

EL IMPACTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LAS CIUDADES PORTUARIAS DE ÁFRICA OCCIDENTAL (1900-1960). DOS EJEMPLOS PARADIGMÁTICOS: LAS PALMAS Y DAKAR

THE IMPACT OF THE MARITIME TRAFFIC ON THE PORT-CITIES IN WEST AFRICA (1900-1960). TWO PARADIGMATIC EXAMPLES: LAS PALMAS AND DAKAR

Daniel Castillo Hidalgo

RESUMEN

En este artículo se analiza la influencia del tráfico portuario en la configuración de redes económicas intercontinentales y su repercusión en las infraestructuras (portuarias y urbanas), demografía y en la distribución empresarial en dos ciudades-puerto de África occidental (Las Palmas y Dakar).

PALABRAS CLAVE: tráfico portuario, ciudad-puerto, África occidental, redes.

ABSTRACT

In this paper we analysed the influence of the maritime traffic in the configuration of intercontinental economic Networks, and its echoes in the infrastructures (port-city), demography and the entrepreneurial distribution in two port-cities in West Africa (Las Palmas and Dakar).

KEYWORDS: port-traffics, port-city, West Africa, Networks.

INTRODUCCIÓN

El objetivo del siguiente artículo es estudiar el impacto del tráfico portuario en dos ciudades-puerto integradas en la red portuaria del Atlántico medio: Las Palmas y Dakar. Su localización como puntos de escala fundamentales durante la era de expansión del capitalismo industrial, en lo que se

Daniel Castillo Hidalgo: Becario de Investigación del Cabildo Insular de Gran Canaria, ULPGC. Grupo de Investigaciones sobre el Mundo Atlántico. Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
daniel.castillo103@doctorandos.ulpgc.es

conoce como primera globalización, las dotó de una serie de funciones determinadas. La incidencia de determinadas coyunturas a lo largo del tiempo conducirá a cambios más o menos profundos en su actividad comercial, que se reflejará también en el desarrollo y configuración urbana. De este modo, la relación de dependencia entre ciudad-puerto se hará más o menos potente en la medida del desarrollo de las diferentes economías regionales. La integración en la economía mundial a través de los puertos es otro elemento de análisis dentro de este artículo, puesto que se hará especial incidencia en el desarrollo de las redes portuarias y las funciones que desempeñan las ciudades-puerto en esas conexiones internacionales. Hemos utilizado diferentes modelos teóricos para elaborar este artículo, y sobre todo destacaríamos el análisis de la ciudad-puerto de Tobal, así como las perspectivas de Ducruet-Lee y Epstein. La cronología que hemos utilizado abarca el periodo de tiempo de despegue y desarrollo de la actividad en ambos puertos, observando las diferentes coyunturas bajo una perspectiva común.

La primera parte de este artículo hace hincapié en el análisis de los tráficós portuarios en ambas ciudades, observando las funciones portuarias a lo largo del tiempo. La segunda sección de nuestro trabajo analiza la distribución espacial en las dos ciudades, siguiendo la metodología de Tobal.

TRÁFICOS COMERCIALES Y FUNCIONES PORTUARIAS

El crecimiento en la actividad del puerto de Dakar desde su configuración embrionaria a mediados del XIX hasta su pleno rendimiento a partir de 1910 supuso el desarrollo de su comunidad portuaria. En los años previos a la finalización de los trabajos de acondicionamiento en el puerto comercial, podemos observar en este enclave militar/comercial una escasa presencia de empresas europeas (dedicadas a un incipiente comercio de exportación) y trabajadores (la mayoría relacionados con la construcción del puerto). Las subsecuentes remodelaciones en las infraestructuras y la expansión de la actividad comercial harán necesaria la mayor presencia de trabajadores y empresas en la ciudad-puerto senegalesa. Dakar se convertirá en el foco de la inversión europea en la colonia de Senegal, colocándose como punta de lanza de la expansión colonial africana. Su nominación como capital del África occidental francesa (AOF) en 1902 fue la culminación de este proyecto imperial. Hasta allí llegarán las importaciones de bienes de consumo y equipo, los influjos culturales/políticos y los últimos avances tecnológicos desde la metrópoli (agua, electricidad, sanidad).

La ciudad-puerto centralizará la inserción de la colonia africana en la economía mundial en las primeras décadas del siglo XX. En este sentido, el puerto de Las Palmas nos ofrece una perspectiva similar en ese aspecto. El

puerto impulsó y consolidó el desarrollo socio-económico de la ciudad. Sin embargo, las diferencias entre Dakar y Las Palmas de Gran Canaria son evidentes en lo que respecta a su evolución histórica, como resulta evidente por sus diferentes orígenes. No obstante, a partir del progreso de los medios de transporte marítimos y la creciente inversión en infraestructuras portuarias, el desarrollo de ambas ciudades responde a un esquema de crecimiento con características similares. La interacción entre los sistemas de transportes privados (empresas portuarias) y la planificación urbana (instituciones públicas) es un elemento fundamental que puede impulsar o contraer la actividad económica del puerto, como ha destacado Ducruet¹.

Ambas ciudades-puerto se convierten en núcleos de atracción de capitales con una notable incidencia de las empresas europeas, algunas con un carácter multinacional como la *Compagnie Française d'Afrique Occidentale* (CFAO) o la británica *Elder Dempster*. El crecimiento de la actividad portuaria estuvo acompañado de la llegada de numerosos trabajadores rurales procedentes del interior, que acudían a la llamada del trabajo que representaba el puerto. De tal modo, la población de ambas ciudades-puerto crecerá exponencialmente con el paso de las décadas (figura 1). Las ciudades-puerto adquirirán también nuevas funciones a medida que aumente su peso demográfico y económico.

Años	Las Palmas de Gran Canaria	Dakar
1900	43.960	12.000
1910	60.338	26.000
1920	65.059	33.000
1930	75.832	56.972
1940	115.848	92.000
1950	153.856	150.000
1960	192.088	375.000

Figura 1. Población censada en Las Palmas de Gran Canaria y Dakar (1900-1960).

Fuente: Peterec (1966), Charpy (2007), Mitchell (2007), Martín Galán (1984), Suárez Bosa (2003).

