

İkinci Dünya Savaşı'na Kadar Olan Dönemde Fransa ile Batı Afrika Sömürgeleri Arasındaki Ekonomik İlişkiler

Erdem Selman DEVELİ¹

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, erdemsdeveli@nevsehir.edu.tr,
ORCID: 0000-0003-2097-207X

Öz: Batı Afrika ile olan ticari ilişkileri 17. yüzyıla kadar uzanan Fransa'nın bölge üzerindeki hâkimiyetini tesis eden en önemli gelişmelerden biri Berlin Batı Afrika Konferansı'dır. Konferans sonrasında kurulan Fransız Batı Afrika'sının altın, baharat, fildişi, pamuk, yer fıstığı ve palmye yağı gibi değerli ürünler yönünden zengin bir bölge olması, Fransa ile Batı Afrika arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesini sağlamıştır. Bu doğrultuda kurmuş olduğu şirketler aracılığıyla bölge ticaretini kontrol altına almaya çalışan Fransa, ayrıca demiryolu yatırımları sayesinde Atlantik kıyıları ile iç kesimleri birbirine bağlayarak ticaret hacmini artırmayı hedeflemiştir. Bu açıklamalar doğrultusunda bu çalışmanın amacı Fransa ile Batı Afrika'daki sömürgeleri arasındaki ekonomik ilişkileri üç başlık altında incelemektir; bölgedeki ticareti kontrol altına almak amacıyla kurulan imtiyazlı şirketler, ticaret hacmini artırmak amacıyla inşa edilen demiryolları ve ithalat-ihracat yapısı. Bu ilişkileri ortaya koyabilmek amacıyla orijinal belgeler incelenmiş olup, genel olarak Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü raporlarından ve Fransız Resmî Gazetesi'nden faydalanılmıştır. Elde edilen sonuçlar, Batı Afrika'daki Fransız sömürgelerinin hem Fransa'nın hem de Fransa'nın dünya genelindeki sömürgelerinin içerisinde ticari anlamda önemli bir paya sahip olmadığını ortaya koymaktadır. Ancak bununla birlikte, kurulan imtiyazlı şirketler ve inşa edilen binlerce kilometre uzunluğundaki demiryolları, Batı Afrika'daki sömürgelerinin Fransa ekonomisi açısından son derece önemli olduklarını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Berlin Batı Afrika konferansı, Demiryolu, Sömürgecilik, Ticaret
Jel Kodları: N77, N93, N97

Economic Relations between France and its West African Colonies Until the Second World War

Abstract: One of the most important developments that established France's dominance over the region, whose commercial relations with West Africa date back to the 17th century, was the Berlin West Africa Conference. The fact that French West Africa, which was established after the conference, was a region rich in valuable products such as gold, spices, ivory, cotton, peanuts, and palm oil led to the development of economic relations between France and West Africa. In this direction, France, which tried to control the trade in the region through the companies it established, also aimed to increase the volume of trade by connecting the Atlantic coasts and inland areas through railway investments. In line with these explanations, this study aims to examine the economic relations between France and its colonies in West Africa under three headings: the concessionary companies established to control trade in the region, the railroads built to increase the volume of trade, and the import-export structure. To reveal these relations, original documents have been analyzed, and the reports of the Directorate General of Customs of France and the French Official Gazette have been used. The results show that the French colonies in West Africa did not have a significant commercial share both in France and in France's colonies around the world. Nevertheless, the concessionary companies established and thousands of kilometers of railways-built show that the colonies in West Africa were extremely important for the French economy.

Atf: Develi, E. S. (2025). İkinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde Fransa ile Batı Afrika sömürgeleri arasındaki ekonomik ilişkiler. *Fiscaoeconomia*, 9(1), 343-356. <https://doi.org/10.25295/fsecon.1504016>

Geliş Tarihi: 24.06.2024
Kabul Tarihi: 05.10.2024



Telif Hakkı: © 2025. (CC BY)
(<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Keywords: Berlin West Africa conference, Railway, Colonialism, Trade
Jel Codes: N77, N93, N97

1. Giriş

1415 yılında Kuzey Afrika'daki Ceuta (Septe) şehrini ele geçiren Portekiz'in daha sonra Afrika'nın Atlantik kıyıları boyunca Ümit Burnu'na yönelmesi, Avrupalılar için yeni bir ticaret merkezinin doğuşuyla sonuçlanmıştır: Batı Afrika. Yaklaşık üç yüz yıl boyunca Yeni Dünya'ya götürülen kölelerin toplanma ve dağıtma merkezi olan Batı Afrika'nın aynı zamanda değerli madenler ve hammadde yönünden zengin bir bölge olması, Avrupalıların dikkatini çekmiştir. Ancak Portekiz'den sonra İspanya, İngiltere, Hollanda ve Fransa'nın da Batı Afrika'ya gelmesi ve kıyı kesimlerinde ticaret merkezleri kurmaları, kendi aralarındaki çatışma riskini artırmıştır. Bu riski ortadan kaldırmak isteyen Avrupalılar hem Batı Afrika üzerindeki hem de kıta genelindeki hâkimiyet mücadelesini çözüme kavuşturabilmek amacıyla Almanya'nın öncülüğünde bir konferans düzenlemişlerdir. 15 Kasım 1884-26 Şubat 1885 tarihleri arasında gerçekleştirilen Berlin Batı Afrika Konferansı'ndan sonra 1895 yılında kurulan Fransız Batı Afrika'sı, Batı Afrika'nın çok büyük bir kısmının Fransa'ya ait olduğunu göstermektedir.

