

INTEGRACIÓN O EXCLUSIÓN: APORTACIONES DE LA GEOGRAFÍA ECONÓMICA AL ESTUDIO REGIONAL DE PUERTOS EN ÁFRICA OCCIDENTAL¹

INTEGRATION OR EXCLUSION: CONTRIBUTIONS FROM THE ECONOMIC GEOGRAPHY TO THE REGIONAL STUDIES ON PORTS IN WEST AFRICA

*Daniel Castillo Hidalgo**

RESUMEN

La Geografía Económica introduce en los estudios históricos comparativos de los puertos, renovados y sugerentes elementos que permiten analizar los procesos de concentración económica que se producen en los centros urbanos donde se insertan. En esta comunicación se presentan algunos factores que inciden en el éxito o fracaso parcial de los puertos en los fenómenos de inclusión y conformación de redes globales. En este caso, se toma como ejemplo a los puertos de Las Palmas (islas Canarias, España) y Dakar (Senegal), que conforman parte de la red portuaria de África occidental.

PALABRAS CLAVE: geografía económica, redes portuarias, concentración económica, globalización, África occidental

ABSTRACT

Economic Geography gives a range of restored and evocative elements in the historical comparative studies of ports, which allows analysing the economic clustering process that is developed at the urban centres where they were placed. In this communication, it will be presented some competitiveness factors whom to have an impact on the partial success or failure of these ports in the phenomenon of inclusion and conformation of global networks. In this case, it will be taken as examples the ports of Las Palmas (Canary Islands, Spain) and Dakar (Senegal), which shape part of the port network in West Africa.

KEYWORDS: Economic Geography, Port Networks, Globalization, West Africa.

INTRODUCCIÓN

El estudio regional de puertos representa un buen ejemplo de las aplicaciones de la Geografía económica como disciplina teórica a los análisis históricos comparativos. Desde finales del siglo XIX, la estructuración de la actividad económica en el espacio ha sugerido a diferentes investigadores y escuelas de pensamiento, la existencia de unos mecanismos de funcionamiento que tienen que ver con la dinámica de los mercados, la producción industrial y el movimiento de distintos factores de producción (capital y trabajo esencialmente).² En el primer tercio del siglo XX, en pleno desarrollo de la industrialización en Europa —tras la crisis de 1929— Christaller desarrolló el concepto de espacios centrales, donde las *economías de aglomeración* y de *escala* se encontrarían, estableciendo por consiguiente unas redes jerárquicamente estructuradas.³ Este modelo teórico básico ayuda a elaborar hipótesis de trabajo acerca de la configuración y funcionamiento de las redes portuarias, en cuanto estas infraestructuras comprenden un conjunto de actividades económicas complejas, fruto del desarrollo tecnológico desde mediados del siglo XIX.

Son los puertos de la globalización en su sentido más amplio los que representan visualmente las dinámicas de *inclusión* y *exclusión* que caracterizan al capitalismo liberal y las diferencias geográficas regionales.⁴ En este sentido, los puertos no son solo lugares físicos donde se desarrollan tareas relacionadas con la actividad comercial o marítima, sino un complejo entramado de empresas, instituciones y trabajadores que se aglutinan en torno a la industria portuaria (comunidad portuaria). Esta industria mantiene unas relaciones estrechas con la ciudad donde se desarrolla, ejerciendo

*Grupo de Investigaciones sobre el Mundo Atlántico (GISMA). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España; Correo electrónico: daniel.castillo103@doctorandos.ulpgc.es

distintos efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía urbana. Estas *economías externas* que suelen generarse en los puertos —y sus ciudades portuarias— son aprovechadas por otras empresas —de la industria portuaria o no— que generan a su vez diferentes procesos de concentración de la actividad económica, potenciando las *economías de aglomeración* y, por lo tanto, aglutinando en buena medida la actividad económica regional.⁵ Una vez que estos procesos de concentración se inician, las dinámicas siguen ejerciendo poderosos efectos, generando *ventajas comparativas* en el largo plazo, que influyen en el éxito parcial de un puerto en una red regional.

Con el paso del tiempo, las ventajas comparativas iniciales de un puerto irán consolidándose, atrayendo nuevos servicios y empresas, teniendo en cuenta eso sí, la existencia de múltiples factores que inciden decisivamente en la configuración de la comunidad portuaria. La preponderancia de un puerto en una red regional implica necesariamente la exclusión parcial de otro, en cuanto responden a las dinámicas de funcionamiento del capitalismo (*inclusión-exclusión*).⁶

En esta comunicación se pretende presentar de manera esquemática las aportaciones potenciales de la Geografía económica al estudio histórico comparativo entre puertos en África occidental. Es interesante destacar la importancia de esta corriente teórica en el análisis de las ciudades portuarias en el largo plazo, observando cuáles son los factores que propician los procesos de concentración de la actividad económica en torno a los puertos. El análisis adquiere una importancia mayor si cabe, al tratarse de un espacio situado en una región periférica dentro del esquema de la economía-mundo y que puede ejemplificar el funcionamiento macroeconómico del sistema en torno a puntos concretos, alejados geográficamente de los grandes centros de decisión globales.⁷ Estas economías dependientes o periféricas implican unos desarrollos históricos particulares, pero con una serie de dinámicas comunes. Entre ellos, destacaríamos los puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, Casablanca (Marruecos), Dakar (Senegal), Abidjan (Costa de Marfil), Lagos (Nigeria) o Mindelo (Cabo Verde). La prospección e investigación de estos puertos, en base a algunos parámetros básicos que serán presentados, permitirá observar el funcionamiento e integración de la red portuaria regional. La primera parte de esta comunicación (2) aborda desde un punto de vista teórico, el proceso de conformación e integración de las redes portuarias, observando cuáles son los mecanismos que establecen el auge o marginación de los puertos en las redes globales. La segunda parte (3) indica algunos factores de éxito o fracaso relativo de los puertos, tomando como referencia a los puertos de Las Palmas y Dakar entre 1910 y 1957. La última parte (4) establece algunas consideraciones finales.

