

DESDE LA COSTA AFRICANA, LA INVENCION DE DOS TERRITORIOS: GUINEA ECUATORIAL Y COSTA DE MARFIL

FROM THE AFRICAN COAST, THE INVENTION OF TWO TERRITORIES:
EQUATORIAL GUINEA AND IVORY COAST

ADJOA NATHALIE CHIYÉ KESSÉ*
nchiye@yahoo.fr

Universidad Alassane Ouattara
de Bouaké, Costa de Marfil

Resumen: Desde la costa africana arranca la historia latinoamericana y parte de la europea. Este artículo abarca un análisis exhaustivo sobre la influencia cultural de África, en especial Guinea Ecuatorial y Costa de Marfil, en América Latina. A partir de las primeras incursiones europeas en costas africanas (siglo XVI) y a lo largo de toda la época colonial, pone de relieve las relaciones interétnicas que se produjeron a raíz del encuentro y convivencia entre culturas de ambos continentes, análisis que es fundamental para estudiar la pervivencia de tradiciones, creencias y costumbres africanas que actualmente perviven en muchas regiones de América Latina. Considerando la importancia que hoy en día se concede a la recuperación de rasgos identitarios del pasado para los estudios sobre multietnicidad y re-construcción de las identidades (Cañedo-Argüelles, 1998, 1999, 2004, 2005 y 2007), este artículo puede ser utilizado por notables investigadores de la afrodescendencia en América Latina cuyas investigaciones versan sobre rasgos de identidad africana en sus tierras respectivas. Guinea Ecuatorial fue una colonia española junto con el protectorado de Marruecos y Sahara occidental. Esta colonia duró entre 1885 y 1968. En 1926 la colonia se convirtió en Guinea Española y en 1968 se independizó de España, guardando sin embargo la arquitectura cultural española. Por otro lado, la presencia francesa en la primera etapa de conquista en Costa de Marfil se produce mediante el ejército. Las instancias coloniales de París no estaban todavía suficientemente organizadas como para trasladar a sus representantes a lo que se conocía entonces como 'Côte de mauvaises gens' (Costa de mala gente) o 'Côte des dents' (Costa de dientes). Eran las fuerzas militares procedentes de Senegal,

Referenciar como: Chiyé Kessé, A. (2014). Desde la costa africana, la invención de dos territorios: Guinea Ecuatorial y Costa de Marfil. *index.comunicación*, 4(2), 101-117. Recuperado de <http://journals.sfu.ca/indexcommunication/index.php/indexcommunication/article/view/130/133>

[*] Profesora de Lengua Española en el Departamento de Estudios Ibéricos Africanos y Latinoamericanos de la Universidad de Bouaké, Costa de Marfil su tierra natal en el África occidental francesa; Adjoa Nathalie Chiyé Kessé es especialista en Relaciones Internacionales y doctora en Historia. Imparte clases de civilización afroiberoamericana (Guinea Ecuatorial y Sahara Occidental) y sus investigaciones versan sobre los orígenes africanos de América Latina. De ahí la elección del presente tema analizado en este artículo.

donde estaba la base del ejército colonial de Francia, las que asumieron la conquista y organización del territorio marfileño con vistas a la inmediata explotación de los recursos económicos. Aquel marco de improvisación, carente de planificación jurídica, es el que dio pábulo a la idea acuñada por Valentin Mudimbe (1988 y 1994) y Achille Mbembe (2000) de la Invención de África. **Palabras clave:** Guinea Ecuatorial; Costa de Marfil; colonización; territorios inventados.

Abstract: From the African coast starts Latin American history and part of Europe's. This article includes a comprehensive analysis on the cultural influence of Africa especially Equatorial Guinea and Côte d'Ivoire in Latin America. From the first European incursions into African coast (XVI century) and throughout the colonial era, the paper highlights interethnic relations that occurred following the meeting and coexistence between cultures of both continents, an analysis that is essential to study the survival of traditions, beliefs and African customs that survive today in many regions of Latin America. Considering the importance now given to the recovery of identity traits of the past for studies of multi-ethnicity and re-construction of identities, this article can be used by researchers at Afro-descendance, notable in Latin America, whose research is related to African identity traits in their respective nations. Equatorial Guinea was a Spanish colony along with the Protectorate of Morocco and Western Sahara. The duration of this colony ran from 1885 to 1968. In 1926, it became the Spanish Guinea, and in 1968 it acquired its independence from Spain while retaining the Spanish cultural architecture. Furthermore, the French presence in this first stage of the conquest in Côte d'Ivoire, is provided by the army. The colonial authorities in Paris were not yet sufficiently organized to move their representatives to what was then known as the Poor or Bad People Coast or Coast of teeth. It was the military from Senegal, as base of the French colonial army who assumed the conquest and organization of the Ivorian territory for immediate exploitation of economic resources. It is this improvised framework without legal planning, which led to the idea of the invention of Africa supported by Valentin Mudimbe (1988) and Achille Mbembe (2000). **Key words:** Equatorial Guinea; Côte d'Ivoire; colonization; invented territories.

1. Introducción

Guinea Ecuatorial y Costa de Marfil, así como las regiones de África Ecuatorial y Occidental, han sido recientemente escenarios de diversos acontecimientos conflictivos de movilizaciones y reivindicaciones de identidad. Es dentro de esta temática donde centramos el presente artículo que pretende analizar y estudiar, desde una perspectiva histórica, el conflicto que se desarrolla en las Repúblicas de Guinea Ecuatorial y de Costa de Marfil, para demostrar que las movilizacio-

nes y reivindicaciones de identidad son consecuencia de factores indirectos y directos, en su mayoría relacionados con el fenómeno de la exclusión social y territorial, sufrida y/o percibida por muchos actores sociales.