Fransa'ya ait olan bu toprakların hammadde yönünden zengin olması hem ticari ilişkileri hem de yapılacak olan demiryolu yatırımlarını etkilemiştir. Batı Afrika'dan ithal ettiği ürünlerin %90'ından fazlası endüstriyel hammaddelerden oluşan Fransa'nın ihracatının %90'ından fazlası ise mamul mallara ve gıda ürünlerine aittir. Böylece sanayi üretimi için gerekli olan hammaddelerin bir kısmını Batı Afrika'dan karşılayan Fransa, elde edilen sanayi ürünlerini ve aynı zamanda bölgenin ihtiyacı olan gıda ürünlerini ihraç ederek tam anlamıyla bir sömürge ekonomisi inşa etmiştir. İmtiyazlı şirketler aracılığıyla gerçekleştirilen bu ticaretin geliştirilmesi amacıyla 19. yüzyılın sonlarına doğru demiryolu yapımına başlanmıştır. Bu doğrultuda, bugünkü Senegal sınırları içerisinde yer alan Saint-Louis ile Dakar'ı birbirine bağlayan Batı Afrika'daki ilk demiryolu hattı 1885 yılında tamamlanmıştır. Sonraki yıllarda ise binlerce kilometre uzunluğuna ulaşan bu demiryolları sayesinde Batı Afrika kıyıları ile iç kesimler arasında hem hammadde ve mamul mal akışı daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiş hem de ticaret hacminin artması sağlanmıştır.

Bu çalışmanın, demiryolu yatırımları ve ticaret detaylarına ilişkin önemli sınırlılıkları bulunmaktadır. Fransa'nın Batı Afrika'daki demiryolu yatırımlarına ilişkin bilgilerin büyük bir kısmı, Aix-Marseille Üniversitesi'nin internet sitesinden ulaşılan Fransız Batı Afrikası Genel Hükûmet raporlarından elde edilmiştir. Ancak ilgili internet sitesindeki raporların 1900-1922 yılları arasına ait olması nedeniyle, bu çalışmada Fransa'nın Batı Afrika'daki demiryolu yatırımlarına ilişkin bilgiler 1922 yılında son bulmaktadır. Ticaret detaylarına ilişkin sınırlılıklar ise daha kapsamlıdır. Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü raporlarından elde edilen dış ticaret rakamları 1894-1938 dönemine aittir (Tablo 1). Fransız Batı Afrikası'nın 1895 yılında kurulması nedeniyle 1894 yılında başlaması tercih edilen dış ticaret verileri, İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesi olan 1938 yılında son bulmuştur. Ticareti yapılan ürün gruplarının 1881-1898 dönemine (Tablo 2) ve ticaret güzergâhlarının ise 1899-1925 dönemine (Tablo 3) ait olması, ilgili raporlardaki bu verilerin sadece bu dönemler arasında bulunmasından kaynaklanmaktadır.

Bu açıklamalar doğrultusunda bu çalışmanın amacı İkinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde Fransa ile Batı Afrika'daki sömürgeleri arasındaki ekonomik ilişkileri; imtiyazlı şirketler, ticari faaliyetler ve demiryolu yatırımları üzerinden incelemektir. Çalışmanın özgün olması ve iktisat tarihi literatürüne katkı sağlaması amacıyla orijinal kaynakların kullanılmasına dikkat edilmiştir. Önemli ölçüde Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü (*Direction Générale Des Douanes*) raporlarından ve Fransız Resmî Gazetesi'nden (*Journal Officiel De La République Française*) faydalanılan bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünü takip eden ikinci bölümde Berlin Batı Afrika Konferansı'ndan bahsedilmiş olup, Fransız Batı Afrikası'nın kuruluş sürecine değinilmiştir. Üçüncü bölümde Fransa'nın Batı Afrika'daki sömürgeleri ile olan ticaretini gerçekleştirebilmek amacıyla kurulan imtiyazlı şirketler incelenmiştir. Dördüncü bölümde bölge genelinde inşa edilen demiryolları ele alınırken, beşinci bölümde ticari

faaliyetlere ilişkin detaylardan bahsedilmiştir. Çalışmanın sonuç kısmı olan altıncı bölümde ise önceki bölümlerde elde edilen bilgiler doğrultusunda iki önemli sonucu ulaşılmıştır. Birincisi Batı Afrika'daki Fransız sömürgeleri hem Fransa'nın hem de Fransa'nın dünya genelindeki sömürgelerinin içerisinde ticari anlamda önemli bir paya sahip değildir. İkincisi ise kurulan imtiyazlı şirketler ve inşa edilen demiryolları, Batı Afrika'daki sömürgelerinin Fransa ekonomisi açısından son derece önemli olduklarını göstermektedir.

2. Berlin Batı Afrika Konferansı

Diğer sömürgelerine kıyasla Afrika'daki sömürgelerinde köleliği daha geç kaldıran Fransa'nın¹ bu yaklaşımı, kıta ile ilgili çıkarlarının daha uzun vadeli olduğunu göstermektedir. Çünkü okyanus ötesinde kas gücü ile gerçekleştirilen üretimin artık daha maliyetli olmaya başlamasına neden olan Sanayi Devrimi'nin hem hammadde ihtiyacını hem de yeni pazar arayışlarını artırması, Fransa'nın bu kıtayı terk etmeden daha fazla kazanç sağlayabileceği yeni bir strateji belirlemesine neden olmuştur. Ancak başta altın, kakao ve fildişi olmak üzere Afrika'nın değerli ürünlerini ele geçirmek isteyen tek ülke Fransa değildir. Diğer Avrupa ülkelerinin de Afrika'nın tüm bu zenginliklerine sahip olmak istemeleri, tıpkı Tordesillas Antlaşması (1494) ve Zaragoza Antlaşması'nda (1529)² olduğu gibi çıkar çatışması yaşayan Avrupa ülkeleri arasında yeni bir uzlaşımın doğmasına neden olmuştur.

