

# *Dakar: puerto de guerra y de comercio durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918*

*Daniel Castillo Hidalgo*

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

*Resumen:* Este artículo analiza el papel del puerto de Dakar (Senegal) como base carbonera regional durante la Primera Guerra Mundial. En este trabajo se analizan los acuerdos diplomáticos entre Francia y Gran Bretaña sobre el suministro de carbón en Dakar y la modernización de las infraestructuras portuarias. Finalmente, se exploran algunas consecuencias socioeconómicas de la guerra en África occidental motivadas por la crisis de los fletes marítimos y el mayor grado de extroversión de la economía regional.

*Palabras clave:* Primera Guerra Mundial, actividad portuaria, Dakar, imperialismo, modernización portuaria.

*Abstract:* This article analyzes the role of the port of Dakar (Senegal) as a coaling station during the First World War. It will be explored the coaling agreements signed between France and Great Britain. In addition, it studies the port modernisation process during the war and the socio-economic consequences caused by the conflict in West Africa due to the maritime freight crisis and the consolidation of extroverted economic structures.

*Keywords:* First World War, Port Activity, Dakar, Imperialism, Port Modernisation.

## Introducción

El estallido de la Primera Guerra Mundial presentó el primer gran desafío a las infraestructuras portuarias en África occidental. La guerra provocó la caída en los tráficos comerciales marítimos, orientando la actividad económica de las colonias de África occidental hacia el esfuerzo de guerra. Esto supuso una grave crisis portuaria en Canarias y Cabo Verde, principales escalas comerciales en la región. 1914 marcó el inicio de cuatro años de crisis económica y aislamiento internacional en las Islas Canarias y Cabo Verde, frente al vigoroso crecimiento de la actividad en el puerto de Dakar, convertido en la principal base naval para los buques mercantes y militares de la Entente (Gran Bretaña-Francia). La guerra desbarató una tendencia sólida en la jerarquía portuaria regional dominada históricamente por los puertos carboneros insulares<sup>1</sup>. La fortaleza de los puertos canario-caboverdianos y su vinculación comercial hacia Gran Bretaña y Alemania —en menor medida— se convirtieron en un problema capital al estallar la guerra, debido, entre otros motivos, a la situación de neutralidad española y la retirada temporal de los tráficos comerciales. Esta neutralidad se agregó a la elevación de los fletes marítimos, la crisis comercial regional y la radicalización de la ofensiva submarina alemana (a partir de 1916)<sup>2</sup>. La crisis marítima en Canarias provocó además un efecto de arrastre sobre el conjunto de la actividad económica: parálisis de la exportación de tomates y plátanos, y extensión de la pobreza y margina-

---

<sup>1</sup> Sobre esta cuestión véanse Miguel SUÁREZ BOSA: «The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth Century. Corporate Strategies», *International Journal of Maritime History*, 16 (1) (2004), pp. 79-113, e íd.: «The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914)», en Jonathan CURRY-MACHADO (ed.): *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2013, pp. 58-76. Para un análisis comparativo de los servicios portuarios regionales véase Miguel SUÁREZ BOSA y Luis Gabriel CABRERA ARMAS: «La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58 (2012), pp. 363-414.

<sup>2</sup> Sobre el aislamiento y crisis económica en Canarias véase Francisco Javier PONCE MARRERO: *Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra Mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica*, Ann Harbor, UMI Microform, 2002.

lidad que impulsaron diversos fenómenos migratorios hacia el exterior, tal y como señalaba el cónsul británico en Las Palmas:

«Probablemente pocos puertos del mundo neutral resultaron más afectados que los de estas islas. Los buques que venían constantemente y en gran número a abastecerse de carbón y provisiones en búsqueda de un flete de retorno cesaron de repente sus visitas, suspendiendo el comercio frutero y el negocio carbonero, de los cuales la prosperidad y la vida del archipiélago dependían en su práctica totalidad»<sup>3</sup>.

Frente a este aislamiento y bloqueo comercial, el puerto de Dakar se convirtió en el principal enclave portuario regional, absorbiendo y centralizando las funciones de apoyo a la navegación en África occidental. Dakar, situado en el extremo sur de la península de Cabo Verde, se había constituido desde su origen en 1857 en punto de apoyo para la flota francesa gracias a su excelente renta de posición en las rutas comerciales hacia América del sur (mapa 1).

El enclave costero de Dakar permitía además establecer un punto de avance firme en la expansión imperial hacia el interior, donde estaban desarrollándose los mercados de *commodities* coloniales. La nominación como capital del África occidental francés (AOF) en 1902 reforzó su importancia como eje político-militar con funciones comerciales agregadas. Estos factores y la creciente rivalidad imperial en la región impulsaron las grandes obras del puerto de comercio entre 1903 y 1910 que permitieron el crecimiento de las funciones portuarias, elevando sus indicadores de actividad, en relación con el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias hacia Sudán (conexión Thiès-Kayes, 1903-1909)<sup>4</sup>. La guerra planteó un desafío a las infraestructuras portuarias en Dakar, así como a su comunidad portuaria, que debió adaptarse al creci-

---

<sup>3</sup> DCR, núm. 5423, Canary Islands, 1914. Traducido del original en inglés.

<sup>4</sup> Sobre la expansión portuaria en Senegal véase Jacques CHARPY: «Aux origines du port de Dakar», *Outre-Mers*, 99 (370-371) (2011), pp. 301-317. Para un análisis en el largo plazo véanse Adama DIOUF: *Fondation du Port de Dakar: acteurs et enjeux (1855-1918)*, tesis doctoral, Universidad de Le Havre, 2011, y Daniel CASTILLO HIDALGO: «The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929)», en Miguel SUÁREZ BOSA (ed.): *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930*, Croydon, Palgrave MacMillan, 2014, pp. 90-111.

MAPA 1  
*Situación geográfica del puerto de Dakar*



Fuente: DCR, Senegal, núm. 3.543, 1904.

miento de la actividad portuaria, especialmente vinculada a la actividad carbonera, pasando de suministrar 158.000 toneladas de carbón en 1914 a 508.600 toneladas en 1917. El carbón y la expansión imperial en África occidental fueron dos elementos indisolubles que explican los cambios en la configuración del sistema portuario regional.

Este artículo explora el papel desempeñado por el puerto de Dakar durante la Gran Guerra a través del análisis de su actividad comercial y los movimientos empresariales ligados al incremento de las funciones de apoyo a la navegación. El crecimiento del mercado de carbón en el puerto senegalés se sustentó en el aumento de sus funciones militares como base de escala para la flota franco-británica. Este trabajo estudia la cooperación de los Almirantazgos británico y francés en la puesta en común de una estrategia defensiva regional en torno a Dakar, reforzada a partir de 1916<sup>5</sup>. Además, se analiza la respuesta y capacidad de adaptación de la comunidad portuaria en Dakar frente al conflicto armado.

El análisis de las funciones tácticas de Dakar durante la guerra ha sido abordado secundariamente por especialistas en historia militar<sup>6</sup>. Otras obras generales acerca del puerto indican su importancia geoestratégica como centro exportador para sostener el esfuerzo de guerra europeo<sup>7</sup>.

Las fuentes primarias proceden de los Archivos Nacionales de Senegal (ANS), la sección de ultramar de los Archivos Nacionales

---

<sup>5</sup> Acerca de esta política de mayor cooperación regional véase C. M. ANDREW y A. S. KANYA-FORSTNER: «France, Africa and the First World War», *The Journal of African History*, 19 (1) (1978), pp. 11-23.