Entre los factores indirectos, a lo largo de las historias ecuatoguineana y costamarfileña, la época precolonial se caracterizaba, en ambos territorios, por una diversidad de pueblos con sus respectivos sistemas políticos, jurídicos, económicos y sociales donde existían diferencias que luego van a persistir con ciertas modificaciones por el proceso de colonización. Con la colonización estos entes políticos tradicionales se vieron privados de su protagonismo y de su soberanía por la administración colonial y luego por el Estado que sustituye al poder colonial. Esto es el fundamento de los conflictos actuales. Iremos esbozando en este estudio las historias de las dos invenciones territoriales: la ecuatoguineana y la costamarfileña.

1. América latina desde la costa africana

Melville Herskovits (1966), el famoso investigador de la cultura africana occidental, considera que la mayoría de los esclavos del Nuevo Mundo pertenecían a tribus costeras, pero esta afirmación cuenta con muchas excepciones. Una gran parte de ellos pertenecían a los pueblos que hablaban los dialectos twi yoruba o ewe y que vivían en lo que son hoy Ghana, Dahomey y Nigeria. En sus investigaciones sobre la cultura africana transportada al Nuevo Mundo, Herskovits descubrió que muchas de las costumbres tenían su origen en Dahomey, el reino que controlaban los poblados al oeste del delta del Níger. Antes que los europeos hicieran acto de presencia en la costa, los negros africanos habían creado brillantes imperios, que se sucedieron unos a otros.

Los portugueses desembarcaron en la costa guineana, exploraron Guinea y doblaron el cabo de la Buena Esperanza. Su pretensión de poseer derechos exclusivos en el continente africano se vio sancionada por dos bulas pontificias promulgadas en 1493. Por esta época ya habían empezado a construir poderosas fortalezas en la costa, como centros de influencia y también como reductos en los que los esclavos eran concentrados antes de ser embarcados. El primero de estos fuertes, Elmina, en la costa de oro, se inició en 1481. Fue en 1518, sin embargo, cuando la trata comenzó realmente con el desembarco en las indias occidentales del primer cargamento de África. Los últimos cargamentos debieron llegar hacia 1880, pocos años después de que la esclavitud fuese abolida oficialmente en Brasil y Cuba; pero los registros se interrumpen con la supresión virtual de la trata después de 1865. Nadie sabe cuántos africanos negros fueron, o bien capturados en guerras locales, o raptados, violentados y/o vendidos antes de esta fecha, aunque un cálculo por lo bajo da una cifra de unos quince millones

de hombres que sólo por el color de su piel produjeron enormes fortunas que contribuyeron a financiar la revolución industrial en Inglaterra y en otros países europeos y que, embarcados rumbo a América, también contribuyeron por la fuerza a levantar la riqueza de aquel país...

El establecimiento de una cadena de factorías y fuertes a lo largo de la costa permitía a aquella Compañía de Reales Aventureros desarrollar técnicas para obtener y conservar sus cargamentos. Una de ellas, usada principalmente en la costa, era la de la “recogida por barcos”. El buque echaba el ancla en un puerto o junto a una ruta importante, y enviaba sus barcas a que bordearan la costa y remontasen los ríos, comprando pequeños lotes de esclavos a los traficantes locales. A menudo las barcas permanecían fuera durante varios días, incluso semanas y meses, con sus tripulantes calados hasta los huesos y atormentados por la fiebre.

Así fueron los esclavos negros víctimas de una emigración forzada que, en su última fase, tomó formas más violentas, adquiriendo un colorido y ganando tal intensidad como ningún otro movimiento en los tiempos modernos o antiguos llegó a poseer.

2. La invención de Guinea Ecuatorial: 1472-1968

El portugués Fernando Póo fue el primer europeo en descubrir la Isla de Bioko en 1472; aunque la llamó Formosa acabó siendo conocida con el nombre de su descubridor, pues la isla estaba bajo protección portuguesa en 1474. Pero en 1641 la Hollandesa compañía de las indias estableció puestos comerciales en las islas, sin el consentimiento portugués y empezó la trata de esclavos en el golfo de Guinea. Los portugueses volverían a hacer acto de presencia en la isla de Fernando Póo en 1648, ahora con una compañía propia dedicada al mismo comercio, esta vez establecida en Corisco. Los portugueses mantuvieron su presencia en la isla hasta 1777, fecha del tratado de San Ildefonso, un tratado de intercambio. En efecto, los portugueses cedieron las islas del golfo de Guinea a los españoles a cambio de la provincia de Santa Catalina en Brasil.

En 1778 salieron de Montevideo dos fragatas y un paquebote con tropas españolas y tomaron posesión de las islas. Trás varios retrasos, los españoles llegaron a instalarse. Con la llegada de la primera misión española, en 1780, y frente a la falta de apoyos de la metrópoli, las enfermedades y la hostilidad de los nativos, se produjo un motín en la colonia. Más tarde, después de un ataque inglés, los españoles decidieron regresar a Montevideo abandonando las islas.

Desde 1827 hasta 1843 el Reino Unido se estableció en la isla de Bioko para combatir la trata de esclavos y fundó Port Clarence, hoy conocido como Malabo. Sin embargo, a pesar de la presencia británica, el comercio de esclavos permaneció.

En 1843, Juan José Larena se instaló en las islas para mantener los derechos de España y, en 1858, llegó el primer gobernador español, Carlos de Chacón y Michelina. Así, en 1885 y en 1900, se celebraron la conferencia de Berlín y la firma del Tratado de París que permitieron la delimitación y el reparto de los territorios del golfo de Guinea y la conversión de Río Muni en protectorado y en provincia.

En ello, España, siempre movida por el deseo de poner en sus territorios una huella un poco más personal, va a unificar los dos territorios (continental e insular) con su firma de arquitectura cultural. Luego, ante la escasez de riqueza y de interés necesario para desarrollar infraestructuras económicas, España se propuso tres retos: abrir grandes plantaciones de cacao, alzar la tasa de alfabetización e instalar una importante red sanitaria en Guinea Ecuatorial, todo ello sin el consentimiento de las poblaciones locales bubi, ndowe y fang, entre otras.

