas globales (Curry-Machado, 2013, pp. 1-14). De modo similar, diversos agentes económicos europeos (empresas imperiales e intermediarios) incrementaron su presencia regional, ante las expectativas generadas por la lenta pero firme desaparición de las jerarquías económicas africanas, así como de las grandes Compañías Generales, consagradas al calor del monopolio comercial de determinados productos durante décadas (Hopkins, 1969). Las ganancias en estos mercados eran suficientemente atractivas para incentivar el establecimiento de oficinas y delegaciones comerciales en las ciudades costeras atlánticas, donde se desarrollaba la industria portuaria asociada a la expansión de la navegación a vapor. La creciente importancia del comercio de *commodities* a escala internacional como consecuencia de la industrialización en los países del norte se tradujo en Senegal en la proliferación de asentamientos comerciales en el interior. Situados en los enclaves ribereños de los grandes ríos navegables, eran los lugares donde intermediarios, comerciantes y productores entraban en contacto, intercambiando los productos de exportación por las importaciones procedentes del exterior (Barry y Harding, 1992). Los protagonistas comerciales durante este periodo fueron pequeños y medianos empresarios expatriados que actuaban junto a los comerciantes e intermediarios africanos, quienes favorecieron el despegue de la actividad exportadora. Los comerciantes expatriados se dedicaron también a la importación de manufacturas y *commodities* europeas

⁵ Para una aproximación conceptual clásica sobre economías extrovertidas en África, véase Amin (1972).

y americanas, sirviéndose para ello de las conexiones marítimas históricas que habían sustentado el «comercio triangular» (Europa-África-América).

Durante estos años, las aduanas de Saint-Louis y Gorée registraron una gran variedad de productos intercambiados, reflejo de una importante vitalidad comercial. Gorée se mostró como el centro económico más dinámico en Senegal, pese a sus graves limitaciones naturales para el desarrollo del nuevo comercio trasatlántico a vapor fundamentado en el trasbordo de grandes volúmenes de mercancías de todo tipo. La isla de poco más de 1,5 km², situada frente a la Bahía de Dakar, había sido uno de los emporios esclavistas más importantes de África Occidental desde el siglo xvii. Equipada con un pequeño embarcadero de madera y almacenes, la isla de Gorée desarrollaba una intensa actividad comercial como *entrepôt* regional e internacional. Las operativas de estiba de mercancías se realizaban manualmente con pequeñas embarcaciones auxiliares que se aproximaban a los buques anclados junto a la isla. El trasbordo era lento y peligroso debido a las corrientes, los vientos y los golpes de mar, añadido a los escasos recursos hídricos de la isla (Charpy, 2007). Con estas infraestructuras propias del Antiguo Régimen, Gorée pudo mantener su hegemonía comercial hasta la década de 1880⁶. Durante esa década de expansión internacional de la primera reforma portuaria, Rufisque y Dakar reemplazaron a Gorée debido a su incapacidad de adaptación y a la potencialidad de aquellos puertos (Castillo Hidalgo, 2014).

Por otra parte, Gorée mantenía estrechas relaciones comerciales con Saint-Louis, capital de la colonia de Senegal. Las estadísticas indican una vinculación directa de los trasbordos de mercancías en Saint-Louis procedentes de Gorée entre 1839 y 1880. El *entrepôt* de Gorée quedaba bajo la administración del departamento de Comercio de la Colonia, con la participación de la comunidad empresarial europea reunida en torno a la Cámara de Comercio de Saint-Louis (Les Colonies Françaises, 1900, pp. 271-276). Desde un punto de

⁶ Sobre esta transición portuaria en regiones económicamente dependientes, véase Honorato (2011).

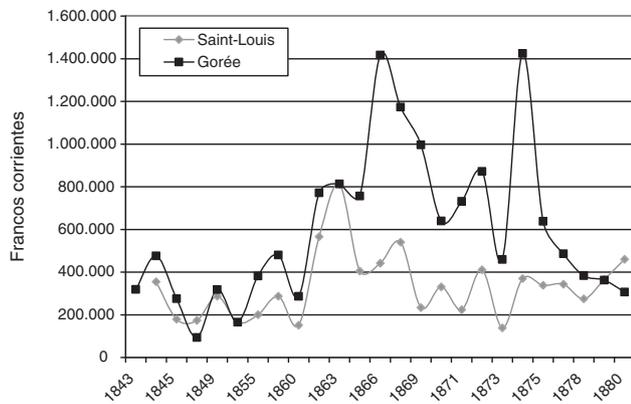


Figura 3. Importación de tabaco en Saint-Louis y Gorée, 1843-1880 (francos corrientes).

Fuente: Tableaux Coloniaux de population, commerce et navigation, Imprimerie Royale/Nationale/Impériale, París (1843-1880). Elaboración propia.

vista comercial, el *entrepôt* de Gorée canalizaba el movimiento exterior de la colonia, debido a sus mejores condiciones naturales en contraste con los problemas de navegabilidad que padecía la isla de Saint-Louis, en la desembocadura del río Senegal. Estos problemas de seguridad explican la existencia de un oficial práctico de la marina en el puerto. El cargo de *capitaine de la Barre* lo ocupaba un oficial experimentado, cuya función era coordinar a un equipo de marinos africanos a fin de evitar que los buques embarrancaran en la barrera de arena que se formaba en el puerto, consecuencia de los depósitos sedimentarios del río Senegal. A nivel institucional, Gorée se había convertido desde 1822 en el principal puerto con conectividad exterior de la colonia, gracias a un sistema de franquicias comerciales que lo diferenciaba del resto de enclaves. La orden ministerial de 7 de enero de 1822 redujo los arbitrios en un 50% en las importaciones en Gorée sobre la tributación general del resto de la colonia. Esta regulación se aplicaba a todos los pabellones que importaran *commodities* coloniales. Además, se estableció un gravamen mínimo del 2% *ad valorem* sobre las mercancías re-exportadas hacia Saint-Louis, que favoreció la importación de bebidas alcohólicas, madera, tabaco, azúcar y otros productos. Algunas materias primas senegalesas estratégicas sujetas a monopolio francés, como la goma, la cera o los cacahuetes, solo podían ser re-exportadas hacia Francia (Les Colonies Françaises, 1900, p. 287). Este marco institucional librecambista impulsó la actividad comercial de Gorée, allanando el camino hacia el decreto de puerto franco del 8 de febrero de 1852, prolongado hasta 1899, cuando la aduana se traspasó a Dakar.

