

# Crisis económica en África Occidental Francesa: el caso de Dakar, 1929-1939\*

Daniel CASTILLO HIDALGO  
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria  
dcastillohidalgo@gmail.com

Recibido: 02/06/2014  
Aceptado: 01/06/2015

## RESUMEN

En este artículo se explora el impacto socio-económico de la crisis internacional de 1929 en Senegal y más concretamente en la ciudad-puerto de Dakar. Se analizan las consecuencias de la dependencia externa y la extroversión económica que caracterizaba a las estructuras productivas coloniales, destacando también la respuesta organizada de los movimientos sociales africanos. Por otra parte, se estudia la evolución de las infraestructuras y actividad portuaria, observando la metropolización regional de Dakar durante este periodo.

**Palabras clave:** Crisis Económica, África Occidental, Ciudad-Puerto, Sindicalismo, Trabajadores portuarios, Colonialismo.

## Economic Crisis in French West Africa: the Case of Dakar, 1929-1939

## ABSTRACT

This paper analyzes the socio-economic impact of the international crisis of the 1930s in Senegal and the port-city of Dakar. It will be explored the consequences of the external dependence and the economic extroversión which featured the colonial economic structures. In addition, this article shows the collective resistance of the African social movements against the crisis. On the other hand, port infrastructures and urban economic activities will be analyzed remarking the regional metropolization of Dakar.

**Key words:** Economic Crisis, West Africa, Port-Cities, Unionism, Dockers, Colonialism.

## ABREVIATURAS

África Occidental Francés (AOF)  
Archivos Nacionales de Senegal (ANS)  
Archivos Nacionales Franceses Ultramar (ANOM)  
Archivos Públicos Británicos (NA)  
DCR (*British Diplomatic and Consular Reports*),  
*Free on Board* (FOB),  
Gobierno General del África Occidental Francés (GGAOF).

---

\* Este trabajo se ha realizado gracias al soporte financiero del programa PIC-ULPG2013/ArtesHum.

## Introducción

El colapso financiero y económico internacional posterior a la crisis bursátil de Nueva York en octubre de 1929 provocó una crisis socio-económica en África Occidental que dejó al descubierto las debilidades y vulnerabilidad de la estructura económica colonial. La primera gran crisis vinculada al proceso de globalización de la economía senegalesa se había producido durante la Primera Guerra Mundial, cuando el sistema productivo regional quedó prácticamente paralizado debido a la caída de los fletes, la pérdida de mercados en el Norte de Europa, la movilización de la mano de obra africana o el hundimiento de las conexiones comerciales con los puertos metropolitanos<sup>1</sup>. En este contexto, la economía doméstica adquirió una mayor relevancia sobre las producciones orientadas al comercio exterior. Sin embargo, el alcance y continuidad de la depresión económica durante la década de 1930 reveló el nivel de desarrollo del modelo extractivo colonial, que había atravesado un proceso de consolidación en vísperas de la Gran Guerra<sup>2</sup>.

La crisis económica provocó un descenso generalizado del comercio exterior en África Occidental, siendo muy acentuado entre 1931 y 1933. Esta situación incidió de forma evidente en los indicadores de actividad portuaria en Dakar, principal puerto regional. Estos indicadores no se recuperaron de forma estable hasta 1936, debido en buena medida al desvío de los tráficos marítimos de escala de los puertos canarios como consecuencia del estallido de la Guerra Civil.

Esta crisis económica internacional tuvo unas graves consecuencias socio-económicas que afectaron a toda la región, agravando las condiciones de vida de la mayor parte de la población africana, cuya actividad laboral se encontraba en situación de dependencia frente a los sectores agropecuarios de exportación y una economía doméstica (informal) relativamente debilitada como ha señalado Hopkins. En Senegal, tras la abolición de la trata esclavista en 1848, el sistema productivo se reorganizó hacia la producción masiva y exportación de materias primas (cacahuetes, aceite, semillas de palma, gomas), ante la mayor demanda de los mercados metropolitanos y las oportunidades de negocio que se abrían ante el empresariado imperial<sup>3</sup>.

En respuesta al crecimiento de la demanda internacional de materias primas africanas, algunas regiones como el Valle del Senegal, el Sine-Salou, Thiès o el antiguo reino de Cayor se especializaron en la producción de estas *commodities*, especialmente el cacahuete que empleaba a la mayor parte de la mano de obra agrícola. Hacia la década de 1880, el cacahuete ya se había convertido en la principal *commodity* de exportación en Senegal y el conjunto del AOF (en términos de valor y cuota de participación sobre el total de exportaciones), aprovechando además la implantación

---

<sup>1</sup> NDAO, Mor: *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Dakar, L'Harmattan, 2009. Sobre el desarrollo comercial durante la guerra a escala regional, véase: OLUKOJU, Ayodeji: "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>2</sup> Véase el capítulo 4 en: HOPKINS, Anthony G.: *An Economic History of West Africa*, New York, Columbia University Press, 1973, pp.124-164.

<sup>3</sup> Acerca del desarrollo de las estructuras económicas extractivas en Senegal y la transición económica y empresarial, véase: BARRY, Boubacar y HARDING, Leonhard (eds.): *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992.

del sistema ferroviario colonial que permitía una rápida evacuación en los puertos atlánticos de Rufisque y Dakar<sup>4</sup>. Entre 1909 y 1910 se finalizaron las obras del puerto de comercio de Dakar y su integración intermodal con la línea ferroviaria del Sudán, facilitando de este modo el crecimiento del comercio exterior, la generación de economías de escala y con ello la producción de materias primas de bajo coste a beneficio de la industria metropolitana<sup>5</sup>.

Sin embargo, el estallido de la Guerra en el verano de 1914 destruyó esa senda de crecimiento del comercio exterior, generando una profunda crisis económica regional motivada por el cierre de los mercados internacionales. La recuperación de posguerra a partir de 1921 se sustentó en los parámetros –fundamentalmente– extractivos del Plan Sarraut, que apostaba por una explotación eficiente de los recursos materiales y humanos a disposición del imperio francés<sup>6</sup>. La década de 1920 impulsó el proceso de extracción y extroversión económica en el AOF, cuyo punto culminante se desarrolló en la siguiente década con una subida formidable del desempleo urbano y el crecimiento de la marginación y la desigualdad económica<sup>7</sup>.

A lo largo de esta década caracterizada por convulsiones sociales a nivel global, se produjeron algunas transformaciones económicas importantes en el África Occidental Francesa con consecuencias en el largo plazo. Una de estas fue el ascenso definitivo de Dakar como eje central de la política africana francesa, concentrando la inversión pública y privada que favoreció su extraordinario crecimiento demográfico así como los fenómenos de concentración de funciones económicas, culturales, políticas y militares que la convirtió en una de las ciudades portuarias más importantes del continente africano<sup>8</sup>.

Este artículo analiza el impacto de la crisis económica de la década de 1930 en Senegal, atendiendo al funcionamiento y naturaleza de las institucionales coloniales extractivas y sus consecuencias socio-económicas en el largo plazo (*path-dependence*)<sup>9</sup>. Las características de la crisis económica, la respuesta organizada de

<sup>4</sup> Para una conceptualización de la expansión de commodities coloniales a escala global, véase: CURRY-MACHADO, Jonathan (ed.): *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Cambridge Imperial and Postcolonial Studies, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2013.

<sup>5</sup> Sobre el sistema de transportes y su impacto en la economía regional, véase: D'ALMEIDA-TOPOR, Hélène, JAPEUR, Hélène y LAKROUM, Monique (eds.): *Les Transports en Afrique, XIXe-XXe siècles*, Paris, L'Harmattan, 1992. Acerca del desarrollo del sistema ferroviario y la expansión del mercado de cacahuetes, véase: CASTILLO HIDALGO, Daniel: "¿Vías para el desarrollo? El ferrocarril y la expansión de los cultivos de exportación en Senegal, 1880-1918", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 27 (2014), pp. 200-214.

<sup>6</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: "Colonisation ou Impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres", *Le Mouvement Social*, 107 (1979), pp.51-76.

<sup>7</sup> MARIE, Alain: "Marginalité et conditions sociales du prolétariat urbain en Afrique. Les approches de concept de marginalité et son évaluation critique", *Cahiers d'études africaines*, 21, 81-83 (1981), pp.347-374. Para una explicación materialista de esta cuestión, véase: RODNEY, Walter: *How Europe Underdeveloped Africa*, Dar es Salaam, Pambazuuka Editions, 2012 [1971].

<sup>8</sup> SECK, Assane: *Dakar: Métropole Ouest-Africaine*, Dakar, IFAN, 1970.

<sup>9</sup> Sobre este enfoque teórico, es de interés la aportación de: HOPKINS, Anthony G.: "The New Economic History of Africa", *Journal of African History*, 50 (2009), pp.155-177. Acerca del desarrollo de modelos económicos extractivos, véase: ACEMOGLU, Daron y ROBINSON, James: *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*, Crown Business, 2012. Finalmente, para una aproximación clásica a este fenómeno, véase: AMIN, Samir: "Underdevelopment and Dependence in Black Africa: Origins and Contemporary Forms", *Journal of Modern African Studies*, 10-4 (1972), pp.503-523.

los movimientos sociales y los cambios institucionales son elementos que se analizan a lo largo de este trabajo. Un elemento fundamental es el análisis del modelo regulatorio laboral impulsado por el Frente Popular en el AOF en el marco del debate político entre el lobby colonial, republicanos, socialistas y panafricanistas<sup>10</sup>.