En 1959, los territorios españoles del golfo de Guinea adquirieron el estatus de provincia y, por tanto, Guinea española fue dividida en dos provincias: Río Muni y Fernando Póo y fue reconocida como región ecuatorial española con un gobernador general ejerciendo todos los poderes civiles y militares; en ese momento se celebraron las primeras elecciones locales que eligieron los primeros procuradores en las cortes.

Además, bajo la ley básica de 1963, dotada de leyes constitucionales y un borrador de constitución, se hizo el referendun sobre la constitución el 11 de agosto de 1968. Bajo la supervisión de un equipo de observadores de Naciones Unidas, un 63% del electorado votó a favor de la constitución que preveía un gobierno y una asamblea con un tribunal supremo y, con jueces nombrados por el presidente. Por fin, bajo la presión de los nacionalistas y la ONU, España anunció que consideraría la independencia de Guinea Ecuatorial el 12 de octubre de 1968. Así, la primera elección dio la victoria a Francisco Macías N'Guema que, más tarde, es decir, en 1979, fue derrotado por su sobrino Teodoro Obiang N'Guema Mbasogo a través de un golpe de Estado justificado en la idea de que Macías se había convertido en un dictador feroz.

3. La invención de Costa de Marfil: 1893-1960

1893 marca el nacimiento jurídico de Costa de Marfil, siendo a partir de entonces cuando se desarrollan las primeras tentativas de la 'invención' (Mudimbe, 1988) territorial costamarfileña. El sistema administrativo colonial obedecía a la lógica de la dominación para asegurar la soberanía del estado colonizador. Se inspiraba en el modelo militar y de hecho fue el ejército el que estableció las primeras estructuras de gobierno durante el periodo de las conquistas. El autoritarismo se hacía necesario para asegurar el control de los vastos territorios ya que

la metrópoli no podía destinar más que un número limitado de funcionarios y soldados. En estas condiciones, el administrador colonial debía ser muy versátil y desempeñaba diferentes funciones. Era, por así decirlo, un hombre-orquesta ya que realizaba a la vez tareas de administrador, de juez, de guía, de consejero, etc... De aquí procede el gran peso de la autoridad en el contexto de la “administración de desarrollo”. Puede decirse que el estado colonial era un estado gendarme.

La dominación del territorio costamarfileño se realiza gracias a la “pacificación”, que dirige con mano de hierro el gobernador Angoulvant. Este gobernador toma el mando de Costa de Marfil en abril de 1908 y es antiguo colaborador del general Galliéni¹ del que se proclama discípulo. Fue un personaje de carácter autoritario y un doctrinario intransigente, sobre todo si se le compara con el espíritu tolerante de aquel conquistador de Madagascar cuya política servirá de modelo a Angoulvant para el gobierno del territorio costamarfileño. Comprometido con sus principios (Massiot, 1971), Angoulvant gobernó con rigor implacable por lo que pasó a la historia con la imagen de un personaje poco simpático, violento, cruel y maquiavélico (Suret, 1972: 127-138).

La suya fue una etapa decisiva para la consolidación de Costa de Marfil, hasta el punto de que las estructuras territoriales del país siguen llevando sus huellas en la actualidad². Su obra nos arrojará luz en nuestro propósito de aclarar los sucesos actuales.

La política de fuerza aplicada por la administración francesa a partir de abril de 1908 no procede únicamente de la voluntad del gobernador Angoulvant sino que es el resultado de un conjunto de factores objetivos. La pacificación se fundamenta en unos principios sistematizados por el general Galliéni en Madagascar que son económicos y también políticos, ya que la pacificación forma parte inseparable del fenómeno colonial.

La doctrina de penetración pacífica pretendía fundamentar la colonización en estrategias de dulzura y persuasión. Angoulvant (1916: 16-35) condenaba con dureza ésta que consideraba “una concepción utópica y sutil por la que se extraviaron los espíritus y comprometieron los intereses de la Francia colonial, método improductivo y engañoso, fruto de puras especulaciones del espíritu que responden a un deseo elevado, pero que favorece la inacción”. Expone estos conceptos en un informe en el que explicaba su proyecto de reorganización administrativa

[01] General Joseph Galliéni (1849-1916): Después de haber servido en Tonkin y en Sudán, acabó la conquista de Madagascar de la que fue el gobernador general de 1896 a 1905. Ejerció una influencia profunda y duradera en la doctrina francesa del gobierno colonial.

[02] Si hoy Costa de Marfil figura entre los primeros productores de café y cacao es, sin duda, por la firmeza y dureza del gobernador Angoulvant.

territorial, fechado el 16 de junio de 1908, oponiéndose con ello a la política de sus predecesores a la que critica de “falsa, improductiva, inmoral e irrespetuosa para la población aborigen”. Además, para los franceses había sido costosa e inmoral porque causó muchas víctimas entre los expedicionarios y engañó a la opinión pública de la metrópoli, ocultando la verdadera situación en las colonias.

La doctrina aplicada en Costa de Marfil desde 1893 había sido, a su juicio, cínica en cuanto a que basaba la colonización en supuestas negociaciones y pactos de colaboración. Aquello significaba para Angoulvant ignorar que la colonización no es sino un fenómeno de dominación, que consiste en que un pueblo somete a otro pueblo, con vistas a explotarlo económicamente. Afirmaba que no existe en el mundo ningún pueblo que acepte con agrado la colonización, cualesquiera que sean los beneficios que este pueblo pueda sacar de ello, y que no es natural que una nación acepte la dominación política, económica y cultural.