GLOBALIZACIÓN, PROCESOS DE INTRODUCCIÓN EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES Y CONCENTRACIÓN ECONÓMICA

Desde mediados del siglo XIX, los avances en el campo de los transportes y las telecomunicaciones impulsaron un proceso de integración de nuevos espacios y regiones en la economía mundial. Los progresos tecnológicos permitieron acortar las distancias y los tiempos, dinamizando la actividad económica mundial y potenciando la actividad marítima que se situó como una de las principales herramientas de que disponían las naciones que se encontraban en plena expansión del capitalismo industrial.⁸ La marina mercante fue un elemento crucial en la política imperialista y los gobiernos metropolitanos se preocuparon porque sus espacios coloniales dispusieran de buenas infraestructuras portuarias que permitieran unas relaciones comerciales fluidas. En África occidental, las principales infraestructuras portuarias se extendían de un modo irregular, por las complicadas condiciones morfológicas de la costa, caracterizada por unos fondos arenosos —la mayor parte de infraestructuras portuarias se situaban en las desembocaduras de los ríos más importantes— y aguas poco profundas. Esta situación de partida hacía que algunas de las principales infraestructuras regionales comenzaran a establecerse como lugares centrales de la red, aglutinando buena parte de la actividad económica regional.⁹ Los rápidos avances en la tecnología de la navegación impulsaban las obras de mejora en estas infraestructuras para facilitar las diferentes maniobras de los buques en el puerto, lo que hacía que aquellos que dispusieran de unas mejores condiciones en sus instalaciones fuesen más atractivos para las empresas navieras y consignatarias, reduciendo de este modo los costes totales. Esta situación se expresaba gráficamente en los diferentes ritmos de tráfico entre los diferentes puertos que implicaban un mayor o menor grado de inclusión en la red portuaria, a través del análisis de sus respectivos indicadores portuarios (número de buques, tonelaje de registro bruto, movimiento comercial, suministro de combustibles, etc.). Estos indicadores de actividad portuaria sugieren

interesantes cuestiones acerca de la configuración de la red, puesto que las diferentes funciones portuarias aparecen de un modo claro a través del análisis de los mismos. Consecuentemente, estas funciones ejercen una influencia definitiva en lo que se refiere a la configuración de las distintas comunidades portuarias. Por esta razón, el estudio de los indicadores portuarios nos ofrece unas interesantes perspectivas de trabajo en consideración con el conjunto de la industria portuaria.

Esta relación directa entre la actividad marítima-comercial y la comunidad portuaria, ejerce poderosos efectos de arrastre sobre la economía urbana, propiciando el desarrollo de diferentes sectores productivos. Es lo que James Bird definió hace ya cuatro décadas como el *efecto Cleveland*, y presupone que el establecimiento de un puerto con potentes indicadores de actividad, generará un complejo entramado industrial y comercial en el *hinterland* próximo, estructurando *economías de aglomeración*.¹⁰ En esta línea, el desarrollo del sector servicios vinculado al puerto (*terciario portuario*) adquiere una especial relevancia, en cuanto extiende la industria portuaria a otros sectores como la hostelería, la restauración, la banca o las empresas de gestión administrativa (aseguradoras, asesorías, servicios jurídicos, etc.).¹¹ Este proceso de dinamización de la actividad económica urbana implica una serie de transformaciones estructurales en torno al frente marítimo de las ciudades, en las cuales se desarrollarán actividades ligadas a la industria portuaria en mayor o menor grado.¹² La intensidad con la que se desarrollen estos procesos se ejemplifica por la concentración de empresas de servicios portuarios (consignatarias, navieras, reparaciones navales) en sus frentes marítimos, del mismo modo que otras empresas vinculadas estrechamente con las actividades portuarias (importadoras y exportadoras) que se sitúan en el *interfaz* que separa la zona portuaria del espacio urbano, el cual merece ser tenido en consideración en el caso de los estudios sobre ciudades portuarias.¹³ Estas empresas elegirán las ciudades-portuarias con unas mejores condiciones generales y que sean capaces de generar una mayor cantidad de *economías externas*, lo cual favorece la reducción generalizada de costes, profundizando en las *economías de escala* ligadas al transporte (costes de transacción, de información, etc.).¹⁴ Un puerto que cuente con unas buenas infraestructuras, conexiones intermodales, una comunidad empresarial dinámica e innovadora, y unas instituciones que permitan un mayor grado de apertura internacional a través de unas políticas impositivas moderadas, así como una inversión permanente de mejoras y acondicionamientos de las instalaciones, se situará en una posición de ventaja comparativa con respecto a otros puertos en la pugna *inter-portuaria*.¹⁵ Esta situación ha sido puesta de manifiesto en el estudio histórico comparativo entre Dakar y Las Palmas, donde se demostraron cuáles eran algunos de los factores que determinaban el éxito parcial del puerto canario frente al senegalés en la red regional de África occidental.¹⁶ Del mismo modo, otros estudios en diversas regiones han ahondado en estas cuestiones, abordando cuáles son los diferentes factores que inciden en la jerarquización de las redes portuarias y su impacto en el tejido productivo urbano.¹⁷