Gracias a su marco institucional, su renta de localización, sus condiciones naturales y las limitaciones de Saint-Louis, Gorée se convirtió en el puerto central de Senegal desde el punto de vista de la conectividad exterior. Sin embargo, Saint-Louis aportaba el mayor volumen comercial (en valor) como capital de la colonia, gracias a su conectividad con los puertos metropolitanos franceses de Burdeos y Marsella. Las figuras 3–5 indican el valor de las principales importaciones en Saint-Louis y Gorée entre 1843 y 1880. Los informes recogen todas las importaciones en ambos puertos, pero se han seleccionado las más representativas sobre el total del comercio de importación (tabaco, manufacturas de algodón –guineas– y vino). Las estadísticas reflejan un cierto grado de especialización comercial en cada puerto, vinculado a sus respectivos *forelands* potenciales: puertos exportadores de tabaco estadounidenses (Gorée), puertos vecinos de Gambia y la Petite Côte (Gorée) –arroz y cacahuetes–, puertos antillanos (Gorée) –en el caso del azúcar– o los metropolitanos franceses (Saint-Louis). Estos últimos exportaban todo tipo de mercancías, como bebidas alcohólicas (vino, licores, aguardientes, cervezas), maquinaria industrial,

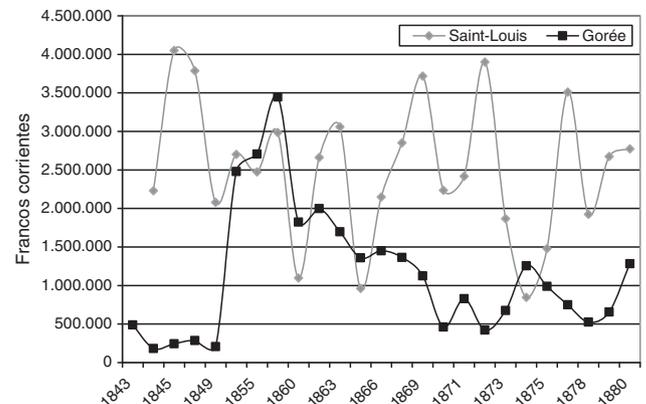


Figura 4. Importación de manufacturas de algodón y guineas en Saint-Louis y Gorée 1843-1880 (francos corrientes).

Fuente: ídem figura 3. Elaboración propia.

harinas y derivados, jabón, textiles de lana y algodón (guineas), conservas, armas de fuego y pólvora, etc. Estas importaciones tenían unos elevados valores *free on board* (FOB) en contraste con las exportaciones senegalesas, lo cual ayuda a comprender la importancia de Saint-Louis como puerto importador y sus altos niveles de actividad comercial (ver tabla 4, en material suplementario).

En las figuras 3–5 se comprueba una tendencia general al alza en las importaciones, sobre todo en el caso de los vinos. Este crecimiento moderado del valor de las importaciones tuvo como condicionante esencial la apertura y consolidación de nuevos mercados en Senegal, tras la crisis de la trata esclavista. En líneas generales, el comportamiento de las importaciones fue positivo, salvo algunas caídas puntuales motivadas por conflictos bélicos (guerra de Secesión en Estados Unidos, guerra Franco-Prusiana). En la figura 4 se constata la especialización de Saint-Louis en el mercado de las importaciones de textiles de algodón y guineas. La gran importancia de las guineas en la economía senegalesa en el tránsito hacia la monetarización explica este predominio. Estas telas de algodón de gran calidad comercializadas por metros se utilizaban como moneda de cambio y señal de status social, suponiendo un lucrativo negocio para los comerciantes de Saint-Louis (Barry y Harding, 1992). En el caso del tabaco, el *entrepôt* de Gorée absorbía la mayor parte de las importaciones de Senegal. Los veleros procedentes de Estados Unidos llegaban cargados de madera y tabaco que depositaban en los almacenes de la isla. Estas mercancías eran reexportadas hacia Europa o África como alternativa al histórico trasbordo de esclavos africanos. Por

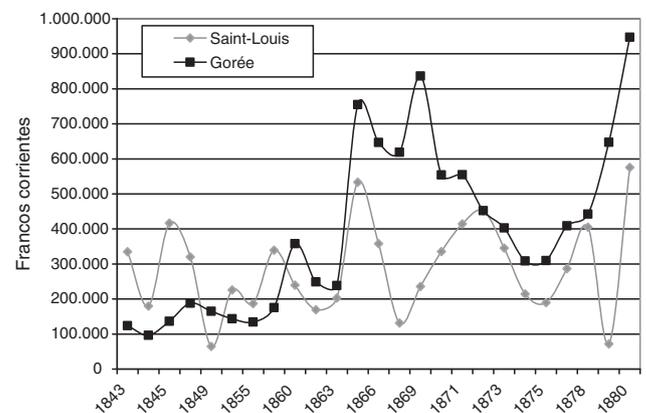


Figura 5. Importación de vinos franceses en Saint-Louis y Gorée, 1843-1880 (francos corrientes).

Fuente: ídem figura 3. Elaboración propia.

consiguiente, las cantidades de tabaco importadas en Gorée fueron aumentando notablemente con el paso de los años en consonancia con la mayor importancia del comercio exterior senegalés. Si en 1843 se registraron 213 toneladas de tabaco importado en la aduana de Gorée, en 1874 la cantidad había alcanzado las 778 toneladas, destinadas a los mercados locales y europeos.

Por otra parte, desde la década de 1870 Senegal comenzó a importar arroz procedente de las colonias africanas británicas, Indochina y la India como complemento a las producciones locales de subsistencia. La producción local de mijo, mandioca, arroz salvaje o batatas (*cultures vivrières*) se resentía frente a la expansión de la superficie agrícola dedicada a los productos de exportación (*cultures d'exportation*), provocando una mayor dependencia alimentaria con profundas consecuencias en el largo plazo (Ndao, 2009). Otra actividad lucrativa era la importación de vinos baratos, licores, cervezas y aguardientes. El valor FOB de estas importaciones señala valores bajos en un mercado en expansión (fig. 5). En Gorée los vinos se distribuían en el mercado local, enviándose también a las riberas del sur (Petite Côte, Sangamar) y a las colonias británicas, donde eran consumidos por los colonos europeos, las tripulaciones de los buques en tránsito y las comunidades africanas no musulmanas. Otros lotes eran re-exportados hacia las aglomeraciones urbanas de Estados Unidos y América del Sur. Saint-Louis recibía importaciones de vinos baratos procedentes de Burdeos, importando anualmente un promedio de 400.000 y 600.000 l entre 1843 y 1880. Gorée importó un promedio muy superior, que alcanzaba los 768.000 l por año entre 1862 y 1880.

Si el comercio de importación era importante en ambos puertos y su conectividad regional relativamente alta, no menos relevante era el comercio de exportación. Entre 1870 y 1880 el cacahuete se impuso como principal *commodity* colonial, reemplazando a la exportación de gomas, ceras, pieles y aceite de palma, dominados por las élites económicas africanas. Al negocio de la exportación de *commodities* se sumaban además las mercancías destinadas a su re-exportación, fundamentalmente en el *entrepôt* de Gorée. El crecimiento de las exportaciones senegalesas y la consolidación del cacahuete se vincularon al proceso de modernización de las infraestructuras de transporte en Senegal (Peterec, 1967; Brooks, 1975; Castillo Hidalgo, 2012).