La llegada de miles de trabajadores a los puertos supondrá grandes cambios en la estructura urbana y social de las ciudades. El surgimiento de nuevos núcleos urbanos que dan cobijo a la creciente población y los problemas generados por la masificación, la mala o nula planificación urbana y el hacinamiento pueden asemejarse a los graves problemas sociales generados en Europa durante la revolución industrial. Se crearán nuevos espacios urbanos donde la nota predominante será la escasez de servicios públicos (especialmente suministro de energía y agua) y los problemas de higiene derivados de la masificación y hacinamiento. En el puerto de Las Palmas

surgieron barrios obreros como el de La Isleta, donde al calor de las nefastas condiciones de vida de sus gentes, germinará el movimiento obrero en la isla de Gran Canaria. En el caso de Dakar, la ciudad crecerá en dos ámbitos bien diferenciados. Por una parte, los africanos procedentes del interior se agruparán en torno al barrio de Medina, creado por parte del Ayuntamiento de Dakar en 1915 para asentar a la gran población de alubión que recalaba en la ciudad². El asentamiento en Medina respondía a diferentes factores. El primero de ellos era el hecho de obtener unas mayores facilidades por parte de la administración local en su intento de aglutinar a una población de alubión. Los mecanismos empleados para ello fue la concesión de préstamos a bajo interés para la construcción de viviendas por parte de entidades financieras privadas y sobre todo el bajo coste del suelo a través de la compraventa por parte de los terratenientes africanos³. En cualquier caso, las viviendas de Medina estaban construidas de manera muy humilde, con una escasa presencia de la albañilería. Maderas, paja, hojas de palma, adobe y plásticos (más adelante) serán los materiales de construcción más habituales, en lo que posteriormente se conocerá como *bidonvilles*.

Por otra parte, el factor sociológico es destacable puesto que las relaciones familiares o tribales pervivían de alguna u otra manera, manteniendo importantes elementos de cohesión sociales. La vinculación *familia-clan-tribu* perduró en el tiempo, con las dificultades obvias de la nueva vida urbana. Como ha expuesto Leslie en el caso de Dar es Salaam, teoría que podemos aplicar en Dakar: “Es difícil encontrar a un solo africano que llegaba a Dar es Salaam sin conocer a nadie... Casi todos los africanos iban a direcciones conocidas, dónde tenían ya relaciones desde antes. Estas relaciones les unirán, les protegerán y ampararán, ayudándoles a buscar un trabajo... hasta que puedan conseguir un alojamiento por sí mismos⁴”.

La fractura social que suponía el traslado desde las comunidades rurales hasta el entorno urbano, se amortiguaba al menos parcialmente con el establecimiento y consolidación de estas redes sociales de apoyo y soporte socio-económico. El proceso de adaptación de la vida comunal/agrícola al sistema urbano/capitalista como ha demostrado Epstein, tuvo profundas implicaciones en el desarrollo posterior de las redes sociales urbanas⁵. El peso de las estructuras pre-coloniales tendrá también un reflejo en la organización del mercado de trabajo en las ciudades africanas. El caso más interesante es el de la configuración de las oficinas de trabajo en Dakar a partir del decreto de 22 de octubre de 1925. A través de la conformación de estas instituciones, la mano de obra quedó encuadrada y puesta a disposición de las principales empresas, especialmente en el sector portuario, donde este factor es fundamental para mantener la competitividad del puerto⁶.

En otro orden de cosas, la atracción económica ejercida por los puertos en el contexto de economías regionales deprimidas (empleo, alimentos, bienes

de consumo y equipo) es un factor común⁷. En ambos casos, los puertos son catalizadores del comercio de exportación de materias primas/productos agrícolas e importación de manufacturas europeas y americanas, lo que suponía el acceso a bienes de consumo fundamentales que no se encontraban en otros lugares⁸. En Las Palmas, la población llegará de los núcleos rurales del interior de la isla de Gran Canaria así como de las islas vecinas de Lanzarote y Fuerteventura. Estos campesinos sin trabajo, buscarán su auto-subsistencia, empleados como jornaleros y braceros en la carga y descarga de mercancías (*carga blanca*) y carbón (*carga negra*). Del mismo modo, participarán en las obras de ampliación y acondicionamiento de las infraestructuras portuarias⁹. En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, también se observa un desarrollo similar, con gran atracción de población del interior de la isla así como de las otras islas menores (La Palma, La Gomera y El Hierro). Este proceso de atracción de población y mano de obra es un factor constante en los diferentes puertos que conforman la red portuaria del Atlántico medio.

A nivel teórico, la ciudad de Dakar respondería al modelo B según la propuesta metodológica de Southall, que la encuadra dentro de las ciudades africanas de nueva planta con un crecimiento urbano y económico vinculado a la actividad (comercial, política o militar) de las potencias coloniales¹⁰. En este sentido, el modelo de Southall no podría aplicarse en toda su extensión a la ciudad de Las Palmas dentro del grupo A. Estas (A) son ciudades antiguas que crecen a mediados del XIX debido a la expansión del capitalismo industrial, debido a la bicefalia que se observa en la ciudad canaria. Un gran núcleo desarrollado (*Distrito financiero/comercial en Triana*) y otro que nace a partir de 1883¹¹. La característica común que define a ambas ciudades es el efecto dinamizador del puerto sobre la actividad económica y el desarrollo urbano. Además, el puerto de Dakar, es quizá el mejor ejemplo en África occidental (tal vez con la excepción del puerto de Lagos) de un puerto colonial según Peterec: una herramienta indispensable para el desarrollo comercial colonial, receptáculo del cambio y la innovación tecnológica y teatro de operaciones de los acontecimientos políticos (creación de partidos, movimientos sindicales, independentistas, etc.)¹². Las principales empresas portuarias europeas, a la vanguardia de sus respectivos imperios coloniales, se instalaron en sus muelles y calles desarrollando un floreciente comercio de importación y exportación internacional que integró a los diferentes puertos europeos y africanos en una red comercial atlántica. El funcionamiento interno de esta red y las conexiones con los diferentes nodos quedó definido por el establecimiento de diferentes conferencias marítimas. La que regulaba el tráfico en África occidental quedó definida en 1895 y fue pactada entre dos de las mayores empresas de navegación en África occidental; la británica *Elder Dempster* y la alemana *Woermann Linie*¹³. En Dakar, las

principales empresas portuarias que dinamizaron la actividad económica procedían de las ciudades-puerto de Marsella (*Chargeurs Reunis, CFAO*) y Burdeos (*Maurel et Prom, Delmás*). En Las Palmas encontramos una mayor presencia del capital británico, con empresas competitivas a nivel internacional como *Elder Dempster, Cory Brothers, Miller & Co.* o *Blandy Brothers*. El incremento de la actividad comercial de estas empresas aparece estrechamente vinculado con la mayor integración de estas economías regionales en el sistema económico mundial. El proceso de expansión del capitalismo industrial que tiene como punto de partida la segunda mitad del siglo XIX pone en marcha un proceso que se tornará irrefrenable. Las ciudades-puerto de África occidental jugarán un papel destacado en esta expansión. Siguiendo el modelo teórico de César Ducruet, las ciudades portuarias de Dakar y Las Palmas se situarán en una posición central dentro de las redes intercontinentales¹⁴. Estas ciudades quedaron integradas dentro de las conferencias marítimas que fijan tarifas, tráficos y regulan el comercio internacional¹⁵.