Por otra parte, estos mismos procesos de integración generan dinámicas de exclusión de otros espacios que, o bien no disponen de *ventajas comparativas*, o bien son insuficientemente competitivos o poco atractivos para el asentamiento de una industria portuaria importante. Estos espacios quedan relegados a un segundo plano, perdiendo de forma constante la capacidad para atraer la inversión foránea. Consecuentemente, esta pérdida de competitividad inter-portuaria puede ejercer un efecto de arrastre sobre el conjunto de la economía regional, propiciando el desplazamiento de los factores productivos hacia otras regiones más prósperas o competitivas en el sentido explicado.¹⁸ Las comunidades portuarias de estos puertos marginados quedan rezagadas y su tejido urbano se debilita. Las empresas de la industria portuaria desaparecerán o se desplazarán hacia los centros en auge, con la consecuente destrucción de empleo y el desencadenamiento de movimientos migratorios por parte de los trabajadores. Este hecho se desarrolló en el puerto senegalés de Rufisque (a unos 30 kilómetros al sureste de Dakar) hacia 1931-1933 con los planes de centralización económica dirigidos por la administración francesa en África occidental, que dirigían la inversión hacia Dakar y otras ciudades centrales como Abidjan en Costa de Marfil.¹⁹ Rufisque, que había sido el principal puerto exportador de cacahuetes hasta la fecha, contando en sus calles con oficinas centrales de empresas tan importantes como la *Compagnie Française d'Afrique Occidentale* (CFAO) cerraron sus establecimientos y se instalaron en Dakar. El resto de industria portuaria y las empresas comerciales que se encontraban en la pequeña ciudad portuaria desaparecieron en poco más de dos años, con un desplazamiento poblacional hacia la capital senegalesa en busca de empleo. En el caso de resistir a la pérdida de actividad y funciones en detrimento de los puertos centrales, estos puertos marginados del gran comercio y las redes económicas internacionales adquirirán funciones secundarias. Como fue

expuesto, las empresas de navegación se sentirán poco atraídas por establecer conexiones y rutas con ellos, potenciando paralelamente el rol de los grandes puertos centrales.

ANÁLISIS DE ALGUNOS FACTORES PARA LA VALORACIÓN DEL ÉXITO Y FRACASO RELATIVO DE LOS PUERTOS

Hasta este momento se han observado algunas características que corresponden con los procesos de creación de *economías de aglomeración* en torno a los puertos oceánicos, aplicables a los principales nodos de la red portuaria de África occidental. El siguiente punto en cuestión es abordar cuáles son los factores que pueden incidir en un mayor o menor grado de inclusión en estas conexiones, provocando dinámicas de crecimiento de actividad económica y distintos efectos de arrastre sobre otros sectores productivos. En los últimos años se han comenzado a desvelar cuáles son esos elementos, profundizando en las ventajas comparativas de cada puerto en relación al conjunto.²⁰ Los estudios regionales comparativos han adquirido un mayor interés en la medida en que la economía y las políticas económicas internacionales otorgan una importancia creciente a las regiones en los procesos de globalización, incluso por delante de políticas nacionales.²¹ En el caso de África occidental (desde el sur de Mauritania hasta el golfo de Guinea), encontramos una región muy amplia y diversa geográfica y políticamente. Esta región aparece dominada por varias ciudades costeras de primer nivel regional que aglutinan la actividad económica y política, articulando estos espacios en los mercados internacionales (Dakar, Abidjan, Freetown, Monrovia, Conakry, Lagos). Estos núcleos costeros se han caracterizado históricamente por presentar una alta concentración demográfica, así como diversos problemas comunes ligados al desarrollo urbano y social en los espacios coloniales.²² El papel desempeñado por las instituciones coloniales implicó una política de desarrollo de las infraestructuras que desdeñó la integración de los espacios interiores, organizando las conexiones intermodales desde un punto de vista exclusivamente comercial, en beneficio de los intereses metropolitanos. De este modo, los puertos de África occidental se convirtieron en grandes centros *Gateway*, lugares de entrada y salida masiva de mercancías, conectados con los centros mineros-agrícolas del interior a través especialmente del ferrocarril o de una red de carreteras deficientes.