En la década de 1880, en pleno desarrollo de la navegación a vapor, los puertos de Saint-Louis y Gorée revelaron su incapacidad para gestionar el crecimiento de la actividad comercial. Esto se acompañó de grandes cambios en la estructura comercial senegalesa. Marfaing (1992) señaló la existencia de una ruptura importante en las estructuras comerciales tradicionales, debido a la mayor presencia de la gran empresa capitalista imperial con una fuerte capacidad financiera y respaldo de los poderes coloniales. Las élites africanas y los empresarios europeos expatriados que habían protagonizado el despegue del comercio colonial «legítimo» fueron desplazados lentamente por importantes firmas europeas que comenzaron a controlar directamente el comercio exterior de la colonia. Esto generó importantes cambios que requerían una adaptación forzosa a los nuevos tiempos, formando parte de las nuevas empresas imperiales como intermediarios, aprovechando sus conocimientos, status social o experiencia sobre el funcionamiento de los mercados regionales. Todo ello implicó variaciones en las dinámicas comerciales de algunos productos tradicionales exportados desde Saint-Louis, como la goma producida en el valle del Senegal y la región del Ferlo, que atravesaba una crisis iniciada en 1850. En la tabla 1 se expone la evolución de la exportación de goma arábiga en ambos puertos. En ella queda patente el predominio de ese mercado por parte de Saint-Louis que absorbía las producciones del valle del Senegal, Mauritania y el Ferlo hasta su confluencia con el Níger. El comercio de goma había sido su motor económico como aglutinante para la industria europea. Sin embargo, los elevados fletes en las travesías hacia Saint-Louis, debidos a las dificultades

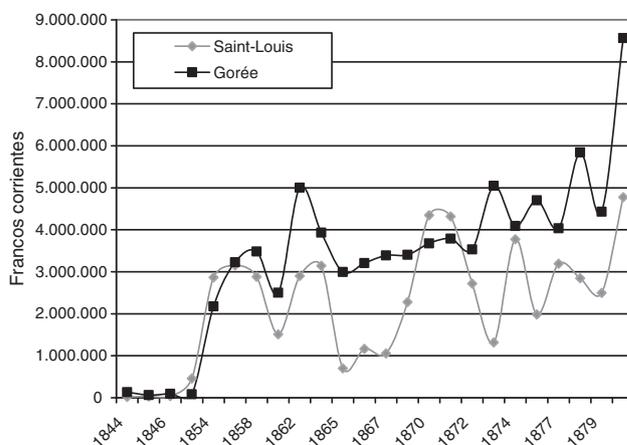


Figura 6. Exportación de cacahuets en Saint-Louis y Gorée, 1845-1880 (francos corrientes).

Fuente: ídem figura 3. Elaboración propia.

a la navegación y las penosas operativas de estiba, impulsaron la construcción del ferrocarril DSL entre 1882-1885, lo que agravó su crisis portuaria. El comercio de la goma muestra una tendencia positiva en Saint-Louis, con intensas subidas y bajadas debidas a la especulación, conflictos con los productores locales (comunidad Trarza), alteraciones por los fletes u otras incidencias medioambientales, cuyo último repunte se sitúa en 1880, momento en el que comenzó la verdadera crisis de la goma senegalesa (conurrencia de la goma egipcia, sustitutivos químicos) y la consolidación definitiva del cacahuete en Senegal.

En la figura 6 se muestra la evolución de las exportaciones de cacahuets en Saint-Louis y Gorée, llegando a cifras cercanas a los 9 millones de francos en el caso de Gorée en 1880. La península de Cabo Verde, situada en la encrucijada de las rutas comerciales de las regiones productoras (Cayor, Sine-Saloum, Gambia y Casamance), se consolidó como un eje exportador de cacahuets, producto con múltiples aplicaciones para la industria: lubricantes, margarinas, jabón y forrajes. Los puertos de Gorée, Rufisque y Dakar se especializaron en la exportación de cacahuets, sobre todo desde 1885, cuando la producción del valle del Senegal comenzó a ser evacuada a través de la DSL y los puertos de Gorée, Rufisque y Dakar. Estos puertos experimentaron un importante crecimiento en el tráfico de cabotaje con los enclaves fluviales del sur (Kaolack, Ziguinchor) situados en ricas regiones agrícolas. Estas conexiones se caracterizaban por la intensidad de los tráficos, empleando a un numeroso personal de marinería africano en pequeños vapores y veleros. El negocio del cacahuete se extendía por Gambia y su puerto exportador de Bathurst vinculado a los puertos comerciales senegaleses. Como indicativo del crecimiento de exportación de cacahuets, en Gorée se pasó de 3.002 toneladas en 1854 a más de 34.000 toneladas de 1880. En Saint-Louis, estas pasaron de 205 toneladas en 1846 a más de 19.000 en 1880. Estos 2 puertos se encontraban listos para ceder el relevo a Rufisque, primer puerto senegalés en adquirir criterios de modernidad tecnológica en sus infraestructuras fundamentados en la optimización de las operativas de estiba a través de la implementación de la intermodalidad ferroviaria (sistema *decauville*). Esto permitía un transporte rápido y eficaz de las mercancías en pequeños vagones desde las vías del tren hasta los muelles de carga, logrando una reducción importante de los procesos de fractura de carga.

3.2. Análisis de la actividad marítima en Saint-Louis y Gorée

Existía un cierto grado de especialización comercial en estos puertos, destacando el papel de Gorée como puerto redistribuidor

Tabla 1
Exportación de goma arábiga en Saint-Louis y Gorée, 1843-1880

Año	Saint-Louis		Gorée	
	Cantidad (t)	Valor (frs)	Cantidad (t)	Valor (frs)
1843	-	-	164	221.054
1844	2.102	2.260.001	18	35.157
1845	3.537	6.602.258	2	4.022
1846	2.736	5.117.185	-	-
1849	2.171	1.870.088	37	29.954
1854	2.666	3.757.009	106	149.099
1855	2.252	3.152.342	-	-
1858	4.725	6.597.825	85	118.688
1860	3.045	4.263.246	55	77.055
1862	2.087	2.921.206	-	-
1863	1.706	2.374.061	24	21.180
1865	2.625	4.626.693	21	35.700
1866	2.250	5.007.008	7	12.537
1867	3.260	5.306.760	21	36.290
1869	2.830	6.179.542	79	136.628
1870	3.455	6.353.211	17	27.126
1871	2.973	5.348.330	-	-
1872	2.628	4.866.591	18	26.729
1873	3.050	4.991.704	39	59.177
1874	3.300	3.908.869	58	75.491
1875	2.298	2.674.610	22	28.729
1877	2.399	3.100.881	158	210.624
1878	1.800	2.389.777	-	-
1879	3.187	4.234.046	615	486.315
1880	4.047	5.356.861	-	-

Fuente: ídem figura 3. Elaboración propia.

de mercancías a escala local, regional e internacional (*entrepôt*). Al paso de las décadas, esta función la asumió Dakar, donde se concentró la totalidad del comercio exterior de la colonia como puerto *gateway* (Peterec, 1967; Bird, 1971). Esta apertura internacional se refleja en algunos indicadores de crecimiento sostenido de la actividad y conectividad portuaria exterior en Gorée frente al mayor estancamiento de los tráficos marítimos en Saint-Louis (fig. 7). La crisis portuaria en Saint-Louis se vinculó a su incapacidad para presentar alternativas tecnológicas viables en sus infraestructuras que permitieran una expansión de la actividad portuaria acorde a las nuevas demandas que imponía la globalización económica (Marnot, 2012). Las dinámicas comerciales en ambos puertos siguen tendencias totalmente opuestas. Los

datos para Gorée muestran una trayectoria vigorosa, reflejada en la llegada de buques de mayor tonelaje desde 1845 (aumento de los tonelajes agregados), mientras que en Saint-Louis sus tráficos aparecen estancados, con un ligero aumento de los tonelajes promedio a partir de 1877. A partir de esa década, la navegación a vapor comenzó a dominar los tráficos portuarios regionales, en detrimento de los buques veleros y otras embarcaciones mixtas de un menor tonelaje empleadas en el tráfico de cabotaje local.