La tradición historiográfica ha abordado diferentes cuestiones relativas a la organización del trabajo en Senegal, su adaptación a los modelos capitalistas y el alcance de las crisis coyunturales sobre las formaciones sociales africanas<sup>11</sup>. Desde un enfoque integral, el profesor Mor Ndao ha sintetizado recientemente la evolución de las condiciones socio-económicas en Dakar entre 1914 y 1945, tratando de medir los niveles de bienestar de la población urbana a través de su estado socio-sanitario<sup>12</sup>. Debe reseñarse el trabajo de Xavier Daumalin acerca de las consecuencias de la crisis en el AOF en relación con Marsella, como principal puerto imperial francés<sup>13</sup>. Acerca de los cambios institucionales en el mercado de trabajo, las aportaciones de Yves Person y Boubacar Fall han sido de mucha utilidad en este artículo<sup>14</sup>.

La documentación original utilizada procede fundamentalmente de fuentes francesas conservadas en los ANS y en el ANOM. Esta documentación incorpora aspectos cuantitativos (indicadores de actividad comercial, precios y salarios, actividad marítima) que han sido contrastados con las fuentes secundarias. Otras fuentes primarias de interés se han obtenido de los Archivos Británicos (NA), dónde la información consular y diplomática ha permitido reconstruir de forma más precisa el contexto general de crisis estructural. Finalmente, se han empleado fuentes secundarias impresas custodiadas en la Biblioteca Nacional Francesa que aportan información relevante acerca de cuestiones comerciales, sociales y políticas.

## 1. ¿Crisis coyuntural o crisis estructural? El capitalismo industrial en África

Los supuestos beneficios de los modelos ricardianos que guiaron la elección económica imperial en el AOF se mostraron ineficientes durante la década de 1930, en un contexto de mayor proteccionismo y extracción económica. La especialización re-

<sup>10</sup> MARSEILLE, Jacques: “La gauche, la droite et le fait colonial en France. Des années 1880 aux années 1960”, *Vingtième Siècle. Revue d’Histoire*, 24 (1989), pp.17-28. Sobre el posicionamiento de los sectores empresariales, véase: BONIN, Hubert: “La construction d’un système socio-mental imperial par le monde des affaires ultramarin girondin. Des années 1890 aux années 1930”, en Hubert BONIN (ed.): *L’Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l’Empire*, Rennes, Éditions de la SFHOM, 2009, pp.243-273.

<sup>11</sup> LAKROUM, Monique: *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*, Paris, L’Harmattan, 1992.

<sup>12</sup> NDAO, Mor: *Le ravitaillement...*

<sup>13</sup> DAUMALIN, Xavier: “Marseille, l’Ouest Africain et la Crise”, en Marcel COURDURIE y Jean-Louis MIÈGE (eds.): *Marseille Coloniale face à la crise de 1929*, Marseille, Chambre de Commerce et d’Industrie Marseille-Provence, 1992, pp.168-218.

<sup>14</sup> PERSON, Yves: “Le Front Populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938)”, *Le Mouvement Social*, 107 (1979), pp.77-101. FALL, Boubacar: *Sénégal : le travail au XXème siècle*, Dakar, L’Harmattan, 2011. Acerca de la evolución del mercado de trabajo en el puerto, véase: CASTILLO HIDALGO, Daniel: “La carga sobre la espalda”. Trabajadores Africanos en el puerto de comercio de Dakar (1910-1949), *Revista de Historia Industrial*, 57 (2015), pp.139-171.

gional en la exportación de materias primas oleaginosas y la orientación mayoritaria del tejido productivo hacia los mercados exteriores especulativos provocó la ruina de los agricultores africanos cuando los precios de las materias primas se desplomaron a consecuencia de la caída brusca de la demanda industrial en Europa y Estados Unidos. Esta crisis agraria se expandió rápidamente en los entornos rurales a partir de 1931, donde las unidades agrarias africanas dedicadas al comercio exterior se vieron incapaces de colocar sus cosechas en los mercados metropolitanos a unos precios aceptables para su viabilidad económica. Una de las primeras reacciones por parte de los agricultores africanos y las comunidades agrícolas religiosas (*daras*) fue tratar de incrementar el volumen de las producciones con el objetivo de aumentar los ingresos, sin la aplicación de inputs que mejoraran la productividad. A ello se agregó una mayor importancia del sector primario de subsistencia cuya reconversión fue compleja e incluso un absoluto fracaso<sup>15</sup>. Estos mecanismos de reajuste interno agravó la crisis de precios, hundiendo el poder adquisitivo de estas comunidades agrarias. El primer resultado directo fue un incremento masivo de la pobreza entre estas poblaciones, que se resolvió en buena medida con la emigración hacia los centros urbanos costeros como Dakar, Rufisque o Saint-Louis. En el contexto urbano, la posibilidad de encontrar un empleo aumentaba, pero la crisis comercial afectaba de forma evidente a la actividad urbana asociada a los puertos (sector comercial, empresas portuarias, terciario portuario), hecho que incrementaba la marginalidad urbana y la extensión de la miseria. Por lo tanto, la crisis agraria motivada por el hundimiento de la demanda industrial metropolitana, generó unos poderosos efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía regional en Senegal, afectando de una forma u otra a todos los sectores productivos<sup>16</sup>. Por su parte, la prensa económica francesa hacía hincapié en las medidas de corte político que debían ponerse en marcha para incentivar la recuperación económica fundamentada en el impulso de la demanda agregada.

Este desequilibrio entre los coeficientes (industrial/agrícola) hace que el poder de compra disminuya en una proporción insostenible, mientras que el mundo llora por la superproducción y toma medidas para atenuarlas, no se dan cuenta de que en realidad se trata de una crisis de subconsumo (...) Ciertamente, el momento duro pasará si las fuerzas de nuestro país se comprometen y si los franceses son trabajadores, serios y ahorradores. ¡Si eso es así, hay pocas dudas que las fuerzas de readaptación de nuestro pueblo se impondrán a las fuerzas de la inflación que han dado renovados sueños de ilusión de la riqueza, de un Dorado que es totalmente irreal!<sup>17</sup>

Un buen ejemplo del caos comercial provocado por la crisis en el AOF fue el desplome del comercio exterior, que experimentó una caída en valor superior al 39 por ciento entre 1929 y 1933<sup>18</sup>. A un nivel más detallado, el valor FOB de las principales

<sup>15</sup> LAKROUM, Monique : *Le Travail inégal...*

<sup>16</sup> A nivel regional, resulta de interés el análisis de la ciudad de Lagos, con unas características similares a Dakar sobre de la configuración de modelos económicos extrovertidos. OLUKOJU, Ayodeji : *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, New Jersey, Africa World Press, 2004.

<sup>17</sup> Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés, 16 de enero de 1931. Traducido del original en francés.

<sup>18</sup> DAUMALIN, Xavier: *Marseille, l'Ouest...*p.198.

*commodities* en el AOF cayeron más de un sesenta por ciento entre 1928 y 1931, lo cual las situó en valores nominales de 1914, provocando como fue señalado anteriormente el empobrecimiento de las comunidades agrarias africanas (Tabla 1)<sup>19</sup>.

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

**Tabla 1.** Variación de los precios FOB de *commodities* en el AOF, 1928-30 (en francos corrientes).

Fuente: ANOM, Affaires Politiques, Carton 2535, 1931. Elaboración propia.

Ante esta situación crítica de deterioro de las condiciones de vida de la población africana, el Consejo de la Colonia de Senegal (con representación de líderes político-religiosos senegaleses) emitió un informe en febrero de 1931 dónde solicitaban un mayor compromiso por parte de París para poner en marcha un programa de medidas de reactivación económica. Entre ellas se contemplaba la otorgación de subvenciones a los productores africanos para atenuar las enormes pérdidas que se estaban produciendo. Con ello se planteaba también sufragar la caída de la actividad comercial de algunas empresas coloniales radicadas en el AOF cuya función era la de servir de intermediarios ante las grandes empresas imperiales como Maurel et Prom, SCOA o la Compagnie Française de l'AOF que controlaban los recursos económicos de la colonia.

La crisis violenta y –puede decirse–, catastrófica que diezma en este momento nuestro Imperio colonial, manifestó sus primeros síntomas al inicio del año pasado y finales de 1929 (...) Nuestra sección se ocupó de reclamar la adopción de medidas de carácter excepcional para contribuir a la dotación de grandes subvenciones a las empresas coloniales de producción (...) Además el precio de los productos exóticos varían enorme-

<sup>19</sup> COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: "L'impact des intérêts coloniaux: SCOA et CFAO dans l'Ouest Africain, 1910-1965", *The Journal of African History*, 16-4 (1975), pp.595-621.

mente de un país a otro, aunque algunos plantadores de las Indias Holandesas o de las Colonias Británicas pueden soportar unas caídas del 50% sin déficit, esa misma caída en los precios supone para el colono francés una pérdida directa del 30%<sup>20</sup>.