Llegados a este punto cabe preguntarse: ¿Por qué unos puertos sobresalen en la red mientras otros se ven marginados? ¿Cuáles son los elementos necesarios que permiten garantizar el éxito relativo de una infraestructura portuaria? ¿Generan estos puertos efectos de arrastre sobre el resto de la economía regional que provocan una elevación generalizada en los niveles de vida de la ciudad/región? Estas quizá son las preguntas más recurrentes a las que se enfrenta la Geografía económica. En el caso de los puertos, existen múltiples factores que inciden en la competencia tanto *intra-portuaria* como *inter-portuaria*. La existencia de alguno de estos aspectos no garantiza el éxito parcial de un puerto, pero su falta sí condiciona el pleno desarrollo del resto, tal y como puede observarse en los estudios realizados en esta materia en los últimos años.²³ En el largo plazo, los condicionantes de partida van a ejercer un poderoso efecto, tanto en las dinámicas de crecimiento como en el desarrollo de la comunidad portuaria. Podríamos dividir estos aspectos en torno a tres grandes bloques generales que se complementan unos a otros:²⁴

1.— Factores institucionales: el aspecto institucional es esencial en lo que se refiere al desarrollo interno de la comunidad portuaria, así como el marco regulatorio general que define la organización del trabajo.²⁵ El marco institucional —en el aspecto comercial— es fundamental para observar cuáles son las políticas públicas de apertura e internacionalización, o por el contrario una política proteccionista del puerto y la región frente al comercio, en beneficio de algunos sectores económicos concretos (industriales, exportadores, etc.). El caso canario es paradigmático en ese sentido, puesto que los puertos isleños disfrutaron desde 1852 de un régimen privilegiado de franquicias comerciales, que ejercía un efecto de atracción de numerosas empresas extranjeras en sus aguas, especialmente británicas —aunque la presencia alemana también fue importante. Unos bajos costes en lo que se refiere al movimiento de mercancías (franquicias comerciales y bajas tarifas portuarias en general en comparación con otros puertos regionales), así como los acuerdos empresariales internacionales en el mercado del carbón por parte de las principales empresas suministradoras (*Atlantic Islands Depot Arrangements*, 1903), potenciaron la apertura internacional del puerto, con unos indicadores de actividad portuaria superiores —sobre todo en suministros y combustibles— en líneas generales al del

puerto de Dakar, su principal competidor regional (Gráfico 1).²⁶ En Dakar, el carácter estratégico de la base naval, así como la propia política imperial francesa conllevaron un desarrollo poco competitivo del puerto, resguardado de la competencia exterior mediante unas elevadas tasas a la exportación de cacahuetes que era el principal producto que exportaba el África occidental francés (AOF) durante todo el periodo colonial.²⁷

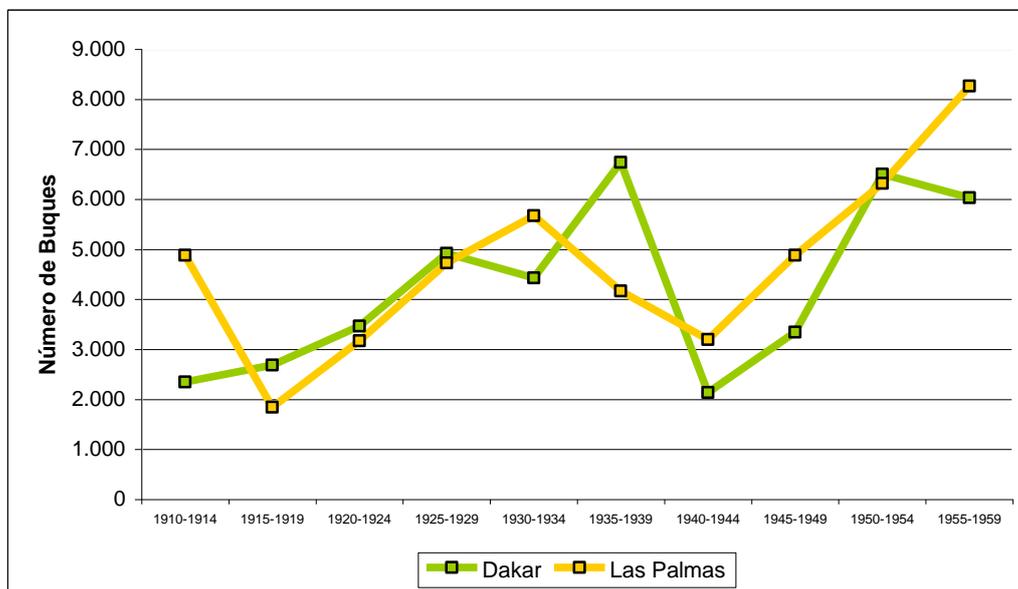


GRÁFICO 1. Tráfico de buques en los puertos de Dakar y Las Palmas (1910-1959) (Medias quinquenales)
Fuente: Para Las Palmas; Suárez Bosa (2003), pp.221-225. Para Dakar: Castillo Hidalgo (2012), p.465-466.
Elaboración propia.

Leyenda: Para el periodo 1955-1959 en Dakar, no existen registros para el año 1957, por lo que la media se estableció por cuatro años.

Por otra parte, las leyes de protección del pabellón francés en el AOF como la Ley Tasso de 1933, suponían unas medidas de incentivo para la marina mercante francesa, en detrimento de la competencia foránea. En este sentido, la única empresa británica con una presencia fuerte en Dakar fue *Elder Dempster*, quien disponía de una agencia consignataria en la ciudad senegalesa, demostrando de este modo su fuerte influencia e implantación en toda la costa occidental africana.²⁸ Otros aspectos institucionales también deben ser reseñados, como la propia organización y modo de gestión del puerto. En este sentido, el puerto de Las Palmas llevaba una cierta ventaja en sus instituciones portuarias, puesto que la Junta de Obras del Puerto se creó en 1903 con unas atribuciones comerciales muy bien definidas.²⁹ En Dakar por el contrario, su administración portuaria data de 1910, con un peso muy importante de la Cámara de Comercio de Dakar (1888) en sus órganos de decisión, siguiendo la tradición empresarial francesa en ese sentido.³⁰ La organización de la actividad portuaria —competencia de estas instituciones— es un elemento capital que incide sobre todo en los tiempos de espera de los buques, por lo que una administración eficaz y que acelere los trámites burocráticos es esencial para el buen funcionamiento del puerto. Hasta la década de 1920, el puerto de Dakar sufría diversos problemas relacionados con la gestión portuaria y las áreas de influencia puesto que frecuentemente se producían enfrentamientos entre las autoridades civiles y militares sobre sus competencias, generando quebrantos a las empresas de navegación (pérdidas de tiempo y aumento de los costes).³¹