<sup>6</sup> Sobre esta cuestión véanse Marc MICHEL: *Les Africains et la Grande Guerre (Appel à l'Afrique, 1914-1918)*, París, Karthala, 2003; Jacques FRÉMEAUX: *Les Colonies dans la Grande Guerre*, París, Éditions 14-18, 2006, y Chantal ANTIER-RENAUD: *Les soldats des colonies dans la Première Guerre Mondiale*, Rennes, Ouest-France, 2008. Véase también el capítulo 4 dedicado a África occidental y del sur realizado por Hew STRACHAN: *The First World War in Africa*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

<sup>7</sup> Sobre el papel desempeñado por Dakar durante el conflicto consúltense Assane SECK: *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*, Dakar, IFAN, 1970, y Richard PETREC: *Dakar and West African Economic Development*, Nueva York, Columbia University Press, 1967. Para un análisis pormenorizado de la realidad socioeconómica de la ciudad senegalesa véase Mor NDAO: *Le Ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Dakar, L'Harmattan, 2009.

Franceses (ANSOM), el Public Record Office (PRO) y otras fuentes secundarias impresas.

El artículo se estructura en cuatro secciones. La primera presenta el crecimiento de la actividad portuaria en Dakar, observando su rol regional y evolución en el medio plazo. A continuación se exploran los acuerdos alcanzados entre Francia y Gran Bretaña para la constitución de un depósito carbonero común en el puerto. El tercer apartado estudia las reformas en las infraestructuras acometidas durante la guerra como consecuencia de la expansión portuaria y la planificación futura en un horizonte de concurrencia frente a los puertos canarios. La última sección analiza brevemente las consecuencias socio-económicas de la guerra sobre el tejido productivo senegalés, que se había orientado progresivamente hacia los mercados exteriores. Finalmente se ofrecen varias reflexiones a modo de conclusión.

### **Evolución de la actividad portuaria regional y lento despegue de Dakar (1900-1914)**

La Gran Guerra modificó la jerarquía portuaria regional, caracterizada desde mediados del siglo XIX por el predominio de los puertos carboneros canarios y caboverdianos. Desde el último tercio del siglo XIX las reformas portuarias realizadas en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife incrementaron su competitividad regional, y hacia el cambio de siglo estos puertos habían superado al puerto de Mindelo (San Vicente). Diversos factores geográficos, institucionales y económicos influyeron en el predominio regional de los puertos canarios, una vez se consolidaron sus funciones portuarias de apoyo a la navegación<sup>8</sup>. Durante este periodo, Dakar se configuró como un puerto de escala francés con actividad limitada y escasa conectividad exterior, vinculado exclusivamente a los intereses imperiales franceses. El escaso desarrollo de sus infraestructuras y las políticas proteccionistas coloniales impedían un mayor proceso de internacionalización y apertura en una escala similar a lo acontecido en los archipiélagos vecinos.

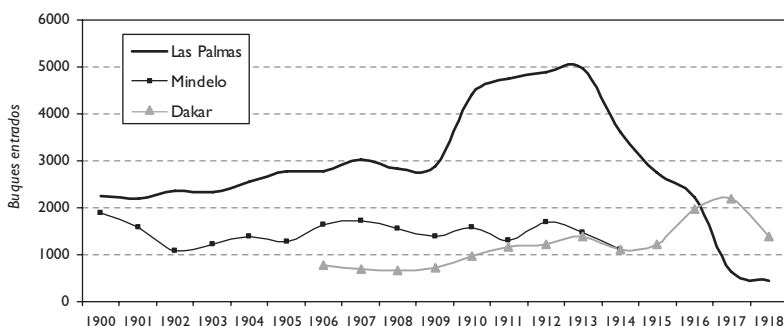
---

<sup>8</sup> Miguel SUÁREZ BOSA y Luis Gabriel CABRERA ARMAS: «La competencia...», pp. 367-371.

Por el contrario, la pugna imperial y el control de los mercados regionales definían la estrategia francesa, planteando la necesidad de establecer un puerto de apoyo en la costa occidental africana con el que combatir la influencia británica. En el gráfico 1 se constata la superioridad canaria en la actividad portuaria regional entre 1900 y 1918. Los indicadores revelan un crecimiento sostenido de la actividad en Las Palmas, experimentando una fuerte subida entre 1910 y 1914 que precedió a una intensa caída, agravada durante el bienio 1916-1917. En esta figura puede observarse un cierto estancamiento en la actividad portuaria en Mindelo y una moderada expansión en Dakar, sobre todo a partir de 1916, cuando se cerraron los acuerdos carboneros entre Francia y Gran Bretaña que presentaban una nueva política de cooperación regional frente a Alemania<sup>9</sup>.

GRÁFICO 1

*Buques entrados en Las Palmas, Mindelo y Dakar, 1900-1918\**



\* Tráfico local de pesca excluido.

Fuente: Para Las Palmas, Miguel SUÁREZ BOSA: *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*, Telde, Caja Rural, 2003, y Miguel SUÁREZ BOSA y Luis Gabriel CABRERA ARMAS: «La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58 (2012), pp. 406-407. Para Mindelo, *ibid.*, pp. 406-407. Para Dakar, *Le Port de Dakar*, Dakar, Grande Imprimerie Africaine, 1918. Véase también *Revista de Obras Públicas*, 66 (1918), y ANSOM, *Agefom*, 83/363 y 84/363. Elaboración propia.

<sup>9</sup> Acerca del impacto de esta línea diplomática en el Atlántico véase Richard HOUGH: *The Great War at sea, 1914-1918*, Oxford, Oxford University Press, 1989.

No obstante, debe indicarse que esta elevación en los tráficos marítimos del puerto senegalés se debió a las funciones de carbón, armamento y apoyo a la navegación, puesto que la actividad comercial de la colonia se sumía en una profunda crisis que puso de manifiesto las carencias de un modelo económico de marcada orientación extrovertida<sup>10</sup>. El incremento de las toneladas de carbón manipulado en Dakar (importaciones y suministro), que suponían la práctica totalidad de las operativas de estiba en el puerto, se sustentó en la crisis portuaria en Canarias y Cabo Verde (cuadro 1). Durante estos años, las cifras de importación y suministro de carbón en el puerto alcanzaron máximos históricos, consolidando el rol de Dakar como base carbonera en África occidental<sup>11</sup>.

El cuadro 1 confirma la especialización portuaria de Dakar como base carbonera, dejando un escaso margen a otras funciones comerciales. Los indicadores revelan elevados porcentajes de importaciones vinculadas al carbón, con picos en 1916 y 1917 (0,88-0,89 por 100) que señalan el crecimiento de la actividad carbonera frente a la caída de las importaciones (vinos, textiles, arroz, conservas, etc.). Esta caída de las importaciones provocó el desabastecimiento de determinados productos básicos como el arroz importado del sudeste asiático, elemento clave para el sustento alimenticio de unas sociedades cada vez más dependientes del exterior<sup>12</sup>. A su vez, las exportaciones se centraban mayoritariamente en el suministro de combustibles. Desde 1909 (año en que se consolidó en Dakar la presencia de Wilson and Sons, Compagnie des Charbonnages de Dakar) el suministro de carbón representó anualmente más del 80 por 100 del total de exportaciones. Este aspecto

---

<sup>10</sup> La preponderancia del comercio externo y la escasa integración regional definieron la estructura de transportes africanos, ejerciendo como limitadores al desarrollo socioeconómico. Sobre esta materia véanse Jean DEBRIE: «From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network», *Journal of Transport Geography*, 18 (2010), pp. 292-300; Jérôme LOMBARD y Olivier NINOT: «Connecter et intégrer: Les territoires et les mutations des transports en Afrique», *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1 (2010), pp. 69-86, y Fátima Zohra MOHAMMED-CHÉRIF y César DUCRUET: «Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale», *M@appemonde*, 101 (2010), accesible en <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>.