Los datos revelan un cierto estancamiento en la progresión de los tonelajes medios en ambos puertos, con una elevación moderada de los indicadores en la década de 1870 como consecuencia de unas infraestructuras deficientes (fig. 8). En Saint-Louis, las estadísticas revelan un tonelaje promedio superior al existente en Gorée debido por una parte a la intensidad menor de los tráficos locales —toneladas de registro bruto (TRB) superiores por unidad—, y

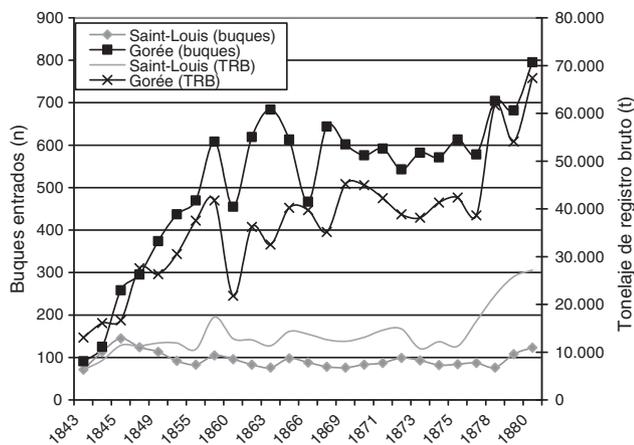


Figura 7. Buques entrados y TRB en Saint-Louis y Gorée, 1843-1880.
Nota: Las estadísticas no incorporan el TRB de los buques extranjeros entrados. El TRB debe ser superior en ambos puertos, pero sobre todo en Gorée, con una mayor conectividad internacional y mayor presencia de buques de pabellones no franceses. En esta estadística se tienen en cuenta los buques en tránsito y los que realizaban el tráfico de cabotaje regional en Senegal y los territorios de la Petite Côte hasta Casamance.
Fuente: ídem figura 3.

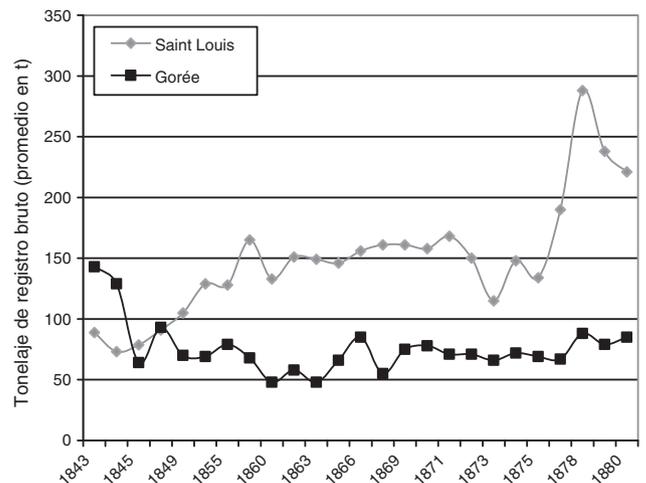


Figura 8. Evolución del TRB promedio en Saint-Louis y Gorée 1843-1880 (en toneladas).
Nota: TRB de los buques entrados en ambos puertos.
Fuente: ídem figura 3. Elaboración propia.

por otra a la exclusividad del pabellón francés en buques de gran tonelaje que disfrutaba del monopolio de la navegación en el río Senegal desde 1864. Saint-Louis era además la capital administrativa y militar de la colonia, recibiendo los buques de guerra y las líneas de navegación regulares efectuadas por unidades de gran tonelaje. Estos datos revelan un fenómeno colateral vinculado a la centralidad de Gorée, y era la intensidad de su tráfico marítimo con los puertos fluviales del sur con buques de escaso tonelaje. Esto explica la escasa progresión de los tonelajes en Gorée, dado el tonelaje de la mayor parte de buques entrados en el puerto (tabla 3, en material suplementario).

Con respecto a la conectividad portuaria, se han reconstruido las conexiones directas de ambos enclaves entre 1843 y 1880, estableciendo su grado de especialización comercial regional, así como la orientación y evolución del comercio exterior senegalés. Los datos revelan una actividad regional muy intensa, desarrollada entre estos puertos y el resto de enclaves secundarios. La conectividad exterior de Gorée es destacable, con importantes relaciones con Canarias, Estados Unidos e Inglaterra. Gorée actuaba como el nexo de unión de Senegal con las redes marítimas internacionales frente a una menor apertura por parte de Saint-Louis. El marco institucional librecambista de Gorée reforzaba su papel como emporio marítimo en las dinámicas comerciales regionales. Estas aparecían dominadas por el creciente impulso de las doctrinas liberales encabezadas por Gran Bretaña, pero con las características institucionales propias de los contextos coloniales (proteccionismo, monopolios nacionales, etc.). En las tablas 3 y 4 (véase material suplementario) se resume la conectividad directa de Saint-Louis y Gorée tomando como muestra los años 1849, 1860⁷ y 1880. Para abordar su nivel conectividad se ha utilizado la metodología propuesta por [Ducruet y Notteboom \(2012\)](#), recogiendo los datos sobre movimientos de buques, la evolución de los tonelajes medios por derroteros y el índice de conectividad de cada puerto (tabla 2, en material suplementario).

Estas tablas subrayan 2 elementos esenciales del proceso de transición portuaria en Senegal. Por una parte, la intensidad de los tráficos regionales con valores superiores al 30% en número de conexiones totales. En el caso de Saint-Louis, su conectividad regional se reducía a las rutas comerciales con Gorée. No obstante, sus relaciones con los puertos de Burdeos y Marsella reflejan una orientación muy definida de su *foreland* hacia los grandes puertos franceses donde se desarrollaba una fuerte industria asociada al comercio y transformación de las materias primas coloniales. La conectividad internacional de Saint-Louis era inferior a la de Gorée, convertido en *entrepôt* internacional. El segundo elemento destacable es el moderado incremento de los buques de gran cabotaje en ambos puertos, con tonelajes de registro promedio que en 1880 multiplicaban por 4 a los existentes en 1848 para estos buques.