El propio Ducruet nos ofrece un modelo muy interesante que podemos aplicar en su extensión a ambas ciudades-puerto. La matriz de Ducruet y Lee nos presenta las diferentes categorías de ciudades-puerto en una red portuaria interconectada y el rol que pueden desempeñar en la misma. En ella se destaca la capacidad de actuar como intermediario dentro del comercio internacional, o bien su posición central dentro de la propia red. En cualquier caso, Las Palmas sería una ciudad-puerto debido a su capacidad media como centro de redistribución comercial y ocuparía una posición intermedia dentro de la red comercial (Europa-América-África) que también podríamos identificar como *puerto directo* dentro de la conferencia marítima¹⁶. Dakar ocuparía una posición como puerto metropolitano en la medida que ocupa un lugar central dentro de la red portuaria atlántica (*puerto base*) y posee una gran capacidad operativa como centro de exportación-importación del gran *hinterland* que abarca¹⁷. En este caso, siguiendo el modelo de Epstein para las ciudades africanas, Dakar podría considerarse una “ciudad-estado” dentro de Senegal por la gran importancia económica, política, cultural y administrativa de la misma. Este autor habla de *one-city states* en la medida de que estas grandes ciudades dominan la vida política y económica de todo un país¹⁸.

Dentro de estos modelos teóricos que estamos manejando, debemos destacar las diferentes funciones portuarias que desempeñan nuestros elementos de estudio. En Dakar encontramos un desarrollo portuario que podemos dividir en dos grandes periodos que explican sus funciones portuarias. El primer periodo se traza a partir de 1910 y alcanza la mitad de la década de los 30. Durante este espacio de tiempo, el puerto de Dakar se configuró como un puerto de escala para los buques que realizaban la travesía hacia las

colonias europeas en África occidental, Sudáfrica o bien en la escala intercontinental hacia Brasil y Argentina.

El segundo periodo comenzaría a finales de los 30, cuando el puerto de Dakar se convertirá en el principal centro exportador de las materias primas del AOF (esencialmente materias primas de base oleaginosa: cacahuètes, aceite de palma). Antes de esa fecha, Rufisque era el puerto de Senegal con mayor actividad comercial debido a la importancia de la exportación de cacahuètes. Desde mediados de la década de los 20 y gracias a las obras de acondicionamiento en el puerto, la mejora de los medios de transporte interior (ferrocarril) y la decisiva inversión en la capital federal por parte de la administración metropolitana, Dakar comenzará a ganar terreno frente al anticuado puerto de Rufisque, para acabar convirtiéndose en el mayor centro exportador del AOF a comienzos de los años 40. Este periodo de expansión de la actividad comercial en Dakar se complementó con una importancia cada vez mayor de la función como puerto de escala, conformando una feroz competencia con respecto a los puertos canarios que dura hasta la actualidad. Por su parte, el puerto de Las Palmas, ha mantenido una función constante como puerto de escala en las rutas intercontinentales, sin que ello haya supuesto un menoscabo en su actividad comercial a lo largo del tiempo.

Resulta interesante observar las estadísticas sobre importación y exportación de combustibles en ambos puertos para así tener una perspectiva más acertada sobre las diferentes funciones portuarias. El puerto de Las Palmas lideró las importaciones de carbón entre ambos puertos hasta los años 30, comienzo de la decadencia del carbón y progresivo triunfo de los hidrocarburos. Las cifras en este sentido no ofrecen mucha discusión. 1913 es el año de mayor importaciones de carbón en el puerto de Dakar. Las cifras alcanzaron las 516.532 toneladas. En ese mismo año, en el puerto canario, la información registrada llegó a las 828.376 toneladas. Una diferencia de casi 300.000 toneladas es demostrativa de las diferentes etapas de desarrollo en que se encontraban ambos puertos¹⁹. En lo que respecta a la importación de hidrocarburos, hemos conseguido elaborar una serie estadística completa para Dakar desde 1926 hasta 1956. Puede decirse que es a partir de mediados de los 20 cuando los hidrocarburos comienzan a imponerse en la batalla energética, relegando lentamente al consumo de carbón en el sector del transporte marítimo. Como puede observarse en el siguiente gráfico (gráfico 1), las importaciones y exportaciones de hidrocarburos en Dakar van prácticamente a la par, lo que nos presenta visualmente su papel como puerto de escala (una de sus funciones principales). El bajo consumo urbano (escasa industrialización), la ausencia de un consumo interior destacable a través de los medios de distribución (fundamentalmente líneas de ferrocarril) y la exportación masiva de hidrocarburos nos explica algunas las claves en el desarrollo de la actividad y funciones de la ciudad-puerto senegalesa.

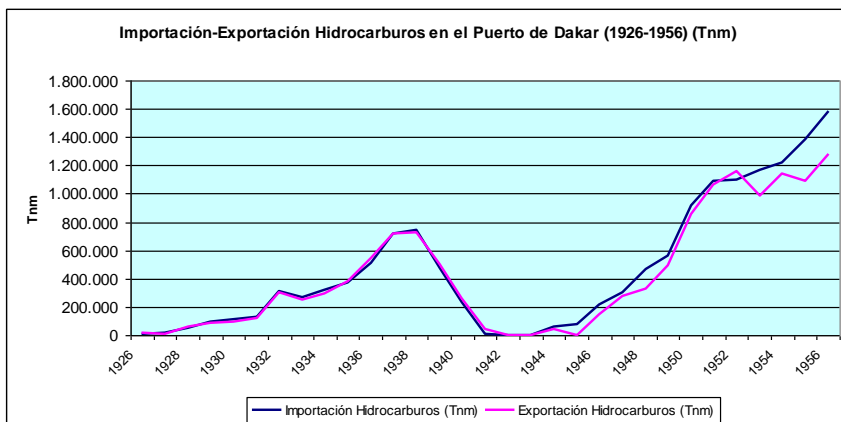


Gráfico 1. Importación y Exportación de Hidrocarburos en Dakar (1926-1956).