2.— Factores económicos: estrechamente ligados a lo anterior, los factores económicos son esenciales e incluyen numerosos aspectos relacionados con el *hinterland* de los puertos y su estructura productiva. La existencia de incentivos económicos en forma de fletes de retorno fue otro de los elementos que propiciaron la presencia masiva de empresas de servicios portuarios extranjeras en los puertos canarios, vinculados además al sector exportador hortofrutícola (plátanos, tomates y patatas).³² La minimización de los desplazamientos, así como la obtención de estos fletes, permitirían a las

empresas navieras explotar en toda su extensión el concepto de *centralidad* en el sector del transporte, optimizando los recursos disponibles en el trayecto.³³ Las autoridades coloniales francesas por su parte trataron de dotar al puerto de Dakar de un flete de retorno similar al que disfrutaban las islas, con las dificultades propias de una economía protegida y orientada hacia el monocultivo de exportación de cacahuetes hacia los puertos metropolitanos, estando sujeta a fuertes restricciones comerciales para la competencia no francesa.³⁴ Estas restricciones no se levantarían hasta 1966, cuando se puso en marcha el Mercado Común de Materias Primas Oleaginosas en África occidental y se establecieron nuevas directrices liberalizadoras por parte de este organismo.³⁵ Por otra parte, dentro de este tipo de factores, habría que señalar la existencia y desarrollo de *economías de aglomeración* provocadas por la actividad marítima. Este hecho ha sido estudiado en profundidad para el puerto de Las Palmas, y presupone que el puerto genera unos efectos de arrastre positivos sobre el conjunto de la economía urbana en forma de creación de empresas (industria, sector servicios, etc.).³⁶ En el puerto de Dakar, los estudios realizados indican una tendencia similar, produciéndose diversos efectos de concentración económica propiciados además por la decisión política de las instituciones coloniales de aglutinar la inversión en la capital del AOF. De este modo, las principales empresas coloniales se instalaron en Dakar, generando una fuerte industria portuaria que estaba estrechamente vinculada con las grandes empresas comerciales como la *CFAO*, *Maurel et Prom* o la *SCOA*.³⁷ La organización del trabajo también es un elemento a tener en cuenta, sobre todo en lo que se refiere a las relaciones laborales.³⁸ En este sentido, la reglamentación laboral incidía directamente sobre los costes, especialmente en lo que se refiere a la carga y descarga de mercancías o carbón, donde el papel de las oficinas de trabajo (creadas en 1926 en Dakar y en 1929 en Las Palmas) y de las organizaciones sindicales era importante.³⁹ En el caso de Dakar, la regulación del trabajo se caracterizaba por un fuerte componente discriminatorio, estableciéndose el Código de trabajo indígena (1925-26) que diferenciaba los derechos que tenían los trabajadores africanos de los europeos. Esta reglamentación no se variaría sustancialmente hasta 1936-38, cuando el gobierno del Frente Popular introdujo una serie de reformas que supusieron diversas cuestiones como la elevación de los salarios reales, así como la legalización de los sindicatos de trabajadores, que se tradujeron en un nuevo juego de equilibrios en las relaciones laborales.

3.— Factores físicos (morfología, *renta de situación*, infraestructuras), el estado y mejora de las infraestructuras y equipos (grúas, falúas, bocas de suministro, gabarras, etc.) en el puerto es fundamental para un desarrollo progresivo y sostenido de la actividad comercial. La propia estructura morfológica de los puertos ejerce una influencia definitiva al requerir una mayor o menor inversión en grandes obras como el dragado o limpieza de los fondos. En el último tercio del siglo XIX se produjeron grandes avances en la ingeniería de puertos, siendo el puerto de Las Palmas uno de los primeros puertos de la región en desarrollar un carácter de puerto de refugio, disfrutando de las aguas profundas de la bahía de La Luz en el noreste de la isla de Gran Canaria. Unos fondos que alcanzan los veinte metros de profundidad, vientos suaves a lo largo del año y una gran bahía con posibilidad de acoger un gran número de buques de modo simultáneo situaban al puerto de Las Palmas en una posición de privilegio con respecto a los puertos vecinos, que no reunían todas estas características de modo general.⁴⁰ Por su parte, Dakar no tenía unos fondos tan profundos, pero sí de una mejor *renta de situación* sobre los puertos vecinos de Mindelo, Saint-Louis, Gorée o Rufisque, sobre todo por la ausencia de fondos arenosos, la disponibilidad de suelo (explotación industrial, construcción de almacenes y talleres) o el abrigo natural que proporcionaba la bahía de Dakar.⁴¹ No obstante, los puertos canarios disfrutaban de una *renta de situación* mucho más favorable que Dakar, en cuanto que estos se encontraban geográficamente más cerca de los puertos metropolitanos europeos. Además, las islas se localizaban justo en el eje de las grandes rutas intercontinentales (Europa-América del Sur/Antillas-África). Esta situación fue aprovechada por Gran Bretaña desde mediados del siglo XIX, siendo la principal potencia naval de la época, para establecer toda una red de estaciones carboneras a lo largo de sus principales rutas comerciales, siendo las empresas carboneras británicas punteras en ese sector hasta la Gran Guerra.⁴² El puerto de Dakar tenía una vinculación histórica con los puertos brasileños y del Cono Sur a través del establecimiento de las rutas de los grandes transatlánticos franceses que realizaban sus viajes hacia los puertos brasileños de Río de Janeiro y Santos, y a los argentinos y uruguayos del Río de la Plata. Al estar situado geográficamente más hacia el sur, Dakar no tenía una orientación antillana tan potente como sí desarrollaban los puertos canarios, especialmente con Cuba y Puerto Rico, con una presencia importante de canarios. El carácter más