Bu doğrultuda Almanya, Avusturya-Macaristan, Belçika, Danimarka, İspanya, Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, İngiltere, İtalya, Hollanda, Portekiz, Rusya, İsveç-Norveç ve Osmanlı İmparatorluğu'nun³ katılımıyla 15 Kasım 1884 tarihinde Berlin Batı Afrika Konferansı başlamıştır (JORF, 1884, s. 6044). Konferansın son oturumunda bir konuşma yapan Otto von Bismarck üç önemli kararın onaylanmak üzere olduğunu belirtmiştir; ticaret yapmak isteyen ülkelerin Orta Afrika'ya serbestçe ulaşabilmeleri, Kongo Havzası'nda ticaret özgürlüğü ve Kongo ile Nijer nehirlerinde serbest dolaşımın sağlanması (JORF, 1885a, s. 1200). Bu kararların onaylanması üzerine hazırlanan anlaşma belgelerinin on dört nüshası, tam yetkili temsilciler tarafından 26 Şubat 1885 tarihinde imzalanmıştır⁴ (JORF, 1885b, s. 1117). Genel hükümlerin yer aldığı son bölüm hariç 35 maddeden oluşan bu anlaşmaya göre; köle ticareti kesin bir şekilde yasaklanmış (*bir madde*), Afrika'nın bölüşümünde yaşanabilecek anlaşmazlıkları ortadan kaldırmaya

¹ 27 Nisan 1848 tarihinde sömürgelerinde köleliği yasaklayan Fransa'nın, Fransız Batı Afrikası ile Fransız Kongosu'nda köleliği kaldırması ise 12 Aralık 1905 tarihinde gerçekleşmiştir (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 556).

² 15. yüzyılın sonlarına doğru dünyayı keşfetmekle uğraşan sadece iki ülke vardır; Portekiz ve İspanya. Ters yönlere doğru hareket ederek dünyayı daha fazla keşfetmeyi hedefleyen bu iki ülke, savaş ihtimalini ortadan kaldırmak amacıyla müzakere yapmaya karar vermiştir. Bu doğrultuda Portekiz'in ilk önerisi, Kanarya Adaları boyunca doğu-batı yönünde uzanan bir hattın çizilmesi ve İspanya'nın faaliyetlerinin bu hattın kuzeyindeki bölgelerle sınırlandırılmasıdır. Bu ve farklı fikirleri tartışmak üzere her iki ülkenin üç temsilcisi bir araya gelmiş ve yapılan müzakereler sonucunda 7 Haziran 1494 tarihinde Tordesillas Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmaya göre Papa VI. Alexander tarafından çizilen sınır çizgisi, Azor Adaları'nın 100 fersah batısından geçmiştir. Ancak bu antlaşma 12 yıl sonra, 24 Ocak 1506 tarihinde Papa II. Julius tarafından onaylandığında, daha önceden belirlenen sınır çizgisi değişmiştir. Buna göre Yeşil Burun Adaları'nın 370 fersah batısından geçen bu yeni sınır çizgisi, Papa VI. Alexander tarafından çizilen sınır çizgisinin yerine ikame edilmiştir. Antlaşma gereği sınır çizgisinin Gine tarafındaki her şeyin sahibi olarak kabul edilen Portekiz, keşiflerini Uzak Doğu'nun en uç noktalarına kadar sürdürmüştür. Ancak Uzak Doğu'da İspanya ile Portekiz arasındaki çatışmaların şiddetlenmesi üzerine 11 Nisan 1524 tarihinde İspanya'nın Badajoz şehrinde, keşfedilecek olan bölgelerin bu iki güç arasında paylaşılmasına karar vermek üzere "Badajoz Müzakeresi (Junta of Badajoz)" yapılmıştır. Anlaşmazlığın ana konusu Maluku Adaları (Baharat Adaları)'dır ve İspanyollar burayı Portekiz sularından geçmeden keşfettilerini iddia ederken, Portekizliler ise oraya ilk olarak kendilerinin gittiği konusunda ısrar etmişlerdir (Dawson, 1899). Uzun süren müzakerelerin ardından 22 Nisan 1529 tarihinde imzalanan Zaragoza Antlaşması'nı İspanya ertesi gün (23 Nisan 1529), Portekiz ise 20 Haziran 1530 tarihinde onaylamıştır. Bu antlaşmaya göre İspanya, Maluku ve diğer adaların mülkiyeti ve hakları ile seyrüsefer ve ticaret haklarını 350.000 düka altın karşılığında Portekiz Kralı'na satmıştır. Portekiz Kralı tarafından İspanya Kralı'na ödenecek olan bu tutarın 250.000 düka altın mayıs ayında ve kalan 100.000 düka altın ise ekim ayında ödenecektir. Ayrıca Maluku Adaları'nın 297,5 fersah doğusundan geçen ikinci bir sınır çizgisi çizilmiştir. Buna göre Tordesillas Antlaşması'nda çizilen ilk sınır çizgisi ile bu ikinci sınır çizgisi arasında keşfedilecek olan yerler, Portekiz Kralı'na ait olacaktır. Ayrıca taraflar, Tordesillas Antlaşması'nun her açıdan geçerli ve bağlayıcı kalacağını taahhüt ve kabul etmişlerdir (Blair & Robertson, 1903, s. 222-237).

³ Osmanlı İmparatorluğu'nu temsilen, Said Paşa katılmıştır (JORF, 1884, s. 6044).

⁴ ABD adına kongreye katılan John Adam Kasson (JORF, 1884, s. 6044) tarafından imzalanan Berlin Yasası, dönemin ABD Başkanı tarafından Senato'nun onayına sunulmamıştır. Bunun nedeni ise Berlin Yasası'nın onaylanmasının, Kongo'daki rakip güçlerin toprak taleplerinin desteklenmesi anlamına geleceğinin düşünülmesidir (Twain, 1905, s. 49).

yönelik kurallar belirlenmiş (*iki madde*) ve Afrika'nın Atlantik Okyanusu'na akan iki önemli nehri (Kongo ve Nijer nehirleri) ile Kongo Havzası'nda ticaret serbest bırakılmıştır (*otuz iki madde*) (Berlin Act, 1885). Ayrıca Berlin Senedi ile birlikte Kongo Havzası'nda herhangi bir ülkenin tekel veya ticari imtiyaz elde etmesi (UK Parliament, 1919a, s. 31) ve farklı ihracat vergilerinin uygulanması yasaklanmıştır (UK Parliament, 1919b, s. 543).