<sup>11</sup> Adama DIOUF: *Fondation du Port de Dakar...*, pp. 153-171.

<sup>12</sup> Mor NDAO: *Le Ravitaillement...*, pp. 21-27.



## CUADRO 1

*Movimientos de carbón en Dakar y cuota de participación sobre la actividad comercial general, 1908-1918 (en toneladas)*

| Año  | Impor. carbón | Impor. totales | Carbón sobre impor. (%) | Suministro carbón | Expor. totales | Carbón sobre expor. (%) |
|------|---------------|----------------|-------------------------|-------------------|----------------|-------------------------|
| 1908 | 121.750       | 244.917        | 0,49                    | 88.858            | 150.778        | 0,59                    |
| 1909 | 87.461        | 148.160        | 0,59                    | 93.212            | 103.326        | 0,90                    |
| 1910 | 170.477       | 249.498        | 0,68                    | 142.013           | 151.165        | 0,94                    |
| 1911 | 197.615       | 295.680        | 0,67                    | 197.000           | 197.088        | 0,99                    |
| 1912 | 277.000       | 358.048        | 0,77                    | 242.000           | 296.669        | 0,82                    |
| 1913 | 313.000       | 421.949        | 0,74                    | 267.000           | 290.522        | 0,92                    |
| 1914 | 182.410       | 318.722        | 0,57                    | 158.000           | 214.382        | 0,74                    |
| 1915 | 251.348       | 325.637        | 0,77                    | 214.519           | 264.962        | 0,81                    |
| 1916 | 393.000       | 445.600        | 0,88                    | 324.789           | 358.400        | 0,91                    |
| 1917 | 544.261       | 614.349        | 0,89                    | 508.600           | 553.207        | 0,92                    |
| 1918 | 387.000       | 648.123        | 0,60                    | 344.200           | 472.464        | 0,73                    |

*Fuente:* Gouvernement Générale de l'AOF, 1931; *Le Port de Dakar*, 1918; ANSOM, Agefom, 84/363. Elaboración propia.

es clave para una comprensión del funcionamiento del sistema portuario senegalés en tanto que el desarrollo de la agricultura de exportación se realizaba en estos momentos en otros enclaves de la colonia. La evacuación masiva de cacahuetes —principal producción agrícola senegalesa— se estaba produciendo en el vecino puerto de Rufisque, situado en la encrucijada de las regiones productoras de Cayor y el Sine-Saloum. Su integración en la línea ferroviaria Dakar-Saint Louis (1883) facilitaba la evacuación de la producción del Valle del Senegal, reforzando su importancia comercial regional. Por su parte, los puertos menores del sur de Senegal y Gambia (Foundiougne, Kaolack, Ziguinchor y Bathurst) quedaban conectados por vía marítima con Rufisque, que articulaba el comercio regional en coordinación con el gran puerto de escala de Dakar.

## Dakar y el suministro de carbón para la flota franco-británica

Es reseñable, por tanto, el impacto de la Primera Guerra Mundial en el crecimiento de la actividad en el puerto senegalés. El estallido del conflicto puso de relieve su importancia estratégica para Francia y Gran Bretaña en el Atlántico medio frente a la amenaza regional alemana<sup>13</sup>. Los proyectos desarrollados por Francia desde mediados del siglo XIX para establecer una base naval segura en África occidental cristalizaron a partir de agosto de 1914, consolidando su capacidad operativa y su importancia geoestratégica como fuente de recursos materiales y humanos para la guerra.

La expansión alemana por el Golfo de Guinea, los ataques a los buques mercantes en el Canal de Suez y la guerra total en el Atlántico a partir de 1916 proporcionaron una mayor relevancia táctica a la base naval senegalesa. Ésta contaba con unas infraestructuras desarrolladas y un importante sistema defensivo costero (incluida la batería artillera de Gorée) con capacidad para repeler cualquier ataque sobre la península de Cabo Verde<sup>14</sup>.

El abandono temporal de las bases carboneras insulares motivó el desvío de buena parte de sus tráficos hacia las seguras aguas continentales de Senegal. Sin embargo, debe señalarse la caída generalizada de los tráficos comerciales regionales motivada por los altos fletes (peligrosidad de las travesías), la confiscación de buques mercantes por parte de los Almirantazgos y la desaparición casi total de las líneas de navegación alemanas que operaban en África occidental. Ello supuso la ruptura de la Conferencia Marítima de África Occidental pactada entre Elder Dempster y Woermann Linie en 1895, que garantizaba un reparto de los fletes regionales entre estas dos grandes empresas navieras. Tras el estallido del conflicto, sólo Elder Dempster siguió operando a nivel regional gracias a las subvenciones recibidas y la protección militar ofrecida por la

---

<sup>13</sup> Sobre la expansión imperial alemana véanse Paul KENNEDY: «Maritime Strategieprobleme der Deutsche-englischen flottenrivalitat», en Herbet SCHOTTELIUS y Wilhelm DEIST (eds.): *Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland, 1871-1914*, Düsseldorf, Droste, 1972, y Roger CHICKERING: *Imperial Germany and the Great War, 1914-1918*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

<sup>14</sup> Adama DIOUF: *Fondation du port de Dakar...*, pp. 233-237.

Royal Navy<sup>15</sup>. En Senegal, la desaparición de la flota alemana conllevó problemas comerciales para colocar las exportaciones locales en los mercados del norte de Europa, los cuales representaban una parte importante de sus clientes comerciales, como informaba William Merleaud-Ponty, gobernador del AOF:

«Durante los primeros siete meses del año [1914] la situación comercial ha sido favorable en todas partes por las abundantes cosechas [...] Los cinco últimos meses marcaron una fuerte ralentización de las transacciones y la ruina de todas las esperanzas, provocado por la suspensión casi total de la navegación durante los meses de agosto y septiembre. Las principales potencias con las que el AOF mantenía relaciones comerciales entraron en conflicto o se encuentran paralizadas en sus operaciones marítimas: Francia, Inglaterra, Alemania, Austria, Bélgica y Holanda. Las requisas de los buques ingleses y franceses determinaron un alza muy fuerte de los fletes, que se agregó a la prohibición de importación de ciertas mercancías europeas y a la escasez de otras [...] El cierre para nuestros productos de los mercados de Alemania y las dificultades a la exportación de los países neutrales han agravado la crisis de los productos de exportación, tales como los cacahuets, semillas y aceite de palma, caucho, acajou y gomas»<sup>16</sup>.

En el caso de las vecinas colonias británicas donde existía una considerable presencia comercial alemana, la guerra provocó un trastorno económico que impactó mayoritariamente sobre las clases populares africanas<sup>17</sup>. Esto venía dado por las dificultades para reemplazar los fletes de las compañías alemanas de navegación y la elevación de los precios en el transporte marítimo debido a la guerra y las limitaciones en los espacios de carga, tal y como también señalaba Wilkinson, gobernador de Sierra Leona en 1916:

---

<sup>15</sup> Sobre la Conferencia Marítima de África Occidental véanse Charlotte LEUBUSCHER: *The West African Shipping Trade, 1909-1959*, Leyden, A. W. Sythoff, 1959, y Peter N. DAVIES: *Trademakers: Elder Dempster in West Africa, 1852-1972*, Londres, 1973. Sobre la actividad de Elder Dempster durante la Primera Guerra Mundial véase Ayodeji OLUKOJU: «Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War», *The Journal of African History*, 33 (2) (1992), pp. 255-271.

<sup>16</sup> ANS, 2G14-23, Rapports annuels sur la situation économique, 1914. Traducido del original en francés.