Con una economía vulnerable a los vaivenes de los mercados internacionales, la caída de la demanda de *commodities* coloniales produjo unos efectos devastadores sobre la actividad económica del AOF y que además afectaba a la competitividad de la economía metropolitana francesa de varias formas. En primer lugar, la pérdida de poder adquisitivo por parte de la población africana implicaba una reducción de las importaciones metropolitanas en productos manufacturados como alimentos, textiles y otros bienes de consumo. La crisis en la balanza comercial implicaba también una caída de la importación de bienes de equipo, materiales de construcción, maquinaria pesada, etc., agravando la crisis de la demanda agregada francesa. Por otra parte, el deterioro de las condiciones de vida en el AOF favoreció el surgimiento de estallidos sociales entre la población africana, con una mayor capacidad de movilización y organización política encabezada por figuras de peso como Leopold Sedar Senghor o Lamine Guèye<sup>21</sup>. Estas cuestiones no eran desconocidas para la administración colonial y en 1930, el Gobernador Jules Carde señaló la necesidad imperante de reformar el sistema productivo colonial, con el objetivo de hacerlo más eficiente y menos dependiente del exterior, atenuando una conflictividad social en aumento.

El AOF entra en un periodo difícil, tras la prosperidad de los años que siguieron a la guerra, dónde el tonelaje de la producción de exportación se había doblado. El valor de estas exportaciones ha seguido las fluctuaciones de la crisis monetaria de la metrópolis [devaluación del franco en 1920]. Actualmente, nos encontramos en presencia de una producción cuyo valor ha disminuido a menos de la mitad por motivo de la crisis mundial, que afecta a la mayor parte de los productos agrícolas, mientras que el valor de las mercancías importadas no ha variado [en la misma proporción] (...) La colonia no recuperará una prosperidad durable sin una estabilización de las condiciones económicas generales.

Bajo criterios de corte keynesiano, el Gobernador insistía en una intervención más decidida en la economía regional, oponiéndose frontalmente a los paradigmas liberales de autorregulación del mercado. Jules Carde apostaba por el incremento de la demanda agregada en el AOF a través de un fortalecimiento del poder adquisitivo de la población africana que acabaría generando un efecto multiplicador sobre las economías locales, relanzando además la demanda interna francesa.

El fin de la depresión económica pasa necesariamente por una revalorización del poder adquisitivo de los productores africanos y ello no podrá hacerse sino a través de un incremento artificial del precio de compra de las cosechas. Todo esto, simple-

<sup>20</sup> ANOM, Affaires Politiques, Carton 2535, Informe sobre la crisis económica, Consejo Superior de la Colonia, 20 de febrero de 1930. Traducido del original en francés.

<sup>21</sup> THIAM, Iba Der: *Histoire du Mouvement Syndical Africain, 1790-1929*, Dakar, L'Harmattan, 1993. Acerca de la fundación y evolución de los partidos políticos senegaleses, véase : NDAO, El Hadji Ibrahima: *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*, Dakar, Les Nouvelles Éditions Africaines, 2003.

mente para proteger las producciones de oleaginosas en África Occidental a través de la instauración de una tasa sobre las importaciones de oleaginosas extranjeras importadas en Francia (...) Mejor pagado y protegido, el agricultor africano, producirá más cacahuets y consumirá más productos europeos. Los intercambios y el producto del impuesto aumentarán, lo cual permitirá al gobierno general modernizar las estructuras económicas del AOF. El Estado gendarme debe convertirse en Estado providencial<sup>22</sup>.

Las políticas reformistas contracíclicas de corte keynesiano aparecen aquí reflejadas de forma evidente, adelantándose a los planteamientos –revolucionarios– que se pusieron en marcha en otras economías occidentales como la estadounidense a partir del New Deal de Franklin D. Roosevelt. Esta política de intervención económica fue continuada por el nuevo Gobernador del AOF, Jules Brevié, quién entre 1930 y 1936 dedicó buena parte de su mandato a fortalecer la capacidad de intervención de la administración pública en la economía colonial. Este nuevo marco regulatorio consolidó un modelo más proteccionista y conservador, especialmente frente a la competencia que representaban las empresas imperiales británicas que trataran de incrementar su implantación regional en el AOF<sup>23</sup>.

## 2. La profundización en un modelo económico extrovertido. Crisis y metropolización regional en Dakar

La pérdida de poder adquisitivo en las comunidades agrícolas, el deterioro de las condiciones de vida en el entorno rural y la capacidad de atracción de los núcleos portuarios atlánticos favoreció la expansión demográfica urbana a partir de la década de 1930, continuada desde entonces. Las grandes ciudades oceánicas como Dakar, Abidjan, Lagos, Monrovia o Freetown experimentaron un proceso de crecimiento demográfico extraordinario y descontrolado. Esto afectó de forma decisiva a la creación de enormes bolsas de pobreza urbanas y a todo tipo de problemas relacionados con la insalubridad, la nula gestión urbanística de las instituciones locales y el aumento de la marginación social<sup>24</sup>. En Dakar, la población migrante procedente del interior de Senegal y las colonias vecinas se concentró en torno al barrio africano de Medina, creado en 1914 por la administración francesa para combatir la epidemia de fiebre amarilla que asoló la ciudad. Medina representaba la separación física real entre la población europea y africana y entre sus principales características se destaca la ausencia de planificación urbana, la insuficiencia de unos servicios públicos elementales (acceso a agua potable, alcantarillado, iluminación) así como un patrón de asentamiento que se configuraba en torno a la pertenencia a grupos sociales africanos diferenciados<sup>25</sup>. La explosión demográfica en Dakar siguió desarrollándose de modo

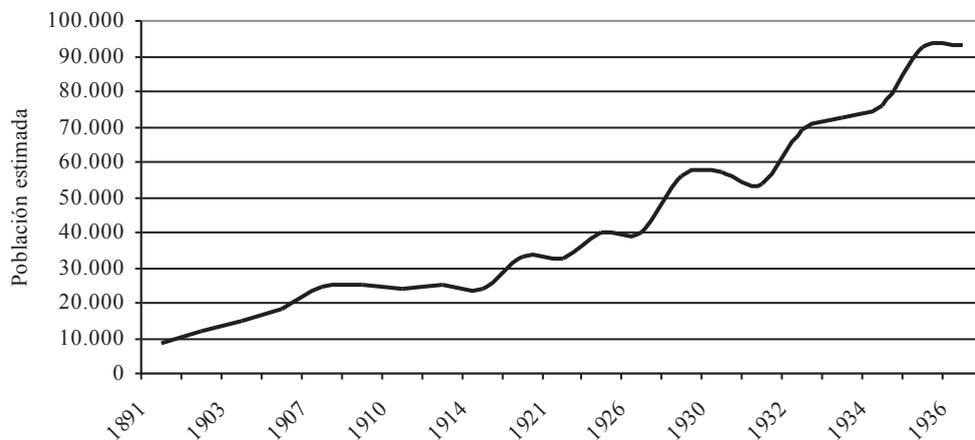
<sup>22</sup> ANOM, Affaires Politiques, Carton 2535, Informe del Gobernador General del AOF, Jules Carde, Junio de 1930. Traducido del original en francés.

<sup>23</sup> DAUMALIN, Xavier : *Marseille, l'Ouest...* p.200

<sup>24</sup> SECK, Assane: *Dakar...* Sobre la expansión de la marginalidad urbana en Dakar, véase: FAYE, Omar y THIOUB, Ibrahim: “Les marginaux et l'État à Dakar”, *Le Mouvement Social*, 204 (2003), pp.93-108.

<sup>25</sup> Sobre la creación del barrio de Medina, véase: CHARPY, Jacques: *Dakar: Naissance d'une Métropole*, Rennes, Éditions les Portes du Large, 2007.

imparable en la década de 1950, cuando el viejo distrito de Medina se transformó en el Grand Dakar. En la Figura 1, puede observarse el crecimiento estimado de la población urbana en Dakar entre 1891 y 1936.



**Fig. 1.** Evolución de la población urbana de Dakar, 1891-1936.

Fuente: CHARPY, Jacques: *Dakar...*; MORAZÉ, Charles: “Dakar”, *Annales de Géographie*, 46-258 (1936), pp.607-631; GGAOF, *Dakar et dépendances*, Dakar, Imprimerie de l’AOF, 1931, DCR, 3883; NA, Foreign Office, 27/3682. Elaboración propia.

La segunda consecuencia directa vinculada con esta expansión demográfica fue la confirmación de Dakar como eje de la actividad imperial francesa en el AOF. Esta cuestión se había desvelado desde la fundación de la ciudad en 1857 y el inicio de la acción directa sobre el terreno a través de la construcción de un acuartelamiento permanente en Dakar y la construcción de las primeras infraestructuras portuarias<sup>26</sup>. Hasta la década de 1930 cuando el puerto absorbió la actividad eminentemente exportadora de Rufisque, Dakar desempeñaba un rol destacado como base naval francesa y estación carbonera al servicio de la navegación regional e internacional. Las buenas condiciones para la navegación y el establecimiento de un puerto moderno le habían configurado en el puerto central de la jerarquía portuaria senegalesa, canalizando el tráfico internacional y distribuyendo los tráficos regionales hacia los puertos menores de la Petite Côte y el Sine-Saloum<sup>27</sup>. No obstante, hasta los años 1930, el principal puerto exportador de la colonia –en volumen de mercancías- era Rufisque, situado a una decena de kilómetros de Dakar. Este pequeño enclave portuario era

<sup>26</sup> Acerca de la elección de Dakar como base estratégica para Francia, véase: DIOUF, Adama : *Fondation du port de Dakar : acteurs et enjeux (1855-1918)*, Le Havre, Universidad du Havre, Tesis doctoral inédita, 2011.