Böylece Otto von Bismarck'ın yaptığı konuşmaya ve Berlin Senedi'ne bakıldığında aslında bu konferansın, Afrika üzerinden yaşanabilecek ticaret savaşlarının önüne geçmek amacıyla toplandığı anlaşılmaktadır. Çünkü Kongo Havzası'nda serbest ticaretin teşvik edilmesi ve Afrika'nın en büyük ikinci ve üçüncü nehirleri olan Kongo ve Nijer nehirlerinde serbest dolaşımın sağlanması, hammadde ve pazar arayışında olan Avrupa ülkeleri için kıta genelinde savaş gemileri yerine ticaret gemilerinin dolaşması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla 400 sene önce Batı Afrika kıyılarından milyonlarca köleyi Yeni Dünya'ya taşımaya başlayan bu gemilerin, artık hammadde-mamul mal takasını gerçekleştirmek üzere kıtanın iç kesimlerine doğru ilerlemesinin önündeki tüm engeller kaldırılmıştır.

Konferans sonrasında kıta ile ilgili planlarını hayata geçirmek isteyen Fransa, 20 Mart 1894 tarihinde Sömürgeler Bakanlığı'nı (*Ministère des Colonies*) kurmuştur (JORF, 1894, s. 1309). Daha sonra ise 26 Ocak-1 Kasım 1895 tarihleri arasında Sömürge Bakanı olarak görev yapan Emile Chautemps'ın raporu üzerine 16 Haziran 1895 tarihinde Senegal, Fransız Sudanı (*Mali*), Fransız Ginesi (*Gine*), Dahomey (*Benin*) ve Fildişi Sahilleri'ni kapsayan Fransız Batı Afrika'sı (*l'Afrique Occidentale Française*) kurulmuştur (JORF, 1895, s. 3385). Ancak Fransa'nın Batı Afrika'daki topraklarını genişletme isteğinin sonucunda 1904 yılında Moritanya ile Yukarı Senegal ve Nijer (*Haut Sénégal et Niger*) (JORF, 1904, s. 6251) ve 1919 yılında Yukarı Volta (*Haute Volta-Burkina Faso*) da Fransız Batı Afrika'sı'na dâhil edilmiştir (JORF, 1919, s. 5201).

3. İmtiyazlı Şirketler

1446 yılında Portekizlilerin yerleştiği Senegal kıyılarında (*Afrique Occidentale Française*, 1922, s. 390) yaklaşık 200 yıl sonra ilk ticaret merkezlerini kuran Fransızlar (Ducoudray, 1883, s. 763), imtiyazlı şirketler aracılığıyla bölgedeki ticari faaliyetlerini geliştirmeye başlamışlardır. Bu doğrultuda 1626 yılında kurulan *Compagnie Normande*, Senegal Nehri ile Gambiya Nehri arasındaki ticaret için 1634 yılında on yıllık bir imtiyaz elde etmiştir (*Afrique Occidentale Française*, 1922, s. 390). 1658 yılında Rouen Parlamentosu şirketin varlıklarının satılmasını emretmiş ve yapılan açık artırmadan sonra şirketin sahip olduğu her şey "*Compagnie du Cap Vert et du Sénégal*" isimli yeni bir şirket tarafından 92.000 pound karşılığında satın alınmıştır. Ancak bu şirketin ticari hayatı kısa sürmüş ve Fransa Maliye Bakanı Jean Baptiste Colbert tarafından 1664 yılında *Compagnie des Indes Occidentales* yararına kamulaştırılmıştır (*Afrique Occidentale Française*, 1911, s. 94).

9 Nisan 1672 tarihli bir ferman ise *Compagnie des Indes Occidentales*'in tüm varlıklarını ve imtiyazlarını, 1679 yılında kraldan aldığı izinle *Compagnie d'Afrique* unvanını alan ve sadece Cap Blanc'tan⁵ Ümit Burnu'na kadar ticaret yapma ayrıcalığını elde eden bu yeni şirkete satmaya zorlamıştır. 1681 yılına gelindiğinde ise Hollandalılarla olan mücadeleyi kaybeden *Compagnie d'Afrique*, tüm varlıklarını ve haklarını "*Compagnie du Sénégal, Côte de Guinée et d'Afrique*" isimli yeni bir şirkete devretmek zorunda kalmıştır. 12 Eylül 1684 ve 6 Ocak 1685 tarihli kararnamelerle şirketin sahip olduğu imtiyazın kapsamı Cap Blanc ile Sierra Leone arasında sınırlandırılmıştır. Daha sonra *Compagnie du Sénégal* adını alan bu şirket, 1694 yılında tüm imtiyazlarını ve mülklerini yeni bir şirkete satmak zorunda kalmıştır. "*Compagnie Royale du Sénégal, Cap Nord et Côte d'Afrique*" adı ile kurulan bu yeni şirketin sahip olduğu imtiyazların süresi, 1696 yılının Mart ayında 30 yıl olarak belirlenmiştir. Ancak borçlar ve davalarla boğuşan "*Compagnie Royale du Sénégal, Cap Nord et Côte d'Afrique*", 1709 yılında

⁵ Afrika'nın batısında yer alan ve Batı Sahra ile Moritanya arasında bölünmüş olan bir yarımada.

kraliyet yetkilileri tarafından tüm imtiyazlarını Compagnie du Sénégal'e devretmeye zorlanmıştır. 15 Aralık 1718 tarihinde imzalanan ve 10 Ocak 1719 tarihinde onaylanan bir satış senedi ise Compagnie du Sénégal'in tüm haklarını, imtiyazlarını, ayrıcalıklarını, tesislerini, kalelerini ve ticaret karakollarını, Compagnie des Indes'e devretmiştir. Ayrıca bu imtiyazın daimî olduğu ve hem Sierra-Leone ile Ümit Burnu arasında kalan hem de 1685 yılında Gine Kumpanyasına verilmiş olan kıyıları da kapsadığı ilan edilmiştir (Afrique Occidentale Française, 1922, s. 390-391). Böylece bu şirkete, tıpkı Compagnie d'Afrique'de olduğu gibi Cap Blanc ile Ümit Burnu arasında ticaret yapma ayrıcalığı tanınmıştır. Ayrıca bu imtiyaz, diğer şirketlere tanınan imtiyazlardan farklı olarak belli bir süreyle sınırlandırılmamıştır.