cerrado de Dakar hacia la competencia internacional, motivada por las políticas proteccionistas francesas, ejercía además un efecto directo sobre las rutas, que comienzan a reconfigurarse de un modo formidable tras la Segunda Guerra Mundial como consecuencia de la mayor presencia japonesa y soviética en la región, pero sobre todo con el crecimiento del comercio con los Estados Unidos, cuyas importaciones pasaron de 352.480 toneladas en 1939 a las 139.872 toneladas en 1946.⁴³ Este proceso de continua apertura e internacionalización del puerto se culminó entre 1956 y 1957, cuando el conjunto de puertos de la fachada occidental africana vio crecer sus indicadores portuarios de modo exponencial tras el cierre del Canal de Suez y el desvío de los grandes petroleros que debían circunnavegar África con destino a los puertos y refinerías europeos y estadounidenses. Este hecho provocó en ambos puertos profundas reformas acordes al mayor calado y tamaño de los buques (supertanques petroleros). Sin embargo, este proceso se había ido desarrollando en los dos puertos debido a la pugna competitiva por absorber los tráfico de escala que realizaban las rutas a lo largo de la costa africana. La mejora permanente de las infraestructuras, la adaptación a los cambios tecnológicos, así como a las demandas de la navegación eran elementos rectores de las políticas de mejora impulsadas por las administraciones portuarias, bajo demanda de las empresas de servicios portuarios. Las transiciones tecnológicas que se sucedieron en poco más de 60 años que propiciaron el paso de la vela al vapor y posteriormente al motor impulsado por combustibles líquidos, implicaron transformaciones en los puertos para poder enfrentarse a las nuevas demandas. En ambos puertos se instalaron bocas de suministro de fuel en los muelles así como grandes depósitos junto al puerto. Esta cuestión era esencial para imponerse en la función portuaria de escala que implicaba además un conjunto de servicios portuarios complementarios: avituallamiento —agua y víveres—, suministro de combustible, reparaciones navales, hostelería y restauración (ocio).

CONCLUSIONES

La Geografía Económica presenta unas sugerentes perspectivas de trabajo en el estudio histórico regional de puertos en África occidental. Esto es así sobre todo por el hecho de que introduce términos de la teoría económica que permite interpretar de un modo más acertado los diferentes fenómenos económicos que se desarrollan en el tejido urbano con motivo de la existencia de un puerto en el largo plazo. En este sentido, resulta interesante observar las diferentes *ventajas comparativas* de que disponen los puertos en base a unos parámetros básicos, para obtener lecturas comparables que sugieren unas dinámicas de comportamiento comunes. La globalización como fenómeno —y categoría histórica— hace necesario los estudios históricos comparativos entre regiones, dada la importancia de las mismas, tanto en el comercio internacional como en la estructuración de jerarquías y redes. El establecimiento de estas redes implica del mismo modo algunos fenómenos de inclusión y marginación en las mismas, a través sobre todo de la creación de *economías de concentración*, que genera jerarquías regionales y procesos de reubicación en múltiples centros y periferias. El estudio pormenorizado de las diferentes regiones, puesto en común con otros estudios de caso, permitirá seguir profundizando en las cuestiones que plantea la Geografía económica, y sobre todo la cuestión capital de ¿por qué unas regiones ganan y otras pierden en el fenómeno globalizador?