<sup>27</sup> CASTILLO HIDALGO, Daniel: “Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910”, *Investigaciones de Historia Económica*, 11-2 (2015), pp. 91-102. Sobre la configuración de sistemas portuarios, véase: POLÓNIA, Amélia: “European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis”, *Cahiers de la Méditerranée*, 80 (2010), pp.17-39.

el punto de encuentro marítimo del tráfico de cabotaje del sur del país, absorbiendo las producciones agrarias de la región de Thiès, Cayor, Kaolack y la región sur de Senegambia. En este tráfico regional participaban un importante número de embarcaciones y tripulaciones africanas, así como pequeños vapores franceses y de otras nacionalidades como suecos, noruegos y daneses que disponían de experiencia en el comercio fluvial en el norte de Europa<sup>28</sup>.

Por tierra, la ciudad-puerto de Rufisque había quedado conectada a la línea ferroviaria Dakar-Saint-Louis desde 1883 y articulaba el tráfico de exportación de Thiès y el Valle del Senegal en la capital de la colonia. Sin embargo, su puerto carecía de unas infraestructuras que favorecieran el crecimiento del comercio exterior, especialmente en lo relativo a la constitución de economías de escala. Sirva como ejemplo la inutilización de sus muelles durante algunas semanas del año por condiciones meteorológicas adversas debido al carácter abierto de la bahía y la ausencia de diques de abrigo. La crisis de 1930 marcó el declive final de Rufisque como centro comercial en Senegal, traspasando estas funciones comerciales al puerto de Dakar que contaba con infraestructuras adecuadas para el desarrollo del gran comercio colonial. El objetivo de la administración colonial era potenciar el rol económico de Dakar como gran capital del AOF, concentrando así mayores funciones en detrimento de otros enclaves marítimos que desaparecieron literalmente de la red portuaria, o bien pasaron a ser subsidiarios y complementarios de Dakar.

Después de algunos años de brillante prosperidad, Dakar sufre hoy en día el contragolpe de la crisis económica que afecta al mundo entero. Se prevé una disminución de las transacciones, seguido de la ausencia de créditos que significará una ralentización del desarrollo de la ciudad. Esto no puede ser sino una contingencia pasajera. Gracias a su posición excepcional en una de las rutas marítimas más importantes del mundo, a su situación como punto final de los ferrocarriles que operan en Senegal y el Sudán, gracias en definitiva a la energía y tenacidad de todos aquellos que han contribuido a su fortuna, Dakar se convertirá en el gran puerto del Oeste Africano, del mismo modo que en el centro comercial e intelectual de nuestras posesiones del AOF<sup>29</sup>.

Estas decisiones tomadas por parte de las instituciones coloniales se explican fundamentalmente a través de una política de reducción de costes de transporte y transacción para las empresas comerciales imperiales, así como por la mayor competitividad de Dakar frente a Rufisque. Desde un punto de vista institucional, las tasas y arbitrios a la exportación en Dakar eran inferiores a las existentes en Rufisque, lo cual se agregaba a unas infraestructuras portuarias bien desarrolladas, una comunidad portuaria en expansión y un terciario portuario (hostelería, restauración, banca) atractivo para las empresas de navegación y comercio. Estas cuestiones acerca de la pugna entre ambos puertos ya habían sido puestas de relieve por parte del ingeniero Albert Dubarry, quién en 1911 señalaba los quebrantos económicos que provocaba la escala

<sup>28</sup> ANS, Chambre de Commerce de Dakar, Section 09, Legajo 00484, Dossier 26-1. Note sur la protection de l'armement français au Sénégal, Novembre 1935.

<sup>29</sup> GGAOF, *La Circonscription...*p.171.

de Rufisque frente a la gran inversión que se había realizado en Dakar para construir un puerto de comercio moderno entre 1902 y 1910.

El bienestar de la población de Senegal está en efecto, estrechamente ligada a esta cuestión [comercio exterior] y esto domina enteramente las tasas y fletes de las importaciones. Esta situación explica que pese a que dispone de instalaciones recientes que lo convierten en el mejor puerto de la costa africana entre el estrecho de Gibraltar y Port Elizabeth, el movimiento comercial de Dakar no ha crecido de manera apreciable (...) El comercio, tanto colonial como marítimo pierde de hecho, bajo nuestra impresión, 1,66 francos de media por tonelada cuando las exportaciones tienen lugar en Rufisque en lugar de Dakar<sup>30</sup>.

Desde 1925-26 ya se habían tomado algunas resoluciones para convertir a Dakar en el centro exportador del AOF, por lo que fue necesario implementar reformas en el puerto como las efectuadas en la terminal de exportación de cacahuets o la creación del muelle petrolero<sup>31</sup>. En 1931, las obras y proyectos de reforma en el puerto quedaron interrumpidos temporalmente debido a los problemas financieros que atravesaba el GGAOF. No obstante, se habían producido importantes novedades con respecto a los servicios de apoyo a la navegación que sostenían los indicadores de actividad portuaria en Dakar. En 1929, Shell logró la autorización por parte del GGAOF y el Consejo del Puerto para establecerse en Dakar, ofreciendo servicios competitivos de distribución de combustibles líquidos en un movimiento coetáneo de expansión empresarial que se repitió en otros puertos como los de las Islas Canarias<sup>32</sup>. Con estas obras y mejoras, las autoridades francesas pretendían ofrecer una alternativa seria a los puertos canarios que ejercían el liderazgo regional sobre esta actividad desde finales del siglo XIX<sup>33</sup>.

Por otra parte, la reducción de los costes agregados en la actividad comercial debido a las economías de escala que se estaban conformando en Dakar favoreció el asentamiento de empresas comerciales que operaban en Rufisque, como fue el caso de la *Compagnie Française de l'Afrique Occidentale* (CFAO) en 1933<sup>34</sup>. Gracias a esta maniobra, la empresa establecía su base de operaciones en un puerto comercial que absorbía en ese momento en torno al sesenta y cinco por ciento del comercio exterior del AOF y cuya preponderancia regional iba en aumento<sup>35</sup>. Un buen ejemplo de este proceso de concentración de funciones (*clustering*) lo atestigua el importante

<sup>30</sup> ANOM, 14MIOM/1455, Informe del Inspector de Colonias de Primera Clase, Albert Dubarry, 1911. Traducido del original en francés.

<sup>31</sup> ANOM, Travaux Publics, Carton 507, Dossier 6, 1933.

<sup>32</sup> ANOM, Travaux Publics, Carton 507, Dossier 10, Informe del ingeniero de distrito, 1932.

<sup>33</sup> Sobre la evolución de los servicios portuarios en el Atlántico Medio, véase: SUÁREZ BOSÁ, Miguel: "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*, Cambridge Imperial and Postcolonial Series, Basinkgstoke, Palgrave Macmillan, 2013, pp.58-76.

<sup>34</sup> Para un estudio monográfico de la estrategia empresarial de la CFAO, véase: BONIN, Hubert: *CFAO, Cent Ans de Compétition (1887-1987)*, Paris, Economica.

<sup>35</sup> HOPKINS, Anthony G.: *An Economic...*p.195.

cuerpo diplomático presente en Dakar en 1931<sup>36</sup>. Estas oficinas consulares representaban los diferentes intereses internacionales que operaban en Senegal a través del puerto, pese a las fuertes restricciones comerciales impulsadas por la administración francesa en esta década.

## 2.1. Proteccionismo y repliegue comercial en África Occidental

La crisis económica de 1930 impulsó nuevas medidas proteccionistas en el AOF con el objetivo de retroalimentar la industria metropolitana francesa, castigada por la crisis internacional. Estas políticas perjudicaban de manera evidente a la actividad portuaria en Dakar puesto que el tráfico de escala trataba de evitar las barreras institucionales como sucedía en el caso de Canarias y su régimen privilegiado de puertos francos del que disfrutaba desde 1852. A ello se añadía la mayor concurrencia comercial regional debido a la presencia creciente de buques japoneses de la Osaka Shosen Kaisha desde 1934<sup>37</sup>. A la situación de postración económica general se añadió la amenaza velada de la competencia estadounidense, alemana y japonesa que era rechazada por el empresariado colonial metropolitano, solicitando la protección a las instituciones francesas para elevar las barreras arancelarias al comercio extranjero – especialmente en los bienes de consumo manufacturados. Restricciones comerciales que se agregaban al régimen de exclusividad colonial y que fueron adoptadas por la administración en el caso de *commodities* como el aceite de palma o los cacahuetes en 1932 y que no fueron eliminadas totalmente hasta 1966, cuando se puso en marcha el mercado común de materias primas oleaginosas en África Occidental<sup>38</sup>. Los países terceros que deseaban participar de esta lucrativa actividad elevaron diversas quejas a la administración francesa. En 1933, la Conferencia Marítima del Báltico envió un documento a la Cámara de Comercio de Dakar buscando una rebaja tarifaria de un sesenta por ciento a las *commodities* exportadas en buques de bandera extranjera. El objetivo de este movimiento empresarial era recortar la brecha existente entre las tasas que abonaban los países tercer que era de 0,63 francos/tonelada, frente a los 0,25 francos/tonelada de las compañías de navegación francesas<sup>39</sup>. Por el contrario, la administración francesa no tomó decisiones en esa dirección, incrementando las barreras arancelarias en el AOF. La política de recuperación nacional de la economía francesa se sustentaría en el restablecimiento de la pujanza de las colonias, que debían convertirse en consumidoras netas de importaciones metropolitanas (Francia y sus colonias)<sup>40</sup>. Esta teoría económica se sustentó en el AOF en los informes realizados por el Inspector de finanzas del Ministerio de economía francés, Edmond Giscard d'Estaing quién tras una serie de estancias en varias colonias del AOF, redactó un

<sup>36</sup> Tenían representación diplomática Gran Bretaña, Bélgica, Portugal, Italia, Brasil, Noruega, Suecia, España, Dinamarca, Estados Unidos, Argentina, Países Bajos, Suiza y Uruguay, además de otros consulados honoríficos. GGAOF: *La circonscription...* p.42.