<sup>17</sup> En el caso de Lagos resulta de interés el análisis de Ayodeji OLUKOJU: *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, Nueva Jersey, Africa World Press, 2004, pp. 49-55.

«El descenso en los tonelajes agregados se debe a los efectos de la guerra. Antes muchos de los buques que entraban en la colonia eran alemanes y nuestros buques de comercio traficaban con puertos alemanes. La caída de la navegación regional por el cese del comercio alemán de ultramar se ha acentuado por los requerimientos de la armada y el ejército, por bajas anormales y por el secuestro de buques en puertos enemigos. Los buques alemanes entrados [Freetown] en 1913 eran un 27 por 100 del total, mientras que los buques británicos absorbían el 70 por 100. En 1916, los buques británicos son responsables del 91 por 100, mientras que la aportación alemana es nula»<sup>18</sup>.

El mercado protegido senegalés y la propia configuración del puerto de Dakar como base estratégica para el imperio francés habían conseguido neutralizar la caída de actividad marítima regional provocada por el repliegue de la flota alemana. La administración colonial francesa se planteó el objetivo fundamental de reforzar las defensas del puerto frente a un hipotético ataque alemán, dando cobertura y soporte logístico (armamento, carbón, víveres y agua) a los buques de guerra, a las unidades militares coloniales y, desde 1916, a la Royal Navy. Para ello debían movilizarse todos los recursos disponibles, incluyendo al contingente militar subsahariano (*tirailleurs sénégalais*) destinado a servir como tropa de choque en los campos de batalla europeos.

Por otra parte, la actividad económica y comercial del puerto de Dakar quedó supeditada a los intereses militares, anulándose el proceso de modernización y reforma de las instituciones portuarias iniciado en 1910. La intervención directa en la economía regional por parte del gobierno francés había comenzado en octubre de 1914, cuando se eliminaron los aranceles a la importación de arroz, mijo y maíz, productos de consumo básico entre las poblaciones africanas y cuyos precios de mercado se habían elevado a consecuencia de la guerra. A esta regulación se añadió la prohibición de exportar azúcar y otros productos básicos en noviembre de 1914<sup>19</sup>.

Estas políticas de control de los *stocks* comerciales en Senegal se sumaron a otras medidas de alcance internacional como la adopción de la regulación británica para el aislamiento comer-

---

<sup>18</sup> CO, núm. 939, Sierra Leone, 1916. Traducido del original en inglés.

<sup>19</sup> Mor NDAO: *Le Ravitaillement...*, pp. 21-27.

cial de Alemania y sus aliados (*Imperial Trading With the Enemy Act*, 1914). Éste fue un elemento clave que favoreció el repliegue comercial regional de Alemania, puesto que sus posesiones en el Golfo de Guinea quedaron aisladas de Europa y sometidas a la presión regional franco-británica<sup>20</sup>.

Por su parte, tanto París como Londres habían endurecido las condiciones de navegabilidad por sus aguas regionales en África occidental. En noviembre de 1916 se establecieron fuertes restricciones al movimiento de buques en Dakar con el objetivo de limitar la actividad marítima enemiga. Se incrementaron las inspecciones a los buques y la entrada en puerto quedaba sujeta a la autorización del Almirantazgo francés tras un registro exhaustivo. Aquellos buques con permiso de atraque debían mostrar su bandera y el número de registro internacional. Durante la noche quedaba prohibida la entrada a cualquier tipo de buque, salvo el correo postal o emergencias. El incumplimiento de esta normativa implicaba ser ametrallado, torpedeado y hundido<sup>21</sup>. En Freetown y Sherbro (Sierra Leona) se había prohibido desde el 15 de marzo de 1915 el amarre en cualquier parte de la colonia fuera de estos puertos bajo amenaza de hundimiento. Tras estas medidas se encontraba el objetivo de ejercer un férreo control sobre la actividad marítima regional evitando el contrabando enemigo y bloqueando su avituallamiento en recursos económicos coloniales<sup>22</sup>. Todo ello formaba parte de la cooperación interaliada, fundamentada en el control de las vías de comunicación marítima y la protección de los mercados coloniales<sup>23</sup>.

Con respecto al estratégico suministro de carbón para las flotas franco-británicas, el gobierno francés pretendía asegurar las funciones logísticas de Dakar, incrementando el control naval regional y unas conexiones regulares con sus posesiones coloniales en África

---

<sup>20</sup> En África occidental, las colonias alemanas de Camerún y Togo se encontraban aisladas y rodeadas frente a las posesiones franco-británicas. Su presencia regional era más importante en África oriental (Tanganika, Ruanda-Burundi, Witulandia, Namibia).

<sup>21</sup> PRO, Ministry of Transports (MT), 10/1896, 1916.

<sup>22</sup> CO, núm. 888, Sierra Leone, 1915.

<sup>23</sup> Sobre esta cuestión y la planificación económica de la Entente véase el primer capítulo de Anne ORDE: *British Policy and European Reconstruction After the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 5-31.

occidental. A ello se añadía el interés franco-británico de mantener las conexiones marítimas atlánticas entre Europa, América del sur y Sudáfrica. Dado el estatus neutral de Canarias y la potencialidad que ofrecía Dakar, París y Londres seleccionaron al puerto senegalés como eje de su actividad marítima en África occidental.

Las negociaciones entre ambos gobiernos se alargaron hasta 1916, cuando se estableció el papel que debía desempeñar Dakar como base naval regional. El primer paso hacia esa política de cooperación en África occidental se produjo el 2 de abril de 1916 cuando el gobierno del AOF y el Almirantazgo francés autorizaron el ataque franco de los buques carboneros británicos en Dakar. Esta decisión se tomó tras el incidente con el buque carbonero británico *Inchmore* (5 de marzo de 1916) retenido en la bahía de Dakar junto a toda su tripulación. Esta detención supuso que el Board of Trade elevara su presión al gobierno francés y facilitara el paso de buques aliados por sus aguas. A estas reclamaciones se sumó el Comité de Exportaciones de Carbón británico, cuyo objetivo era promover un cambio de postura por parte del Almirantazgo francés, situando el esfuerzo de guerra y la necesidad de derrotar a Alemania en todos los frentes por encima de cualquier otro interés político coyuntural<sup>24</sup>.

Este acuerdo garantizó el libre paso y ataque de los buques carboneros británicos en Dakar, garantizando así el suministro de combustible a las flotas franco-británicas.

A partir de entonces las relaciones diplomáticas entre Francia y Gran Bretaña se intensificaron con el objetivo de incrementar la capacidad operativa del puerto de Dakar. En junio de 1916 Stormont, cónsul británico en Dakar, informaba al secretario de Estado de la llegada de un mayor número de buques británicos. En ese informe, Stormont instaba a realizar diversas obras en el puerto, como los dragados en la zona sur del puerto y a lo largo del gran dique de abrigo (*Grand Jetée*) donde se realizaba la mayor parte de operativas de estiba de carbón. Stormont insistía en dotar al puerto de un *stock* carbonero superior al existente teniendo en cuenta la progresión de los tráficos marítimos<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> PRO, MT, 23/564, 1916. Sobre esta materia véase la aportación de Paul G. HALPERN: *A naval history of World War I*, Londres, UCL, 1995.

<sup>25</sup> PRO, MT, 10/1896, 24 de junio de 1916.