Fuente: ANS. 2G56/93. Elaboración propia.

Si establecemos una comparativa con respecto al puerto de Las Palmas en lo que a importación de hidrocarburos se refiere, las cifras también son superiores (al igual que sucedía con respecto al carbón). En 1921 el puerto canario ya importaba 60.841 toneladas de combustibles líquidos, alcanzando en 1926 las 137.056 toneladas. En ese mismo año, Dakar apenas importó 12.106 toneladas. En 1931, cuando el petróleo ya estaba desbancando al carbón como combustible, el puerto de Las Palmas importó 385.295 toneladas, mientras que Dakar sólo 133.031 toneladas. El repunte que puede observarse en la gráfica a mediados de la década de los 30 es consecuencia del descenso en la actividad de los puertos canarios debido a la Guerra Civil española. Esa coyuntura elevó las cifras globales del puerto senegalés, beneficiándose colateralmente del conflicto español. No obstante, con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, la actividad comercial en Dakar quedará muy mermada; las transacciones comerciales se desmoronarán, provocando una grave crisis socio-económica. Salvo estas excepciones, la batalla por convertirse en la *estación de servicio* del Atlántico que se alargará en el tiempo, estaba siendo ganada sin paliativos por el puerto canario.

Ahora bien, es importante reseñar las diferentes etapas o coyunturas internacionales que afectaron los tráficos marítimos en ambos puertos. En cifras totales, el puerto de Las Palmas ha ejercido el liderazgo a lo largo del tiempo en el número de buques que recalaban en sus aguas. Salvo algunas excepciones como la grave crisis de la Primera Guerra Mundial que afectó a ambos puertos (pero de la que Dakar salió mejor parada —en términos de tráfico marítimo— al ser una base militar para la marina francesa) y la coyuntura de la Guerra Civil española, las dinámicas serán similares con un predominio del puerto canario (gráfico 2). En cualquier caso, la Gran Guerra supuso una grave crisis en ambos puertos por la disminución de los tráficos

marítimos y las terribles consecuencias socio-económicas que de ello se derivaron. Las dos ciudades, con una actividad económica orientada hacia el exterior, vieron como se marchitaba su comercio, arrastrando a las clases populares a condiciones de vida extremas. En ambos casos, los tráficó comerciales se desmoronaron debido al temor de las compañías de navegación de ser interceptados por la flota de submarinos alemana. En Dakar, la galopante inflación provocada por la paralización del comercio conllevó una durísima situación de carestía. El gobernador del AOF en su informe económico de 1914 señalaba que se estaban realizando todos los esfuerzos necesarios para abastecer a la población de una manutención mínima que garantizara su supervivencia²⁰.

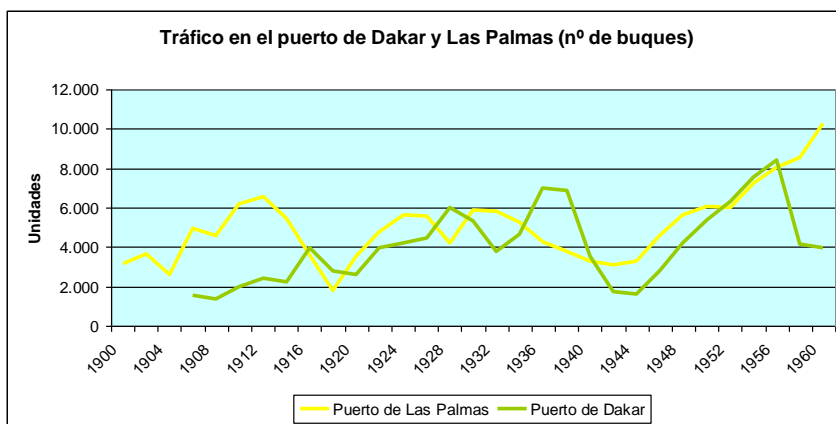


Gráfico 2. Tráfico de buques en Dakar y Las Palmas (1900-1960).

Fuente: Thomas (1957); Revista de Obras Pública, Tomo I (1918); Whittlesey (1941); Mbaye y Moustier (1999); Martín Galán (1984); Mitchell (2007); Peterec (1967); Charpy (2007); Archives Nationales du Sénégal. CCD 08-449; 08-461; 08-477; 2G-56/93; 2G-36/25; Marschneider (1913); Morazé (1936).

La caída en picado de las exportaciones senegalesas a través del puerto influyó de manera decisiva la grave crisis económica durante la Gran Guerra. La paralización del comercio exterior representado ejemplarmente en la caída espectacular de la evacuación de cacahuets va a provocar el hundimiento de las comunidades agrícolas de los centros productores de Kaolack, Rufisque, Tivaouane o Foundiougne, y por consiguiente un descenso agudo de la oferta de trabajo por parte de las empresas portuarias. El número de desempleados creció de forma dramática. La única empresa portuaria francesa que mantuvo una actividad exportadora potente fue la CFAO, quien gracias a sus excelentes canales de distribución, su fuerte capacidad financiera, la utilización de políticas especulativas sobre sus stocks y su diversificación de actividades poseía grandes reservas de materias primas fundamentales para

el desarrollo de la actividad industrial en Europa (oleaginosas, caucho, fibras)²¹. La política de expansión e internacionalización (con presencia en colonias británicas) de la empresa fundada por Charles Verminck y su excelente fortaleza durante la Gran Guerra, la situaron como una empresa protegida por parte del gobierno imperial francés, a través de la firma de contratos de privilegio en el transporte de materias primas estratégicas (oleaginosas, caucho) hacia Europa²². El estado de agitación interno alcanzará tintes dramáticos con el reclutamiento de soldados senegaleses para combatir en Europa²³. Las noticias que llegaban desde el viejo continente sobre las masacres en las que se vieron involucrados soldados africanos llevaron a un éxodo masivo por parte de los posibles reclutas de los núcleos urbanos, incidiendo todo ello sobre el maltrecho tejido productivo del país²⁴. La grave crisis económica —agudizada tras el estallido de la Guerra— va a provocar una crisis política en la colonia africana que conllevará la elección de Blaise Diagne como diputado por Senegal en la Asamblea Nacional Francesa tras una agitada campaña electoral en la que las empresas europeas y las emergentes fuerzas políticas africanas se enfrentaron políticamente²⁵. El triunfo del diputado senegalés en mayo de 1914 abrió una nueva etapa de interacción entre la colonia senegalesa y la administración federal francesa en vísperas de la conflagración mundial. El boicot generalizado de los comerciantes minoristas africanos en Dakar, cortando el suministro de víveres para los buques europeos durante la campaña electoral de 1914 les había dotado de las herramientas adecuadas para la incipiente lucha sindical que comenzará a desarrollarse en el AOF, y no madurará hasta la década de los 30²⁶. Dakar se convirtió también en el núcleo de la lucha política por los derechos laborales de los trabajadores.