El gobernador Angoulvant continuaba su reflexión considerando que es absurdo pretender enmascarar la explotación mediante la ‘conquista pacífica’ del corazón de los colonizados, y que, en última instancia, la dominación llama al rencor y al deseo de venganza y, por tanto, a la rebelión.

Por consiguiente, el gobernador Angoulvant concluía que el único medio real (y sincero) para llevar a cabo la colonización, es decir, para ejercer el dominio, era la fuerza. En definitiva, la penetración pacífica había dado una falsa idea de Francia y de sus intenciones y había mantenido entre los autóctonos la ilusión de su independencia haciéndoles creer que la presencia francesa era circunstancial, propiciando con todo ello sus actitudes de arrogancia. Ahora había que inculcarles la idea, sin ambages, de que los franceses no sólo permanecerían en el país, sino que, además, serían los amos.

Esta cruda concepción de la colonización como un fenómeno de dominación, coacción y explotación, otorga a Binger³ la simpatía, pero Angoulvant se lleva la razón. Frantz Fanon (1970) corroboraría esta visión realista afirmando cincuenta años más tarde que “la colonización es un fenómeno esencialmente violento”.

Visto así el fenómeno colonial, habría que admitir la tesis de que a los pueblos colonizados no les queda otro camino para alcanzar su liberación que la lucha armada, la contra-violencia (Cabral, 1970). Pues si la ‘penetración pacífica’ había desembocado en una falsa colonización, igualmente la descolonización pacífica desembocaría en una falsa descolonización, en el “neocolonialismo” (Che Guevara, 1967).

[03] El gobernador Benger tiene una ciudad que lleva su apellido en Costa de Marfil: Bingerville, a las afueras de la capital Abidjan.

Ahora bien, si la colonización implicaba necesariamente la pacificación del territorio, no se entiende la ‘ruptura’ con el sistema cultural indígena precolonial. A menos que se tenga en cuenta el papel que jugaron en este sentido los factores económicos.

Los motores económicos de la colonización son esencialmente tres:

- ▶ El auge del comercio franco-marfileño.
- ▶ La necesidad de la ‘puesta en valor’⁴.
- ▶ Los imperativos financieros.

El auge del comercio se debió a la construcción del muelle de Grand-Bassam, inaugurado en 1901. Antes de esa fecha la barrera que separaba el mar de la tierra plana suponía un obstáculo a veces insuperable para los barcos, obligados a fondear lejos de la orilla y a utilizar pequeñas embarcaciones de los autóctonos para transportar las mercancías hasta la playa. El riesgo de naufragio desanimaba incluso a los marineros más osados. Todo ello obstaculizaba las relaciones comerciales entre la colonia y Europa.

La construcción del muelle de Grand-Bassam solucionó este problema y permitió que los productos europeos llegaran en cantidades cada vez más considerables. Esta mayor afluencia hacía insuficiente el sistema de intercambio costero y fue entonces cuando los comerciantes europeos presionaron a la administración para que abriera nuevas vías de expansión mejor equipadas y más seguras. Estas facilidades animaron a los comerciantes a desplazarse ellos mismos hacia el interior para vender directamente sus mercancías y adquirir las materias primas en los yacimientos o focos de producción. Pero los intermediarios autóctonos no estuvieron dispuestos a ceder fácilmente sus puestos a los europeos y a renunciar a los beneficios y regalos que obtenían con esta actividad⁵.

El control del comercio en África occidental, y en especial en Costa de Marfil, se hacía vital para Francia en un momento en el que el proteccionismo mercantilista se hacía cada vez más estricto. La satisfacción de esta doble necesidad de mercados y materias primas pasaba por la “puesta en valor” de la colonia.

[04] Esta expresión designa la misma organización político administrativa del espacio territorial costamarfileño.

[05] Como consecuencia de los disturbios del país Gourro en 1907, *Côte d’Ivoire*, el periódico que expresaba los intereses de los asuntos de Grand-Bassam, escribía que se tenía que terminar, de una vez por todas, con la resistencia a ultranza que tanta sangre estaba derramando, y conquistar del todo esta región de Costa de Marfil, que se encuentra en plena revuelta. Para el periódico resultaba indispensable enviar a Costa de Marfil una columna organizada seriamente para terminar con aquello (*Côte d’Ivoire*, 10 de agosto de 1907).

En los primeros años del siglo XX, Francia inicia la creación de un equipamiento y una infraestructura en Costa de Marfil, con vistas a facilitar su “puesta en valor”, eufemismo que inventó el vocabulario colonial para designar la explotación económica y financiera propia de cualquier colonización. En 1901 se iniciaron los trabajos de construcción de la vía ferroviaria para comunicar Abidján con Níger. Este símbolo de la dominación extranjera hizo que arraigara en las poblaciones la hostilidad hacia los colonos y que los actos de boicot se multiplicaran, obstaculizando la marcha de los trabajos. También se empezó entonces la construcción de las primeras carreteras.

Estos grandes proyectos requerían una abundante mano de obra. Por supuesto, a los europeos no se les empleaba en aquel tipo de trabajo; además, pocos de ellos estaban arraigados en la zona, pues el clima no favorecía su asentamiento. En 1900 el país sólo contaba con 250 europeos; en 1904 su número pasó a 300; y en 1907, a 710, la mayoría de ellos varones adultos (en este último censo sólo se registró la presencia de 55 mujeres y 2 niños). Es por ello que la administración francesa en Costa de Marfil –y en todo el África Negra– tanto se esforzó en impulsar los asentamientos de población europea⁶.

Por otra parte, el desarrollo del comercio a gran escala hizo necesario cambiar la estructura económica tradicional, obligando a la población autóctona a abandonar su producción de subsistencia para adaptar los cultivos a las demandas del mercado exportador, centrado especialmente en el café y el cacao. Ello también respondía a las necesidades financieras del gobierno local. Del cumplimiento de estos objetivos se encargó el ejército a través de la llamada ocupación militar⁷.