El punto álgido de esta política de cooperación franco-británica con respecto a Dakar se alcanzó el 21 de noviembre de 1916, cuando se acordó con las principales empresas carboneras británicas (Wilson and Sons, Cory Brothers, Miller & Cory, The Atlantic Coaling Company y Elder Dempster) la reorganización de los servicios carboneros en el Atlántico medio. Siguiendo una política de subvenciones, el gobierno británico instaba a estas empresas a trasladar sus *stocks* carboneros hacia las bases navales de Dakar y Freetown, ejes de la política militar imperial en la región<sup>26</sup>. Para ello debía trasladarse el carbón retenido en los puertos insulares (Canarias y Cabo Verde) hacia puertos continentales considerados seguros. Mindelo fue el puerto carbonero más afectado, considerado como el enclave más peligroso ante la ofensiva submarina alemana<sup>27</sup>. Este acuerdo a tres bandas (Francia-Gran Bretaña-empresas carboneras) establecía el flete mensual de 30.000 toneladas de carbón desde Canarias, Cabo Verde, Sudáfrica (Durban y Cape Town) y La Plata hacia Freetown y Dakar. El traslado de este carbón destinado a servir a la armada aliada y la flota de comercio requería la presencia de escoltas y un exhaustivo control de esta actividad en los puertos. Para ello se creó la figura de un oficial al mando del servicio de carbón (*Officiel Spécial du Charbon*), quien debía fiscalizar los movimientos de estos buques carboneros, regular las tasas y arbitrios relativas a los combustibles, así como controlar minuciosamente el estado de los *stocks* carboneros<sup>28</sup>. Este aspecto era importante dada la insuficiencia logística existente en estos puertos, donde el carbón se almacenaba al aire libre, siendo afectado por la humedad y los vientos, que suponían una pérdida de eficiencia energética de las briquetas de carbón, repercutiendo en su calidad y precio final. El oficial debía garantizar el movimiento eficiente del carbón para una mejor conservación<sup>29</sup>.

En febrero de 1917, el Board of Trade finalizó las negociaciones con el Almirantazgo francés y el gobierno del AOF para la concesión de nuevos terrenos en el puerto de Dakar donde construir infraestructuras carboneras: depósitos, oficinas y almacenes

---

<sup>26</sup> Daniel CASTILLO HIDALGO: «The Port of Dakar...», pp. 107-108.

<sup>27</sup> PRO, MT, 23/680/1, 1916.

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> Adama DIOUF: *Fondation du port de Dakar...*, pp. 160-162.

comerciales. La empresa beneficiada por este nuevo acuerdo fue Wilson and Sons, que logró ampliar su presencia y dominio en el mercado senegalés de combustibles<sup>30</sup>. Ya en diciembre de 1916 el gobierno francés había autorizado la construcción de otro depósito carbonero de uso exclusivo para los buques de guerra británicos gestionado a través de esta misma empresa<sup>31</sup>. Todas estas cuestiones influyeron en la expansión portuaria de Dakar durante la guerra, preparando el camino a la segunda oleada de reformas en sus infraestructuras. Este crecimiento de la actividad comercial del puerto se sustentó en su capacidad operativa, multiplicada durante los meses de conflicto bélico, donde la comunidad portuaria redobló sus esfuerzos para ofrecer unos servicios portuarios competitivos. Es por ello que la trayectoria de innovación permanente en Dakar siguió desarrollándose durante la guerra, demandando nuevas soluciones técnicas que debían sustentar la recuperación económica en tiempos de paz<sup>32</sup>.

### Reformas portuarias en tiempos de guerra

La elevación de la actividad portuaria en Dakar durante la Primera Guerra Mundial motivó que ingenieros y técnicos franceses plantearan obras de reforma en las infraestructuras. Como se indicó anteriormente, esto era esencial para mejorar la eficiencia en las operativas de carboneo: mejora de los muelles carboneros, dragado de fondos para permitir el atraque de buques de gran calado, dotación de grúas eléctricas y sistemas de distribución volantes, techado de los depósitos de carbón, expansión de los sistemas Decauville en el puerto, etc. Estos proyectos de mejora en las infraestructuras debían acompañarse de otra batería de obras vinculadas a la expansión de la actividad comercial de exportación en Dakar, retrasadas hasta mediados de la década de 1920, en el marco del Plan

---

<sup>30</sup> PRO, ADM, 1/9214, dossier 18, 1917.

<sup>31</sup> PRO, MT, 23/733, carta del capitán Ourdan al ministro de la Marina, 27 de diciembre de 1916.

<sup>32</sup> Sobre los procesos de innovación tecnológica y reformas portuarias véase Bruno MARNOT: «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 (2012), pp. 20-33.



Sarraut<sup>33</sup>. Tras estos proyectos de reforma se encontraba la capacidad de adaptación de las infraestructuras y, sobre todo, de la comunidad portuaria de Dakar, confirmando su papel regional destacado como estación carbonera y de servicios a la navegación.

El crecimiento de la actividad marítima había puesto a las infraestructuras portuarias en Dakar al límite de su carga operativa, como sólo ocurriría posteriormente durante la crisis de Suez (1956-1957). Ante esta situación, la administración francesa planteó nuevos proyectos de reforma a partir de 1916 como una oportunidad de consolidar su posición en el futuro. El letargo de los puertos canarios era una oportunidad de crecimiento para Dakar, dado que, ante un horizonte de paz, todo hacía presagiar que los puertos isleños volverían a recuperar su hegemonía regional. Algunos testimonios de oficiales de la marina mercante confirmaban este diagnóstico. El capitán británico Harry Brooke —ss. *Highland Star*— planteaba la posibilidad de establecer escalas regulares en Dakar por parte de los buques de la Nelson Line, poniendo como referencia de mejora a los puertos canarios:

«El puerto de Dakar, abrigado por dos diques rompeolas, es espacioso y seguro, aunque una considerable porción del puerto no es hábil para los buques de más de 24 pies. El puerto puede ser mejorado con trabajos de dragados. Actualmente, el espacio y profundidad de las aguas no permiten que seis o siete buques de gran porte operen a su vez en los muelles sin riesgo de colisión»<sup>34</sup>.

Por otra parte, el incremento de la actividad comercial en Dakar era un tema recurrente por parte de ingenieros y oficiales franceses, especialmente en lo relativo al mercado de cacahuetes. Rufisque seguía liderando esta actividad, canalizando las producciones agrarias del interior y el sur de Senegal, Níger, Sudán (actual Mali) y Alto Volta (actual Burkina Faso). El sistema fe-

---

<sup>33</sup> Este proyecto de recuperación económica diseñado por el ministro socialista Albert Sarraut en 1921 planteaba una explotación eficaz de los recursos coloniales a través de grandes inversiones en infraestructuras. Véase Catherine COQUERY-VI-DROVITCH: «Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres», *Le Mouvement Social*, 107 (1979), pp. 51-76.

<sup>34</sup> PRO, MT, 10/1896, informe del capitán Brooke para Arthur R. T. Woods, manager de Nelson Line, 10 de octubre de 1916. Traducido del original en inglés.

roviario desarrollado en Senegal desde 1885 reservaba una posición de privilegio para Dakar como lugar de interacción con el *fo-reland* atlántico, pero los muelles comerciales se aprovechaban en su máxima capacidad en detrimento del puerto de Rufisque. En 1911, el ingeniero Albert Dubarry, en un estudio sobre los puertos regionales de Canarias, Cabo Verde y Dakar, había indicado los quebrantos sobre la actividad comercial que provocaba Rufisque frente a Dakar. El informe de Dubarry señalaba la necesidad de conformar economías de escala en el transporte, abaratando los fletes finales al incrementar el volumen de mercancías en Dakar. Estas economías de escala comenzaban a plantearse como factor de eficiencia y competitividad en la actividad portuaria. Finalmente, Albert Dubarry observaba irrenunciable la eliminación de la actividad exportadora de cacahuets de Rufisque, considerándola «contraria al interés general de la colonia»<sup>35</sup>.