19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise 12 Aralık 1881 tarihinde kurulan Compagnie du Senegal et de la Cote Occidentale de l'Afrique'nin ismi, 1 Ağustos 1887 tarihinde Compagnie Française de l'Afrique Occidentale olarak değiştirilmiştir. Merkezi Marsilya'da olan ve 50 yıllığına kurulan bu şirket, her biri 500 frank değerinde 30.000 adet hisse senedinden oluşan toplam 15 milyon frank sermayeye sahiptir. Batı Afrika ile ticari faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere 3 adet buharlı gemiden (*Palabah, Foulah ve Mandingue*) oluşan bir filoya sahip olan şirketin, Afrika kıyılarındaki filosu ise 2 adet buharlı gemi ve kayık, 15 adet kıyı gemisi, yaklaşık 100 adet tekne ve kanolardan oluşmaktadır. Ayrıca şirketin faaliyetlerini yürütmek üzere Afrika kıyılarında birçok kuruluşu (*11 ana acente ve 18 alt acente*) bulunmaktadır. Şirketin kuruluş amaçları ise şunlardır (Bonzon, 1895, s. 278):

Şirketin Fransa'da, İngiltere'de ve Afrika kıyılarında sahip olduğu ticari ve sanayi kuruluşlarının işletilmesi ve geliştirilmesi,

Afrika kıyılarına hizmet vermek üzere buharlı gemi hatlarının oluşturulması ve Senegambiya'da ya da Afrika'nın herhangi bir yerinde demiryollarının inşa edilmesi ve işletilmesi,

Afrika'da ticaretin oluşturulması veya geliştirilmesiyle doğrudan veya dolaylı olarak bağlantılı olan faaliyetlerde bulunmak,

Gerektiğinde şirketin denizcilik veya ticari faaliyetlerini ve sanayi kuruluşlarını geliştirmeye ve genişletmeye hizmet edebilecek her türlü faaliyet veya girişimde bulunmak.

Ticari faaliyetlerini bu amaçlar doğrultusunda geliştiren şirketin 31 Aralık 1894 tarihli bilançosunda aktif toplam 9.880.461,59 frank olup, bunun 6.049.127,25 francı Afrika'daki ticari faaliyetlerinden elde edilen kazançlardan ve 1.057.575 francı Afrika'daki bina ve arazilerden oluşmaktadır. Şirketin Manchester-Liverpool'daki ticari faaliyetlerinden elde ettiği kazanç ise sadece 226.147,95 franktır (Bonzon, 1895, s. 280). Böylece şirketin kuruluş amaçları arasında Afrika ile İngiltere'deki ticari faaliyetlerin geliştirilmesi bulunmakla birlikte, aslında Afrika'daki ticari faaliyetlerinin daha ön planda olduğu görülmektedir.

4. Demiryolu Yatırımları

1830 yılında Cezayir'i işgal eden Fransa'nın Afrika'daki öncelikli hedefi Timbuktu'dan (*Mali*) geçecek bir demiryolu hattı üzerinden Cezayir ile Senegal'i birbirine bağlamaktır. Batı Afrika'nın ekonomisini tamamen değiştirmesi beklenen bu fikir doğrultusunda (Gros, 1881, s. 1-4) 8 Nisan 1857 tarihli bir kararname ile Cezayir demiryolu hattının yapımına başlanmış ve Cezayir'den (*Cezayir'in başkenti*) Blidah'a uzanan hat 1862 yılında açılmıştır (Ducoudray, 1883, s. 762). Diğer taraftan ise Senegal'de de demiryolu çalışmaları yoğunlaşmış ve Fransa'nın Batı Afrika'daki ilk demiryolu yatırımı olan Saint-Louis ile Dakar arasındaki hattın yapımına 1878 yılında başlanmıştır. 6 Temmuz 1885 tarihinde açılışı yapılan bu hattın toplam uzunluğu 262,7 kilometre olup, yolculuk süresi yaklaşık olarak 9 saat 45 dakikadır (Afrique Occidentale Française, 1922, s. 394-429).

Saint-Louis ile Dakar arasında inşa edilen bu demiryolu hattından sonra Fransız Batı Afrikası'nın kıyı kesimlerini (*Senegal, Fransız Ginesi, Fildişi Sahilleri ve Dahomey*) iç kesimlere (*Yukarı Senegal ve Nijer*) bağlamak amacıyla birçok demiryolu projesi hayata

geçirilmiştir. Bu doğrultuda Yukarı Senegal ve Nijer bölgesinde yer alan Kayes ile Koulikoro'yu birbirine bağlayan 553 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı 1904 yılında tamamlanmıştır. Bu hat ile Saint-Louis ve Dakar arasında inşa edilen hattın iki farklı şekilde birbirine bağlanması planlanmıştır. Birincisi Dakar ile Kayes arasında inşa edilecek demiryolu hattıdır. İkincisi ise Saint-Louis ile Kayes'in Senegal Nehri üzerinden birbirine bağlanmasıdır (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 303).