4. Materias primas a la vista y ampliación del territorio por vía del ferrocarril: los ‘cercles’ del norte

Los intereses económicos aparecieron con la ley del 11 de noviembre de 1913 (Angoulvant, 1916: 100), y se hacen más relevantes con la ley del 10 de agosto de 1915. La modificación de la ley del 11 de noviembre de 1913 perseguía el regreso a la administración civil en el oeste y la reestructuración, en el norte, de los *cercles* en función de las necesidades de la vía ferroviaria Abidján-Níger.

La construcción de una vía ferroviaria que cruzara Costa de Marfil de norte a sur había sido concebida ya en 1895. Después de varios años de estudios y de con-

[06] Esta insuficiencia del asentamiento europeo facilitaría más tarde la “descolonización pacífica”, en contraste con las colonias de asentamiento (Argelia, Kenia, África Austral) que se vieron envueltas en guerras de liberación.

[07] Una interesante síntesis de esta ocupación militar se puede encontrar en C. WONDJI (1963): *La pénétration de la Côte d’Ivoire occidentale, de 1899 a 1919*. Memoria, D.E.S. Historia, Sorbonne.

troversias en cuanto al trazado exacto de su recorrido, los trabajos se iniciaron en Abidján en enero de 1904. En 1906 la línea alcanzaba Agboville y, cuatro años más tarde, Dimbokro. El 15 de marzo de 1913 fue inaugurada la estación de Bouaké por el Gobernador General William Ponty. Con retrasos por la guerra en Europa, la línea alcanzó Tafiré en 1925, antes de continuar hacia Bobo-Diulasso en 1934.

Desde entonces, la existencia del “mejor instrumento de penetración y pacificación” ejerció una influencia profunda en la evolución política, económica y social de Costa de Marfil (Semi-Bizan, 1973: 161 y Maestri, 1976). En un informe fechado del 31 de julio de 1912, Angoulvant proponía al gobernador general una ‘organización’ que respondiera mejor a las necesidades económicas y a la situación de la colonia, alegando que el objetivo principal era operar un reparto territorial que favoreciera el avance de la vía ferroviaria.

La ley del 11 de noviembre de 1913 consideró esta propuesta en los *cercles* situados al norte de Bouaké. Se trataba de los *cercles* de Korhogo y Kong que tenían que ser cruzados por el ferrocarril. En efecto, la red ferroviaria, tal como estaba proyectada, tendría que pasar por ambos *cercles* si estos hubieran mantenido su ubicación. De ello se hubiera derivado una dualidad del trazado y del transporte de las mercancías con gran perjuicio para el ferrocarril.

En su informe el gobernador Angoulvant proponía dos soluciones. La primera consistía en englobar en una única circunscripción a los dos *cercles* de Korhogo y Kong (este último perteneciente al distrito de Boundiali). Esta fusión hubiera tenido como principal inconveniente la formación de una circunscripción demasiado amplia y, por tanto, difícil de administrar. La segunda solución consistía en separar los dos *cercles* de tal modo que los límites entre ambos no fuesen en dirección norte-sur, sino este-oeste. Así la vía ferroviaria, de dirección norte-sur, atravesaría ambos *cercles* en un solo trazado. Los *cercles* principales se situarían sobre esta vía ferroviaria constituyendo focos de atracción para los productos destinados a alimentar el tráfico de la vía ferroviaria. La ley del 11 de noviembre de 1913 adoptó esta segunda solución.

► El *cercle* de Kong, una vez segregada su parte norte, se transformó en el *cercle* de los Tagouana, con capital en Kanangono, por donde pasa el ferrocarril. Dabakala, la antigua capital, se transformó en un sencillo puesto, aunque mientras llegaba el ferrocarril continuó siendo la capital provisional.

► El *cercle* de Korhogo adquirió por el oeste el distrito de Kong pero a la vez se redujo, ya que el distrito de Boundiali se anexionó al nuevo *cercle* de Odiénné. Por el sur se redujo también ya que el cantón de Boron se incorporó al *cercle* de Ouorodougou.

La nueva división administrativa, así constituida, tomó el nombre de *cercle* de Kong, con capital en Tafiré. Por allí pasaba la vía ferroviaria con puestos en Kong y en Korhogo. Ya el gobernador Angoulvant auguraba un próspero porvenir para Tafiré, considerando que era una estación amplia y un núcleo económico llamado a transformarse en unos años en punto de tanta importancia como Abidján, Dimbokro y Bouaké. Allí convergería toda una red de carreteras que comunicaría el ferrocarril con los centros y las regiones de producción de la alta Costa de Marfil y del Sudán. La historia defraudó estas previsiones optimistas, ya que Tafiré se quedó reducida a una pequeña estación que sería finalmente destruida por futuros conflictos. Este destino de Tafiré se debía a la proximidad de Korhogo, importante núcleo comercial que ejercía ahora una influencia hegemónica sobre todo el Norte de Costa de Marfil.

Alrededor de los años 1923-1924, la vía ferroviaria necesitaría nuevos retoques territoriales en el norte. El ejemplo más significativo fue la reorganización del *cercle* de Kong por la ley del 3 de marzo de 1924 (JOCI⁸, 1924: 80). La capital del *cercle* se trasladó de Korhogo a Ferkessédougou, futura e importante estación de la línea ferroviaria hacia Bobo, destinada a transformarse en el núcleo más importante de la región norte del país. Al mismo tiempo, ciertos cantones fueron segregados de la subdivisión de Korhogo e incorporados a la subdivisión de Kong. Por otra parte, se fueron produciendo una serie de reagrupamientos étnicos que coincidían con los *cercles* de Kong y de Tagouana. El primero englobaba a población mayoritariamente senoufo. El segundo mezclaba miembros de esta tribu con los de Baoulé como Djimini, Djamala, y Tagouana. El propio nombre de “*cercle* de los Tagouana” es significativo.