En resumen, el sistema portuario senegalés se caracterizaba por la intensa conectividad regional con los puertos fluviales del sur, especialmente en el caso de Gorée. Estas travesías empleaban buques veleros y pequeños vapores de entre 10 y 37 toneladas. En el caso de Gorée, estas conexiones de cabotaje pasaron del 0,26 (1849) al 0,55 (1880), como consecuencia de la expansión de los cultivos de exportación y la consolidación de la estructura económica colonial. No obstante, en ambos puertos el tráfico más importante (valor comercial) se remitía a las conexiones con los puertos de Marsella y Burdeos. Existían además conexiones marítimas con los puertos de Estados Unidos, de donde se importaba tabaco y madera. Por otra parte, cabe destacar el incremento de las conexiones regionales con los puertos carboneros caboverdianos desde 1862. En estos puertos desde 1850 se estaba conformando

una industria de servicios portuarios prestados por empresas británicas ([Suárez Bosa, 2013](#)). Este elemento explica la configuración y el funcionamiento del sistema portuario en África Occidental en el largo plazo, estructurado en torno a la complementariedad de funciones portuarias. Hasta 1904, los puertos senegaleses no dispusieron de una infraestructura logística competitiva para los servicios de apoyo a la navegación ([Castillo Hidalgo, 2014](#)). Frente a ello, los puertos de Cabo Verde y de las Islas Canarias se convirtieron en las principales estaciones carboneras al servicio de la navegación internacional ([Suárez Bosa y Cabrera Armas, 2012](#)).

Finalmente, el incremento moderado de los buques (y del tonelaje agregado) en ambos puertos fue uno de los factores decisivos que impulsaron el proceso de implementación de la primera reforma portuaria en Senegal ([Marnot, 2012](#); [Castillo Hidalgo, 2014](#)). Las infraestructuras portuarias existentes dificultaban la llegada de buques de un mayor tonelaje y calado, ejerciendo como freno a la expansión económica de la colonia (véase tabla 6, en material suplementario). Para evitar el estancamiento y la pérdida de recursos, las autoridades coloniales pusieron en marcha el proceso de reforma portuaria en Rufisque y Dakar, que conllevó profundas transformaciones en la jerarquía portuaria en Senegal.

4. Segunda etapa de expansión comercial y portuaria en Rufisque y Dakar, 1880-1910

La primera reforma portuaria en Senegal alcanzó su punto culminante entre 1880 y 1910. Durante estos años se produjeron las transformaciones más importantes en todo el sistema de transportes de la colonia, al calor de la pugna imperialista en África: construcción de las principales infraestructuras ferroviarias y obras de reforma en las bahías de Rufisque y Dakar. El objetivo de esta política imperial de inversiones era conseguir una explotación eficaz de los recursos coloniales mediante ágiles conexiones entre los puertos oceánicos y las regiones productoras del interior, reduciendo los procesos de fractura de carga gracias a la implementación de la intermodalidad industrial (ferrocarril-puerto). Esto permitiría una optimización de los recursos disponibles, el control de los mercados regionales emergentes y la consolidación y el crecimiento del comercio exterior de la colonia, beneficiando a las compañías imperiales y a la industria metropolitana, como destacaban algunos contemporáneos con respecto al ferrocarril del Sudán:

«Añadiendo las pérdidas y averías, los fletes de transbordo y almacenamiento, los costes de personal y sumando todo al precio del transporte por vía fluvial, se llegaría a una cifra muy superior al del transporte ferroviario. Con las tarifas previstas, las mercancías serán transportadas en el ferrocarril, permitiendo su flete desde Burdeos a Bamako con un solo transbordo en Dakar [...] Otra ventaja del ferrocarril será la de conectar el Níger y Francia en 2 semanas durante todo el año. El comerciante de Bamako podrá renovar sus stocks de manera eficaz y beneficiosa, eliminando la inmovilización de sus mercancías» ([À travers le monde, 1903](#), pp. 277-278, traducido del original en francés).

La modernización portuaria se vinculó a la construcción de las 2 líneas ferroviarias que revolucionaron la estructura económica regional. El desarrollo ferroviario y la sustitución del río Senegal como vía natural de transporte se situaban detrás del proceso integral de reformas. La línea DSL (1882-1885) se planteó como la mejor alternativa para evitar la escala de los buques en la capital de la colonia, trasbordando directamente hacia Rufisque y Dakar las mercancías procedentes del valle del Senegal y la región de Cayor. La instalación en Rufisque de vías de servicio *decauville* con una extensión de 1,6 km desde 1883 se complementó con la construcción de un pantalán de madera y acero de 200 m para facilitar la evacuación

⁷ Para Gorée se ha utilizado el año 1862, al no existir datos completos para 1860.

de la producción de cacahuetes⁸. En una década, y gracias a la conexión con Saint-Louis, Rufisque se convirtió en un puerto dinámico que recibía un notable tráfico comercial, compartido con Gorée y sobre todo con Dakar. Rufisque captó también los tráficos del sur del país, absorbiendo las exportaciones del Sine-Saloum, la Petite Côte, Gambia y la Casamance.

Las fuentes documentan la existencia de intensos tráficos de cabotaje en Rufisque, siguiendo la pauta marcada por Gorée en el pasado. No obstante, el incremento en los tonelajes medios que recalaban en Rufisque y Dakar señalan una nueva etapa en la actividad portuaria en Senegal orientada hacia el comercio internacional y la navegación a vapor. Entre 1894 y 1895 los buques entrados en Gorée tenían un tonelaje medio de 669 y 431 toneladas, respectivamente. En Dakar, las cifras revelan una mayor cifra promedio, dado su rol principal como base de apoyo a la navegación. Entre 1894 y 1896, el tonelaje medio en Dakar se movió entre las 796 y las 900 toneladas por unidad (Lagrillière-Beauclerc, 1897)⁹. Este tráfico de gran tonelaje que hacía escala en Dakar lo conformaban principalmente las líneas de navegación regulares que desarrollaban sus rutas entre Europa, África y América del Sur (fundamentalmente Brasil). Desde 1864 la bahía contaba con un dique rompeolas que proporcionaba refugio a los vapores de línea regular de Messageries Impériales (Charpy, 2011). A partir de 1896 se realizaron las obras más importantes en Dakar, debido entre otras cuestiones a sus mejores condiciones naturales, a su renta de localización, a su carácter estratégico para la política imperial francesa y sobre todo a su capacidad de crecimiento en el futuro (Castillo Hidalgo, 2014). Por el contrario, Rufisque mostraba signos negativos de tipo técnico y geográfico que limitaban su actividad y expansión: vientos, oleajes y dificultad para construir un dique de abrigo¹⁰. Sin embargo, Rufisque mantuvo su actividad exportadora hasta la década de 1930, cuando en un contexto de crisis económica la administración francesa desplazó toda la actividad económica hacia Dakar, impulsando definitivamente el proceso de metropolización regional (Seck, 1970; Coquery-Vidrovitch, 1979, p. 60).

En 1885 finalizaron las obras en la DSL, bordeando la costa atlántica y preparando el terreno para el avance hacia el interior (Mali, Sudán, Níger). Este nuevo impulso imperial se sostuvo sobre la modernización del puerto de Dakar como punta de lanza de la acción francesa, que experimentó las primeras obras a partir de 1896 con la construcción del Arsenal y la Base Naval. En ese momento el puerto contaba con algunas instalaciones básicas, como el depósito de carbón de Messageries (dotación de gabarras carboneras) o el dique de abrigo, que posteriormente se ampliaría a partir de 1904 (*Grand Jetée*), que presagiaba su porvenir, como informaba el cuerpo diplomático británico (Castillo Hidalgo, 2014):

«Es muy posible que Dakar esté destinada a mantener una importante posición como centro comercial y puerto de escala, no solo para Senegal sino para toda la costa occidental africana»¹¹.

