



CIEA7 #9:

ISLAS DEL ATLÁNTICO AFRICANO, INSTITUCIONES Y SU PROYECCIÓN FUTURA.

Daniel Castillo Hidalgo<sup>◊</sup>

daniel.castillo103@doctorandos.ulpgc.es

Miguel Suárez Bosa<sup>◊</sup>

msuarez@dch.ulpgc.es

### **Trabajadores portuarios en Dakar:**

#### **Organización, legislación laboral e Instituciones (1914-1939)**

*Este artículo pretende analizar la evolución y actuaciones de los miembros de la comunidad portuaria en Dakar entre 1914 y 1939. En este caso, el objeto de análisis serán los miembros de la clase obrera (estibadores, obreros, amarradores, conductores) y sus relaciones con los demás miembros de la comunidad portuaria del puerto de Dakar. Además, estableceremos las condiciones de trabajo así como el tipo de oferta de trabajo y el impacto que ello tuvo sobre la actividad sindical. El marco temporal viene definido por la elección de Blaise Diagne como primer diputado senegalés en la Asamblea Nacional, los comienzos de un sindicalismo visible en la ciudad senegalesa y el final del análisis motivado por la interrupción de la acción modernizadora tras la derrota del Frente Popular en Francia.*

Comunidad Portuaria, Instituciones, Dakar.

---

<sup>◊</sup> Becario de Investigación de la ULPGC.

◦ Profesor Titular de la ULPGC.

## INTRODUCCIÓN

El estudio de las comunidades portuarias en el contexto atlántico nos ofrece una amplia radiografía de la articulación del trabajo y de la actividad económica en las diferentes ciudades-puerto. Siguiendo el modelo propuesto por Schmitter (1985), la comunidad portuaria se explica como el conjunto de agentes que aparecen inmersos en la actividad portuaria (comercial, industrial, burocrática), participando en ella en mayor o menor grado. Desde estibadores, cargadores y marinos, hasta el personal de administración pública y empresarios, el entramado de relaciones entre los diferentes elementos de la comunidad portuaria, así como las Instituciones que regulan esas relaciones forman parte del análisis de este artículo.

En este caso, hemos decidido estudiar la comunidad portuaria de Dakar entre 1914 y 1939, centrando nuestro análisis en los trabajadores portuarios y las Instituciones que gestionan el mercado de trabajo. La fecha elegida para el análisis no es aleatoria, puesto que supone el comienzo asociacionismo obrero en Dakar, en consonancia con el crecimiento económico y político de la ciudad-puerto senegalesa y la etapa final marcada por la fractura provocada tras el fin del Frente Popular. 1914 marca el comienzo de la lucha por la mejora de las condiciones de vida de la masa obrera senegalesa, coincidiendo con la elección de Blaise Diagne como primer diputado negro por Senegal en la Asamblea Nacional francesa. Las consecuencias políticas, económicas y sociales de la polémica elección de Diagne como representante de la Colonia africana tendrán un claro reflejo entre los trabajadores del puerto de Dakar. El fin del periodo analizado queda delimitado por la derrota del Frente Popular y la abolición de la política reformista llevada a cabo por el ejecutivo de izquierdas. La llegada de la derecha al poder en Francia supondrá el cambio en la tendencia de los movimientos reivindicativos en África occidental que entrarán en letargo hasta la liberación de Francia en 1944.

Los objetivos que nos hemos planteado para esta comunicación son los siguientes:

1. Estudiar la estructura, regulación y tipología del mercado de trabajo en el puerto.
2. Estudiar la naturaleza de los conflictos laborales surgidos en el puerto de Dakar en ese periodo
3. Establecer paralelismos y diferencias con respecto al vecino puerto de Las Palmas sobre los apartados reseñados.

La hipótesis de partida que planteamos es que las comunidades portuarias de Las Palmas y Dakar responden a un esquema similar de estructura y desarrollo, marcado por las funciones portuarias que desempeñan. Un elemento común puede

ser hallado en el caso del funcionamiento del mercado de trabajo, estableciendo por ejemplo el papel de puertos sindicados o no. Otro elemento homologable puede ser el papel de las empresas portuarias con respecto a los trabajadores y el fundamental rol que desempeñan a la hora de establecer los criterios para fijar la oferta de trabajo.

La primera parte de este artículo aborda las principales características socio-económicas de los trabajadores portuarios (II). La segunda parte aborda la organización del mercado de trabajo en los puertos de Dakar y Las Palmas (III). La tercera parte se encarga del análisis de la legislación laboral en el puerto senegalés y los cambios producidos a lo largo del tiempo (IV). Por último, la parte final de este artículo estudia el desarrollo de las instituciones sindicales en Dakar (V).

## CARACTERÍSTICAS DEL TRABAJADOR PORTUARIO

Los trabajadores portuarios, con su trabajo interconectado con el resto de la cadena productiva –a escala nacional o internacional- y su interrelación con el resto de trabajadores urbanos son un elemento de análisis clave para estudiar las relaciones laborales en el contexto de una economía-mundo. Las estrechas conexiones entre trabajadores más allá de los océanos a través de las empresas portuarias, sus problemas comunes y las relaciones con los miembros de la patronal y la administración nos ofrecen sugerentes líneas de investigación dentro de la historia comparativa –especialmente atlántica- como ha sugerido Frederick Cooper<sup>1</sup>. Por otra parte, la naturaleza irregular de la actividad portuaria, delimita y condiciona la organización del trabajo. La organización del trabajo portuario tiene unas peculiaridades derivadas de las características del tráfico marítimo: mayor o menor llegada de buques, eficiencia en la ejecución de tareas, incremento de la demanda de mano de obra o bien los cambios tecnológicos que afectan a la navegación y al desarrollo portuario.<sup>2</sup> Los periodos de mayor intensidad de tráfico pueden estar condicionados por los diferentes ciclos económicos generales o por circunstancias esporádicas. En el caso del puerto de Dakar, el periodo de máxima actividad del puerto viene dado por el periodo de trata del cacahuete, que se extiende generalmente desde el mes de noviembre hasta el mes de marzo. Durante este breve pero intenso espacio de tiempo, la actividad portuaria se multiplicaba, con el consiguiente incremento en la demanda de mano de obra para la carga y exportación de cacahuetes en los buques europeos dedicados al comercio internacional.<sup>3</sup> La propia configuración de Dakar como puerto de escala en las rutas atlánticas necesitó además

---

<sup>1</sup> Frederick Cooper (2000)

<sup>2</sup> Suárez Bosa (1998), p.303

<sup>3</sup> Peterec (1967), p.115

de la existencia de una red de abastecimiento y avituallamiento interior al servicio de los buques que recalaban en el puerto senegalés. A partir de 1910 (año de finalización de las obras de ampliación del puerto de comercio), con el desarrollo la actividad comercial al amparo de la base naval francesa, las necesidades materiales y humanas se incrementaron con la llegada de los buques en tránsito hacia Sudamérica, del mismo modo de los que realizaban las rutas hacia las posesiones europeas en África occidental. Así, las empresas consignatarias que comienzan a instalarse en el puerto de Dakar a finales del XIX necesitarán disponer de una mano de obra abundante y barata que atienda a los buques europeos. La mano de obra que llegará al puerto de Dakar será en un principio estacional, que se irá consolidando, conformando una creciente masa obrera urbana. La inmensa mayoría de estos trabajadores formarán parte de los colectivos laborales menos privilegiados, actuando como peones de plaza, braceros y jornaleros al servicio de los intereses de las empresas portuarias.

Si establecemos un punto de comparación con el puerto de Las Palmas, podremos observar un proceso similar en lo que a la configuración del mercado de trabajo se refiere (*tabla 1*).<sup>4</sup> La atracción económica ejercida por los puertos en el contexto de economías deprimidas (empleo, alimentos, manufacturas importadas) es un factor común en ambos casos.<sup>5</sup> En el caso señalado –Las Palmas–, la población llegará de los núcleos rurales del interior de la isla de Gran Canaria así como de las islas vecinas de Lanzarote y Fuerteventura. Estos campesinos sin trabajo, buscarán su autosubsistencia, empleados como jornaleros y braceros en la carga y descarga de mercancías (*carga blanca*) y carbón (*carga negra*). Del mismo modo, participarán en las obras de ampliación y acondicionamiento de las infraestructuras portuarias.<sup>6</sup> En el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, también se observa un desarrollo similar, con gran atracción de población del interior de la isla así como de las otras islas menores (La Palma, La Gomera y El Hierro). Este proceso de atracción de población y mano de obra es un factor constante en los diferentes puertos del Atlántico Medio.