Sin embargo, para llevar a cabo todos estos proyectos organizativos era necesaria una fuerte inversión. La ley del 15 de agosto de 1915 (JOCI, 1915: 577) regulaba la cuestión económica. Mientras la reforma de los *cercles* del norte se había hecho en previsión del paso del ferrocarril, por los *cercles* del sur de Bouaké, por los que ya pasaban las vías del tren, hacía falta aprovechar este instrumento dirigiendo hacia sus estaciones la producción de los territorios del entorno a través de una red apropiada de carreteras.

Ahora bien, la organización administrativa de las circunscripciones de las afueras de la vía ferroviaria no respondía a este objetivo. La ley del 10 de agosto de 1915 aportó las modificaciones siguientes:

- ▶ Al *cercle* de las lagunas se le segregaron los distritos de Agboville y Adzopé.

[08] *Journal Officiel de la Côte d'Ivoire*.

- ▶ Se suprimió el *cercle* del Baoulé-Sur, cuya región –Toumodi-Dimbokro– se anexionó con el *cercle* del N’Zi-Comoe, integrando el distrito de Tiassalé en el nuevo *cercle* del Agnéby. El *cercle* del Baoulé-Nord se transforma en el *cercle* del Baoulé.
- ▶ Los distritos de Agboville y Adzopé, añadidos con la región de Tiassalé, formaron el nuevo *cercle* del Agneby con capital en Agboville y con los puestos de Adzopé y Tiassalé.

Este nuevo reparto espacial marfileño presentaba ciertas ventajas. Los *cercles* atravesados por el ferrocarril desde Abidján estaban colocados en las márgenes de la vía ferroviaria para facilitar la circulación de las mercancías. Las capitales se colocaron, evidentemente, al lado del trazado: Abidján (cabeza de línea), para el *cercle* de las lagunas; Agboville, para el *cercle* del Agnéby; Dimbokro, para el *cercle* del N’Zi-Comoe; Bouaké, para el *cercle* reconstituido del Baoulé. Los *cercles* del norte permanecieron inalterados.

Las capitales se encontraban separadas por unos 100 kilómetros de distancia entre ellas, para así favorecer una equilibrada concentración longitudinal de las materias primas hacia la arteria ferroviaria. Así, Agboville estaba situada a 82 kilómetros de Abidján; Dimbokro, a 100 kilómetros de Agboville; Kanangono, a 84 kilómetros de Bouaké; Tafiré, a 80 kilómetros de Kanangono. La única excepción fue Bouaké, situada a 134 kilómetros de Dimbokro. Todos estos datos se muestran en el mapa de los seis *cercles* de la vía ferroviaria, donde se destacan varios elementos:

Los seis *cercles* de la vía ferroviaria forman, desde el *cercle* de las lagunas hasta el *cercle* de Kong, un corredor enmarcado por el río Bandaman en el oeste y el río Comoé en el este; el ferrocarril atraviesa este corredor por la mitad. Esta región central de Costa de Marfil adquirió así, gracias al ferrocarril, una posición económica privilegiada.

La reorganización del 10 de agosto de 1915 permitió a Dimbokro, capital del *cercle* ensanchado del N’Zi-Comoe, ascender a una posición de metrópoli sub-regional, en detrimento de Toumodi. Mucho antes de la llegada de los franceses, Toumodi constituía una encrucijada comercial importante, por donde transitaba un tráfico considerable desde Marabadiassa, en el Norte, y cruzaba todo el país Baoulé, hacia Tiassalé y Grand-Lahou, recorriendo la costa (Chauveau, 1976: 567-602). Además, tras la conquista de Tiassalé, cerrojo sur del país Baoulé, por el capitán Marchand en 1894, los franceses se adentraron más hacia el norte encontrando en la zona de Toumodi una resistencia primero pasiva que pronto se convirtió en guerra abierta. El puesto militar de Toumodi, construido en 1901, debía con-

vertirse en el núcleo de expansión francesa en el país. Ya en 1896, Toumodi era capital del Baoulé, uno de los principales *cercles* hasta 1907.

Sin embargo, la importancia de Toumodi iba a decrecer a medida que disminuía el avance francés. Primero, la ley del 31 de diciembre de 1907 sustrajo a la autoridad de Toumodi todo el territorio situado en el Oeste del río N'Zi, creando el *cercle* N'Zi-Comoe con capital en Saoua, luego Bongouanou⁹. Más tarde, la ley del 14 de diciembre de 1908 sustraía a Toumodi todo el norte del País Baoulé instituyendo el *cercle* del Baoulé-Norte con Bouaké como capital. Desde entonces, la influencia y el papel de Toumodi fue disminuyendo rápidamente en beneficio de Bouaké y, sobre todo, de Dimbokro.

Creada en 1903 como puesto de la circunscripción del Baoulé-Sur, Dimbokro se transformó en 1910 en capital del *cercle* de N'Zi-Comoe sustituyendo a Bongouanou¹⁰. Asimismo, en 1910, el ferrocarril cruzaba el N'Zi y llegaba a Dimbokro, haciendo de este territorio un importante centro económico.

La ley del 10 de agosto de 1915 consagraba la superioridad de Dimbokro, que anexionaba administrativamente la región de Toumodi cuyo territorio se repartió entre el *cercle* del Baoulé (Bouaké) y el *cercle* del N'Zi-Comoe (Dimbokro).

Estos avatares históricos serían la base de las relaciones, a veces tensas, entre las dos localidades, pues la nostálgica Toumodi aceptaría mal la primacía de Dimbokro. Cabe señalar que, desde la independencia, la situación de Toumodi no mejoró en absoluto en el mapa sub-regional a causa de la evolución de Yamoussoukro, otra localidad que se quedó durante mucho tiempo bajo su obediencia.