<sup>37</sup> LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade, 1900-1959*, Leyden, A.W. Sythoff, 1959, p.56.

<sup>38</sup> DAUMALIN, Xavier: *Marseille, l'Ouest...* p.210.

<sup>39</sup> ANS, Chambre de Commerce de Dakar, Section 09, Legajo 00484, Dossier 26-1/60, Carta de la Conferencia Marítima Internacional del Báltico a la Cámara de Comercio de Dakar, 3 de Noviembre de 1933.

<sup>40</sup> HOPKINS, Anthony G.: *An Economic...* pp.263-264

programa de actuación integral regional fundamentado en varios puntos estratégicos. Entre ellos se encontraba la centralización de la vida política y económica en puntos concretos como Dakar o Abidjan, quiénes debían actuar como puntas de lanza de la recuperación económica regional. Del mismo modo que había planteado el ministro socialista Albert Sarraut en 1921, el objetivo fundamental de este plan de actuaciones perseguía una explotación más eficaz y competitiva de los recursos económicos y humanos del imperio en África que pudieran colaborar activamente en la recuperación de la economía metropolitana<sup>41</sup>.

D'Estaing también observaba la importancia de desarrollar una política pública de inversiones en sectores estratégicos como los transportes, la agricultura o el saneamiento urbano. Estas inversiones favorecerían la participación de empresas francesas en la contratación pública, beneficiando la creación de empleo y la conformación de economías externas, especialmente en los sectores industriales metropolitanos (maquinaria pesada, materiales de construcción, etc.). En resumen, el proyecto de Giscard d'Estaing redundaba sobre el beneficio mutuo que se obtendría de la inversión pública en las colonias del AOF, poniendo en primer lugar los intereses metropolitanos en torno a lo cual giraba el resto de la política colonial<sup>42</sup>.

Este programa de reformas e inversiones públicas se apoyó en un marco regulador colonial fuertemente proteccionista. En julio de 1933 se aprobó la Ley Tasso por parte de la Asamblea Nacional Francesa en la que se sancionó una nueva legislación comercial en el AOF que excluía la participación de empresas marítimas no francesas, potenciando de este modo al maltrecho sector naval metropolitano. Esta regulación contaba con el apoyo de los grupos industriales y armadores marseleses que reclamaban una mayor protección de los intereses metropolitanos en la región ante la mayor competencia japonesa, escandinava, holandesa y estadounidense. La ley incorporaba nuevas subvenciones a los fletes de *commodities* coloniales sujetos al régimen de exclusividad colonial embarcados en buques de bandera francesa. Bajo este amparo institucional se conformaron diversos cárteles y conferencias marítimas por parte de las empresas de navegación francesas más importantes que operaban en la región (Cyprien Fabre, Chargeurs Reunis, Compagnie Fraissinet), adquiriendo una posición monopolística en la fijación de fletes hacia los puertos coloniales del AOF. Sin embargo, las empresas comerciales expatriadas de menor entidad debían afrontar fletes artificialmente elevados, lo cual derivó en protestas y reclamaciones por parte de las Cámaras de Comercio de Abidjan y Dakar en 1933. En el centro del debate se situó la rebaja de los fletes y la derogación definitiva de la Ley Tasso<sup>43</sup>. Sin embargo, esa ley se mantuvo en vigor hasta 1945 cuando fue abolida tras en el marco de las negociaciones generales con Estados Unidos en torno al futuro institucional y comercial de las colonias tras la Segunda Guerra Mundial.

<sup>41</sup> MARSEILLE, Jacques: "Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): un divorce à la française", *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, 4 (1984), p.46.

<sup>42</sup> Informe de Giscard d'Estaing sobre la política a implementar en África Occidental, citado por COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: *Colonisation ou Impérialisme...* pp.60-62.

<sup>43</sup> ANS, Chambre de Commerce de Dakar, Sección 09, Legajo 00484, Dossier 26-1/69, Carta de la Cámara de Comercio de Costa de Marfil a la Cámara de Comercio de Dakar, 4 de diciembre de 1933.

## 2.2. Lenta recuperación de indicadores portuarios: 1936-1939

Los últimos años de la década supusieron la recuperación parcial de los principales indicadores portuarios en Dakar y su consolidación como eje económico regional. La ciudad-puerto lideró el crecimiento y lenta recuperación del comercio exterior de la colonia, sin que esta mejoría macroeconómica tuviese un reflejo evidente sobre las condiciones de vida de la mayor parte de población africana<sup>44</sup>. La documentación oficial proporciona no obstante una visión optimista de la recuperación económica y una cierta vuelta a la normalidad en el AOF que contrasta con el deterioro salarial, la conflictividad social y el aumento de la marginalidad.

La paz reina por todas partes. Las castas hostiles o enemigas de ayer, colaboran hoy en calma y trabajan bajo nuestra guía. El AOF parece haber escapado finalmente –gracias sobre todo a la ayuda metropolitana- a la depresión económica que durante los últimos años, había afectado a todas las ramas de la producción, y se encamina prudente pero con firmeza, hacia una relativa comodidad. Finalmente, en todos los territorios, las medidas de previsión se han puesto en marcha para prevenir al máximo los tumultos y asegurar al indígena en todas las circunstancias un nivel razonable de existencia (...) Estos datos favorables a una feliz influencia sobre el espíritu de la población les predispone a la alegría de vivir, a la confianza y a la lealtad<sup>45</sup>.

La recuperación de los indicadores de actividad portuaria en Dakar entre 1936 y 1939 respondió fundamentalmente a una serie de factores entrelazados. El primero de ellos fueron las obras de reforma portuaria que se reanudaron a finales de 1934 que permitieron la expansión portuaria y favorecieron la actividad comercial de exportación, especialmente en lo relativo al creciente mercado de combustibles líquidos en el sector naval. El segundo elemento fue la concentración de actividades económicas en Dakar, que impactó positivamente en los indicadores portuarios, favoreciendo además la creación de puestos de trabajo en las operativas de estiba (carbón, fuel-oil y mercancías), con un repunte del carbón que atravesaba una tendencia a la baja. El tercer factor de relevancia fue el inicio de la Guerra Civil en España. Tras el golpe de Estado de los militares rebeldes, las islas quedaron bajo jurisdicción franquista, provocando la contracción de la actividad marítima internacional, especialmente británica. Estos tráficos se desviaron coyunturalmente hacia Dakar y otros puertos vecinos, sobre todo en lo relativo a los servicios de apoyo a la navegación<sup>46</sup>. Este incremento en la actividad se refleja en la Tabla 2.

<sup>44</sup> NDAO, Mor: *Le Ravitaillement*...p.159.

<sup>45</sup> ANS, 2G36, 25/2, Informe de la situación política del AOF en 1936, Traducido del original en francés.

<sup>46</sup> ANS, 2G36-25, Direction des affaires politiques, Informe político anual del GGAOF, 1936.

Año	Buques Entrados	Tonelaje de Registro Bruto	Tráfico de Importación (t)*	Tráfico de Exportación (t)**	Importación de fuel (t)	Importación de carbón (t)	Exportación de cacahuets (t)
1930	2.647	3.782.903	254.249	183.119	110.689	222.968	99.044
1931	2.394	3.702.455	141.942	149.531	133.031	149.551	94.888
1932	1.885	3.868.003	237.848	100.756	307.741	120.755	29.459
1933	1.835	3.925.037	145.059	121.596	266.671	103.302	64.987
1934	2.315	4.456.704	142.909	186.403	320.736	124.050	104.269
1935	2.599	4.797.090	201.955	162.676	370.278	104.352	75.842
1936	3.502	7.176.093	242.240	200.570	514.723	263.673	94.981
1937	4.108	8.796.309	276.492	289.398	713.123	363.914	173.390
1938	3.430	7.362.842	253.198	249.271	745.736	241.725	132.592
1939	3.218	6.590.206	321.998	277.234	475.526	261.487	198.107

Nota: \* Excluye la importación de carbón y fuel-oil. \*\* Excluye el suministro de carbón y fuel-oil.

**Tabla 2.** Evolución de la actividad portuaria en Dakar, 1930-1939.

Fuente: ANS, Chambre de Commerce de Dakar, Section 09, 00484, 26/1; ANOM, Agefom 84/363; MORAZÉ, Charles : *Dakar...* WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements", *Geographical Review*, 31-4 (1941), pp.609-638. BOURRIÈRES, Paul : *Dakar, Station Service Atlantique*, Dakar, 1949. Elaboración propia.

La Tabla 2 muestra algunos indicadores significativos relacionados con el incremento de las funciones de escala y apoyo a la navegación como consecuencia de los tráficó desviados de los puertos canarios durante la Guerra Civil. Este aspecto coincidió con la finalización de las obras de remodelación del muelle petrolero de Dakar (1934-1935) que permitió alcanzar las 745.736 toneladas de *mazout* importadas en 1938. Otro dato de interés se encuentra en el carbón manipulado en Dakar, que experimentó un repunte tras la caída provocada por los cambios en los motores de los buques que empezaban a utilizar el fuel-oil como fuente de energía. Finalmente, la exportación de cacahuets en Dakar adquirió una gran importancia en este periodo, cuando Rufisque fue definitivamente eliminado como puerto exportador, centralizando esta actividad en la recién finalizada terminal de cacahuets.