Los años de entreguerras nos ofrecen unos movimientos destacables. En el caso canario, la Guerra Civil va a provocar una crisis económica con un claro reflejo sobre la actividad portuaria (descenso en la llegada de buques y desvío a los puertos vecinos). En estos años, como vimos anteriormente, el puerto de Dakar va a experimentar un incremento en su actividad sin que la crisis de 1929 suponga demasiados estragos. En este sentido, el papel de la CFAO será fundamental, puesto que será uno de los principales agentes económicos en la zona, con una capacidad financiera y logística inalcanzable para sus competidores²⁷.

En términos comerciales (gráfico 3), las exportaciones en Dakar siguen una dinámica de crecimiento continuado desde comienzos de siglo hasta el pico alcanzado en 1939, dónde van a sufrir una profunda caída debido al estallido de la Segunda Guerra Mundial y la paralización del comercio internacional. Las exportaciones senegalesas (cuya principal puerta de salida eran el puerto de Dakar) van a sufrir una caída brutal con el estallido de la conflagración mundial, con unas consecuencias socio-económicas aún peores que

durante la Gran Guerra. La mayor integración de Senegal en la economía mundial explica también las catastróficas consecuencias de la guerra. Si en 1939, las exportaciones globales de la colonia alcanzaron las 600.422 toneladas, en 1945 (cuando comienzan a restablecerse los tráficós comerciales) apenas alcanzaron las 150.925 toneladas²⁸. Una vez más, la incidencia de la crisis económica recaerá sobre las clases populares senegalesas. La incesante inflación provocada durante la Segunda Guerra Mundial incrementará el malestar de la población, azotada por el desempleo que acabó sumándose a la huelga general de los trabajadores del puerto en 1946. Los precios, según las estimaciones de Cooper se incrementaron entre 1938 y 1944 un 250% mientras que los salarios apenas se incrementaron un 50%²⁹.

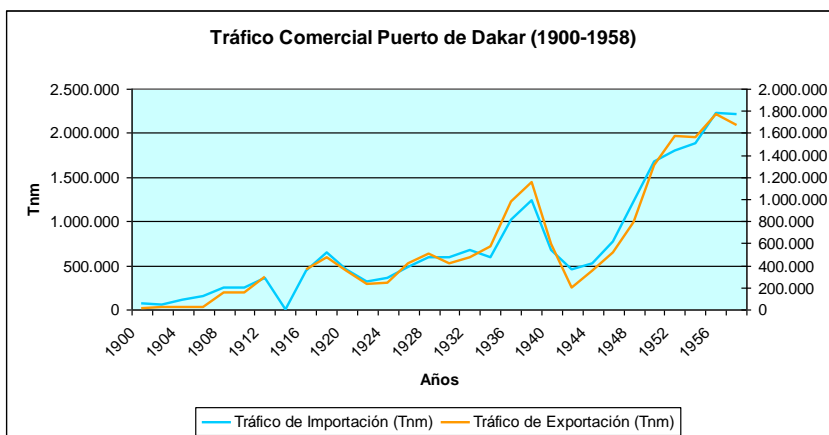


Gráfico 3. Tráfico Comercial del Puerto de Dakar (1900-1958)

Fuente. Thomas (1957); Whittlesey (1941); Peterec (1967); Charpy (2007); Archives Nationales du Sénégal. CCD 08-449; 08-461; 08-477; 2G-56/93; 2G-36/25; Marc-Schrader (1913); Morazé (1936).

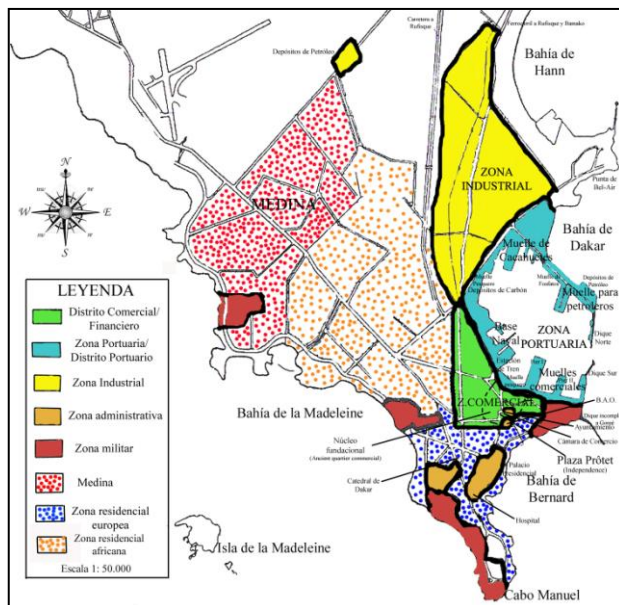
El crecimiento de la actividad comercial en el puerto de Dakar será ya constante hasta la fecha cumbre de 1956, cuando el cierre del canal de Suez impulse definitivamente la red portuaria del Atlántico medio debido al desvío de los tráficós procedentes de Oriente Medio, el subcontinente indio y Asia. Durante los meses que duró el bloqueo del Canal, el puerto de Dakar acabó convirtiéndose en el puerto francés con un mayor tráfico, superando a Marsella y Burdeos por primera vez en la historia. Este hecho apareció reflejado en el principal medio de comunicación local como un acontecimiento apoteósico³⁰. Los sucesos de Egipto van a provocar un desarrollo espectacular en los puertos de la costa occidental africana, con grandes inversiones para acoger a los súper-petroleros que debían circunnavegar el continente africano³¹. En Dakar, se acometieron diversas obras de acondicionamiento y dragado durante el año 1957, para alcanzar calados de hasta