En este proceso de reestructuración del espacio marfileño cabe también destacar la nueva posición dominante adquirida por Agboville, promovida como capital del nuevo *cercle* del Agneby. La región estaba esencialmente poblada por la etnia Abbey y Akyé, tribu poco manejable, desconfiada según el Gobernador Angoulvant, pero a la que todo el mundo atribuía costumbres suaves y agradables (Paulme, 1966: 86-120). Hasta 1908, esta zona se quedó fuera de la acción de la administración colonial. Fue el paso del ferrocarril el que llevó la influencia francesa marcando la suerte de Agboville (Grivot, 1955: 84-107).

El primer puesto en la región se creó en octubre de 1903 en Ery-Macouguié, después de los contactos diplomáticos entre el administrador Lamblin y los jefes Abbey y Attié, a propósito del trazado de la vía ferroviaria. En 1906, esta vía ferroviaria llegaba a la aldea de Agbossou, situada en las orillas del

[09] Ley del 18 de diciembre de 1908.

[10] Ley del 3 de diciembre de 1910.

río Agneby o Agbo, donde los trabajos de construcción del ferrocarril y del puente sobre el río habían atraído numerosa mano de obra. Esta situación conferiría pronto a la localidad una importancia económica similar a la del puesto Ery-Macouguié, situado a seis kilómetros del ferrocarril y que fue transferido a Agboville en 1908.

Desde entonces creció el auge de Agboville. El número de trabajadores se multiplicó al tiempo que prosperaba la explotación forestal. Pero la otra cara de la moneda era que las poblaciones se iban dando cuenta de que estaban perdiendo su libertad. Los franceses no sólo exigían el cobro de impuestos, sino que también mandaban con mayor fuerza y violencia.

En 1910 la insurrección de los Abbey fue despiadadamente reprimida por el Gobernador Angoulvant. Sin embargo, la fortuna de Agboville era evidente y quedó consagrada por la ley del 10 de agosto de 1915.

La creación del *cercle* del Agneby redujo la influencia paralizante de Abidján sobre la localidad, extendiendo la de Agboville sobre el importante centro de Tiassalé al oeste y de Attié al este (capital de la zona: Adzopé).

Agboville aprovechó el desplazamiento hacia el norte, en Abengourou, territorio principal del *cercle* del Indénié, hasta entonces situado en Zaranou. Esta localidad era una gran encrucijada comercial precolonial en la carretera que discurría de norte a sur. El caucho silvestre constituía su principal riqueza a principios del siglo XX, pero después de 1913 el precio de este producto se redujo drásticamente. Entonces los bandoleros abandonaron un Zaranou en declive y el movimiento comercial se orientó hacia los nuevos cultivos tales como el café y el cacao. Fue entonces cuando el centro económico de Indénié se desplazó a Abengourou. En 1915 esta localidad se erigió en capital pues poseía una carretera importante para el tráfico de mercancías la cual comunicaba con la estación ferroviaria de Agboville.

Así, en 1915, Francia consiguió, por fin y tras varias dificultades, la implantación de una administración territorial a la francesa que desposeía a la sociedad local costamarfileña de la mayoría de sus derechos tradicionales. En 1960 Costa de Marfil conseguía la independencia después de varias luchas independentistas y la perseverancia de Felix Houphouët Boigny.

5. Conclusiones

La historia de América Latina –y parte de la europea– arranca desde la costa africana. Españoles en Guinea Ecuatorial y franceses en Costa de Marfil ‘inventaron’ dichos territorios respectivos invisibilizando la participación efectiva de los múltiples pueblos autóctonos que en esas tierras vivían, lo cual ocasionó una pérdida de identidad evidente. Por tanto, hoy en día se concede una importancia

permanente a la recuperación de rasgos identitarios del pasado para los estudios sobre multiétnicidad y re-construcción de las identidades.

La situación colonial se basó desde el inicio en una estructura deliberada de exclusión social. El colonizador francés, con su “puesta en valor colonial”, organizó el territorio y la sociedad sobre la base de prestaciones obligatorias en el ámbito del indigenato. Se trataba de instaurar una administración moderna en un medio tradicional indígena. Había que lograr que convivieran poblaciones que, en ocasiones, ignoraban incluso la existencia de las otras. Era necesario que unas poblaciones orgullosas de sus peculiaridades, de su libertad y de su independencia, prescindieran de muchas de sus instituciones y se fundieran en una entidad que sobrepasaba el espacio aldeano o étnico, bajo la autoridad de un poder extranjero más amplio. Se trataba de organizar y orientar este conjunto hacia la realización del proyecto colonial.

Para llevarlo a cabo era necesario el control y manejo de las poblaciones locales, para conseguir la mano de obra indispensable para suministrar los productos necesarios para el consumo de la metrópolis, y contribuir así a su reconstrucción después de las dos guerras mundiales. En aquellos momentos, se consideraban imperativos vitales la puesta en valor metódica de los recursos y la explotación racional del sub-suelo del territorio. Ello consagró, desde las fechas de las creaciones de las colonias de Guinea Ecuatorial y Costa de Marfil hasta nuestros días, las características dominantes de la estructura territorial administrativa y les confirió su originalidad y su complejidad: Guinea Ecuatorial y Costa de Marfil formaron parte integrante de un grupo de colonias de África Ecuatorial y Occidental Francesa (AEF y AOF) de ahí que su aparato administrativo inmediato “interno” dependiera doblemente de otras autoridades “externas”; la otra fuente de complejidad reside en la multitud de reformas administrativas que se operaron y que desembocaron en el casi completo desmantelamiento de la sociedad tradicional y la exclusión oficial del factor étnico del sistema político y del reparto administrativo.