A partir de 1900, la política imperial francesa centró sus esfuerzos en potenciar la modernización de Dakar, tal y como había presentado el ingeniero Pinet-Laprade en la década de 1850. Los proyectos de reforma del puerto se iniciaron en 1902, coincidiendo con el traslado de la capitalidad del AOF desde Saint-Louis. Los sondeos y proyectos venían desarrollándose desde 1899, con múltiples comisiones técnicas para construir un puerto moderno con

infraestructuras adecuadas¹². Los proyectos recibieron el impulso decisivo tras la aprobación en enero de 1904 de un crédito de 65 millones de francos por parte de París para el desarrollo de las infraestructuras en el AOF: puerto de Dakar, línea del Sudán y otras obras menores en Senegal y Costa de Marfil. El ferrocarril del Sudán permitiría la evacuación rápida de la producción del Alto Senegal y el Níger hacia Rufisque y Dakar, eliminando definitivamente la escala de Saint-Louis. Esto se reflejó en la extensión de cultivos de exportación, el mayor control de los mercados locales frente a la competencia foránea (básicamente británica) y el dominio militar de la región.

En el puerto, el proyecto firmado por el ingeniero Ficatier en 1904 incorporaba la construcción de un dique en la parte norte del puerto, al que se uniría el alargue del dique sur, cerrando la bahía y creando un puerto de refugio frente al viento y las mareas (Charpy, 2011; Diouf, 2011). El proyecto contemplaba también la construcción de muelles comerciales dotados con sistemas *decauville* integrados a la DSL con el objeto de facilitar las operativas de estiba. Finalmente, las obras se complementarían con la remodelación del frente marítimo construyendo terraplenes que acogieran almacenes, oficinas comerciales y depósitos de carbón. Las obras se desarrollaron entre 1904 y 1910, modificando la fachada de la bahía (véase fig. 9 del material suplementario).

Estas obras se desarrollaron en consonancia con las del ferrocarril del Sudán (Thiès-Kayés), finalizadas en 1909, impactando positivamente en los indicadores portuarios de Dakar, que se configuró en el eje de la jerarquía portuaria senegalesa. La actividad comercial de Gorée y Saint-Louis se desplazó definitivamente a Dakar, como consecuencia de sus mejores condiciones técnicas y la implementación del ferrocarril del Sudán. Solo Rufisque mantenía una vigorosa actividad, compartiendo el tráfico de cabotaje hacia el sur de la colonia. Sin embargo, la actividad portuaria en Dakar superaba la esfera regional, comenzando a plantearse la posibilidad de entrar en pugna con San Vicente y los puertos canarios por los tráficos de escala. Esta cuestión se mantuvo constante desde 1910, tras la consolidación de Dakar como base para la navegación en el AOF. Como ejemplo, baste señalar que el 80% de los buques salidos de Rufisque con destino a Europa recalaban en Dakar en 1902¹³.

Tras la instalación de la empresa carbonera británico-brasileña Wilson and Sons en Dakar en 1904 (*Compagnie Française des Charbonnages de Dakar*) su actividad como puerto de escala se incrementó, suministrando el carbón a los buques en tránsito de forma competitiva¹⁴. Dakar incrementó su competitividad y su jerarquía en el sistema portuario senegalés. Incluso Rufisque, que era un destacado centro exportador, ya era cuestionado en 1911, cuando el ingeniero Albert Dubarry realizó un informe sobre la competitividad de los puertos senegaleses frente a los caboverdianos y canarios. Entre las conclusiones de su memorándum, Dubarry señalaba la necesidad de mejorar las dotaciones carboneras (depósitos, gabarras, grúas), potenciar el sector terciario (hostelería, restauración, comercio), bajar los precios del carbón creando además algún tipo de flete de retorno (en referencia a los tomates y plátanos canarios), pero sobre todo eliminar las funciones comerciales de Rufisque, creando terminales de exportación de cacahuetes en Dakar¹⁵. Esto último se alargó hasta la década de 1930, cuando se construyó el muelle de cacahuetes en Dakar, que se añadió a la dotación del muelle petrolero con el objetivo de favorecer la expansión del mercado de hidrocarburos. En resumen, el crecimiento de la actividad portuaria en Dakar es

⁸ PRO. FO881-8050X. Informe del Capitán H.A. Leveson sobre las colonias francesas (1903).

⁹ DCR. No. 2725, Senegal (1900).

¹⁰ Durante agosto y septiembre, los fuertes vientos S/SE hacían casi imposible la entrada en el puerto, con graves consecuencias para el desarrollo comercial. DCR. No. 2725, Senegal (1900).

¹¹ DCR. Report on Trade and Commerce of the French Colonies (1898), traducido del original en inglés.

¹² Sobre estos proyectos, consúltese: ANSOM TP. Cartón 26, Cartón 27 y Cartón 96.

¹³ ANS. Journal Officiel du Sénégal et Dépendances. 4 y 10 de mayo de 1902.

¹⁴ PRO. FO. 27/3682 (1904).

¹⁵ ANSOM. 14MIOM/1455. 10/5/1911.

Tabla 2
Características del sistema portuario senegalés, 1839-1910

Puerto	Implementación del ferrocarril	Capacidad de expansión	Condiciones naturales	Adaptación a la navegación	Renta de situación	Hinterland	Conexiones internacionales	Apoyo institucional
Saint-Louis	Sí	Escasa	Malas	Mala	Mala	Extenso	Nulas	Escaso
Gorée	No	Nula	Malas	Regular	Excelente	Nulo	Altas	Escaso
Rufisque	Sí	Escasa	Regulares	Regular	Buena	Extenso	Medias	Escaso
Dakar	Sí	Sí	Buenas	Buena	Excelente	Extenso	Altas	Alto

Fuente: elaboración propia.

destacable y revela la consolidación de la explotación sistemática de los recursos coloniales (véase tabla 6, en material suplementario).

La metropolización económica de Dakar representó el mayor grado de extroversión de la economía senegalesa, confirmado entre 1903 y 1910, con el desarrollo de las infraestructuras de transporte. Si el sistema portuario senegalés se había caracterizado por un cierto equilibrio entre diferentes nodos, a partir de 1910 este acentuó la jerarquización de Dakar, alcanzada definitivamente en la década de 1930, cuando absorbió las funciones de Rufisque como centro exportador (tabla 7, en material suplementario).

En resumen, el comercio exterior en Senegal entre 1881 y 1914 experimentó un importante crecimiento en términos globales, sobre todo en el periodo comprendido entre 1906 y 1911 (Hopkins, 1973, pp. 172-182). Durante estas décadas de incremento de la inversión foránea (infraestructuras) y consolidación del modelo económico colonial, las tasas de crecimiento anual del comercio exterior se situaron en torno al 13%, siguiendo la trayectoria expansiva del periodo 1896-1906, cuando el comercio exterior senegalés se había multiplicado por 2. Deben señalarse también los diferentes problemas que incidían en los movimientos de las exportaciones, asociadas fundamentalmente a fenómenos naturales (sequías, inundaciones, plagas, etc.), alteraciones políticas internas, así como a otros factores exógenos como la caída del valor de la producción en los mercados internacionales. Las obras del ferrocarril y la mejora de las infraestructuras en los puertos oceánicos profundizaron en la conformación de economías de escala en este sector, repercutiendo en los precios finales de las exportaciones, que ejercían efectos de arrastre sobre el conjunto del tejido productivo colonial (fig. 10).