Fransız Ginesi'nin bir liman şehri olan Conakry ile Kouroussa arasında inşa edilen toplam 588 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı ise; 1 Ağustos 1908 tarihinde Conakry-Mamou, 15 Ekim 1909 tarihinde Mamou-Bissikrima ve 1 Ocak 1911 tarihinde Bissikrima-Kouroussa arasında hizmet vermeye başlamıştır (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 157). Benzer bir şekilde Fildişi Sahilleri'nde de demiryolu yapımı hız kazanmış ve Atlantik kıyısında yer alan Abidjan ile ülkenin orta kesimlerinde yer alan Bouake arasında uzanan hat 1911 yılında tamamlanmıştır. Bouake ile daha kuzeyde yer alan Kong arasındaki demiryolu hattının ise bir sonraki kredi ile yapılması planlanmaktadır. Bu hattın yapımının tamamlanması ile birlikte ülkenin Atlantik kıyıları, Yukarı Senegal ve Nijer'e bağlanacaktır (Afrique Occidentale Française, 1911). Fransız Batı Afrikası'nın bir diğer bölgesi olan Dahomey'de de kıydan iç kesimlere doğru uzanan bir demiryolu projesi geliştirilmiştir. Bu doğrultuda toplam 722 kilometre uzunluğunda olması planlanan Dahomey demiryolu hattı üç ana koldan oluşmaktadır; Cotonou-Paouignan hattı, Paouignan-Parakou hattı ve Parakou-Karimama hattı (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 268). Böylece güneydeki Cotonou şehri ile kuzeydeki Karimama şehri arasında inşa edilecek bu hat sayesinde Atlantik kıyıları ile Nijer Nehri birbirine bağlanacaktır.

1922 yılına gelindiğinde ise Fransız Batı Afrikası'nda faaliyette olan demiryolu ağı toplam 2.686 kilometreye ulaşmıştır (Afrique Occidentale Française, 1922, s. 269). İnşa edilen bu demiryolları sayesinde Atlantik kıyılarındaki Dakar, Saint-Louis, Conakry, Abidjan ve Cotonou şehirleri hem demiryolları hem de Senegal ve Nijer nehirleri aracılığıyla Yukarı Senegal ve Nijer'e bağlanmıştır. Ancak buradaki esas amaç Atlantik kıyılarındaki yer alan bu şehirlerin Timbuktu üzerinden Akdeniz kıyısında yer alan Cezayir şehrine bağlanmasıdır. Bu bağlantının sağlanmak istenmesinin önemli bir nedeni vardır: Atlantik Okyanusu'ndaki uzun⁶ ve tehlikeli yolculuklara kıyasla, Akdeniz ve demiryolu güzergâhın daha kısa ve güvenilir bir alternatif olmasıdır. Çünkü Atlantik Okyanusu'ndaki uzun süreli yolculuklar hem ürünlerin bozulma riskini hem de taşıma maliyetlerini artırmaktadır. Ayrıca Fransa ile Fransız Batı Afrikası arasındaki ticaretin daha kısa sürede gerçekleştirilmesi, ticaret hacminin artmasını sağlayacaktır.

5. Ticari Faaliyetler

Fransa ile Fransız Batı Afrikası arasındaki ticarete değinmeden önce, bölgenin genel üretim yapısının incelenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Senegal'den Fransa'ya ihraç edilecek olan gıda ürünlerinin daha uzun süre korunabilmesi için buz fabrikaları kurulmuştur. Ayrıca hem bu fabrikaların çalışabilmesi hem de şehirlerin aydınlatılması için elektrik santralleri inşa edilmiştir. Bunun dışında tarım, Senegal ekonomisinin temelini oluşturmakta olup; mısır, yer fıstığı, Hindistan cevizi, sakız, kauçuk, pamuk, çivit, pirinç ve muhtelif gıda ürünleri (*lahana, turp, karalahana, şalgam, marul, kereviz, fasulye, ananas, mango, avokado*) üretilmektedir. Bu ürünlerin arasında yer fıstığına ayrı bir önem veren Fransızlar, yer fıstığı kabuklarının ilkel yöntemlerle ayrılmasından dolayı, kabuk soyma fabrikaları kurmuşlardır. Ayrıca yer fıstığı yağı üretmek için Dakar, Thies, Rufisque ve Saint-Louis'te fabrikalar kurmuşlardır. Yer fıstığına verilen bu önem sayesinde 1915 yılında 190.000 ton olan üretim miktarı, 1920 yılında 286.000 tona

⁶ Dakar ile Port-Etienne (*Moritanya*) arasındaki deniz yolculuğu 4 gün sürmektedir (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 359). Bu durumda, Fransa ile Dakar arasındaki deniz yolculuğunun yaklaşık olarak 1 ay ve Fransa ile Dahomey arasındaki deniz yolculuğunun ise yaklaşık olarak 2 ay süreceği tahmin edilebilir. Bu nedenle Cezayir, Senegal ve Dahomey üçgeninde inşa edilecek olan demiryolları, taşımacılık süresini önemli ölçüde azaltacaktır.

yükselmiştir (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 126-128; Afrique Occidentale Française, 1922, s. 490-496).

Tarımsal üretim açısından zengin bir bölge olan Fransız Ginesi'nde ise elde edilen ürünler temelde ikiye ayrılmaktadır; sanayi bitkileri ve ihracata yönelik gıda ürünleri. Pamuk, kauçuk, hint yağı, kakao, kahve, dikenli akasya, kapo ve strophanthus hispidus sanayi bitkileri iken; pirinç, mısır, yer fıstığı ve susam ihracata yönelik gıda ürünleridir. Ayrıca yerli sanayinin ön planda olduğu bölgede sepet, çömlek, ayakkabı, silah, mücevher ve muhtelif aletlerin üretimi yaygındır. Bununla birlikte Avrupa tarzı sanayi üretimi gerçekleştiren tek fabrika olan Conakry'deki Magnan-Boutal fabrikasının üç temel amacı bulunmaktadır; ülkedeki tohumları işlemek, farklı ürünlerin (*yer fıstığı, nane, touloucouna ve jatropa*) yağlarını çıkarmak ve pirinç kabuklarını soymak (Afrique Occidentale Française, 1922, s. 636-640). Fransız Batı Afrika'sının bir diğer bölgesi olan Fildişi Sahilleri'nde sadece yerli sanayi bulunmaktadır. Her köyde farklı sektörlerin ön plana çıktığı bu sanayiler; demir ve altının çıkarılması ve işlenmesi, çömlekçilik, pamuğun eğrilmesi ve dokunması, ayakkabı yapımı, yağ yapımı, sabun yapımı, kauçuk ve tekstil imalatı ve balık kurutmadır (Afrique Occidentale Française, 1922, s. 720). Madencilik ve imalat sanayinin bulunmadığı Dahomey'de ise Cotonou, Bohicon ve Savalou'da üretilen pamuğu işleyen ve Avrupalılara ait olan çırçır fabrikaları bulunmaktadır. Pamuğun dışında palmye yağı, Hindistan cevizi, kauçuk, kakao ve çivit üretilmektedir (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 275; Afrique Occidentale Française, 1922, s. 784-787).