Para el Archipiélago de Cabo Verde, los estudios del profesor Correia e Silva en el puerto de Mindelo nos ofrecen resultados similares a los ofrecidos para los puertos canarios y el de Dakar.<sup>7</sup> La situación estratégica de Cabo Verde desde comienzos del XIX, sirviendo de punto de escala a la flota británica (y

---

<sup>4</sup> En este apartado, debemos aclarar que con mercado de trabajo, nos referimos principalmente a los trabajadores que se encuentran en el escalón inferior de la cadena productiva. En este sentido, los jornaleros y braceros ocasionales ocuparán un puesto destacado en nuestro análisis, debido a su importancia numérica dentro de la actividad portuaria. A lo largo del artículo, tendremos la ocasión de analizar otro tipo de trabajadores más “cualificados”, como es el caso de funcionarios y oficiales de la administración.

<sup>5</sup> Como lo estaba la economía canaria a finales del XIX tras la casi desaparición de la exportación de la cochinilla y la consiguiente reconversión de los cultivos de exportación canarios hacia nuevos productos. Suárez Bosa *et alii* (1995), p.101

<sup>6</sup> Suárez Bosa (1990), p.154

<sup>7</sup> Correia e Silva, Antonio Leão (1998)

fundamentalmente a mediados de siglo), elevará la inversión exterior británica, realizando obras de mejora en los principales puertos isleños. El estudio más reciente sobre esta temática en Cabo Verde ha sido realizado por el profesor José Silva Évora sobre Praia. En este puerto, el incremento sostenido de la actividad comercial implicará la necesidad de disponer de abundante mano de obra tanto para la carga y descarga y la mejora de las infraestructuras portuarias. De una manera gradual y sostenida, se irán construyendo las instalaciones portuarias básicas en Praia (saneamiento, accesibilidad a los muelles, carreteras, dragados) para asistir a los nuevos flujos comerciales en pleno crecimiento a partir de la década de 1850. Todo ello tuvo un claro reflejo en el incremento poblacional de la ciudad-puerto.<sup>8</sup>

<b>Puerto</b>	<b>Origen social</b>	<b>Lugares de origen (Regiones rurales)</b>	<b>Población (hab.)</b>	
			<b>1910</b>	<b>1930</b>
<i>Las Palmas</i>	Campesinos, jornaleros	Interior de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura	60.338	75.382
<i>Dakar</i>	Campesinos, jornaleros, Pescadores	Kayés, Boundou, Ferlo, Diourbel, Saloum	26.000	56.972

**Tabla 1:** Origen de la mano de obra jornalera/casual portuaria en Las Palmas-Dakar y población (hab.) de las ciudades (1910-1930). Fuentes: Varios<sup>9</sup>

En Senegal una oleada de campesinos y cultivadores procedentes del interior africano comenzará a transformarse en un proletariado urbano que sufrirá un proceso de transformación socio-cultural, una “*détribalisation*” profunda e intensa que procurará –en el caso de la administración francesa- desligarles de su pasado comunitario. En principio, el desplazamiento se producirá durante los periodos de exportación del cacahuete, cuando la demanda de trabajadores se incrementaba. Posteriormente, el movimiento migratorio será más potente y regular, quedando esos trabajadores establecidos definitivamente en la ciudad de Dakar junto a sus familias. El sentimiento de pertenencia a una comunidad entrará permanentemente en conflicto con la nueva realidad socio-económica que se encuentra en las ciudades-puerto con una fuerte presencia europea dónde el sistema capitalista se encontraba fuertemente implantado.<sup>10</sup> Un buen ejemplo de la política ejercida por el gobierno metropolitano para “encuadrar” a esa masa obrera es el reporte del Gobernador de Costa de Marfil en 1919:

<sup>8</sup> Silva Évora (2009), p.160

<sup>9</sup> Para los datos de Las Palmas, se han consultado las obras de Martín Galán (1984), Herrera Piqué (1984) y Suárez Bosa (1993) y (2003). Para la información sobre Dakar, Charpy (2007), Peterec (1967) y Monique Lakroum (1982).

<sup>10</sup> Lakroum (1982), p.27

Les populations ni soumises, ni conquises, farouchement individualistes (...) au dernier degré de la sauvagerie (...) n'obéissaient que parce que désarmées et sous la contrainte (...) L'Administration de Côte d'Ivoire a transformé cette colonie en un bagne odieux<sup>11</sup>

En este sentido, debe tenerse en cuenta la adaptación de la mano de obra africana a la estructura productiva capitalista. En las sociedades africanas subsaharianas el trabajo tenía una consideración ampliamente diferente del modelo que se impondrá desde el último tercio del XIX en África occidental. El trabajo se entendía como una especie de actividad comunitaria, que incorporaba múltiples normas, tradiciones y costumbres colectivas/comunitarias. Una actividad socio-económica impuesta por las diferentes necesidades económicas y por el estamento social del que se formara parte.<sup>12</sup> El sistema capitalista alterará este esquema, incorporando al sistema de salarios a los trabajadores africanos y eliminando los factores coercitivos “feudales” a través de una política decidida de modernización llevada a cabo por el gobierno federal.<sup>13</sup> Este sistema de rendimientos productivos retributivos significará la dependencia económica con respecto a la oferta de trabajo emitida por las empresas europeas. Dentro de ese esquema de constante pugnanza entre *modernidad* y *atraso*, las empresas y gobiernos metropolitanos actuaron -al menos hasta el final de la II Guerra Mundial- bajo el criterio de la consideración del trabajador africano como un campesino atrasado (por parte de las derechas), o bien (dentro de las tendencias más progresistas vinculadas a las corrientes socialistas y comunistas) como un obrero industrial inserto de lleno en la lucha de clases.<sup>14</sup> La ruptura con los esquemas tradicionales supondrá en el nuevo *docker* africano una desorientación que no comenzará a ser superada hasta el periodo de entreguerras, cuando se inicie la organización de los movimientos reivindicativos y asociacionistas. En el caso del sistema de trabajo por prestación, la situación se agravará aún más. En palabras de Bernard-Duquenet:

El trabajador “forzado” africano es en origen un campesino acostumbrado a trabajar por él mismo y sus familiares, a su ritmo, por sus necesidades personales anuales. Será obligado a ir a trabajar lejos de su pueblo, separado de su familia, dirigido por un jefe de equipo de otra etnia y por un tiempo indeterminado. La jornada de trabajo de 10 horas sin descanso. La comida es insuficiente y el salario pagado con

---

<sup>11</sup> Reporte del Gobernador de Costa de Marfil, Antonetti (1919). Recogido en Bernard-Duquenet (1976), p.166

<sup>12</sup> Thiam (1993), p.14

<sup>13</sup> Conklin (1997), p.60

<sup>14</sup> Cooper (1990), p.169

retraso o reducido a cartillas de alimentos. En caso de enfermedad o lesión las curas son mediocres o inexistentes.<sup>15</sup>

Otra de las rupturas más importantes que experimentaron los senegaleses del interior que se trasladaron a la ciudad de Dakar fue la familiar. El trabajador casual – varón- solía desplazarse a la ciudad durante la época de evacuación de los productos de exportación, desplazamiento que se realizaba en solitario. Su familia se quedaba en el interior, dedicándose a labores agrícolas (generalmente de autosubsistencia). Según los datos que aporta un contemporáneo, en 1936 el 65% de los habitantes de la Circunscripción de Dakar eran hombres, lo que nos da una idea de la configuración social de la ciudad y las consecuencias del crecimiento poblacional.<sup>16</sup> Como hemos dicho, a medida que el desplazamiento migratorio se haga permanente, se producirá un reagrupamiento familiar que se traducirá en un aumento demográfico destacable.