Ello provocó la desagregación de las estructuras políticas tradicionales con una repercusión posterior sobre las actuales. Porque el sistema administrativo no es un instrumento, un aparato neutro, capaz de funcionar con un mando, puesto al servicio de cualquier objetivo, excluyendo el contexto. Como consecuencia de los cambios políticos y administrativos introducidos por las autoridades militares españolas y francesas se produjo el desmantelamiento de la organización tradicional y la ruptura del equilibrio de poder entre los distintos grupos que ocupaban los territorios ecuatoguineano y marfileño. Surgía un modelo transitorio basado en la convivencia de focos hegemónicos y de espacios periféricos, pendientes éstos últimos de ser conquistados, circunstancia que sumía a sus habi-

tantes en un permanente estado de expectación y anarquía. Poco a poco el proceso de conquista se fue ampliando gracias al ferrocarril, construido con vistas a facilitar el transporte de mercancías altamente valoradas por la metrópoli como eran el bronce, la madera, el marfil y, sobre todo, el oro (patrón monetario por excelencia).

La creencia en la existencia de principios de administración universales sólo tiene un valor ideológico. Dirigido por las organizaciones internacionales especializadas en el “desarrollo”, este mito sólo incluye la voluntad de las fuerzas económicas dominantes (sociedades multinacionales o transnacionales), de crear, localmente, unas estructuras institucionales pensadas para que puedan ser integradas en el mercado internacional. De manera general y de manera absolutamente contradictoria con los valores que propugnaban las potencias occidentales, el colonialismo se basó en una explotación de los recursos en beneficio de las metrópolis, centrándose fundamentalmente en la exportación de materias primas, sin desarrollar la autosuficiencia de las economías locales, y un desarrollo de estructuras, comunicaciones y transportes, al servicio del sistema colonial, sin atender las necesidades reales de la población y, además, con un alto grado de explotación laboral (García Luengo, 2005).

6. Referencias bibliográficas

- ▶ ANGOULVANT, L. G. (1916): *La pacification de la Côte d'Ivoire. Méthodes et résultats*. París: La Rose, 1916.
- ▶ BELTRÁN, L. (inédito): *Anthropologie du relationnement externe des sociétés*.
- ▶ BELTRÁN, L. (inédito): *L'anthropologie diplomatique*. Lubumbashi, 1981.
- ▶ CABRAL, A. (1970): *Le pouvoir des armes*. París: Maspéro.
- ▶ CAÑEDO-ARGUELLES, T. (2005): ‘La formación del Estado multiétnico en América Latina’. Cursos de doctorado 2004-2005, en la Universidad de Alcalá de Henares, España.
- ▶ CAÑEDO-ARGUELLES, T. (1998): ‘Supervivencia de la comunidad andina y claves para su identidad’, en *Revista Histórica*, Lima (Peru), vol. XXII, nº 1 pp. 1-23.
- ▶ CAÑEDO-ARGUELLES, T. (1999): ‘La comunidad de Itatí. Un marco para el debate cultural y la afirmación identitaria en el Paraná’, en *Revista Complutense de Historia de América*, nº 25, pp. 195-217. Madrid.
- ▶ CAÑEDO-ARGUELLES, T. (2007): ‘Des-precio y re-valoración de la negritud dominicana en el siglo XXI’. XII Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas. Universidad de Huelva.
- ▶ CAÑEDO-ARGUELLES, T. (2007): ‘La emoción de ser dominicano... con una identidad sin fracturas’. XI Congreso Dominicano de Historia, Museo de Historia y Geografía. Santo Domingo: Secretaría de Estado de Cultura.

- ▶ CHAUVEAU, J. P. (1976): 'Note sur les échanges dans le Baoulé précolonial', en *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 63-64, vol. XVI, pp. 567-602.
- ▶ CHE GUEVARA, E. (1967): *La Guerra de guerrilla*. París: Máspero.
- ▶ FANON, F. (1970): *Les damnés de la terre*. París: Máspero.
- ▶ GARCÍA LUENGO, J. (2005): Cursillos de la Casa Encendida sobre 'Seguridad, desarrollo y derechos humanos: pilares básicos del nuevo orden mundial'. Madrid.
- ▶ GRIVOT, R. (1955): 'Agboville, esquisse d'une cité africaine', en *Etude Eburnéennes*, IV, pp. 84-107.
- ▶ HERSKOVITS, M. (1966): *The New World Negro*. Londres: Indiana University Press.
- ▶ HERSKOVITS, M. (1941): *The myth of the Negro past*. Boston: Beacon Press.E.
- ▶ MAESTRI, E. (1976): *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire. Historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*. Tesis doctoral. Aix-en-Provence: Universidad Aix-Marsella.
- ▶ MASSIOT, M. (1971): *L'organisation administrative de Madagascar de 1896 a 1958*. Tesis doctoral Universidad de Navarra. París: LGDJ.
- ▶ MBEMBE, A. (2000): *De la postcolonie, Essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*. París: Karthala.
- ▶ MUDIMBE, V. Y. (1994): *The Idea of Africa*, Ndiana U.P/ James Curry. Londres: Bloomington.
- ▶ MUDIMBE, V. Y. (1988): *The invention of Africa, Gnosis, philosophy, and the order of Knowledge*, Ndiana U.P/ James Curry. Londres: Bloomington.
- ▶ PAULME, D. (1966): 'Première approche des Attié', en *Cahiers d'études africaines*, VI, I, n° 21, pp. 86-120.
- ▶ SEMBI, Z. (1973): *La politique coloniale des travaux publiques en Côte d'Ivoire (1900-1940)*. Annales de l'université d'Abidjan. Série I. Histoire, p. 161.
- ▶ SURET, C. J. (1972): *Histoire de l'Afrique Noire*. París: Ed. Sociales, T II, 1900-1945, 1964-1972, pp. 127-138.