Yukarı Senegal ve Nijer'de ise yerli sanayinin en önemli ürünü, ithal kumaşların rekabetine rağmen ayakta kalmayı başaran pamuktur. Kadınlar tarafından eğrilen pamuk, peştamal ya da battaniye yapımında kullanılmaktadır. Pamuğun dışında üretilen tarım ürünleri ise kauçuk, sakız, mısır, pirinç, yer fıstığı, susam ve tütündür. Tarımsal üretimin dışında gündelik eşyaların (*sepet, çanta, paspas, yelpaze, şapka vb.*) yapımı için gerekli olan tüm sanayiler bulunmakla birlikte, yeterli sayıda kaliteli işçi bulunmadığı için düşük kalitede üretilen bu ürünlerin Avrupa'ya ihracatı yapılamamaktadır. Bölgede Avrupalılara ait olan tek sanayi ise Bamako yakınlarındaki kireç fırınlarıdır (Afrique Occidentale Française, 1911, s. 317-318). Yukarı Volta'da da yerli sanayinin en önemli ürünü, tıpkı Yukarı Senegal ve Nijer'de olduğu gibi ithal kumaşların rekabetine rağmen ayakta kalmayı başaran pamuktur. Pamuğun dışında demir cevheri de bol miktarda bulunmaktadır. Ayrıca günlük eşyaların üretilmesi için gerekli olan tüm sanayiler bulunmakla birlikte kalifiye işçi sayısının az olması, bu ürünlerin Avrupa'ya ihracatının sınırlı düzeyde kalmasına neden olmaktadır. Yerli sanayinin dışında Avrupalılar tarafından işletilen tek sanayi, küçük bir yün halı fabrikasıdır (Afrique Occidentale Française, 1922, s. 983-984).

Böylece Fransız Batı Afrika'sının genel üretim yapısına bakıldığında tarım sektörü ağırlıkta olup, özellikle pamuk ve yer fıstığı üretiminin yaygın olduğu görülmektedir. Sanayi sektöründe ise Avrupalılara ait olan fabrikalar sınırlı düzeyde kalırken, yerli sanayi genel olarak günlük ihtiyaçların karşılanmasına yöneliktir. Tarım ve sanayi sektörlerinin bu yapısı, Fransa ile Fransız Batı Afrika'sı arasındaki ticarete de belirleyici olmuştur. Ancak Fransa'nın, Fransız Batı Afrika'sı ile olan ticaretinin değerlendirilebilmesi için önce bölgenin, Fransa'nın toplam ticaretindeki payının bilinmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Tablo 1'de, Fransa'nın toplam dış ticaret rakamları ile sömürgelerle ve Fransız Batı Afrika'sı ile yaptığı ticarete ait rakamlar verilmiştir.

Tablo 1. Fransa'nın Dış Ticareti, 1894-1938 (Milyon Frank)

Dönem	Fransa		Sömürgeler Toplamı		Fransız Batı Afrika'sı	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
1894-1904	60.309	55.981	4.990	5.660	388	469
1905-1913	75.995	68.689	6.824	7.393	718	601
1914-1918	100.904	39.007	6.004	3.508	612	152
1919-1929	569.009	508.745	55.106	68.467	7.204	5.768
1930-1938	314.616	218.492	67.758	59.636	7.097	3.494

Kaynak: Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü raporlarından hazırlanmıştır.

Tablo 1'e göre 1894-1938 yılları arasında Fransa'nın sömürgelerle olan ithalat ve ihracatı, toplam ithalat ve ihracatına kıyasla daha fazla artmıştır. Bu doğrultuda 1894-1904 döneminde bütün sömürgelerin Fransa'nın toplam ithalatındaki payı %8,3 iken, toplam ihracatındaki payı %10,1'dir. Bu oranlar 1. Dünya Savaşı döneminde (1914-1918) %6-%9 ve 1930-1938 döneminde %21,5-%27,3 olarak gerçekleşmiştir. Böylece Fransa'nın dış ticaretinde sömürgelerin payı 1. Dünya Savaşı döneminde azalırken, Büyük Buhran sonrasında ciddi oranda artmıştır. Bununla birlikte 1894-1938 yılları arasında Fransız Batı Afrikası'nın Fransa'nın toplam ithalatındaki payı %1,4 ve toplam ihracatındaki payı %1,2'dir. Tablodaki 5 dönem ayrı ayrı ele alındığında ise Fransız Batı Afrikası'nın ithalattaki payı sırasıyla %0,64, %0,94, %0,61, %1,27, %2,26 ve ihracattaki payı sırasıyla %0,84, %0,87, %0,39, %1,13 ve %1,60'tır. Fransız Batı Afrikası'nın toplam sömürgeler içerisindeki ağırlığına bakıldığında ise ithalattaki payı sırasıyla %7,8, %10,5, %10,2, %13,1, %10,5 iken, ihracattaki payı %8,3, %8,1, %4,3, %8,4 ve %5,9'dur.