Los trabajadores (y sus familias) que llegaban a la ciudad fueron instalándose en los alrededores del puerto, dónde los alquileres eran mucho más asequibles. De una manera similar al caso de Las Palmas, irán surgiendo núcleos obreros dónde los nuevos “proletarios” irán fijando su residencia. En Las Palmas, el núcleo portuario obrero más importante se situará en los alrededores del Puerto, en la zona conocida como La Isleta o La Manigua.<sup>17</sup> En Dakar, se producirá una cierta “planificación” urbana, y el Ayuntamiento decidirá organizar el incremento poblacional creando el núcleo de Medina, dónde vivían en 1936 unas 25.000 personas.<sup>18</sup> El hacinamiento y la falta de infraestructuras será uno de los elementos homologables en ambos núcleos obreros. La inexistencia de servicios de abastecimiento, fundamentalmente agua y las condiciones de insalubridad convertirán estos núcleos urbanos en focos de infección, lo que unido al escaso poder adquisitivo de sus gentes confluirá en una combinación explosiva. Esta situación era mucho más grave en Dakar, dónde se producirán graves incidentes motivados por las epidemias de fiebre amarilla que serán recurrentes y letales para los europeos y libaneses. Un ejemplo de ello, serán las revueltas de 1914 (que impulsarán la elección de Blaise Diagne) y las brutales medidas sanitarias aprobadas por la administración francesa que levantarán a los indígenas senegaleses. Una grave epidemia de fiebre amarilla se desató en los incipientes núcleos urbanos portuarios, ocupados en su totalidad por los trabajadores africanos. El terror que generaba una posible epidemia más allá de los núcleos populares provocó que se adoptaran medidas radicales para frenar la epidemia. Convencidos de la eficacia de las acciones a realizar, la alcaldía de Dakar incendió las infraviviendas de los

---

<sup>15</sup> Bernard-Duquet (1976), p.166

<sup>16</sup> Morazé (1936), p.626

<sup>17</sup> Suárez Bosa (1990), p.154

<sup>18</sup> Morazé (1936), p.630

trabajadores africanos, desatando una oleada de violencia larvada en el tiempo.<sup>19</sup> Unos años después, la situación no había mejorado demasiado. En 1927, una nueva epidemia de fiebre amarilla afectó la capital senegalesa. Los niveles de mortalidad alcanzaron cifras superiores al 70% entre europeos, libaneses y sirios, lo que explica el pavor generado entre la administración francesa.<sup>20</sup>

Frente a estos trabajadores portuarios más humildes, encontramos otras categorías de trabajadores que gozaban de una mejor situación socio-económica. La clase privilegiada formaría parte de la administración colonial, oficiales de plaza enviados por cierto tiempo a la colonia para desarrollar una actividad oficial. En este caso, hablamos de una diferencia salarial aproximada de 130,4 FCFA/hora<sup>21</sup> entre un jornalero y un oficial de la administración del puerto en 1949.<sup>22</sup> Si tenemos en cuenta que en 1949 el salario diario de un jornalero estaba en torno a los 150 FCFA, la remuneración diaria de uno de esos oficiales de la administración alcanzaría los 1.043,20 FCFA.<sup>23</sup> Los oficiales (capitanes, ingenieros, comisarios) establecerían su residencia en el sector comercial, también conocido como el barrio francés, que se situaría en torno a la *Place Protêt* y el Gobierno General. La necesidad de personal administrativo cualificado por parte de la administración francesa les situará en el máximo escalafón de la escala laboral, gozando de notables privilegios. Un dato que aporta la Inspección General de Trabajo del AOF para 1949 hace hincapié que el 60% del personal europeo que trabaja en el puerto es cualificado, siendo un 6% altamente cualificado. Si atendemos a la misma clasificación, un 80% de la mano de obra africana estaría dentro de la categoría “sin especialidad”, que sería la categoría más baja dentro del escalafón laboral.<sup>24</sup>

Más allá de esta primera categoría administrativa, encontraríamos el personal europeo que forma parte de las empresas portuarias (así como del personal administrativo –funcionarios menores) en forma de plantilla fija. Fundamentalmente hablamos del personal de servicio: contables, administrativos y secretarios; que disfrutarán de una posición de privilegio con respecto a sus homólogos africanos. El africano en cualquier caso sería siempre peor pagado y empleado en un nivel inferior a su capacidad. Los beneficios que obtenían los trabajadores europeos (debido a la necesidad de la administración francesa) como por ejemplo el suplemento colonial, los

---

<sup>19</sup> Thiam (1993), p.96

<sup>20</sup> *Ibid.* (1993), p.239

<sup>21</sup> Utilizamos como deflactor para el cálculo de la mayoría de magnitudes económicas el FCFA de 1947 (Valor de cambio fijado en ese año. 1 Franco = 2 FCFA). Aclaremos en cada momento si utilizamos este valor de referencia o no.

<sup>22</sup> No disponemos en estos momentos de una secuencia amplia para el estudio de los salarios de los responsables de la administración colonial. En este caso hemos utilizado como referencia los datos de 1949 para establecer una relación comparativa entre los diferentes agentes económicos.

<sup>23</sup> ANS. 2G49/58

<sup>24</sup> *Ibid.*

complementos por lejanía, las ayudas al alojamiento y las subvenciones al transporte aumentarán aún más si cabe las diferencias en el poder adquisitivo entre unos trabajadores y otros. De media, un funcionario autóctono ganaba entre tres y ocho veces menos que un funcionario francés de la misma categoría.<sup>25</sup>

El beneficio económico obtenido durante la “experiencia” africana motivaba a su vez la llegada de trabajadores desde el viejo continente. Más allá de las vicisitudes que ofrecía un viaje a África (transporte, clima, enfermedad), los trabajadores cualificados franceses eran conscientes de la importancia de pasar una estancia (*séjour*) en las colonias. Las cartas que envían diversos trabajadores cualificados al Presidente de la Cámara de Comercio de Dakar demandando empleo en el Puerto de Dakar son esclarecedoras. En estas misivas, encontramos por ejemplo un “contable con 19 años de experiencia en París, acompañado por su esposa –secretaria- e hijo de 10 años que permanecerían en Francia.” Destacan ser “aptos físicamente para los países cálidos”, y “ponerse al servicio de alguna empresa europea”<sup>26</sup>. Otro ejemplo de migrante europeo hacia África a través de la correspondencia de la Cámara es el caso de un joven de 18 años, Diplomado en la Escuela Comercial, con breve experiencia en la Banca. Solicita un puesto de Ayudante Contable o Secretario. Entre sus principales características señala “ser ambicioso, trabajador y poseer una excelente moralidad”<sup>27</sup>. Sin embargo una de las cartas más completas que hemos encontrado es la de un administrativo francés residente en Casablanca. Tras haber terminado sus estudios secundarios en Francia, entró a trabajar en París en el mundo del comercio marítimo. En primer lugar a través de una experiencia en la compañía marítima S.A.G.A, y posteriormente en *General Motors*, también en la capital parisina. Tras instalarse en Marruecos, desempeñó diferentes cargos en varias compañías transitorias en el puerto de Casablanca, lo que unido a su conocimiento del inglés, conformaba un curriculum interesante para las empresas portuarias en Dakar, ávidas de personal bien formado.<sup>28</sup> Estos son los perfiles de los trabajadores cualificados europeos que recalaron en el puerto de Dakar, que conformarán una minoría de trabajadores con un cierto nivel de importancia. Estos trabajadores europeos serán los que comiencen a organizar con mayor éxito el movimiento sindical en Senegal a partir de la Primera Guerra Mundial.