14 metros³². El puerto de Las Palmas también verá incrementada su actividad de manera notable, estando este año considerado como el despegue definitivo del puerto tras las crisis anteriores. En 1955, 7.269 buques recalaron en el puerto canario con un total de 22.436.084 TRB. En 1956 la cifra alcanzó las 8.022 unidades con 28.753.831 TRB. Los datos de que disponemos para 1957 son netamente superiores: 9.369 unidades y 38.628.025 TRB³³. El sostenimiento de estas rutas “accidentales” debido a su gran competitividad es un elemento destacable que ayuda a comprender el porqué de su liderazgo en la red portuaria del Atlántico medio (gracias a la inversión en infraestructuras, su condición de puerto franco y la cualificación del capital humano entre otros factores clave)³⁴. Otros elementos como la gestión y administración del puerto tras el incidente del Canal de Suez por parte de los miembros de la comunidad portuaria de Las Palmas fueron decisivos según el testimonio de uno de los principales gestores de la época³⁵.

LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LAS CIUDADES-PUERTO DE DAKAR Y LAS PALMAS

Toda actividad portuaria ejerce un efecto mayor o menor en el desarrollo urbano de las ciudades. En este caso, haremos un análisis sobre los principales cambios morfológicos que hemos observado en la ciudad de Dakar utilizando la metodología propuesta por Ducruet y Tobal. Para el estudio comparativo con Las Palmas, los trabajos de Martín Galán, Herrera Piqué y Suárez Bosa nos ofrecen una buena síntesis del crecimiento y desarrollo de la ciudad a partir de 1883³⁶.

La ciudad de Dakar a comienzos del siglo XX contaba con unas 12.000 personas: la mayor parte de la tribu Leboue, población autóctona de la península de Cabo Verde, dedicados a la pesca y la agricultura de autosubsistencia. La ciudad de Dakar en torno a 1900 apenas alcanzaba los 2 km², quedando reducida al emplazamiento de algunas empresas, personal administrativo y la población local, que se agrupaba en torno al puerto. Los pocos europeos que residen en Dakar forman parte del personal administrativo que se trasladará desde Saint-Louis al cambiarse la capital federal del AOF en 1902, quedando esta como punta de lanza del Imperio colonial francés en África. Aparte de ese personal administrativo, debemos añadir los miembros del ejército que componían la guarnición del fuerte de Dakar, y el personal de las empresas portuarias europeas que se encontraban comerciando en la ciudad senegalesa desde mediados del XIX³⁷. Hasta la finalización de las primeras obras de reforma del puerto comercial (1910), la estructura comercial y urbana de la ciudad era muy sencilla. La actividad portuaria, comercial y administrativa se desarrollaba en torno al barrio francés, al sur del puerto (mapa 1).

Distribución espacial de la ciudad de Dakar (c.1954)

Mapa 1. Fuente: Wittlessey (1941), Peterec (1967), Winters (1982), Charpy (2007).
 Mapa realizado a partir del modelo de Charpy (2007). Elaboración propia.

Es precisamente en esa zona comercial donde podemos insertar también el distrito portuario. De tal modo, el distrito portuario y el distrito financiero/comercial quedarían englobados en el mismo espacio, en torno a la plaza Prôtet (actualmente junto a la plaza de la Independencia) y el mercado Kermel³⁸. El diseño básico urbano en esta zona estaría dominado por un sistema de manzanas y largas avenidas, finalizadas en enormes plazas centrales, con una planificación urbana semejante a París, siguiendo la planificación urbana ideada por el ingeniero Pinet-Laprade, artífice también de las obras del puerto de Dakar en 1857³⁹. El centro neurálgico de Dakar, quedaría entonces como un distrito de una extraordinaria complejidad que contendría las principales funciones comerciales, administrativas y financieras⁴⁰. Es en esa zona donde las empresas portuarias se instalarían, aprovechando la cercanía al puerto y la concentración de servicios. Al oeste de la zona comercial, se encontraban los núcleos residenciales de los africanos, siendo el más destacado por concentración, número de habitantes y desarrollo posterior el barrio de Medina, creado a partir de 1915. Por esa razón hemos considerado diferenciarlo del resto de núcleos indígenas: conforma una realidad por sí misma, con un desarrollo diferenciado.

Al norte del puerto se instalaron a partir de los años 20 una serie de industrias estrechamente relacionadas con la actividad portuaria. Al oeste del

distrito portuario/comercial se encontraban también a partir de esa década una industria de transformación de cacahuets, la *Huilerie Petersen*, empresa exportadora y que trabajaba también en la distribución hacia el interior del aceite de cacahuete⁴¹. La transformación y proceso de las materias primas oleaginosas fue la principal actividad de estas industrias, fortalecidas por las restricciones metropolitanas francesas de las exportaciones de cacahuets tras la crisis de 1929⁴².

En cualquier caso, encontramos una diferencia notable entre el desarrollo urbano de Dakar y Las Palmas en lo que al impacto del tráfico portuario y configuración urbana se refiere: la división territorial, que engloba las diferentes funciones urbanas. El distrito portuario aparece claramente diferenciado del distrito financiero. La construcción del puerto supuso la división y la reorganización de la distribución espacial de la ciudad. Anteriormente aparecía unida (actividad portuaria/financiera) en la zona de Triana/Las Palmas, al igual que hemos observado en el caso de Dakar⁴³. La distribución empresarial también respondería a este esquema en la ciudad canaria, como ya hemos analizado en otra ocasión⁴⁴. Las empresas *Hard*, siguiendo la terminología de Tobal, se situarían en torno al puerto, estableciéndose las empresas *Soft*, bien en el distrito portuario o en la zona intermedia (Arenales)⁴⁵. En el caso de Dakar, hemos podido comprobar como las empresas *Hard* y *Soft* se integran dentro del distrito comercial y la zona portuaria. La actividad económica de la ciudad africana quedaría entonces fuertemente vinculada a la actividad portuaria y en torno a ella cobra sentido como entidad socio-económica. En esta línea argumentativa, el modelo de Murphey situaría a la ciudad de Dakar (al menos hasta 1960, periodo de nuestro estudio) dentro de la segunda etapa de desarrollo de una ciudad portuaria, gracias sobre todo a la incorporación paulatina de la actividad industrial ligada a la transformación de materias primas oleaginosas⁴⁶. Según Murphey, existirían tres grandes etapas que podrían identificarse con mayor o menor dependencia de la actividad portuaria en la economía urbana (*figura 3*). La ciudad-puerto de Las Palmas se encontraría a las alturas de 1960 en los albores de la tercera etapa según el modelo de Murphey, con una mayor importancia del sector servicios en el tejido productivo urbano.