Estas ideas se recuperaron en noviembre de 1917, cuando el ingeniero de obras públicas de Senegal y jefe de servicio del puerto, Ernest Noël, redactó un informe sobre el estado general del puerto para elaborar un plan de reformas inmediato. El ingeniero destacaba la infrautilización de los muelles comerciales y los bajos coeficientes de utilización de los mismos. Noël calculaba un promedio de 66 toneladas/metro lineal de muelle frente a las 500 toneladas/metro lineal de grandes puertos metropolitanos como Burdeos o Marsella<sup>36</sup>. En estos puertos, la implementación de medios mecánicos había incrementado la productividad de la estiba, frente a la nula mecanización de las operativas portuarias en Dakar. Noël ya había demandado en marzo de 1917 la necesidad de implementar medios mecánicos para algunas operativas de estiba, así como la construcción de almacenes comerciales cerrados. Este aspecto era de vital importancia, puesto que, al igual que sucedía con los depósitos de carbón, las mercancías depositadas en los muelles a cielo abierto se humedecían y estropeaban, provocando graves pérdidas a las empresas portuarias<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> ANSOM, 14MIOM/1455, 10 de mayo de 1911.

<sup>36</sup> ANSOM, TP, carton 515, dossier 13, note sur le mouvement des marchandises dans le port de Dakar, 8 de noviembre de 1917.

<sup>37</sup> ANSOM, TP, carton 515, dossier 17, informe técnico del ingeniero Ernest Noël sobre el puerto de Dakar, 3 de marzo de 1917.

Finalmente, el informe incorporaba otras cuestiones institucionales fundamentadas en la internacionalización del puerto y la eliminación paulatina de la regulación proteccionista en aras de captar un mayor número de tráficos internacionales. Este marco proteccionista se sustentaba en el control arancelario, exclusividad de atraque y ocupación de muelles por parte de buques franceses, así como por el monopolio comercial de determinados productos estratégicos (cahuetes, caucho y ceras). Frente a ello, el régimen institucional de corte liberal en Canarias ofrecía interesantes oportunidades de negocio a las empresas de navegación internacionales, fundamentalmente británicas<sup>38</sup>. La Cámara de Comercio de Dakar había presentado un proyecto de creación de zona franca en febrero de 1917 con el objetivo de potenciar la actividad comercial, beneficiando a las grandes casas comerciales que operaban en la ciudad portuaria<sup>39</sup>. Cabe destacar que este proyecto no llegó a culminarse ante la expansión de las políticas proteccionistas de la posguerra. Siguiendo ideas liberales, la Cámara de Comercio de Dakar planteaba una perspectiva de competencia interportuaria frente a Canarias.

La administración colonial planteó también la posibilidad de crear fletes de retorno en Dakar para potenciar la actividad carbonera a través de atractivos productos de exportación, tal y como habían aprovechado los puertos canarios. En Canarias, los fletes de retorno agrícolas (plátanos y tomates) se habían vinculado al régimen institucional liberal como un elemento de éxito y expansión de la actividad portuaria, orientando los fundamentos de su economía hacia el exterior. Esto favoreció la inversión en sectores agrícolas de exportación, donde el capital extranjero —mayoritariamente británico— desempeñó un papel destacado a través de la compra de tierras y aguas, el acondicionamiento de zonas de cultivo y la puesta en marcha de producciones agrarias<sup>40</sup>. Estas empresas controlaban la cadena productiva local garantizándose además el transporte y distribución en sus buques en los mercados europeos. Por el contrario, en el AOF se habían impuesto importantes restricciones a la exportación de materias primas oleaginosas, que componían la columna vertebral del sistema económico colonial. El carácter estraté-

---

<sup>38</sup> Miguel SUÁREZ BOSCA: «The Role of the Canary Islands...», pp. 95-98.

<sup>39</sup> ANSOM, TP, carton 515, dossier 17, 31 de marzo de 1917.

<sup>40</sup> Peter N. DAVIES: *Trademakers: Elder Dempster...*, pp. 126-131.

gico exclusivista (cacahuets y aceite de palma) que suponían la inmensa mayoría de las exportaciones regionales durante este periodo imposibilitaba la creación de un flete de retorno atractivo para los armadores extranjeros. A ello se agregaban los intereses de los industriales metropolitanos franceses que deseaban seguir contando con un mercado colonial protegido<sup>41</sup>.

Todos estos elementos planteaban importantes cambios en las infraestructuras portuarias, impulsando además reformas a nivel institucional. La Gran Guerra dinamizó la actividad comercial en Dakar motivando un proceso de transformación portuaria que se desarrolló en la década de 1920. Esta reforma integral contempló la remodelación de la administración portuaria que venía desarrollándose desde 1910, interrumpida por la guerra y el control militar del puerto. No obstante, la potencialidad y capacidad de crecimiento de Dakar como eje comercial para el AOF una vez concluyera la guerra implicaban una profundización en la reforma de la administración portuaria. Esta reforma contemplaba una mayor participación del sector privado en los mecanismos de gestión, así como una administración portuaria separada totalmente de la administración militar<sup>42</sup>. Este modelo de gestión portuaria comenzó a perfilarse en 1920, en consonancia con las reformas portuarias metropolitanas y el desarrollo del plan Sarraut.

## Expansión portuaria y crisis económica en el AOF

La Primera Guerra Mundial provocó una fuerte contracción de la actividad comercial en África occidental. El carácter extrovertido de su economía y los problemas relacionados con el encarecimiento de los fletes marítimos provocaron un efecto doble sobre el tejido productivo africano, que atravesó su primera gran crisis relacionada con el modelo económico colonial. En primer lugar, la eleva-

---

<sup>41</sup> Los movimientos corporativistas protagonizados por los industriales metropolitanos y los conflictos frente a las grandes empresas comerciales coloniales pueden consultarse en Hubert BONIN (dir.): *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*, Rennes, Éditions de la SFHOM, 2008.

<sup>42</sup> Daniel CASTILLO HIDALGO: *The Port of Dakar...*, pp. 100-103.

ción de los fletes marítimos provocó un crecimiento de los precios FOB (*Free on Board*) de las exportaciones, reducidas en volumen ante la imposibilidad de su evacuación por vía marítima<sup>43</sup>. En consecuencia, la producción africana superó la demanda del mercado local, incrementando la oferta de materias primas en los ejes comerciales del interior que provocó un descenso generalizado de los precios pagados a los productores. A ello se agregó la creciente inflación motivada por el conflicto bélico. Su impacto fue mayor en los medios rurales, añadido a la movilización militar de los jóvenes africanos más fuertes y aptos para el trabajo agrícola (caída de rendimientos en las explotaciones familiares)<sup>44</sup>.

Por el contrario, empresas imperiales (como la CFAO) acumularon importantes *stocks* de cacahuets y otras materias primas a bajo coste, pactando su flete privilegiado hacia Europa bajo protección del Almirantazgo francés<sup>45</sup>. La saturación de los mercados de materias primas, la acumulación de *stocks* a precios reducidos y los acuerdos con la administración pública granjeó importantes beneficios a estas empresas durante la guerra. El margen de beneficios por tonelada de cacahuets exportada se incrementó debido a la elevación de los precios FOB, puesto que el volumen total de exportaciones de cacahuets había pasado de 303.067 toneladas en 1915 a 106.387 toneladas en 1918 (gráfico 2).