---

<sup>25</sup> Lakroum (1982), p.161

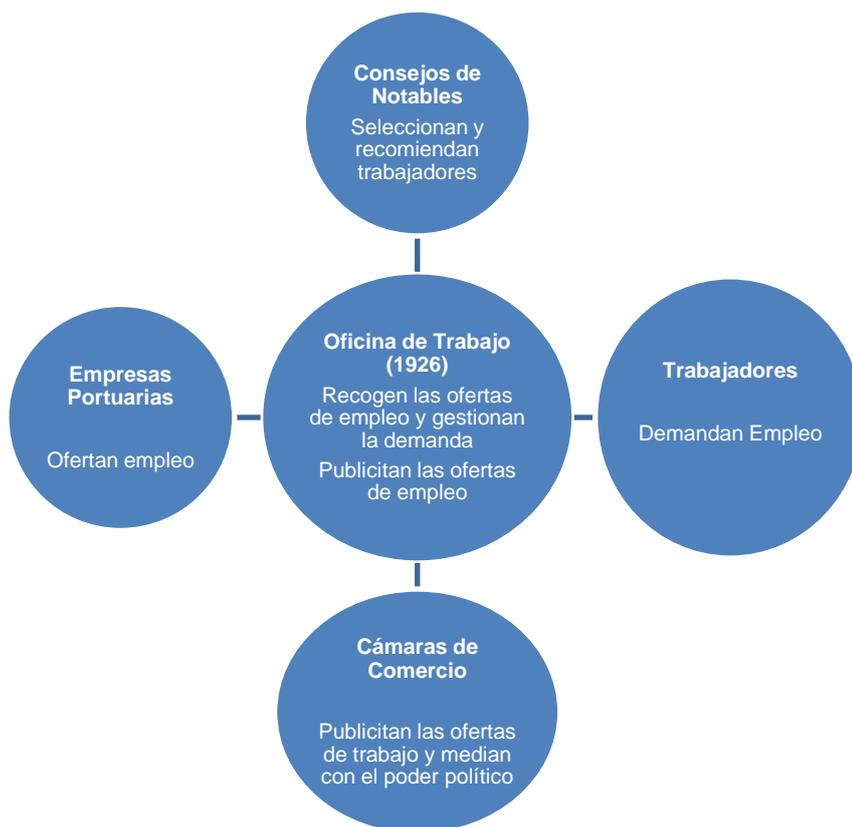
<sup>26</sup> ANS. CCD. Legajo 00469. Expediente. 32/5/560

<sup>27</sup> ANS. CCD. Legajo 00469. Expediente. 32/5/559

<sup>28</sup> ANS. CCD. Legajo 00469. Expediente 32/5/540

## LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO PORTUARIO: ESTRUCTURA Y ACTIVIDAD

La creación de oficinas de trabajo es un elemento común dentro de la organización *fordista* del trabajo<sup>29</sup>. En Dakar, la promulgación del decreto de 29 de marzo de 1926 creando las Oficinas de Trabajo fue un intento por parte de la administración para organizar y regularizar el mercado de trabajo. Podría hablarse incluso de un “encuadramiento” de la masa obrera, puesto que la permanencia dentro de las listas de las Oficinas de Trabajo debía seguir un cumplimiento estricto de diferentes condiciones. La Administración francesa, deseosa de incorporar al elemento indígena (especialmente a los jefes y notables indígenas dado su peso social) dentro del sistema económico capitalista, va a llevar a cabo un proceso intenso de asociación e integración.<sup>30</sup> El Gobernador Marcel de Coppet, en su informe anual de 1936 señalaba esta cuestión con respecto al papel realizado por su antecesor, Brevié:



**Gráfico 1:** Funcionamiento de la Oficina de Trabajo en Dakar (c.1926)

<sup>29</sup> El control obrero sobre la actividad portuaria fue un elemento en constante actualidad a lo largo del tiempo. El establecimiento de jornadas de trabajo regulares, el control sobre el número de empleados en cada turno, la definición de turnos y “manos” son elementos cruciales de ese control obrero, pretendido por unos (obreros) y combatido por otros (administración y empresas). Suárez Bosa (1998), p. 307

<sup>30</sup> Conklin (1997), p.61

En 1932-1933, un Nouveau bond en avait été envisagé, qui devait tendre, dans l'esprit de M. le Gouverneur Brevié, à réaliser une association encore plus intime de l'élément autochtone à l'administration du pays (...) Utiliser l'encadrement traditionnel dans la gestion des affaires publiques, sans le déformer, en l'adaptant progressivement a ses nouvelles fonctions <sup>31</sup>

El control de la actividad económica y del mercado de trabajo estarían en manos de las cámaras de comercio y de los consejos de notables (quiénes ejercían un fuerte control social) bajo los designios de las ordenanzas de los Gobernadores. De tal modo, las ofertas y demandas de trabajo quedarían centralizadas en una única institución (*gráfico 1*). El papel de los notables en este sentido sería el de repartir equilibradamente los puestos disponibles en concierto con las Cámaras de Comercio.<sup>32</sup> Como resulta evidente de esta situación, el clientelismo que supone esta forma de distribución laboral generará situaciones de injusticia y discriminación social. El "reclutamiento" de mano de obra por parte de los jefes locales, así como la organización de la propaganda e información para cubrir los puestos de trabajo, tendrían como objetivo satisfacer los deseos del mercado laboral.<sup>33</sup>

En Dakar, la posición de fuerza estaría en manos de las empresas, al menos hasta la llegada al poder del Frente Popular dónde la legislación laboral se desarrollaría con el horizonte de la mejora de las condiciones de los trabajadores africanos. En pleno proceso de ebullición de las posiciones más extremistas y como ejemplo, el 31 de mayo de 1938 –un mes después de la caída del gobierno Blum-, *L'Action Française* (diario de ultraderecha) clamaba por la "depuración del AOF infestado de comunistas."<sup>34</sup> La creación de Oficinas de Trabajo suponía el control social efectivo sobre el mercado laboral. En 1929 se crearía en Las Palmas la *Central de Trabajo* en el Muelle de Santa Catalina, dónde las empresas se abastecerían de mano de obra para las tareas de carga y descarga. A cambio de un canon mensual, la Central tendría una lista de empleo única, debiendo quedar al margen de la misma los elementos "perturbadores y conflictivos."<sup>35</sup> El intento de exclusión de los elementos "radicales" no tuvo siempre el resultado deseado por parte de las empresas de una mayor productividad puesto que se sustituían a esos trabajadores experimentados por personal sin experiencia. En cualquier caso, no podemos hablar en Dakar de un puerto

---

<sup>31</sup> ANS. 2G36. 25/2.

<sup>32</sup> Thiam (1993), p.274

<sup>33</sup> Lakroum (1982), p.56

<sup>34</sup> Person (1979), p.98

<sup>35</sup> Suárez Bosa (2003), p.72

“sindicado” como ocurrió en el puerto de Las Palmas a lo largo de diferentes etapas. Entendemos como puerto “sindicado” aquel dónde los sindicatos tienen el control sobre la mano de obra. Si tenemos en cuenta que los sindicatos en el África occidental francesa serán oficialmente legalizados en 1936 y que además nunca tendrán un control tan férreo sobre la actividad portuaria como el que ha estudiado Suárez Bosa para el puerto canario, podemos llegar a la conclusión de que Dakar no cumple con las características de puerto “sindicado.”<sup>36</sup> Como veremos posteriormente, las reivindicaciones de los trabajadores portuarios en el puerto senegalés guardarán una estrecha relación con el sistema que intentaba “regular” la Oficina de Trabajo. En este sentido, la Oficina era una herramienta fundamental e indispensable para las empresas portuarias, que podían disponer de una mano de obra abundante y barata.

Siguiendo el esquema propuesto anteriormente, la organización del trabajo en el puerto de Dakar aparece fuertemente dividida y estructurada en diferentes categorías profesionales. Por una parte, observamos una masa obrera sin especialidad, que acude al puerto en busca de un jornal. En su mayor parte y como ya ha sido expuesto los jornaleros proceden del interior del país, dónde la agricultura de exportación (principalmente el cacahuete) no puede absorber la oferta de mano de obra.<sup>37</sup> De tal modo, *ejércitos* de braceros llegarán al Puerto en busca de trabajo en la carga blanca.<sup>38</sup> Hasta el decreto de 22 de octubre de 1925 (confirmado por el decreto general de 29 de marzo de 1926) dónde se crearán las Oficinas de Trabajo, la mano de obra aparece libre de cualquier tipo de mecanismo que regule su contratación. Las empresas contratarán libremente a sus trabajadores pactando de antemano el salario con el trabajador. En este sentido, los convenios colectivos (cuando existían) apenas eran respetados por la patronal.<sup>39</sup>

Une mention spéciale est à consacrer aux Dockers, dont le travail est par essence, très irrégulier, payés à l'heure à un taux qui n'est pas excessif étant donné la nature du travail (1,5 f)<sup>40</sup>

Aparte de esos jornaleros sin especialización, encontramos otro tipo de jornaleros, con una participación en la actividad portuaria mucho más definida y constante. Dentro de esta categoría, encontramos a los estibadores, quiénes van a

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, p.73

<sup>37</sup> Lakroum (1976), p.641

<sup>38</sup> En este sentido, debemos recordar que el *Hinterland* del puerto de Dakar abarcaba un espacio inmenso hacia el interior del continente. Según el trabajo de Richard Peterec (1967), podríamos incorporar dentro de ese *hinterland* la mayor parte de Mauritania (hasta Fort Gouroud), dos terceras partes de Mali (hasta Gao, incluyendo Tombouctú) y el noroeste de Níger.