ETAPA	Características
<i>Primera</i>	Gran dependencia económica de la actividad portuaria
<i>Segunda</i>	Incorporación de servicios adicionales en la ciudad (sector industrial)
<i>Tercera</i>	Mayor importancia del sector servicios (menor dependencia de la actividad portuaria)

Figura 3. Modelo de Murphey sobre el desarrollo de las ciudades portuarias. Murphey (1989)

CONCLUSIONES

El papel y funciones desempeñadas por los puertos de Dakar y Las Palmas en el desarrollo de la red portuaria del Atlántico medio han sufrido diversos cambios a lo largo del tiempo. La propia configuración de ambas ciudades-puerto como puntos de escala en las rutas atlánticas nos muestra aspectos similares. Sin embargo, la preponderancia del puerto de Las Palmas sobre el de Dakar es destacable debido a diversas cuestiones técnicas, institucionales, económicas o empresariales. El modelo de Ducruet nos presenta a ambas ciudades-puerto en diferentes categorías debido al impacto particular de cada una en la red portuaria del Atlántico medio. Ambas entidades se integraron en esa red, complementando sus funciones y desarrollando su propia actividad según la matriz de Ducruet-Lee. Dakar ocuparía bajo ese punto de vista una unidad central en la red, situándose como puerto-base según la proposición teórica de Deakin. La configuración urbana nos ha revelado una evolución diferente en ambos puertos. Pese a que encontramos elementos similares (como son la creación de núcleos residenciales obreros con problemas parecidos), la evolución urbana ha seguido caminos separados en ambas ciudades. En Las Palmas hemos asistido a una profunda y evidente diferenciación entre los diferentes distritos (portuario-financiero) a partir de la construcción del puerto (según el modelo de Tobal). En el caso de Dakar, no se ha producido una distinción notable en este sentido. La ciudad ha concentrado la mayor parte de sus servicios y actividad económica en torno al distrito financiero. De este modo, no existiría diferencia entre el distrito portuario y el distrito financiero, existiendo una gran dependencia de la actividad económica de la ciudad con respecto al puerto. Hasta 1960, no hemos encontrado información relevante que nos muestre cambios en este sentido en la ciudad de Dakar. La progresiva terciarización económica en las ciudades-puerto a partir de los años 60, que le conducen a la tercera etapa según Murphey es un aspecto fundamental que explica su desarrollo, como hemos visto en los dos ejemplos estudiados. Los posteriores análisis de las funciones portuarias y de la configuración del tejido empresarial e industrial nos ofrecerán nuevas perspectivas de trabajo que puedan ayudar a seguir profundizando en esta línea de investigación.

BIBLIOGRAFÍA

- BONIN, Hubert: "The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)", en *XVth World Economic History Association Congress*, 2009, Utrecht.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: "L'impact des Intérêts Coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965", en *The Journal of African History*, Vol. 16, N° 4, 1975, pp. 595-621.
- COUTURIER, Alain: *Le Gouverneur et son miroir. Marcel de Coppet (1881-1968)*. L'Harmattan. Graveurs de Mémoire, 2006, Paris.
- DAVIES P.N: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*. Alle and Unwin, 1973.
- "Shipping Lines on the development of British West Africa", en *Business History*. Volume XIX. N° 1. Frank Cass & Company Ltd. London, 1977, pp. 3-17.
- DEAKIN. B. M: *Shipping Conferences. A study of their Origins, Development and Economic Practices*. Department of Applied Economics, Cambridge University Press, 1973. London.
- DUCRUET, César: "Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial", en *M@ppemonde*. N° 77-1, 2005a, pp. 1-6.
- "Typologie mondiale de 330 trajectoires urbano-portuaires, 1990-2000", en *Septimes Rencontres de Théo Quant*. Enero, 2005b, pp. 2-14
- DUCRUET, César y LEE, Sung-Woo: "Frontline soldiers of globalisation : Port-city evolution and regional competition", en *GeoJournal*. Vol. 67, 2006, pp. 107-122.
- CASTILLO-HIDALGO, Daniel y SUAREZ VIERA, Francisco: "La proyección internacional del puerto", en HERRERA PIQUÉ, Alfredo (dir): *125 Años de nuestro puerto*. Fundación de Puertos de Las Palmas, 2008.
- CASTILLO-HIDALGO, Daniel y SUÁREZ BOSA, Miguel: "Shipping Conferences and the rivalries between Elder Dempster and Woermann Linie. Affects and Effects on the Canary Islands (1895-1914)", en *XVth World Economic History Congress*, 2009. Utrecht.
- CHARPY, Jaques: *Dakar. Naissance d'une Métropole*. Editions Les Portes du Large, 2007.
- COOPER, Frederick: "The Senegalese Strike of 1946 and the Labor Question in Post-War French Africa", en *Canadian Journal of African Studies*. Vol. 24, N° 2, 1990, pp. 165-215.
- EPSTEIN, A.L: "Urbanization and Social Change in Africa", en *Current Anthropology*. Vol. 8. N° 4, 1967, pp. 275-295.
- HERRERA PIQUÉ, Alfredo: *Las Palmas de Gran Canaria*. Rueda, 1984 (1ª edición 1978).
- HILLING, David: "The Evolution of the Major Ports of West Africa", en *The Geographical Journal*. Vol. 135. N° 3, 1969, pp. 365-378. Blackwell Publishing.
- KIRKALDY, W: *British Shipping. Its History, Organization and Importance*, 1912.
- LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade. 1909-1959*, A. W. Sythoff, 1962. Lyden.
- LESLIE, J. A. K: *A social survey of Dar es Salaam*. London. Oxford University Press for the East African Institute, 1963.
- MARFAING, Laurence: "L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du Commerce Africain. 1885-1930", en BARRY, Boubacar et HARDING, Leonard (dir): *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*. L'Harmattan. Paris, 1992, pp. 309-346.
- MORAZÉ, Charles: "Dakar", en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numéro 258, 1936, pp. 607-631.