### 3. Crisis económica y desarrollo del movimiento obrero en Senegal

La década de depresión y crispación que comenzó a finales de 1929 en Europa y Estados Unidos, afectó como ya ha sido señalado de forma importante a la fachada atlántica del continente africano. El aumento de la desigualdad económica, la pobreza, el desempleo y el marco institucional discriminatorio, favorecieron la organización de movimientos sociales africanos vinculados a la contestación social, la lucha sindical y las corrientes panafricanistas de corte socialista. A los efectos de arrastre provocados por la crisis agraria se añadió la pérdida de puestos de trabajo en algunos sectores portuarios como los de la estiba de carbón, debido a la mayor importancia de los combustibles líquidos, que demandaban un número menor de estibadores.

Los trabajadores africanos pertenecientes a sectores estratégicos que articulaban la estructura del sistema productivo colonial (puertos y ferrocarriles), se situaron a la vanguardia de la oleada de reivindicaciones sociales y laborales cuyo horizonte se situaba en la necesidad de mayor igualdad entre trabajadores europeos y africanos<sup>47</sup>. En consecuencia, fue en estos lugares de aglomeración de trabajadores asalariados dónde las autoridades coloniales centraron sus esfuerzos para controlar los movimientos de tipo reivindicativo<sup>48</sup>. El control de la propaganda revolucionaria a bordo de los buques mercantes fue un elemento prioritario en la política de seguridad del GGAOF, tal y como ya había sucedido durante la Primera Guerra Mundial<sup>49</sup>. Sin embargo, los nuevos medios de comunicación y la mayor facilidad para la difusión de panfletos y prensa revolucionaria permitía que esta se filtrara entre los círculos obreros senegaleses, fortaleciendo los movimientos sociales a través de la información, la coordinación de esfuerzos colectivos y la mejor formación política de sus miembros.

Además, el GGAOF debía afrontar el surgimiento de una nueva corriente política de pensamiento africana de corte anticolonialista: la Liga de Defensa de la Raza Negra. De inspiración socialista, sus partidarios proclamaban una revolución general en el África Negra para derribar los gobiernos coloniales. Esta organización fundada por intelectuales africanos expatriados en Europa se popularizó rápidamente entre los círculos obreros en África Occidental gracias a la difusión de periódicos como *Chaines*, *La Défense* o la *Né Jeune*<sup>50</sup>. A ello se añadió la creación de la Organización Internacional de Estibadores y Marineros en Hamburgo en octubre de 1930, dónde hubo representación africana<sup>51</sup>. En abril de 1932 se creaba también en el puerto alemán el Sindicato Internacional de Trabajadores Negros, que apostaba por el final de las legislaciones laborales racistas, la mejora de las retribuciones de los obreros negros y una regularidad en las jornadas de trabajo que permitieran un sostenimiento digno para las familias de los trabajadores negros<sup>52</sup>.

### 3.1. La respuesta organizada africana

A mediados de la década, los movimientos organizativos africanos en Senegal –y más concretamente Dakar– se encontraban en pleno desarrollo, pese a operar desde la

<sup>47</sup> THIAM, Iba der: *Histoire du Mouvement...* p.272. Acerca de la *subcultura* propia de los trabajadores portuarios, véase: COOPER, Frederick: “Dockworkers and Labour History”, en David DAVIES et alii (eds.): *Dockworkers. International Exploitations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Ashgate, 2000, pp.523-541.

<sup>48</sup> Cabe señalar la escasa influencia del trabajo asalariado en Senegal, incorporado de manera muy tardía a mediados del siglo XX en líneas generales. No obstante, en los entornos urbanos, esta forma de trabajo se encontraba bien desarrollada desde comienzos de siglo, y era en los puertos y ferrocarriles dónde el trabajo africano asalariado dónde existía una mayor proporción de trabajadores en proceso de proletarianización. Sobre esta cuestión, véase: FALL, Boubacar: *Sénégal: le travail...* Para una conceptualización del trabajador africano y su concepción de la economía capitalista, véase: FREUND, Bill: *The African Worker*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

<sup>49</sup> ANS, 2G17-4, Informe político anual del AOF, 1918.

<sup>50</sup> ANOM, 14MIOM/2298, Informes de la División de Seguridad General del AOF, 27/4/1932, 27/7/1933, 5/8/1933, 28/7/1933 y 21/12/1933.

<sup>51</sup> Les Informations Sociales, 27 de octubre de 1930

<sup>52</sup> ANOM, 14MIOM/2298, 14 de abril de 1932.

clandestinidad. La aparición de liderazgos sociales y la mayor agitación social fruto de la crisis económica que se presentan en los informes anuales del GGAOF revelan una sociedad en movimiento que comenzaba a plantear problemas de fondo a la administración colonial. Ya en 1930, la División General de Seguridad del AOF había elaborado un extenso listado de personas y organizaciones que debían ser sometidos a vigilancia y control como agitadores de una falsamente pretendida paz social. Entre ellos aparece la *Fédération Nationale des Syndicats Maritimes*, el *Syndicat des P.T.T.*, la *Amicale des Marins de l'AOF* (sección Dakar) y un numeroso grupo de trabajadores portuarios. Entre estos trabajadores portuarios aparece también un destacable número de británicos, vinculados esencialmente a Elder Dempster (Liverpool) y a la *Compagnie de Charbonnages de Dakar* (filial de Wilson and Sons)<sup>53</sup>.

A nivel político, desde los primeros años de la década se habían constituido las primeras organizaciones socialistas y comunistas de carácter africanista en Dakar. La primera organización política fue una sección del Partido Socialista Francés, organizado en torno al liderazgo del abogado Lamine Guèye. Esta formación política (*Fédération Sénégalaise du Parti Socialiste Français*) desarrolló un programa reformista en el que se planteaban políticas de mayor igualdad entre europeos y africanos<sup>54</sup>. En abril de 1935, esta célula se transformó en el Partido Socialista de Senegal de carácter autónomo y vinculado a la Sección Francesa de la Internacional Obrera. Así, en vísperas de las elecciones que supusieron la victoria electoral del Frente Popular en abril de 1936, los trabajadores africanos disponían de elementos de defensa y mediación relativamente autónomos en las instituciones, pese a que la legalización de los sindicatos en el AOF se retrasó hasta marzo de 1937, como se expondrá a continuación.

### 3.2. Las reformas del Frente Popular en el AOF

Las relaciones laborales y el marco institucional experimentaron importantes cambios en el AOF durante el breve periodo de gobierno del Frente Popular en Francia liderado por León Blum. No obstante, la historiografía ha sido crítica con la profundidad de las reformas acometidas en el AOF, sobre todo teniendo en cuenta la pervivencia del sistema de trabajos forzados en favor del gobierno colonial (prestaciones) que no fue abolido hasta 1946<sup>55</sup>. Pese a todo, durante este tiempo el gobierno metropolitano y su Ministro de Colonias Socialista, Marius Moutet, desarrollaron un nuevo marco institucional basado en una remodelación en profundidad de la legislación laboral en el AOF. Se nombró como gobernador de la Federación a Marcel de Coppet, socialista con una amplia experiencia en la gestión colonial en África, que suponía una apuesta clara de ruptura frente al sempiterno conservadurismo colonial. El aspecto clave impulsado por el nuevo gobierno de izquierdas se centraba en la promulgación de una

<sup>53</sup> ANOM. 14MIOM/2298, División de Seguridad General del AOF, Circunscripción de Dakar, 12 de septiembre de 1930.

<sup>54</sup> NDAO, El Hadji Ibrahim: *Sénégal...* pp.53-55.

<sup>55</sup> Sobre el funcionamiento del sistema de prestaciones, véase BERNARD-DUQUENET, Nicole: "Le Front Populaire et le problème des prestations en AOF", *Cahiers d'Études Africaines*, 16-61 (1976), pp. 159-172.

regulación laboral más justa y relativamente igualitaria con respecto a los parámetros metropolitanos. Todo ello debía conseguirse sin alterar de forma grave los intereses y relaciones comerciales entre Francia y sus colonias africanas<sup>56</sup>.

Los primeros proyectos de reforma laboral del Frente Popular fueron ambiciosos y generaron inmediatamente el rechazo del lobby empresarial imperial. Entre agosto de 1936 y abril de 1937 se promulgaron diversos decretos que suponían una revolución en el terreno de los derechos laborales en África. El primero de ellos (21 de agosto de 1936) obligaba a las empresas al pago de indemnizaciones por accidentes de trabajo, bien fuesen trabajadores eventuales o indefinidos. El 16 de septiembre de 1936 se regulaba la protección integral del trabajo femenino e infantil en el AOF, con el objetivo de garantizar los derechos de este sector de población más explotado y vulnerable<sup>57</sup>. El hito más importante de esta regulación fue la legalización de los sindicatos de trabajadores en el AOF, el 11 de marzo de 1937, que respondía a las demandas y presiones de los trabajadores africanos. Gracias a este decreto, los trabajadores africanos podían contar con herramientas de negociación colectiva con cobertura legal frente al sector empresarial, permitiendo un reequilibrio de las relaciones laborales. Finalmente se reformó también el decreto del código de trabajo indígena de 1926 en el que se prevenían sanciones importantes a las empresas que incumplieran la regulación laboral a través de la inspección de trabajo, creada en el AOF durante el mandato del Frente Popular<sup>58</sup>. Pese a que la contratación informal era predominante en estos momentos, esta batería de reformas planteaba un nuevo panorama en el marco de las relaciones laborales, generando fuertes resistencias por parte del lobby imperial alineado en torno a la derecha colonial. La prensa radical de ultraderecha presentaba a de Coppet y al resto de administradores escogidos por el Frente Popular como traidores bajo la influencia de los comunistas que deseaban la desintegración del Estado y la revolución social, además de otras acusaciones homófobas<sup>59</sup>.