<sup>39</sup> Thiam (1993), p.274. El decreto de 22 de octubre de 1925 dispone la creación de Oficinas de Trabajo para regular la oferta y demanda de mano de obra, estableciendo conexiones entre las Cámaras de Comercio y los Consejos de Notables.

<sup>40</sup> ANS 2G39/28. Circonscription de Dakar et dépendances. Inspection du Travail. Rapport Annuel.

jugar un papel fundamental en el desarrollo de los movimientos reivindicativos de los trabajadores portuarios. Estos estibadores solían conformar parte de las plantillas fijas de las empresas, puesto que muchos de ellos se encargaban del suministro de carga negra. Estos obreros, cuyas condiciones de trabajo eran muy duras adquirirán con el paso de los años una capacidad como grupo de presión considerable, puesto que el carácter estratégico de este servicio de carga negra y su influencia sobre el servicio a los buques en el puerto podía conllevar el desvío de rutas hacia otros puertos rivales vecinos, lo que podría suponer una grave crisis para el comercio local.<sup>41</sup> M. Casset, Administrador de primera clase de las Colonias e Inspector de trabajo, advertía de las condiciones de trabajo de los cargadores en 1939:

La manipulation du charbon n'est pas plus payée que les autres travaux des quais, bien qu'elle constitue un travail plus pénible et plus salissant. La faveur des dockers va naturellement au travail moins fatigant<sup>42</sup>

En un escalafón superior encontramos ya obreros especializados dentro de la comunidad portuaria. En esta categoría, podríamos destacar los ayudantes de mecánico, engrasadores, pilotos y guías de muelles. En cuestión salarial no se observa una gran diferencia con respecto a los jornaleros especializados con respecto a la actividad específica que realizaban<sup>43</sup>. Dentro de la 4ª categoría encontramos ya profesiones muy especializadas, con unos salarios mucho más elevados y que formaban parte del personal fijo.<sup>44</sup> Entre estos oficios podemos destacar los patrones de remolcador y los buzos con escafandra. Ya en categorías superiores encontramos los altos cargos de la administración colonial. Con un componente europeo en su inmensa mayoría, en las 5ª y 6ª categoría profesional se encuentran los capitanes de navío mercante, jefes de puente, ingenieros y oficiales de la administración. Las condiciones de trabajo de los miembros de estas categorías superiores eran netamente mejores que las de los elementos de los primeros estamentos. Uno de los aspectos más destacados es fundamentalmente que tenían una relación contractual escrita con las empresas y con la Administración. En el caso de los obreros de las primeras categorías, la ausencia de contrato escrito es una de las características que definían el mercado de trabajo en el puerto:

---

<sup>41</sup> Thiam (1993), p.106

<sup>42</sup> *Ibid*

<sup>43</sup> En 1949, el salario en francos de un jornalero especializado era de 20,10 francos/hora. Los salarios de los ayudantes de mecánico, guía de muelles, engrasador de buques y piloto de veletas están comprendidos en unos valores entre 21,40 y 23 francos/hora. La diferencia por tanto era de un máximo de 30 francos al día, lo cual suponía un diferencial salarial aproximado del 13%. ANS 2G49-58.

<sup>44</sup> Lakroum (1976), p. 641

Le texte de base du travail indigène est toujours le décret du 22 octobre 1925 et son complément l'arrête général du 29 mars 1926 (...) À Dakar, le contrat écrit n'est pas utilisé, c'est par convention verbale qu'est faite l'embauche...la population ouvrière de Dakar se trouve dans une situation comparable à celle des ouvriers sans spécialité de la Métropole<sup>45</sup>

## LEGISLACIÓN LABORAL EN EL PUERTO DE DAKAR

Una de las cuestiones más destacables de la legislación laboral en el puerto de Dakar (y en el AOF en su conjunto) es el atraso con respecto a la legislación metropolitana francesa. Basándose en una mentalidad conservadora imperial, la relación del poder francés con respecto a los habitantes de las colonias sólo comenzará a variar de manera significativa a partir del final de la Segunda Guerra Mundial. Hasta ese momento, la legislación aparece rígidamente barnizada por el pensamiento de los principales referentes del imperialismo francés, especialmente los escritos de Leroy-Beaulieu. De tal modo, la noción del estado francés como providencia hacia los "pueblos incivilizados" se mantendrá en la dinámica legislativa hasta mediados del siglo XX.<sup>46</sup> Su ideario quedaría resumido del siguiente modo:

los pueblos civilizados tienen por justicia y deber natural que luchar contra la barbarie, de tal modo que los pueblos retrasados tengan derecho a la civilización como los niños tienen derecho a la educación.<sup>47</sup>

La política imperial seguirá esta máxima a rajatabla. Sin embargo, en determinadas etapas podemos observar algunos cambios en la tendencia general. En primer lugar, podríamos establecer el final de la Primera Guerra Mundial como el primer intento de un cierto asociacionismo del Imperio Francés con respecto a sus colonias. El hecho más destacado de esta política es el fallido Plan Sarraut de 1921. El segundo hito dentro del cambio de tendencia es el ascenso del Frente Popular y la política social que trató de impulsar la coalición de izquierdas. El tercer hito sucederá tras la Segunda Guerra Mundial, donde los movimientos de independencia obligarán al gobierno metropolitano francés a variar su estrategia política.

En el caso de Senegal, la legislación laboral no respondía a los intereses de los trabajadores. Ni tan siquiera a la realidad social de la colonia. El discurso oficial del gobierno francés expresaba la inoportunidad de medidas progresistas en este sentido basando su argumentación en la inexistencia de una masa obrera potente que debiera

---

<sup>45</sup> ANS 2G39/28

<sup>46</sup> Daumalin (2008), p.105

<sup>47</sup> *Ibid.*, p.106

ser organizada. Un buen ejemplo de esta situación fue la no aplicación en las colonias de la ley de 21 de marzo de 1884, relativa a la creación de los sindicatos profesionales. Con ello, el empresario o el Gobierno podrían animar libremente y sin cortapisas la rivalidad y la división entre los trabajadores a su antojo, concedores de la incapacidad legal de estos últimos para conformar organizaciones profesionales legales.<sup>48</sup> Las diferentes legislaciones laborales como la ley del 9 de junio de 1908 (regulación de los accidentes de trabajo) o la del 5 de abril de 1910 (obligatoriedad de asegurar a los trabajadores) no fue aplicada en Senegal hasta la década los años 30. En términos reales, no existía ninguna reglamentación sobre el trabajo en el AOF antes de la aplicación del decreto del 22 de octubre de 1925.<sup>49</sup> La regulación laboral que se llevaba a cabo en el AOF seguía los criterios de un sistema de extracción colonial: estatuto indígena, sistema de prestaciones,<sup>50</sup> impuestos personales, adhesión obligatoria a las sociedades de previsión agrícola.<sup>51</sup> A partir de entonces la actividad legislativa comenzaría a desarrollarse hasta el vigoroso esplendor legislativo durante el breve periodo del Frente Popular en Francia. La legislación del gobierno de izquierdas buscó una mayor interrelación entre el estado francés y los habitantes de las colonias. Para ello, debía efectuarse un viraje en las políticas llevadas a cabo hasta el momento. Unas políticas abusivas y absolutamente erróneas, como denunciaba el Gobernador socialista De Coppet en 1936:

Dans un territoire huit fois plus étendu que la France et peuplé de plus cent races différentes, séparées les unes des autres par la langue, les mœurs, les coutumes, les religions, échelonnées a tous les degrés d'une civilisation primaire, agitée de remous parfois déconcertants, il était indispensable de varier les méthodes, de nuancer l'action, de trouver une position d'équilibre entre les aspirations encore confuses du « primitif » et les tendances parfois abusives de « l'évolue »

Para el Gobernador el cambio debía llegar necesariamente a través de unas políticas sociales potentes y decididas:

Du principe ainsi défini découlé le programme: éduquer avec persévérance la masse indigène, lui permettre d'acquérir l'instruction qui l'élèvera vers un niveau social supérieur sans la « détribaliser

<sup>48</sup> Thiam (1993), p.34

<sup>49</sup> *Ibid.*, p.273

<sup>50</sup> El sistema de prestaciones era un reducto del sistema medieval de trabajo obligatorio (*corvée*) a favor de la administración. El sistema de prestaciones no desaparecería definitivamente en el AOF hasta 1946, tras la gran huelga general en la colonia africana. Ni siquiera la acción del Frente Popular terminó con este sistema de explotación, aunque en los dos años que duró el gobierno, se produjo una cierta mejora en este sentido. Para una mayor profundización en este aspecto, se puede consultar la obra de Bernard Duquenot (1976).