En la tabla 2 se resumen algunas características del sistema portuario senegalés a lo largo del periodo analizado de acuerdo con los argumentos expuestos en este artículo.

Todos estos factores explican la evolución del comercio exterior en Senegal hasta la Gran Guerra, cuyo nuevo repunte se observa tras el inicio de las obras del ferrocarril hacia Kayes en 1903 y su conectividad hacia los puertos oceánicos, como Dakar y Rufisque.

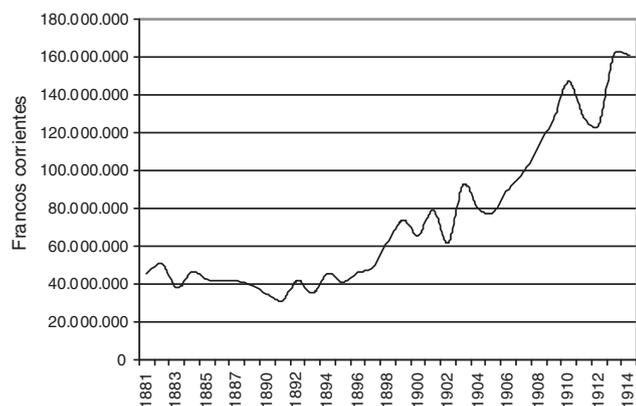


Figura 10. Evolución del comercio exterior de Senegal, 1881-1914 (francos corrientes).

Fuente: Para 1881-1900: *Annuaire Statistique de la France* (Paris, Imprimerie Nationale). Para 1901-1915: DCR No. 3543, 3883, 4217, 2725; ANS 2G15-19 y Rapports du GGAOF. PRO FO 881-8050X. Elaboración propia.

En la medida en que la línea ferroviaria avanzaba hacia el interior, nuevos mercados fueron abriéndose, permitiendo un crecimiento sostenido del comercio exterior y, como consecuencia, una mayor dependencia económica hacia ese sector. Hacia 1910 puede darse por culminado el proceso de articulación territorial en el Senegal colonial, quedando definida su estructura extrovertida (Rodney, 1971; Mohammed-Chérif y Ducruet, 2011). En suma, el sistema portuario senegalés quedó organizado en torno a la figura central y jerárquica de Dakar, con un papel secundario de Rufisque hasta la década de 1930. Ambos puertos desarrollaron una intensa actividad en el tráfico de cabotaje regional con los puertos fluviales senegaleses y Bathurst (Gambia), siguiendo la tendencia histórica desempeñada por Saint-Louis y Gorée.

Desde 1910, y sobre todo tras la Primera Guerra Mundial, la comunidad portuaria de Dakar se preparó para plantear la batalla de la competitividad interportuaria a escala superior. El dinamismo y la solvencia de Dakar durante el conflicto como base naval segura para los Aliados habían incrementado su reputación internacional, haciendo que las autoridades coloniales, junto al lobby empresarial imperial (respaldado por la Cámara de Comercio de Dakar), se involucraran en una campaña de promoción de las bondades y competencias del puerto (Diouf, 2011). El factor clave en el siguiente periodo quedó marcado por la pugna interportuaria por los servicios de apoyo a la navegación frente a los puertos canarios y caboverdianos:

«La importancia de Dakar como puerto de escala y suministro de fuel-oil para los buques en tránsito sigue incrementándose notablemente y es un mercado que debe continuar creciendo [...] Llegan buques de pasaje muy modernos (de 150 a 160 m de eslora) hacia Europa, Australia o las Indias Holandesas que eligen esta ruta para evitar las tasas del Canal de Suez [...] Dakar, mejor situado geográficamente que Las Palmas para una escala entre América del Sur y Europa e igualmente de otros destinos, debe hacer un esfuerzo no temerario para convertirse en el principal puerto de escala regional¹⁶.»

Finalmente, el marco institucional proteccionista siguió ejerciendo un fuerte lastre en la internacionalización del puerto de Dakar durante la década de 1930, pero la batalla entre los diferentes puertos regionales quedó establecida bajo esos parámetros de eficiencia y competitividad de los servicios portuarios, así como en la capacidad de adaptación e innovación permanente a las coyunturas y dinámicas externas. Criterios que perduran hasta la actualidad.

5. Conclusiones

Este artículo ha analizado la evolución del sistema portuario senegalés en su transición desde un comercio exterior organizado en torno a la trata esclavista hacia una economía de mercado extrovertida. Se ha destacado el papel comercial de los puertos de Gorée y Saint-Louis, así como su evolución asociada a la expansión de los cultivos de exportación. Por otra parte, se ha indicado la

¹⁶ ANSOM. TP Cartón 507, Dossier 16. Informe de presentación de las obras de reforma de la zona sur del puerto de Dakar. 24/4/1932. Traducido del original en francés.

importancia de los tráficos regionales, así como la complementariedad de funciones portuarias. Este es uno de los resultados más interesantes, dado que la mayor parte de la historiografía se ha centrado en el gran comercio internacional. El análisis de los datos ha revelado una intensa actividad entre los principales ejes comerciales senegaleses y los puertos menores a través de un complejo sistema de relaciones marítimas protagonizadas por embarcaciones menores que nutrían a estos nodos centrales de todo tipo de mercancías y *commodities*.

Los grandes puertos situados en las redes comerciales internacionales articularon una «constelación de puertos» secundarios que conformaban microrredes portuarias regionales. En la medida en que la actividad marítima se concentraba en un punto concreto —como sucedió en el caso de Dakar— el rol de los puertos menores parecía diluirse ante los grandes indicadores, sin que ello implicase su desaparición. Las relaciones entre el Sine-Saloum y el eje Dakar-Rufisque se mantuvieron constantes al menos hasta la década de 1930, cuando Rufisque perdió toda su importancia como puerto en detrimento de Dakar. A partir de ahí, la capital del AOF canalizó la mayor parte del comercio exterior, aglutinando la actividad económica y política regional. Esta estructura lineal del sistema de transportes senegalés impulsó la orientación extrovertida de la economía y una escasa integración territorial, hecho común a los sistemas de transporte en economías coloniales o dependientes (Debrie, 2010; Mohammed-Chérif y Ducruet, 2011). La huella de la dependencia económica se estableció en Senegal desde ese momento, ejerciendo una profunda influencia sobre el desarrollo económico del país en el largo plazo.

Financiación

Este artículo ha recibido la financiación del Proyecto de I+D+I HAR2010-17048/HIST. Una versión previa de este trabajo fue presentada en el II^{ème} Congrès International du Groupement d'Intérêt Scientifique en Histoire Maritime (Nantes, 2013).

Agradecimientos

Quiero expresar mi agradecimiento a los revisores anónimos por las interesantes aportaciones, sugerencias y enmiendas que han permitido mejorar notablemente el manuscrito original.