BIBLIOGRAFÍA

- ACEMOGLU, D. y otros (2001). "The Colonial origins of comparative development: An empirical investigation", en *The American Economic Review*. Vol. 91, nº 5. 2001. pp. 1369-1401.
- BIRD, J. (1971). *Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. Londres.
- BONIN, H. (1987). *C.F.A.O. Cent ans de compétition*. Economica. París. 1987.
- BONIN, H. (2009). "The International scope of the French Trading house CFAO (1900-1970)", en *World Economic History Association Congress*. Utrecht, 3-7 August.
- BOYER, R. (1992). *La teoría de la regulación. Un análisis crítico*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia.
- BUSTELO GÓMEZ, P. (2003). "Enfoque de la regulación y economía política internacional. ¿Paradigmas convergentes?", en *Revista de Economía Mundial*. nº 8, pp. 143-173.
- CABRERA ARMAS, L. G. y DÍAZ DE LA PAZ, Á. (2008). "El tráfico marítimo en la era del Imperio: Cartel, Monopolio y Oligopolio: El Caso de Santa Cruz de Tenerife. c.1870-1914", en *IX Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (AAHE)*. Murcia.
- CABRERA ARMAS, L. G. y SUÁREZ BOSA, M. (2005). "El impacto del desarrollo portuario en el mundo urbano: Canarias, 1870-1914", en *XXVI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*.
- CASTILLO HIDALGO, D. (2011). "El Puerto de Dakar: ¿cola de león o cabeza de ratón? Factores de competitividad e integración en la red atlántica (1910-1960)", en *III Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea*. Universidad del País Vasco. Vitoria-Gasteiz.
- CASTILLO HIDALGO, D. (2012). *Tendiendo Puentes: Dakar y la configuración de la red portuaria de África occidental. Evolución y análisis de una comunidad portuaria (1857-1957)*. Tesis doctoral. Departamento de Ciencias Históricas. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- CHARPY, J. (2007). *Dakar. Naissance d'une Métropole*. Editions Les Portes du Large.
- CHARPY, J. (2011). "Aux origines du port de Dakar", en *Outre-Mers*. T.99, nº 370-371, pp. 301-317.
- CHRISTALLER, W. (1935). *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Fischer. Jena.
- CONKLIN, A. (1998). "Colonialism and Human Rights, A contradiction in Terms? The case of France and West Africa, 1895-1914", en *The American Historical Review*. Vol. 103, nº 2. 1998, pp. 419-442.
- COQUERY-VIDROVITCH, C. (1979). "Colonisation ou impérialisme: la politique africaine de la France entre les deux guerres", en *Le Mouvement Social*, nº 107. Editions l'Atelier on behalf of Association Le Mouvement Social, pp. 51-76.
- DAUMALIN, X. (1992). "Marseille, l'Ouest Africain et la Crise", en COURDURIE, Marcel y MIEGE, Jean-Louis: *Marseille Colonial face a la crise de 1929*. Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, pp. 168-218.
- DELGADO AGUIAR, G. (1992). *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales. Las Palmas de Gran Canaria.
- DE RÚS MENDOZA, G.; TOVAR, B. y GONZÁLEZ, M. (2009). *Impacto económico del puerto de Las Palmas*. Civitas. Thomson Reuters.
- DEASY, G. F. (1942). "The Harbours of Africa", en *Economic Geography*. Vol. 18, nº 4. Clark University, pp. 325-342.
- GARCÍA ALONSO, L. (2005). "Competencia interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles". Tesis doctoral. Universidad de Oviedo.
- HAYUTH, Y. (1982). "The port-urban interface: an area in transition", en *Área*. Vol. 14, nº 3, pp. 219-224.
- HEADRICK, D. (1989). *Los instrumentos del Imperio*. Alianza Universidad. Madrid. 1ª edición. (1ª edición en inglés, 1981).
- HILLING, D. (1969). "The Evolution of the Major Ports of West Africa", en *The Geographical Journal*. Vol. 135. nº 3. Blackwell Publishing, pp. 365-378
- HOPKINS, A. G. (1973). *An Economic History of West Africa*. Columbia University Press. New York. 1973.
- HOYLE, B. (2000). "Global and Local Change on the Port-City Waterfront", en *Geographical Review*. Vol. 90, nº 3, pp. 395-417.
- HOYLE, B. y PINDER, D. (eds.) (1992). *European port-cities in transition*. Bellhaven Press. London.
- KRUGMAN, P. (1991). "History versus Expectations", en *The Quarterly Journal of Economics*. Vol. 106, nº 2, pp. 651-667.
- KRUGMAN, P. y VENABLES, A. (1995). "Globalization and the Inequality of Nations", en *The Quarterly Journal of Economics*. Vol. 110, nº 4, pp. 857-880
- MARTNER PEYRELONGUE, C. (1999). "El Puerto y la vinculación entre lo local y lo global", en *Revista Eure* (Vol. XXV, nº 75). Santiago de Chile, pp. 103-120.
- NORTH, D. (1991). "Institutions, Transaction Costs, and the Rise of Merchant Empires", en TRACY, J. D. (ed.). *The Political Economy of the Merchant Empires*. Nueva York. Cambridge University Press.
- OJEDA CÁRDENAS, J. (2006). *Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento (1982-2004)?*. Tesis doctoral. Ciudad de México.
- OLUKOJU, A. (2004). *The "Liverpool" of West Africa: the dynamics and impact of maritime trade in Lagos, 1900-1950*. Africa World Press.
- PETEREC, R. J. (1967). *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York.
- POLÈSE, M. y RUBIERA MOROLLÓN, F. (2009). *Economía urbana y regional. Introducción a la Geografía Económica*. Thomson Reuters, Pamplona.
- THOMAS, Benjamin E (1957). "Railways and Ports in French West Africa", en *Economic Geography*. Vol. 33. nº 1, pp. 1-15.
- TOBAL, T. (2000). "El terciario portuario como indicador de innovación", en *Scripta Nova*, nº 69 (66).
- SECK, A. (1970). *Dakar, Métropole Ouest-Africaine*. Memoires de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire. Dakar.