---

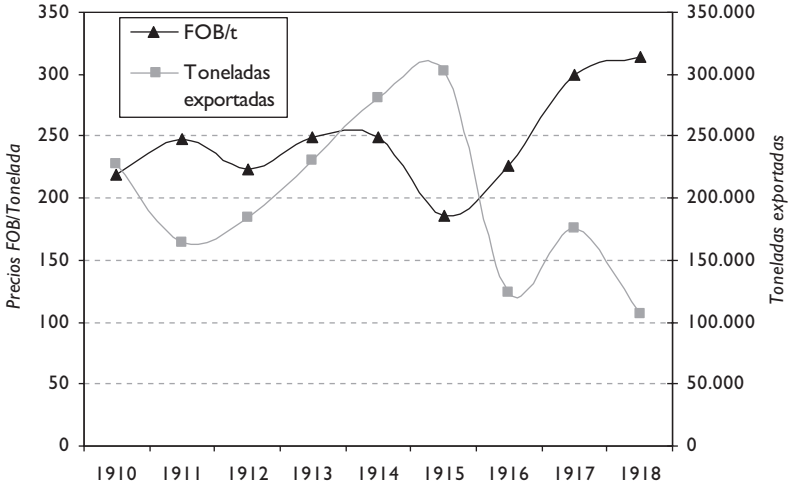
<sup>43</sup> Por el momento no se ha podido conformar una estadística completa y general de fletes marítimos en África occidental para este periodo, siendo las referencias disponibles de tipo cualitativas. Con respecto a los fletes FOB para el carbón, se está desarrollando este análisis contando con la evolución completa de estos precios en algunos puertos. Sobre esta evolución véase Miguel SUÁREZ BOSA y Luis Gabriel CABRERA ARMAS: «La competencia...», pp. 363-414.

<sup>44</sup> La proletarianización de la mano de obra africana se inició durante la Primera Guerra Mundial y la década de 1920. El impacto de la crisis internacional de 1929 agravó las condiciones de vida en las comunidades agrícolas y los sectores populares urbanos. Sobre esta materia véase Monique LAKROUM: *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*, París, L'Harmattan, 1982. Sobre las condiciones y la organización del trabajo en Senegal véase Boubacar FALL: *Sénégal: le travail au XXème siècle*, Dakar, L'Harmattan, 2011. Se han contabilizado unos 160.000 africanos movilizados durante la guerra que representaban en torno a un tercio de las tropas de ultramar. Su papel destacado como tropas de avanzadilla en la toma de Reims les granjeó un mayor respeto por parte de la oficialidad francesa. Véase Antier RENAUD: *Les soldats des colonies...*, p. 56.

<sup>45</sup> Hubert BONIN: *CFAO. Cent Ans de Compétition, 1887-1987*, París, Economica, 1987, pp. 247-249.

GRÁFICO 2

Exportación de cacahuates en Senegal  
y precios FOB/tonelada, 1910-1918\*



\* Exportación de cacahuates con cáscara.

Fuente: Gouvernement Général de l'AOF, *Le Sénégal*, París, 1931. Elaboración propia.

La crisis económica del interior se asociaba al comercio exterior y a la consolidación de un modelo económico fundamentado en la extracción de materias primas coloniales desde la década de 1880<sup>46</sup>. Mientras la economía rural y familiar africana se deterioraba, los indicadores de actividad portuaria en Dakar, vinculados a los servicios de apoyo a la navegación, no dejaban de crecer (consúltense cuadro 1).

<sup>46</sup> Acerca de la expansión de las estructuras comerciales coloniales en Senegal véase Boubacar BARRY y Leonhard HARDING (coords.): *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest: Le Sénégal*, París, L'Harmattan, 1992. El estudio clásico de Hopkins presenta trayectorias comunes de desarrollo de sistemas económicos extractivos, Anthony G. HOPKINS: *An Economic History of West Africa*, Nueva York, Columbia University Press, 1973. Para un enfoque materialista en perspectiva general véase Walter RODNEY: *How Europe Underdeveloped Africa*, Dar es Salaam, Pambazooka Editions, 2012 [1971].

La crisis agraria, la movilización de la juventud africana en los ejércitos franceses y la expansión de la marginalidad en grupos sociales urbanos fueron consecuencias directas de la guerra<sup>47</sup>. Por otra parte, la inversión en infraestructuras quedó paralizada, salvo los depósitos carboneros en Dakar. Otros proyectos aquí señalados, como la mejora de los muelles comerciales, el dragado de fondos, la instalación de medios mecánicos y la renovación del parque de gabarras y depósitos flotantes, se suspendieron<sup>48</sup>.

Como consecuencia directa del encarecimiento de los fletes y la limitación de los espacios de carga se generalizaron las requisas de buques, la fijación de cuotas estratégicas de materias primas y la concesión de servicios regulares subvencionados y privilegiados por parte de los gobiernos metropolitanos. Esta intervención total de la economía por parte de la administración colonial se complementaba con una actividad constante de contraespionaje y censura informativa. Se prohibió la difusión de todo tipo de imágenes, postales o correo acerca del puerto senegalés. Esto incluía información acerca de sus almacenes comerciales, muelles o depósitos, creando un bloqueo informativo que dificultaba las transacciones comerciales a escala regional<sup>49</sup>.

Sin embargo, la principal consecuencia de la guerra a nivel regional fue la profundización de la crisis económica debido a la paralización del comercio exterior. La caída del volumen de exportaciones, el descenso del valor de mercado pagado a los productores y el cese de la mayor parte de importaciones metropolitanas de productos básicos fueron elementos esenciales que caracterizaron la fuerte crisis económica regional durante este periodo<sup>50</sup>. La caída de las importaciones generó un proceso inflacionista que impactó

---

<sup>47</sup> Sobre la marginalidad social en África occidental véase Alain MARIE: «Marginalité et conditions sociales du prolétariat urbain en Afrique. Les approches de concept du marginalité et son évaluation critique», *Cahiers d'études africaines*, 21 (81-83) (1981), pp. 347-374. Se estima que entre un 21,6 y un 22,4 por 100 de soldados africanos causaron baja —heridos, muertos y desaparecidos— en la guerra. Véase Antier RENAUD: *Les soldats des colonies...*, p. 16.

<sup>48</sup> Bibliothèque Nationale Française (BNF), Compte définitif des recettes et des dépenses du budget annexe du Port de Dakar, 1914-1918.

<sup>49</sup> Iba Der THIAM: *Histoire du mouvement syndical africain, 1790-1929*, París, L'Harmattan, 1993, p. 104.

<sup>50</sup> ANS, 2G14-23/2, 1914, y 2G15/19, 1915.

mayoritariamente en las clases populares africanas, incapaces de acceder a productos básicos, especialmente en entornos urbanos como Dakar, donde se desarrollaba la monetarización de la economía. En los entornos rurales, la crisis de las producciones agrarias destinadas a la exportación (cacahuets) y la pérdida de braceros debido a la guerra reveló el grado de dependencia exterior y debilidad de la economía regional; hecho que se agravaría a mayor escala durante la década de 1930. Ante esta situación de calamidad económica, el diputado senegalés en la Asamblea Nacional, Blaise Diagne (1872-1934), denunciaba en 1916 el estado de extenuación socioeconómica en el que se encontraba Senegal, reclamando a su vez la adopción de medidas urgentes para garantizar un sustento mínimo a la población africana:

«La defensa nacional ha dispuesto militarmente de toda la población masculina vigorosa, es decir, de muchos agricultores, dificultando la producción de mijo, maíz, batatas y arroz. En las grandes ciudades, la mayor parte de la población obrera se alimenta de arroz importado. Así, como la capacidad financiera de la gente desaparecía, estas familias se quedaban sin medios y el alza de los precios de productos de alimentación básicos se incrementa de forma insoportable»<sup>51</sup>.