Anexo. Material adicional

Se puede consultar material adicional a este artículo en su versión electrónica disponible en [doi:10.1016/j.ihe.2014.03.016](https://doi.org/10.1016/j.ihe.2014.03.016).

Fuentes documentales

- Archivos Nacionales de Senegal (ANS).
- Rapports du GGAOF (1895-1910).
- Archivos Nacionales, Sección de Ultramar (ANSOM).
- Sección de Trabajos Públicos.
- Fondo Agefom.
- British Diplomatic and Consular Reports (DCR).
- Public Record Office (PRO).
- Foreign Office.
- Colonial Office.

Tableaux Coloniaux de Population, commerce et navigation (1839-1880).

Annales Statistiques de France (1881-1900).

Bibliografía

- Acemoglu, D., Robinson, J., 2012. *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*. Profile Books, London.
- Amin, S., 1972. Underdevelopment and Dependence in Black Africa: Origins and Contemporary Forms. *Journal of Modern African Studies* 10 (4), 503–523.
- Barry, A., Harding, L., 1992. *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan, Paris.
- Bird, J., 1971. *Seaports and Seaports Terminals*. Hutchinson, Londres.
- Brooks, G.E., 1975. Peanuts and Colonialism: Consequences of the commercialization of peanuts in West Africa (1830-1870). *The Journal of African History* 16 (1), 29–54.
- Castillo Hidalgo, D., 2012. Buques, ferrocarriles y cacahuetes. Modernización de las infraestructuras en el puerto de Dakar y la introducción de Senegal en los mercados internacionales (1857-1936). *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 23, 130–154.
- Castillo Hidalgo, D., 2014. The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929). En: Suárez Bosa, M. (Ed.), *Atlantic Ports and the First Globalisation*, c. 1857-1929. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series. Palgrave Macmillan, pp. 90–111.
- Charpy, J., 2007. *Dakar: Naissance d'une Métropole*. Éditions Les Portes du Large, Rennes.
- Charpy, J., 2011. Aux origines du port de Dakar. *Outre-Mers* 99 (370-371), 301–317.
- Conklin, A., 1998. Colonialism and human rights. A contradiction in terms? The case of France and West Africa, 1895-1914. *The American Historical Review* 103 (2), 419–442.
- Coquery-Vidrovitch, C., 1979. Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres. *Le Mouvement Social* 107, 51–76.
- Curry-Machado, J. (Ed.), 2013. *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies. Palgrave Macmillan.
- D'Almeida-Topor, H., Japeur, H., Lakroum, M., 1992. *Les transports en Afrique XIXe-XXe siècles*. L'Harmattan, Paris.
- Debrie, J., 2010. From colonization to national territories in continental West Africa: The historical geography of a transport infrastructure network. *Journal of Transport Geography* 18, 292–300.
- Debrie, J., 2012. The West African port system: Global insertion and regional particularities. *EchoGéo* 20, 1–10.
- Diouf, A., 2011. *Fondation du port de Dakar: acteurs et enjeux (1855-1918)* [tesis doctoral dirigida por John Barzmann]. Universidad de Le Havre.
- Ducruet, C., Notteboom, T., 2012. The worldwide maritime network of container shipping. *Global Networks* 12 (3), 395–423.
- Hilling, D., 1969. The evolution of the major ports of West Africa. *The Geographical Journal* 135 (3), 365–378.
- Hilling, D., Hoyle, B. (Eds.), 1970. *Seaports and Development in Tropical Africa*. Macmillan, Londres.
- Honorato, C., 2011. Porto do Rio de Janeiro: Entre o passado e o futuro. En: Gonçalves dos Santos, F. (Ed.), *Portos e Cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. UESC, Ilheus.
- Hopkins, A.G., 1969. Economic imperialism in West Africa: Lagos, 1880-1892. *The Economic History Review, New Series* 21 (3), 580–606.
- Hopkins, A.G., 1973. *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press, Nueva York.
- Hopkins, A.G., 2009. The new economic history of Africa. *Journal of African History* 50, 155–177.
- Lagrillière-Beauclerc, E., 1897. *Mission au Sénégal et au Soudan. Voyage de M. André Lebon, Ministre des Colonies (Octobre-Novembre)*. Chambres de Commerce, Paris.
- 1900. *Les Colonies Françaises. Le Sénégal, 1900. Exposition Universelle de 1900*. Librairie Maritime et Coloniale, Paris.
- Lombard, J., Ninot, O., 2010. Les territoires et les mutations des transports en Afrique. *Bulletin de l'Association de Géographes Français* 1, 69–86.
- Lombard, J., Ninot, O., 2012. From mobilities to transport, 20. *Diverse outlooks on Western Africa, EchoGéo*.
- Marfaing, L., 1992. L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du commerce africain. En: Barry, B., Harding, L. (Eds.), *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan, Paris, pp. 309–346.
- Marnot, B., 2011. Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle. *Presses Universitaires Paris-Sorbonne, Paris*.
- Marnot, B., 2012. L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIXe siècle: les bifurcations d'une trajectoire d'innovation. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 23, 20–33.
- Mohammed-Chérif FZ, Ducruet C., 2011. Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale, M@ppemonde, 101 [consultado 17 Feb 2014]. Disponible en: <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>
- Ndao, M., 2009. *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*. L'Harmattan, Dakar.
- Olukoju, A., 2004. *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*. Africa World Press, New Jersey.
- Peterec, R.J., 1967. *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press, Nueva York.

- Polónia, A., 2010. European seaports in the Early Modern Age: Concepts, methodology and models of analysis. *Cahiers de la Méditerranée* 80, 17–39.
- Prashad, V., 2013. *The Poorer Nations: A Possible History of the Global South*. Verso Books, Londres.
- Rodney, W., 1971. *How Europe Underdeveloped Africa*. Pambazuuka Éditions, Dakar [reedición de 2011].
- Seck, A., 1970. *Dakar, métropole ouest-africaine*. Mémoires de l'IFAN, Dakar.
- Suárez Bosa, M., 2013. The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914). En: Curry-Machado, J. (Ed.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series. Palgrave Macmillan, pp. 58–76.
- Suárez Bosa, M. (Ed.), 2014. *Atlantic Ports and First Globalisation, c. 1850-1930*. Cambridge Imperial Series. Palgrave Macmillan.
- Suárez Bosa, M., Cabrera Armas, L.G., 2012. La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914). *Anuario de Estudios Atlánticos* 58, 363–414.
- Taaffe, E.J., Morrill, R., Gould, R., 1963. Transport expansion in underdeveloped countries: A comparative analysis. *Geographical Review* 53 (4), 503–529.
- Thomas, B., 1957. Railways and ports in French West Africa. *Economic Geography* 33 (1), 1–15.
- Vigarié, A., 1979. *Ports de commerce et vie littorale*. Hachette, París.
- Vignon, L., 1886. *Les Colonies Françaises. Leur commerce, leur situation économique, leur utilité pour la métropole, leur avenir*. Guillaumin et Cie., Éditeurs, París.
- VV.AA., 1903. *À travers le monde*. Librairie Hachette, París.
- Watts, D.J., 1999. *Small Worlds: The Dynamics of Networks Between Order and Randomness*. Princeton University Press, Princeton.