No debe perderse de vista la realidad socio-económica durante la cual se desarrolló el mandato de Marcel de Coppet caracterizado como se ha venido explicando por la expansión de la pobreza y la marginalidad social. El desempleo urbano se incrementó en la medida en que un mayor número de trabajadores empobrecidos se instalaban en Dakar, como consecuencia del deterioro de las condiciones de vida en los sectores agrarios, ejerciendo además un efecto a la baja sobre los salarios ante la mayor oferta de mano de obra. Estos salarios jornaleros experimentaban una erosión importante debido a la inflación de productos básicos importados como el arroz, el azúcar, la harina o las conservas. A este clima de tensión social generado por la situación crítica se agregaron los terribles acontecimientos de Thiès en septiembre de 1938 que preconizaban la ruptura de la coalición de izquierdas en Francia un mes después. El enfrentamiento entre las fuerzas de seguridad francesas y los huelguistas ferroviarios

<sup>56</sup> COOPER, Frederick: "The Senegalese Strike of 1946 and the Labour Question in Post-War French Africa", *Canadian Journal of African Studies*, 24-2 (1990), p.169.

<sup>57</sup> PERSON, Yves: *Le Front Populaire...*p.91.

<sup>58</sup> BERNARD DUQUENET, Nicole : *Le Front Populaire...*p.160.

<sup>59</sup> L'Action Française, 7 de octubre de 1938.

en Thiès se saldaron con seis obreros africanos muertos y más de noventa heridos, erosionando el apoyo popular al gobierno y la caída definitiva de Marcel de Coppet<sup>60</sup>.

No obstante, el nuevo gobernador León Cayla no consiguió reducir la conflictividad social, que se mantuvo vigorosa hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial. A partir de septiembre de 1939, la regulación laboral progresista impulsada por el Frente Popular quedó en suspenso indefinido, salvo la permanencia de la Inspección de Trabajo y la continuidad de los sindicatos de trabajadores<sup>61</sup>. Sin embargo, durante la primavera de 1940, la derrota francesa a manos alemanas y la firma del Armisticio el 22 de junio provocaron un cambio integral en las relaciones laborales en toda Francia y su imperio colonial<sup>62</sup>. La nominación de Pierre Boison como Gobernador del AOF y la política de represión y persecución de la oposición política que caracterizaron su mandato, tuvo como eje la ilegalización de los sindicatos y partidos políticos así como la anulación de los convenios colectivos firmados y un reajuste salarial a la baja. La protesta se aplacaba con violencia ejercida desde el Estado. Toda la obra legislativa en torno al trabajo infantil y femenino fue abolida<sup>63</sup>. Líderes sindicales africanos como Ngagne Diba, Albert Idohou, Wabi o Derwole Aloysinos fueron detenidos y ejecutados acusados de traición y conspiración contra Francia junto a un número aún por determinar de personas desaparecidas<sup>64</sup>.

### 3.3. La huelga general de diciembre de 1936 y sus consecuencias

Como se ha explicado, el contexto general de agitación social debido a la crisis y el desarrollo de los movimientos de defensa colectiva alcanzaron su punto culminante en el año 1936. La nominación de Marcel de Coppet y el apoyo del Partido Socialista Senegalés a las reformas progresistas del Frente Popular provocó el rechazo de la patronal colonial, que se preparó para lanzar una campaña de endurecimiento de las relaciones laborales, como informaba el propio gobernador.

Algunas huelgas se han desarrollado de forma inevitable, acompañando al estado general de cambios: huelga de estibadores, de los obreros de las panaderías, de los empleados de la electricidad. Estas huelgas pasaron sin grandes repercusiones para la vida económica del país. Todas fueron resueltas cómodamente gracias a la buena voluntad de las dos partes en conflicto y al rol moderador y conciliador jugado por la administración<sup>65</sup>.

El 21 de diciembre de 1936, los trabajadores del puerto liderados por la Société Commerciale des Ports d'Afrique de l'Ouest (SOCOPAO) se pusieron en huelga sin

<sup>60</sup> PERSON, Yves : *Le Front Populaire*...p.98

<sup>61</sup> ANS, 2G39/28, Informe Anual de la Inspección de Trabajo, 1939.

<sup>62</sup> VINEN, Richard: *The Politics of French Business. 1936-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp.116-134.

<sup>63</sup> PERSON, Yves : *Le Front Populaire*...p.99.

<sup>64</sup> NDAO, Mor : *Le Ravitaillement*...p.183.

<sup>65</sup> ANS, 2G36-25, Dirección de Asuntos Políticos, Informe Anual del GGAOF, 1936, Traducido del original en francés.

previo aviso en un número que alcanzaba el millar de obreros<sup>66</sup>. Sus reivindicaciones colectivas eran claras: aumento de salarios y mayor regularidad en las jornadas laborales con el establecimiento de un censo de trabajadores transparente que permitiera el reparto equilibrado de la carga de trabajo. Si no se escuchaban estas demandas, los estibadores no volverían a sus puestos de trabajo de forma indefinida, movimiento que se amplió rápidamente al resto de clases populares en Dakar que se sumaron a las reivindicaciones de los portuarios. El puerto quedó bloqueado y con él, el funcionamiento del sistema productivo colonial, provocando un poderoso efecto de arrastre sobre el conjunto de la economía regional. Si durante el boicot y huelga política de 1914 los trabajadores portuarios se habían sumado a la rebelión general, en diciembre de 1936, éstos habían liderado la protesta colectiva en Dakar. Siendo conscientes del alcance de la movilización, los huelguistas reclamaron a la administración la regularización de la negociación colectiva y el establecimiento de los convenios, que no fueron legalizados hasta marzo de 1937 (junto con la regulación sobre la sindicación)<sup>67</sup>. Tras varios días de huelga y paralización de la vida económica en Dakar y sin contar con el apoyo institucional del GGAOF, las empresas portuarias accedieron a la elevación de los salarios nominales, comprometiéndose además al establecimiento de censos de trabajo estables. Los salarios se elevaron de siete a quince francos por día de trabajo entre los portuarios mientras que el resto de jornaleros africanos vio incrementar su jornal de los cuatro a siete francos y medio por día de trabajo<sup>68</sup>. La resistencia y organización colectiva de los trabajadores africanos había conseguido una victoria histórica, sin contar con el apoyo de instituciones formales de defensa colectiva, hecho que como se indicó anteriormente, se autorizó en marzo de 1937.

La legalización de los sindicatos de trabajadores en el AOF suponía también un mecanismo de canalización de las relaciones laborales con capacidad para evitar graves incidentes para la economía colonial como la huelga de diciembre de 1936. La radicalización de las posturas impulsó también la regulación sobre el derecho a sindicación de los trabajadores africanos que suponía una nueva vuelta de tuerca en la evolución histórica de las relaciones laborales en el AOF. Si los sindicatos se legalizaron en marzo de 1937, ya en mayo se habían inscrito en Dakar 119 asociaciones de trabajadores, de los cuales cuarenta y dos correspondían a sindicatos de trabajadores, entre las que destaca el Sindicato de Trabajadores del Puerto de Dakar cuya fundación –clandestina– coincidió con la huelga de diciembre de 1936. La mayor parte de estos sindicatos de clase se definían como revolucionarios, vinculados al Partido Comunista Francés y a la Confederación General del Trabajo. Para poder formar parte de estos sindicatos en las cuatro comunas de Senegal (Dakar, Saint-Louis, Gorée y Rufisque) era obligatorio saber leer y escribir en francés, mientras que los trabajadores de otras regiones debían disponer de un certificado de estudios básicos.

Los meses que prosiguieron a la legalización de los sindicatos se desarrollaron en un ambiente de crispación social a escala local, regional e internacional. A comienzos de 1939 se desarrollaron algunas movilizaciones de entidad en Dakar con motivo del

---

<sup>66</sup> LAKROUM, Monique: *Le Travail...* pp.147-148.

<sup>67</sup> *Ibidem*, pp.152.

<sup>68</sup> PERSON, Yves: *Le Front Populaire...* p.92.

endurecimiento de las relaciones laborales tras la fractura del gobierno de izquierdas. Cuando el mecánico africano y el capitán del remolcador “Saturnus” fueron despedidos sin causa alguna por parte de la *Entreprise des Travaux du Port de Dakar*, el resto de trabajadores de la compañía se amotinaron solicitando la recolocación de estos trabajadores. Tras una semana de negociación y plante por parte de los trabajadores, ambos empleados fueron readmitidos por la empresa. En julio de 1939, los estibadores de carbón de *Dakar-Soutes* se pusieron en huelga sin éxito para solicitar un mejor reparto de la carga de trabajo debido a la crisis provocada por el fuel-oil que había supuesto despidos y caídas salariales. En diciembre de 1939 volvieron a la huelga solicitando aumentos salariales a causa de la inflación que se estaba provocando por la guerra. El endurecimiento de las condiciones laborales supuso que los portavoces del comité de empresa fueran despedidos, siendo el resto de trabajadores amenazados de correr la misma suerte. Ante el incremento de la pobreza, la marginalidad y el desempleo y sin contar con el apoyo de las instituciones locales, estas amenazas fueron suficientes para abortar el proceso reivindicativo por parte de estos trabajadores<sup>69</sup>.