<sup>51</sup> Person (1979), p.79

Con el fin de mejorar la producción colonial y “humanizar” al indígena africano:

Donner a cette instruction un but pratique; développer la formation agricole, l’artisanat, combattre les pratiques arriérées et les préjuges contre l’ordre, l’hygiène et le progrès<sup>52</sup>

En cualquier caso, la legislación comenzará a sufrir cambios profundos a partir de 1936. Una de las cuestiones más importantes era la reglamentación sobre la duración de la jornada de trabajo. En el caso de la actividad portuaria, la duración de la jornada laboral difiere de otros sectores industriales, debido a la propia configuración del trabajo portuario. No obstante, la reglamentación de las ocho horas de trabajo que había sido promulgada en Francia el 23 de abril de 1919 no se aplicará en Dakar hasta la reglamentación local del 29 de febrero de 1929.<sup>53</sup> Las jornadas de algunos trabajadores portuarios relacionados con el suministro de carbón y agua a los buques se organizaran en torno a turnos de 12 y 14 horas, puesto que la actividad debía ser eficiente y disponible las 24 horas. El carácter estratégico de este servicio, y la posibilidad de bloqueo por parte de los trabajadores portuarios en caso de huelga les confería una mayor capacidad de presión sobre la patronal. Un bloqueo en la actividad podría traducirse en un desvío del tráfico marítimo hacia los puertos atlánticos vecinos –y rivales- golpeando de manera considerable al comercio local.<sup>54</sup> Pese al reglamento de 1929, la jornada laboral de 8 horas no se aplicaba prácticamente nunca. En marzo de 1937 se trató de impulsar la legislación sobre las 8 horas en el AOF. Sin embargo, lo habitual en la década de los 30 era la jornada laboral de 9 horas. La situación se agravaría con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, dónde el gobierno colaboracionista de Vichy –Dakar se encontraba fuera del espacio de la Francia Libre- impuso una nueva reglamentación laboral. El 12 de Septiembre de 1939, un decreto gubernamental provisional estableció la jornada laboral en diez horas. Además, otro decreto del 9 de octubre de 1939 prohibió cualquier retribución por horas extras, que habían sido reguladas en el decreto de 1929.<sup>55</sup>

Sobre la legislación en accidentes laborales, el Frente Popular va a poner en marcha en el AOF la ley de 1898 y 1908 sobre accidentes en el trabajo. En líneas generales, la ordenación laboral sobre accidentes planteaba indemnizaciones por incapacidad en base a un fondo salarial que debían aportar tanto empresarios como trabajadores. Los trabajadores en el AOF, expuestos a duras condiciones de trabajo – o al servilismo como en el caso de las prestaciones- no disfrutarán de esta legislación

---

<sup>52</sup> ANS. 2G36. 25/2.

<sup>53</sup> Thiam (1993), p.133

<sup>54</sup> *Ibid.*, p.106

<sup>55</sup> ANS. 2G39/28

hasta 1937.<sup>56</sup> El trabajo femenino e infantil será regulado el 16 de septiembre de 1936. El 11 de marzo de 1937 será promulgada por fin la ley sobre libertad sindical en el AOF, así como unos días después, el 20 de marzo una ordenanza sobre las condiciones de los tribunales de conciliación y una legislación favorable al establecimiento de convenios laborales colectivos. El resultado cuantitativamente es espectacular. En el mes de mayo, –poco más de dos meses tras la publicación del decreto- 119 asociaciones de trabajadores fueron creadas en el AOF, siendo 42 sindicatos profesionales.<sup>57</sup> En este sentido, a finales de 1936, 20 sindicatos profesionales habían depositado sus estatutos en el Ayuntamiento de Dakar<sup>58</sup>. Esta nueva reglamentación va a provocar los recelos de las principales empresas portuarias y comerciales, que van a ver recortadas su libertad de acción. En estos momentos, Maurel et Prom, Vézia o Peyrissiac se convertirán en elementos críticos de las nuevas políticas sociales promulgadas por el gobierno de izquierdas.

## INSTITUCIONES SINDICALES PORTUARIAS

El primer gran líder sindical africano que recogió la tradición comunista internacional fue Magatte Louis Ndiaye (Magatte Codou Sarr). Autodidacta y Marinero de profesión, guardó una estrecha relación con el puerto de Las Palmas, dónde residió durante cuatro años a comienzos del XX. De momento, no hemos podido localizar ninguna fuente canaria que nos hable sobre Ndiaye en el puerto de Las Palmas, pero es indudable que buena parte de su actividad sindical pudo ser fruto de la experiencia vivida en Gran Canaria, dónde comenzaba por esas fechas a desarrollarse un movimiento sindical organizado en torno al puerto y la figura hegemónica del republicano Franchy y Roca. Magatte viajó por diferentes puertos de América y Europa a lo largo de su etapa como marino mercante, observando y estudiando la organización del trabajo a lo largo y ancho del globo. En este sentido, Ndiaye sería el mejor ejemplo que define al trabajo portuario y al trabajador portuario como una red interconectada, sin barreras de ningún tipo, dónde el conocimiento se transmite a través de los buques que conectan las diferentes orillas.<sup>59</sup> Magatte era capaz de hablar francés, español e inglés. El conocimiento que tenía Ndiaye sobre los mecanismos de la economía mundial y sobre todo del funcionamiento del trabajo organizado a la manera fordista de comienzos del XX se verá reflejado en la acción política de Magatte Ndiaye. En febrero de 1923, Magatte creará una unión de marinos

---

<sup>56</sup> *Ibíd.*, p.71

<sup>57</sup> Person (1979), p.91. Ver el apartado relativo al desarrollo de la organización sindical.

<sup>58</sup> ANS. 2G36-25

<sup>59</sup> Cooper (2000), p.540

en Casamance (Amicale des marins) que posteriormente insertará en la CGT (Confédération Générale du Travail) (Thiam, 1993: 182). La acción política de Magatte, más allá de los hechos parciales y la creación de una organización sindical<sup>60</sup> de mayoría africana, será importante por ser la primera vez que *fue posible*, la puesta en marcha de una conciencia de clase en África, capaz de poner contra las cuerdas a la administración y a las empresas europeas. La propaganda comunista que trataba de superar la censura del gobierno federal se extendió lentamente por los sectores populares de Dakar, gracias a la acción de Ndiaye y sus partidarios, sustentados por la CGT, que insistían en la necesidad de la toma de conciencia de clase de las poblaciones colonizadas.<sup>61</sup> El movimiento organizativo era ya irrefrenable, pese a las resistencias ejercidas por el poder fáctico (Administración federal y patronal). Posteriormente, la victoria del Frente Popular y el envío de Marcel de Coppet el 8 de agosto de 1936, será precedido por una explosión de júbilo sin precedentes en el AOF durante la celebración del 14 de julio por las calles de Dakar.