- MURPHEY: "On the evolution of the port-city", en BROEZE, F. (ed.) *Brides of the sea: Port-cities of Asia from the 16th-20th centuries*. (Pp. 223-245). University of Hawaii Press, 1989.
- NDAO, El Hadj Ibrahima: *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*. Les Nouvelles Éditions Africaines du Sénégal. Dakar, 2003.
- OLUKOJU, Ayodeji: "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War", en *The Journal of African History*. Vol. 33. Nº 2. 1992, pp. 255-271. Cambridge University Press.
- PETEREC, Richard J.: *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York, 1967.
- PONCE MARRERO, Javier: "La rivalidad anglo-germana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra", en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Nº 48. 2002, pp. 133-152.
- SECK, Assane: Dakar. Métropole Ouest-Africaine. IFAN. 1979. Dakar.
- SHERWOOD, Marika: "Elder Dempster and West Africa, 1891-c.1940: The Genesis of Underdevelopment?", en *The International Journal of African Historical Studies*. Vol. 30, Nº 2. 1997, pp.253-276.
- SOUTHALL, A: "Introductory summary" en SOUTHALL, A (ed.) *Social Change in modern Africa*. Londres, 1961. Oxford University Press.
- SUÁREZ BOSA, Miguel: *El movimiento obrero en las Canarias orientales (1930-1936)*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 1990.
- *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural. 2003.
- SUÁREZ BOSA, Miguel, GONZÁLEZ DE LA FE, Pedro y JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Juan Luis: "Cambios en la Organización de la actividad en el Puerto de Las Palmas: una visión histórica", en *Transportes, Servicios y Comunicaciones*. Nº 9. 2005, pp. 66-88.
- SUÁREZ BOSA, Miguel; MARTINEZ MILÁN, Jesús; DE LUXÁN, Santiago y SOLBES, Sergio: "Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias", en *Boletín Millares Carló*. Nº 14. 1995.
- SUÁREZ, Miguel; JIMÉNEZ, Juan Luis; CASTILLO-HIDALGO, Daniel: "Puerto, empresas y ciudad: Una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria", en *FUNCAS (Fundación de las Cajas de Ahorros)*. Serie: Documentos de Trabajo. Nº 545/2010. 2010, pp. 3-32. ISSN: 1988-8767.
- THIAM, Iba Der: *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*. L'Harmattan. Paris. 1993.
- THOMAS, Benjamin E: "Railways and Ports in French West Africa", en *Economic Geography*. Vol. 33. Nº 1. 1957, pp. 1-15.
- TOBAL, Tófol: "El terciario portuario como indicador de innovación", en *Scripta Nova*. Nº 69 (66). 2000.
- WINTERS, Christopher: "Urban morphogenesis in Francophone Black Africa", en *Geographical Review*, Vol. 72, Nº 2. 1982, pp. 139-154.
- WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements", en *Geographical Review*. Vol. 31, Nº 4. American Geographical Society. 1941, pp. 609-638.

NOTAS

- ¹ Ducruet (2005), p. 3.
- ² Winters (1982), p. 145.
- ³ Seck (1970).
- ⁴ Leslie (1963), p. 33.
- ⁵ Epstein (1967), p. 279.
- ⁶ Thiam (1993), p. 274.
- ⁷ Como lo estaba la economía canaria a finales del XIX tras la casi desaparición de la exportación de la cochinilla y la consiguiente reconversión de los cultivos de exportación canarios hacia nuevos productos. Suárez Bosa et alii (1995), p. 101.
- ⁸ Thomas (1957), p. 4.
- ⁹ Suárez Bosa (1990), p. 154.
- ¹⁰ Southall (1961), p. 6.
- ¹¹ Tobal (2000).
- ¹² Peterec (1967), p. 6.
- ¹³ Para una mayor profundización al respecto, consultar: Davies (1973) y (1977), Deakin (1973), Kirkaldy (1912), Leubuscher (1962), Olukoju (1992), Sherwood (1997); y para su influencia en las islas Canarias; Ponce Marrero (2002), y una aportación reciente Castillo-Hidalgo y Suárez Bosa (2009).
- ¹⁴ Ducruet (2005), p. 2.
- ¹⁵ *Ibíd.*, p. 5.
- ¹⁶ Deakin (1973)
- ¹⁷ Ducruet (2006), p. 119.
- ¹⁸ Epstein (1967), p. 282.
- ¹⁹ Boletines de la CCINLP (Series 1923-1931) y Revista de Obras Públicas (1918); Morazé (1936); Wittlesey (1941); ANS. CCD. 08-477.
- ²⁰ ANS. 2G14-23.
- ²¹ Bonin (2009), p. 14.
- ²² Coquery-Vidrovitch (1975), p. 598.
- ²³ Couturier (2006), p. 52.
- ²⁴ ANS. 2G15/19.
- ²⁵ Ndao (2003), p. 45.
- ²⁶ Thiam (1993), p. 86.
- ²⁷ Coquery-Vidrovitch (1975), p. 604.
- ²⁸ ANS. 2G46-26.
- ²⁹ Cooper (1990), p. 173.
- ³⁰ París-Dakar. 6 de mayo de 1957.
- ³¹ Hilling (1969), p. 375.
- ³² París-Dakar. 22 de marzo de 1957.
- ³³ Suárez Bosa (2003) y Suárez Bosa *et alii* (2005).
- ³⁴ Castillo-Hidalgo y Suárez Viera (2008), p. 137.
- ³⁵ Entrevista realizada a D. Ernesto Lesmes Fuster, Administrador General del Puerto Franco. 1 de abril de 2008.
- ³⁶ Martín Galán (1984), Herrera Piqué (1984) y Suárez Bosa, Jiménez y Castillo-Hidalgo (2010).
- ³⁷ Marfaing (1992), p. 315.
- ³⁸ Seck (1970).
- ³⁹ Wittlesey (1941), p. 629.
- ⁴⁰ Winters (1982), p. 144.

⁴¹ Seck (1970).

⁴² Peterec (1967), p. 85.

⁴³ Herrera Piqué (1984), p. 294.

⁴⁴ Suárez, Jiménez y Castillo (2010).

⁴⁵ Tobal (2000).

⁴⁶ El modelo de Murphey ha sido aplicado en su mayor parte para explicar el desarrollo de las ciudades-puerto asiáticas, pero nos parece un modelo interesante y aplicable para nuestro análisis.