#### 4. Conclusiones

Este artículo ha analizado de un modo general el impacto de la crisis socio-económica de los años treinta en un contexto colonial. La crisis internacional puso de relieve algunas de las carencias estructurales de la economía senegalesa, afectada por la extroversión económica y la dependencia de los mercados especulativos de materias primas. La organización del tejido productivo africano en torno a los productos de exportación incrementó la vulnerabilidad de la economía senegalesa, que tras sufrir las consecuencias de la Primera Guerra Mundial, experimentó una caída aún mayor que empeoró las condiciones de vida de la mayor parte de la población africana.

Por otra parte, se ha expuesto cómo esta crisis motivó la mayor centralización de la actividad económica y política en Dakar, convertida en el eje neurálgico de la acción imperial francesa en el AOF, favoreciendo un proceso de *path-creation* con consecuencias en la configuración económica regional en el largo plazo. Esto supuso que se confirmara el reemplazo de Rufisque como centro exportador en Senegal por Dakar, quién asumió definitivamente el liderazgo regional en materia económica. La desaparición virtual de Rufisque (*lock-in*) del sistema portuario senegalés confirmó la estructura eminentemente lineal y no reticular del sistema de transportes colonial. Una configuración geográfica de clara orientación extrovertida que permitía la evacuación de las materias primas del interior hacia los puertos oceánicos, reduciendo los procesos de fractura de carga y profundizando en la conformación de economías de escala que se venía desarrollando desde finales del siglo XIX con las infraestructuras ferroviarias.

La metropolización regional de Dakar ejerció también una importante influencia sobre la configuración de la ciudad, que recibió un importante número de migrantes

---

<sup>69</sup> ANS, 2G39/28, Circunscripción de Dakar y Dependencias, Informe Anual de la Inspección de Trabajo, 1939.

procedentes del interior, afectados por el deterioro de las condiciones de vida en los entornos rurales. La capacidad de atracción del mundo urbano y las posibilidades de obtener un empleo remunerado favoreció este crecimiento que como ha sido explicado, se realizó sin planificación alguna.

Todos estos factores explican la creciente movilización social que se desarrolló en Dakar a lo largo de la década de 1930, dónde se pusieron en cuestión los fundamentos del sistema colonial. Los movimientos políticos y sindicales africanos acompañaron a las reivindicaciones de carácter social que se desarrollaron durante el Frente Popular dónde emprendieron reformas importantes que modificaron el contexto institucional. La crisis provocó un efecto devastador sobre la estructura productiva africana, pero también un movimiento reivindicativo poderoso, capaz de enfrentarse al poder institucional colonial. Estos colectivos se encontraron y reconocieron en Dakar como base de sus acciones de resistencia social. El sector del transporte (puertos, ferrocarriles) lideró esta oleada reivindicativa en pos de una mayor igualdad social, a la cual se sumaron otros colectivos duramente afectados por la crisis y el propio funcionamiento extractivo del modelo económico colonial.

Finalmente, las reformas introducidas por el Frente Popular fueron eliminadas tras el inicio de la Segunda Guerra Mundial y la llegada del gobierno colaboracionista de Vichy. Fue al final de la guerra cuando volvieron a ponerse de nuevo en marcha los movimientos emancipadores y por una mayor igualdad política y económica en un contexto de crisis de hiperinflación que preludió los procesos de independencia política de finales de la década de los 1950<sup>70</sup>.

## 5. Referencias bibliográficas

- ACEMOGLU, Daron y ROBINSON, James: *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty*, Crown Business, 2012.
- AMIN, Samir: "Underdevelopment and Dependence in Black Africa: Origins and Contemporary Forms", *Journal of Modern African Studies*, 10-4 (1972), pp.503-523.
- BARRY, Boubacar y HARDING, Leonhard (eds.): *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- BERNARD-DUQUENET, Nicole: "Le Front Populaire et le problème des prestations en AOF", *Cahiers d'Études Africaines*, 16-61 (1976), pp.159-172.
- BONIN, Hubert: CFAO, Cent Ans de Compétition (1887-1987), Paris, Economica, 1987.
- "La construction d'un système socio-mental impérial par le monde des affaires ultramarin girondin. Des années 1890 aux années 1930", en Hubert BONIN (ed.): *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*, Rennes, Éditions de la SFHOM, 2009, pp.243-273.

<sup>70</sup> COOPER, Frederick: *The Senegalese...*

- BOURRIÈRES, Paul: *Dakar, Station Service Atlantique*, Dakar, Grande Imprimerie Africaine, 1949.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel: “¿Vías para el desarrollo? El ferrocarril y la expansión de los cultivos de exportación en Senegal, 1880-1918”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 27 (2014), pp.200-214.
- “Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910”, *Investigaciones de Historia Económica*, 11-2 (2015), pp.91-102.
- “La carga sobre la espalda.” Trabajadores Africanos en el puerto de comercio de Dakar (1910-1949), *Revista de Historia Industrial*, 57 (2015), pp. 139-171.
- CHARPY, Jacques: *Dakar: Naissance d'une Métropole*, Rennes, Editions les Portes du Large, 2007.
- COOPER, Frederick: “The Senegalese Strike of 1946 and the Labour Question in Post-War French Africa”, *Canadian Journal of African Studies*, 24-2 (1990), pp.165-215.
- “Dockworkers and Labour History”, en David Davies et alii (eds.): *Dockworkers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Ashgate, 2000, pp.523-541.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine: “L’impact des interest coloniaux: SCOA et CFAO dans l’Ouest Africain, 1910-1965”, *The Journal of African History*, 16-4 (1975), pp.595-621.
- “Colonisation ou Impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres”, *Le Mouvement Social*, 107 (1979), pp.51-76.
- CURRY-MACHADO, Jonathan (ed.): *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Cambridge Imperial and Postcolonial Studies, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2013.
- D’ALMEIDA-TOPOR, Héléne, JAPEUR, Héléne y LAKROUM, Monique (eds.): *Les Transports en Afrique, XIXe-XXe siècles*, Paris, L’Harmattan, 1992.
- DAUMALIN, Xavier: “Marseille, l’Ouest Africain et la Crise”, en Marcel COURDERIE y Jean-Louis MIÈGE (eds.): *Marseille Colonial face à la crise de 1929*, Marseille, Chambre de Commerce et d’Industrie Marseille-Provence, 1992, pp.168-218.
- DIOUF, Adama: *Fondation du port de Dakar : acteurs et enjeux (1855-1918)*, Havre, Universidad du Havre, Tesis Doctoral Inédita, 2011.
- FALL, Boubacar: *Sénégal : le travail au XXème siècle*, Dakar, L’Harmattan, 2011.
- FAYE, Omar y THIOUB, Ibrahim: “Les marginaux et l’État à Dakar”, *Le Mouvement Social*, 204 (2003), pp.93-108.
- FREUND, Bill: *The African Worker*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
- GGAOF: *Dakar et dépendances*, Dakar, Imprimerie de l’AOF, 1931.
- HOPKINS, Anthony G.: *An Economic History of West Africa*, New York, Columbia University Press, 1973.
- “The New Economic History of Africa”, *Journal of African History*, 50 (2009), pp.155-177.
- LEUBUSCHER, Charlotte: *The West African Shipping Trade, 1900-1959*, Leyden, A.W. Sythoff, 1959.

- MARIE, Alain: "Marginalité et conditions sociales du prolétariat urbain en Afrique. Les approches de concept de marginalité et son évaluation critique", *Cahiers d'Études Africaines*, 21 81-83 (1981), pp.347-374.
- MARSEILLE, Jacques: "Colonisation, décolonisation et capitalisme (1880-1960): un divorce à la française", *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, 4 (1984), pp.39-48.  
- "La gauche, la droite et le fait colonial en France. Des années 1880 aux années 1960", *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, 24 (1989), pp.17-28.
- MORAZÉ, Charles: "Dakar", *Annales de Géographie*, 46-258 (1936), pp.607-631.
- NDAO, El Hadji Ibrahima: *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*, Dakar, Les Nouvelles Éditions Africaines, 2003.
- NDAO, Mor: *Le ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Dakar, L'Harmattan, 2009.
- OLUKOJU, Ayodeji: "Elder Dempster and the Shipping Trade of Nigeria during the First World War", *The Journal of African History*, 33-2 (1992), pp.255-271.  
- *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, New Jersey, Africa World Press, 2004.
- PERSON, Yves: "Le Front Populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938)", *Le Mouvement Social*, 107 (1979), pp.77-101.
- POLÓNIA, Amélia: "European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis", *Cahiers de la Méditerranée*, 80 (2010), pp.17-39.
- RODNEY, Walter: *How Europe Underdeveloped Africa*, Dar es Salaam, Pambazuuka Editions, 2012 [1971].
- SECK, Assane: *Dakar: Métropole Ouest-Africaine*, Dakar, IFAN, 1970.
- SUÁREZ BOSA, Miguel: "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*, Cambridge Imperial and Postcolonial Series, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2013, pp.58-76.
- THIAM, Iba der: *Histoire du Mouvement Syndical Africain, 1790-1929*, Dakar, L'Harmattan, 1993.
- VINEN, Richard: *The Politics of French Business. 1936-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp.116-134.
- WITTLESEY, Derwent: "Dakar and other Cape Verde settlements", *Geographical Review*, 31-4 (1941), pp.609-638.