A comienzos de 1930, un grupo socialista se desarrollará en Senegal como una sección del Partido Socialista Francés, que en 1935 aparecerá ya fundado como Partido Socialista por Lamine Guèye (1891-1968) y Charles Graziani en un acontecimiento público celebrado en el conocido cine Rex de Dakar.<sup>62</sup> Las corrientes socialistas van a impulsar un cambio en la política de reivindicaciones sociales realizadas. Si hasta ese momento las principales reclamaciones se centraban en la cuestión salarial y las jornadas de trabajo estables, ahora se observará una mayor madurez política por parte de los líderes sindicales. Durante la campaña electoral de 1936, Lamine Gueye reivindicará la libertad sindical por encima de cualquier cosa, sin entrar en un debate independentista o revolucionario.<sup>63</sup> Los trabajadores portuarios focalizarán sus demandas en torno a la regulación de las condiciones de trabajo: seguros, asistencia médica, duración de la jornada de trabajo<sup>64</sup>. Ciertamente en este sentido tendrán un papel destacado los trabajadores europeos, especialmente aquellos vinculados a la CGT y a los partidos de tendencia comunista. Los “*protosindicatos*”<sup>65</sup> senegaleses insertos dentro de las formaciones políticas en germen

---

<sup>60</sup> Sin las características propias de un sindicato, puesto que hasta 1937 no serán legalizados y reconocidos oficialmente por el Gobierno francés.

<sup>61</sup> Thiam (1993), p.183

<sup>62</sup> Ndao (2003), p.56

<sup>63</sup> Person (1979), p.88

<sup>64</sup> En este momento, puede observarse una cierta reivindicación sobre la igualdad entre los trabajadores blancos y negros. Las tendencias del PCF (*Parti Communiste Français*) siguen esta línea, defendiendo la necesidad de la libertad de los pueblos colonizados. En 1924, Marc Kojo Tovalou Houenou (Quenum) había fundado la *Liga Universal de Defensa de la Raza Negra*, bajo influencia comunista. El movimiento se radicalizará con la figura de Kouyaté, quién reivindicará la acción violenta contra los colaboracionistas (especialmente Diagne). Kouyaté creará en 1932 la *Unión de Trabajadores Negros* en Francia, que tratará de difundir en África a través de los marinos de las líneas marítimas. Person (1979), p.86

<sup>65</sup> Utilizamos esta expresión para caracterizar la existencia de organizaciones sindicales no reconocidas por la legislación vigente. Podríamos definirlos también como sindicatos clandestinos, pero queremos

como el PS de Guèye dispondrán de medios de comunicación a su disposición, como fue el caso de los diarios *L'AOF* y *Le Pèriscope* que servían como medio de difusión de las ideas socialistas. A estas alturas, la difusión de información y panfletos de los movimientos comunistas, socialistas y fascistas se convirtió en una auténtica obsesión por parte de los diferentes agentes sociales. Los “*protosindicatos*” por una parte, trataban de introducir en los círculos obreros la literatura que estaba en auge en esos momentos (folletos, escritos de Marx, Lenin o Trotsky), la derecha y los grupos fascistas llevando la obra de Hitler a las colonias<sup>66</sup>, y por último la administración federal tratando de bloquear y frenar cualquier obra considerada “radical” o “agitadora”:

La propagande extrémiste, tentée sur la lutte contre l'impérialisme, sont dans doute les dessins des promoteurs du mouvement d'émancipation de la race, mais son action reste pratiquement nulle sur la masse<sup>67</sup>

Los acontecimientos de Etiopía que presentan una lucha activa entre los europeos y los africanos fueron censurados también por Dakar, para evitar cualquier tipo de reacción en cadena. El Gobernador De Coppet –pese a su carácter progresista- fue tajante en este sentido:

Les événements d'Éthiopie ont été exploités, d'une façon très modeste d'ailleurs, par certains éditeurs arabes qui ont tenté de diffuser des chromos représentant quelques épisodes de la Guerre d'Éthiopie. La divulgation de ces chromos, montrant des Européens en lutte avec les indigènes, a paru peu souhaitable, et ils ont été retirés discrètement de la vente<sup>68</sup>

Lo que resulta evidente es que en 1936, observamos un movimiento obrero organizado y relativamente estructurado en torno a los sindicatos clandestinos. En abril de 1937, lo que era una realidad “invisible” pasa a formar parte del juego político a través de la legalización de los sindicatos profesionales. Ya desde el mes de febrero, el Ministro socialista Marius Moutet había expresado la voluntad del Gobierno francés de cambiar la regulación sindical en los territorios coloniales. El primer paso fue la

---

hacer hincapié en su carácter especial.. Lo interesante en este sentido es la importancia de los partidos políticos de izquierdas como receptores de estas organizaciones de trabajadores.

<sup>66</sup> «De son côté la propagande hitlérienne a usé à plusieurs reprises de la presse arabe pour accentuer son action sur la population indigène musulmane. Entre autres, une traduction en langue arabe de certains passages du livre d'Hitler « Mein Kampf » à été retiré de la circulation » ANS. 2G36-25.

<sup>67</sup> Ibid.

<sup>68</sup> Ibid.

autorización para conformar sindicatos de trabajadores y funcionarios de la administración<sup>69</sup>. La actividad sindical implicaría –a juicio de Moutet:

...soit à l'intérêt général des Territoires que vous avez la charge de diriger (problèmes politiques, humains, économiques), soit encore aux conditions particulières du travail concernant l'amélioration de la situation morale et matérielle des intéressés<sup>70</sup>

La mayor actividad sindical a partir de 1936 se hizo notar en el desarrollo de las relaciones laborales. Pese a que la legalización de los sindicatos no se haría efectiva hasta 1937, el año de 1936 fue convulso en lo que a conflictividad laboral se refiere, y el peso de las organizaciones sindicales en la clandestinidad fue importante. A finales de 1936, los trabajadores portuarios de Dakar se pondrán en huelga, motivada por la incesante inflación que venía sacudiendo la ciudad-puerto, soportada por las clases más populares.<sup>71</sup> El movimiento iniciado en el puerto se extendería rápidamente entre las clases populares de la ciudad, que seguirán las reivindicaciones de los trabajadores portuarios. De tal modo, el tejido productivo de Dakar se encontraba absolutamente bloqueado, en manos de la masa obrera por primera vez, y de manera seria y organizada. Lakroum cifra unos 1.000 obreros en huelga durante esas jornadas, en las que se produjo una auténtica fusión de intereses entre la clase obrera de Dakar. La principal reivindicación fue la de la fijación y unificación de salarios, con el establecimiento de una suerte de convenio colectivo, rechazado permanentemente por las empresas.<sup>72</sup> Las empresas portuarias y comerciales se encontraban contra las cuerdas. Aceptar las reivindicaciones de los trabajadores supondría crear un precedente peligroso para sus intereses. La política del Gobierno metropolitano y federal –ambos de izquierdas- era favorable a las peticiones de los trabajadores, por lo que a nivel institucional se encontraban más solas que nunca. Rechazar las pretensiones de los trabajadores supondría agravar la situación y enrarecer aún más las relaciones laborales. La actividad portuaria podría verse en peligro en el caso del alargamiento de la huelga, provocando el caos y el desvío de buques hacia los puertos canarios y caboverdianos. Finalmente, el bloqueo realizado a la actividad portuaria por

---

<sup>69</sup> Los empleados europeos, que eran en número muy importantes en Dakar (la mayor proporción y número en todo el AOF) conformarán sus sindicatos profesionales a comienzos de 1937. Los sindicatos profesionales que se crearon fueron en su mayoría de funcionarios, empleados de industria, banca y seguros, obreros metalúrgicos y de la construcción, impresores y editores y finalmente, el sector alimenticio, fundamentalmente panaderos y pasteleros. Person (1979), p.92

<sup>70</sup> ANS. K612-(1937) Circular del Ministro Moutet a los Gobernadores Generales. 22 de Febrero de 1937.

<sup>71</sup> El kilogramo de arroz (generalmente importado desde Indochina), base de la dieta del trabajador vio su precio incrementado en casi un 50% entre 1936 y 1937. Si un saco de 100 kg de arroz costaba en torno a los 70 francos (corrientes) en 1936; tan sólo un año después la cifra se elevaba a los 135 francos (corrientes). Person (1979), p.93. Para una mayor profundización al respecto, ver el apartado relativo al nivel de vida del trabajador portuario.