Esta intervención de Diagne ante los diputados franceses ponía de manifiesto la insuficiencia de las políticas arancelarias implantadas entre 1914 y 1915 para favorecer la distribución de productos básicos en el AOF. La principal causa de este estancamiento económico no se relacionaba con el marco institucional, sino con la propia estructura del modelo económico colonial, que había experimentado un cambio radical motivado por el bloqueo marítimo y la crisis de los fletes comerciales que arrastraban al conjunto del sistema productivo regional. El descenso de buques mercantes en la región imposibilitaba la evacuación de las producciones agrícolas destinadas al mercado europeo, provocando pérdidas entre los productores y la acumulación de *stocks* por parte de las grandes compañías exportadoras. En el caso británico, el gobierno, el Almirantazgo y el Board of Trade habían establecido una escala de

---

<sup>51</sup> *L'AOF de la création à la balcanisation (1895-1960)*, Dakar, Direction des Archives du Sénégal, 1995, pp. 235-239. Traducido del original en francés.



prioridades en el embarque de mercancías procedentes de las colonias del Golfo de Guinea. Los escasos fletes disponibles debían encargarse mayoritariamente de la evacuación de materias primas oleaginosas (aceite de palma, semillas de palma, aceite de karité, cacahuetes) procedentes de Nigeria, Sierra Leona, Costa de Oro y Gambia. Esto implicaba que el resto de productos agrarios no disponían de espacios en las bodegas de los buques mercantes que operaban escoltados por la Royal Navy<sup>52</sup>.

Como se indicó anteriormente, a partir de 1916, con el recrudecimiento de la guerra submarina alemana, los buques británicos comenzaron a recalar mayoritariamente en Dakar. Los exportadores coloniales establecidos en Dakar trataron de negociar fletes con los buques mercantes británicos, dada la caída de la flota mercante gala en la región. Sin embargo, el espacio limitado en las bodegas de estos buques británicos dificultaba la evacuación hacia Europa de las producciones senegalesas, unido a la elevación de los fletes marítimos. Por tanto, la combinación de estos dos factores implicaba una reducción del margen de beneficios para estas empresas exportadoras. En el caso de obtener espacio en las bodegas en los buques mercantes privilegiados, las ganancias se multiplicaban, lo cual favorecía a las grandes compañías que habían establecido pactos con la administración colonial. Éste era el caso de Elder Dempster, quien se había garantizado diversos servicios marítimos regionales subvencionados<sup>53</sup>.

Como elemento de defensa corporativo y grupo de presión ante las instituciones públicas, la comunidad empresarial francesa en el AOF constituyó en 1917 el SYNDICOA (Syndicat d'Intérêt Économique de l'Ouest Africain), que aglutinaba a industriales metropolitanos, exportadores e intermediarios. En ese año, la llegada de buques a Dakar alcanzó topes históricos y el SYNDICOA comenzó a elevar propuestas al gobierno federal del AOF para que presionara a los armadores en cuestiones relativas a los fletes y a la reserva de espacios de carga en las bodegas, favoreciendo con ello la exportación de materias primas estratégicas hacia los puertos metropolitanos franceses que permitieran sostener el esfuerzo de guerra en Europa. El objetivo fundamental de este sindicato patronal

---

<sup>52</sup> CO, núm. 998, informe del gobernador M. R. Slater, Gold Coast, 1917.

<sup>53</sup> Ayodeji OLUKOJU: «Elder Dempster and the Shipping Trade...», pp. 256-260.

era reestablecer los canales de distribución a unos niveles aceptables que permitieran movilizar los enormes *stocks* locales que habían acumulado a bajo coste, proporcionándoles la oportunidad de lograr importantes beneficios<sup>54</sup>.

Por otra parte, la crisis económica regional y el bloqueo marítimo atlántico provocaron el cierre temporal de otros mercados alternativos para Senegal. Éste fue el caso de los puertos del sur de Estados Unidos, con los que la colonia africana había mantenido unas conexiones marítimas históricas. Senegal importaba tabaco, madera y otros productos estadounidenses que eran reexportados hacia Europa y otros puertos de África occidental, pero esta intensa actividad se había paralizado desde finales de 1914. Frente a ello, el SYNDICOA promovió el restablecimiento de estas conexiones marítimas utilizando buques de pabellón neutral o veleros que pudieran pasar inadvertidos ante los ojos del enemigo. Como ejemplo, la gran compañía imperial Maurel et Prom armó diversos veleros para traficar con madera, tabaco y material de construcción desde Pensacola (Florida) hasta Dakar a comienzos de 1918<sup>55</sup>. Durante los últimos meses de la guerra, el Ministerio de Colonias y Ultramar francés había cerrado algunos acuerdos con el armador norteamericano Duncrag para el envío de maderas, trigo y otros cereales desde Estados Unidos hacia Dakar, actividad que se reforzaría en el largo plazo tras el cese de las hostilidades con motivo de la mayor dependencia alimentaria de la colonia. Estos fletes habían sido acordados anteriormente con Elder Dempster, pero la política de requisas y la prioridad de los fletes establecida por parte del gobierno británico habían imposibilitado el cumplimiento del contrato por parte de la empresa de Liverpool<sup>56</sup>.

---

<sup>54</sup> Hubert BONIN: «La construction d'un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin. Des années 1890 aux années 1930», en Hubert BONIN (dir.): *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*, Rennes, Éditions de la SFHOM, 2008, p. 260.

<sup>55</sup> ANSOM, Affpol, carton 532, telegrama enviado por Maurel et Prom a varios armadores estadounidenses, 8 de abril de 1918.

<sup>56</sup> ANSOM, Affpol, carton 532, telegrama del ministro de Colonias Henry Simon al Alto Comisariado francés en Nueva York, junio de 1918.

## **Conclusiones**

La crisis económica metropolitana y el esfuerzo de guerra francés influyeron decisivamente en el deterioro de la economía africana. La caída del comercio exterior y la elevación de los fletes marítimos provocaron un efecto en cascada a nivel regional en África occidental. En el caso de Senegal, la mayor actividad del puerto de Dakar implicó la mejora de los servicios portuarios de escala (carbón, aguada, suministro de víveres, armamento), fundamentada en los acuerdos carboneros firmados a tres bandas por los Almirantazgos de la Entente y las principales empresas británicas del sector. Este acuerdo supuso la confirmación del dominio británico en el mercado regional del carbón, supeditando la actividad marítima francesa en el AOF a intereses comerciales extranjeros. Sin embargo, este incremento en los servicios de escala y apoyo a la navegación no se acompañaron de una elevación de la actividad comercial. La exportación de cacahuets, base primordial del sistema productivo colonial, atravesó un fuerte estancamiento y caída en los principales puertos exportadores como Rufisque, lo cual generó un efecto de arrastre sobre el conjunto de la economía. Ésta fue la primera vez que se manifestó de forma meridiana la vulnerabilidad de la economía colonial, dependiente de factores externos que escapaban al control de los productores africanos. Frente a ello, algunas empresas imperiales obtuvieron importantes beneficios gracias a su capacidad financiera y a políticas especulativas sustentadas en acuerdos de privilegio o preferencia firmados con la administración colonial. Esta crisis coyuntural de alcance estructural reveló el carácter extrovertido de la economía senegalesa, que se venía consolidando desde la década de 1880 cuando quedó configurado el sistema de transportes regional. La segunda gran crisis del modelo económico colonial de la década de 1930 supuso un nuevo golpe de gracia para las clases populares africanas, iniciando un proceso masivo de éxodo rural y crecimiento demográfico en las grandes ciudades de África occidental, con importantes consecuencias a nivel socioeconómico y urbanístico.