- SUÁREZ BOSA, M. (2003). *Llave de la Fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural.
- SUÁREZ BOSA, M. (2004). “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”, en *International Journal of Maritime History*, Vol. XVI, nº 1, pp. 95-124.
- SUÁREZ BOSA, M.; JIMÉNEZ GONZÁLEZ, J. L. y CASTILLO HIDALGO, D. (2011). “Puerto, empresas y ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria”, en *Revista de Historia Industrial*. Volumen 46. Barcelona, pp. 73-96.
- SUÁREZ BOSA, M.; MARTINEZ MILÁN, J.; DE LUXÁN, S. y SOLBES, S. (1995). “Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo xx en Canarias”, en *Boletín Millares Carló*, nº 14.
- THIAM, I. D. (1993). *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*. L'Harmattan. Paris.
- WALLERSTEIN, E. (1990). “El análisis de los sistemas mundiales”, en GIDDENS y TURNER (coord.). *La teoría social, hoy*. Editorial CNCA-Alianza Editorial. México.

NOTAS

- ¹ Esta comunicación se inserta dentro del proyecto de investigación del M.E.C; *Modelos de gestión de puertos y la comunidad portuaria en el ámbito Atlántico (siglos XIX y XX)* (HAR2010-17408).
- ² POLÈSE y RUBIERA MOROLLÓN (2009), p. 17.
- ³ CHRISTALLER (1935).
- ⁴ MARTNER PEYRELONGUE (1999), pp. 105-106.
- ⁵ KRUGMAN y VENABLES (1995), p. 862.
- ⁶ MARTNER PEYRELONGUE (1999), p. 113; KRUGMAN (1991), pp. 484-485.
- ⁷ WALLERSTEIN (1990).
- ⁸ HEADRICK (1989).
- ⁹ DEASY (1942), THOMAS (1957), HILLING (1969), CHARPY (2007).
- ¹⁰ BIRD (1971), POLÈSE y RUBIERA MOROLLÓN (2009), p. 82.
- ¹¹ TÒBAL (2000).
- ¹² HAYUTH (1982).
- ¹³ HAYUTH (1982), HOYLE y PINDERS (1992), HOYLE (2000).
- ¹⁴ POLÈSE y RUBIERA MOROLLÓN (2009), p. 67.
- ¹⁵ GARCIA ALONSO (2005), DE RUS MENDOZA y otros (2009).
- ¹⁶ CASTILLO HIDALGO (2012).
- ¹⁷ SUÁREZ BOSA (2004), OJEDA CÁRDENAS (2006).
- ¹⁸ POLÈSE y RUBIERA MOROLLÓN (2009), p. 157.
- ¹⁹ COQUERY-VIDROVITCH (1979), p. 60.
- ²⁰ SUÁREZ BOSA (2004), OLUKOJU (2004), CHARPY (2007), CASTILLO HIDALGO (2012).
- ²¹ POLÈSE y RUBIERA MOROLLÓN (2009), p. 127.
- ²² CONKLIN (1998), ACEMOGLU (2001).
- ²³ MARTNER PEYRELONGUE (1999), SUÁREZ BOSA (2004), CABRERA ARMAS y SUÁREZ BOSA (2005), OJEDA CÁRDENAS (2006), CASTILLO HIDALGO (2011).
- ²⁴ Utilizaremos en este momento como puertos de referencia el de Las Palmas y el de Dakar para el cual tenemos una mayor información, tanto cualitativa como cuantitativa. El periodo cronológico que se tendrá en cuenta para el estudio de estos factores alcanza desde 1910 hasta el año de 1957.
- ²⁵ NORTH (1991).
- ²⁶ SUÁREZ BOSA (2004), CABRERA ARMAS y DÍAZ DE LA PAZ (2008). Comercialmente hablando, los datos estudiados muestran una actividad superior en el tráfico de mercancías en el puerto de Dakar, dado su marcado carácter de puerto *Gateway*, en relación con el puerto de Las Palmas que tenía una mayores funciones como puerto de escala.
- ²⁷ HOPKINS (1973) p. 263-264, PETEREC (1967), p. 103.
- ²⁸ CASTILLO HIDALGO (2012), p. 202.
- ²⁹ SUÁREZ BOSA (2003), pp. 44-45.
- ³⁰ Archives Nationales Section Outre-mer. 14MIOM/1455. Informe del director de Trabajos Públicos del puerto M.Michas sobre la gestión del puerto 10/09/1910.
- ³¹ ANSOM. 14MIOM/1455. Acta de la sesión de la Junta de la Cámara de Comercio de Dakar celebrada el 20 de mayo de 1910.
- ³² SUÁREZ BOSA, MARTÍNEZ MILÁN, De LUXÁN y SOLBES (1995).
- ³³ Polèse y Rubiera Morollón (2009), p. 61.
- ³⁴ ANSOM. 14MIOM/1455. Informe del Ingeniero de Colonias de primera clase, Albert Dubarry sobre los puertos canarios. 1911.
- ³⁵ DAUMALIN (1992), p. 210.
- ³⁶ SUÁREZ BOSA, JIMÉNEZ GONZÁLEZ y CASTILLO HIDALGO (2011).
- ³⁷ SECK (1970), BONIN (1987 y 2009).
- ³⁸ BOYER (1992), BUSTELO GÓMEZ (2003).
- ³⁹ THIAM (1993), SUÁREZ BOSA (2003).
- ⁴⁰ DELGADO AGUIAR (1992), p. 34.
- ⁴¹ CHARPY (2011).
- ⁴² SUÁREZ BOSA (2004).
- ⁴³ Archives Nationales du Sénégal (ANS) ANS 2G46/26.