<sup>72</sup> Lakroum (1982), p.152

parte de los trabajadores (principalmente el personal de carga negra) harán que la patronal ceda en las peticiones de los obreros, logrando una mejora salarial de 7 a 15 francos (corrientes) por día para los trabajadores portuarios. En el caso de los obreros (no portuarios), los salarios pasarían de 4 francos diarios (corrientes) a 7,5 francos diarios (corrientes).<sup>73</sup> El Gobernador De Coppet, en su informe anual, mencionará el conflicto en Dakar, mostrando unas relaciones no muy radicales entre la patronal y las clases populares:

Certaines grèves enfin entrecoupé inévitable qui accompagnent tout état de choses nouveaux : grève des dockers, des ouvriers boulangers, des employés d'électricité, se déclenchent qui n'évent toutefois aucune répercussion sérieuse sur la vie économique du pays. Toutes furent aisément solutionnés grâce à la bonne volonté et à la compréhension des parties en présence et au rôle modérateur et conciliateur joué par l'administration<sup>74</sup>

El diferencial salarial entre los trabajadores portuarios y los obreros no portuarios es un hecho llamativo. En el caso de Gran Canaria, los trabajadores agrícolas ganaban 3 veces menos que los trabajadores portuarios (5-6 pesetas/día (corrientes) por las 15 pesetas que ganaban los del Puerto).<sup>75</sup> No obstante, y como ya ha sido aclarado anteriormente, las características del trabajo portuario lo convierten en una especificidad dentro del mundo de las relaciones laborales. Sin lugar a dudas, los “*protosindicatos*” fueron fundamentales a la hora de lograr esta primera gran conquista de los trabajadores portuarios. Es difícil imaginar que el movimiento de diciembre del 36 fuese una acción espontánea de centenares de trabajadores. El trabajo que habían hecho hombres como Magatte Ndiaye en la década de los 20 o la llegada y difusión de los panfletos socialistas y comunistas (aparte de la actuación de líderes como Gueye) fueron elementos clave que fueron enraizando en la mentalidad del trabajador africano. Poco antes de la llegada del gobernador socialista, el 4 de julio de 1936, ya se había creado una célula del PCF en Dakar, aunque con una actividad insignificante según palabras del propio De Coppet.<sup>76</sup> Todo ello, fomentó una mayor predisposición a la toma de conciencia de clase que posteriormente se fue enriqueciendo con las ideas sobre la negritud de pensadores como Leopold Sedar Senghor o la creación de Ligas de defensa de los derechos humanos y de la raza negra (con una fuerte inspiración comunista).

---

<sup>73</sup> Person (1979), p.92

<sup>74</sup> ANS. 2G36-25

<sup>75</sup> Suárez Bosa (1998), p.310

<sup>76</sup> *Ibid.*

## CONCLUSIONES

El estudio del mercado de trabajo en el puerto de Dakar y las Instituciones que lo regulan nos muestra unas estrechas coincidencias con los puertos vecinos que conforman la red portuaria del Atlántico. Esta cuestión refuerza la idea de un desarrollo común, de un sistema y funcionamiento homologables a lo largo de la red oceánica. Uno de los rasgos que pueden compararse es el origen de la mano de obra en ambos puertos. Una mano de obra mayoritariamente de origen agrario, procedente de los núcleos rurales del interior. El cambio en las mentalidades y las fracturas sociales que supondrán el verse insertos en el sistema de producción capitalista van a ser determinantes en la configuración sociológica de los nuevos proletarios portuarios.

La organización del mercado de trabajo estará en los puertos de Las Palmas y Dakar bajo el control de las Oficinas de Trabajo a partir de la década de los 20, conformando una organización *fordista* y racional del trabajo. En el caso de Dakar, se conformará un complejo entramado de relaciones sociales en el que las empresas, los consejos de notables, la administración colonial y los trabajadores se verán inmersos. En Las Palmas, la Central de Trabajo también supondrá un control sobre el mercado de trabajo. Sin embargo, según hemos podido estudiar, no podemos hablar de Dakar como puerto sindicado, al contrario de lo que sí puede decirse de Las Palmas.

La legislación laboral en Dakar arrastraba un retraso y aletargamiento motivado por la actitud del gobierno metropolitano, el federal y la patronal, con planteamientos de la escuela de pensamiento de Leroy Beaulieu. La política social y laboral comenzará a cambiar profundamente en la década de los 30 bajo los gobiernos federales de Brevié y De Coppet, éste último durante el breve espacio del Frente Popular, dónde se producirá un avance destacado en la legislación laboral y las condiciones de vida de los trabajadores. El papel destacado de líderes como Magatte Ndiaye o Lamine Guèye fue fundamental en la toma de conciencia de clase de los trabajadores senegaleses, que conseguirán poner en jaque a la patronal de manera esporádica, como el hito de la huelga de 1936, que supuso la confirmación de los vientos de cambio que venían soplando desde el fin de la Primera Guerra Mundial.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bernard-Duquenet, Nicole (1976): "Le Front populaire et le problème des prestations en AOF" en *Cahiers d'études africaines*. Volume, 16, Numéro 61. Pp. 159-172.
- Charpy, Jaques (2007): *Dakar. Naissance d'une Métropole*. Editions Les Portes du Large.
- Conklin, Alice L. (1997): "Democracy Rediscovered: Civilization through Association in French West Africa (1914-1930)" en *Cahiers d'Études Africaines*, Vol.37, Cahier 145. Pp. 59-84.
- Cooper, Frederick (1990): "The Senegalese Strike of 1946 and the Labor Question in Post-War French Africa" in *Canadian Journal of African Studies*. Vol.24, Nº 2. Pp. 165-215

- Cooper, Frederick (2000): "Dockworkers and labour history" en *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*. Davies et alii (Eds.). Ashgate. Pp. 523-541.
- Correia e Silva, António Leão (1998): *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Centro Cultural Português. Praia. Mindelo.
- Daumalin, Xavier (2008): « La doctrine coloniale africaine de Paul-Leroy-Beaulieu (1870-1916) »: Essai d'analyse thématique en BONIN, Hubert (dir) *L'Esprit Économique Impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire*. Editions de la S.F.H.O.M. Pp. 103-120.
- Herrera Piqué, Alfredo (1984, 2ª edición). *Las Palmas de Gran Canaria. Rucar*, (1ª edición 1978).
- Lakroum, Monique (1976): "Les salaires dans le Port de Dakar" en *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*. Nº 232-233. Pp. 640-653.
- Lakroum, Monique (1982): *Le Travail inégal. Paysans et salariés sénégalais face à la crise des années trente*. L'Harmattan. París.
- Martín Galán, F (1984): *La formación de Las Palmas: ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Autoridad Portuaria de Las Palmas, Las Palmas.
- Morazé, Charles (1936): "Dakar" en *Annales de Géographie*. Volume 45. Numero 258. Pp.607-631
- Ndao, El Hadj Ibrahima (2003): *Sénégal, Histoire des conquêtes démocratiques*. Les Nouvelles Éditions Africaines du Sénégal. Dakar.
- Person, Yves (1979): « Le Front populaire au Sénégal (mai 1936-octobre 1938) » en *Le Mouvement social*. Editions l'Atelier. Nº 107. Avril-Juin. Pp. 77-101.
- Peterec, Richard J. (1967): *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press. New York.
- Silva Évora, José (2009): *A Praia de 1850 a 1860: O Porto, O Comércio e A Cidade*. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Coleção Estudos e Pesquisas.
- Schmitter, P. (1985): "Corporatismo y Estado" en *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. Nº13, Pp. 46-78
- Suárez Bosa, Miguel (1990): *El Movimiento Obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales.
- Suárez Bosa, Miguel; MARTINEZ MILÁN, Jesús; De Luxán, Santiago y Solbes, Sergio (1995): "Auge y crisis de los productos de exportación en el primer tercio del siglo XX en Canarias" en *Boletín Millares Carló*. Num.14.
- Suárez Bosa, Miguel (1998): "La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y Las Palmas (1891-1980)" en Arenas Posadas, Carlos et alii (eds): *Mercado y Organización del trabajo en España (siglos XIX y XX)*. Sevilla. Pp. 303-314.
- Suárez Bosa, Miguel (2003): *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural.
- Thiam, Iba Der (1993): *Histoire du mouvement syndical africain. 1790-1929*. L'Harmattan. Paris.