Bu açıklamalar doğrultusunda Tablo 1'de hem Fransa'nın hem de sömürgelerinin toplam dış ticaretinin içerisinde Fransız Batı Afrikası'nın önemli bir paya sahip olmadığı görülmektedir. Ancak bununla birlikte Fransa'nın en çok ithalat ve ihracat yaptığı sömürgeleri arasında Batı Afrika'daki sömürgeleri üst sıralarda yer almaktadır. 1899 yılında 12 sömürgesinden⁷ toplam 504 milyon franklık ithalat yapan Fransa'nın ihracatı 566 milyon franktır. En çok ithalat yaptığı sömürgeler Cezayir (280 milyon frank), Fransız Hindini (35 milyon frank), Tunus (34 milyon frank) ve Senegal ve Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri'dir⁸ (33 milyon frank). En çok ihracat yaptığı sömürgeler ise Cezayir (282 milyon frank), Fransız Hindini (56 milyon frank), Tunus (54 milyon frank) ve Senegal ve Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri'dir (49 milyon frank) (Direction Générale des Douanes, 1899, s. 42-44). 1938 yılında ise 16 sömürgesinden⁹ toplam 12,5 milyar franklık ithalat yapan Fransa'nın en çok ithalat yaptığı sömürgeler Cezayir (4,9 milyar frank), Fransız Hindini (1,9 milyar frank) ve Fransız Batı Afrikası'dır (1,5 milyar frank). En çok ihracat yaptığı sömürgeler ise Cezayir (3,8 milyar frank), Tunus (992 milyon frank), Fransız Hindini (931 milyon frank) ve Fransız Batı Afrikası'dır (787 milyon frank) (Direction Générale des Douanes, 1938, s. 52-116).

Aslında ithalat ve ihracat rakamları kadar önemli olan bir diğer konu, hangi ürünlerin ticaretinin yapıldığıdır. Bu doğrultuda gıda ürünleri, endüstriyel hammadde ve mamul mallar olmak üzere üç ana gruba ayrılan ürünlere ait detaylar Tablo 2'de verilmektedir.

⁷ Cezayir, Fransız Hindini, Tunus, Senegal ve Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri, Saint-Pierre ve Miquelon, Réunion, Martinik, Fransız Polinezyası, Guadeloupe, Madagaskar ve bağlı ülkeleri (Mayotte dâhil), Fransız Hindistan'ı (Somali kıyıları da dâhil) ve Fransız Guyanası (Direction Générale des Douanes, 1899, s. 42).

⁸ Kongo, Sudan, Fransız Ginesi, Fildişi ve Benin Körfezi'nden oluşmaktadır (Direction Générale des Douanes, 1899, s. 87).

⁹ Cezayir, Fransız Hindini, Fransız Ekvatorial Afrikası ve Fransız Batı Afrikası, Tunus, Fas, Madagaskar, Martinik, Guadeloupe, Togo ve Kamerun, Réunion, Okyanusya'daki Fransız Kuruluşları, Suriye, Fransız Guyanası, Fransız Hindistan'ı, Fransız Somalisi ve Saint-Pierre ve Miquelon (Direction Générale des Douanes, 1938, s. 52).

Tablo 2. Ticareti Yapılan Ana Ürün Grupları, 1881-1898 (Bin Frank)

İthalat					
Dönem	Ülke/Bölge	Gıda Ürünleri	Endüstriyel Hammadde	Mamul Mallar	Toplam
1881-1884	Senegal	205	58.831	30	59.066
	Afrika'nın Batı Kıyıları	1.373	94.280	94	95.747
1885-1892	Senegal ve Gine Körfezi'ndeki Fransız Yerleşimleri	1.348	186.398	572	188.318
	Afrika'nın Batı Kıyıları	26.873	114.505	163	141.541
1893-1898	Senegal ve Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	3.184	132.785	2.400	138.369
	Afrika'nın Batı Kıyıları	410	34.023	43	34.476
İhracat					
Dönem	Ülke/Bölge	Gıda Ürünleri	Endüstriyel Hammadde	Mamul Mallar	Toplam
1881-1884	Senegal	16.919	5.505	42.528	64.952
	Afrika'nın Batı Kıyıları	3.813	2.277	5.838	11.928
1885-1892	Senegal ve Gine Körfezi'ndeki Fransız Yerleşimleri	62.068	13.887	125.711	201.666
	Afrika'nın Batı Kıyıları	8.392	3.139	10.341	21.872
1893-1898	Senegal ve Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	64.618	17.011	122.334	203.963
	Afrika'nın Batı Kıyıları	1.086	1.071	2.731	4.888

Kaynak: Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü raporlarından hazırlanmıştır.

Tablo 2'ye göre, 1881-1898 yılları arasında Batı Afrika'dan toplam 657,5 milyon franklık ithalat yapan Fransa'nın bu ithalatının %94,4'ü endüstriyel hammaddelerden, %5,1'i gıda ürünlerinden ve %0,5'i mamul mallardan oluşmaktadır. Fransa'nın Batı Afrika'ya olan ihracatı ise toplam 509,3 milyon frank olup, bu ihracatın %60,8'i mamul mallara, %30,8'i gıda ürünlerine ve %8,4'ü endüstriyel hammaddelere aittir. Böylece Fransa'nın toplam ithalatının neredeyse tamamına yakını endüstriyel hammaddelerden, ihracatının ise %90'undan fazlası mamul mallardan ve gıda ürünlerinden oluşmaktadır.

Fransa ile Batı Afrika arasındaki bu ticarete dönem dönem farklı ürünler ön plana çıkmıştır. Ayrıca Fransa her yıl kırktan fazla ürün ihraç ederken (*giyim, yiyecek, muhtelif aletler ve eşyalar, kimyasal ürünler, parfüm, sabun vb.*) karşılığında sınırlı sayıda ürün ithal etmiştir. Bu doğrultuda Fransa'nın Senegal'den en çok ithal ettiği ürün 1893-1907 yılları arasında yer fıstığı iken, 1908 yılından itibaren yağlı tohumlar ve meyvelerdir. Endüstriyel hammadde olarak kullanılan yağlı tohumlar ve meyveler, Fransa'nın Batı Afrika'daki sömürgelerinin 1926 yılında "Fransız Batı Afrikası" adı altında toplanmasından sonra da bölgeden en çok ithal ettiği ürünlerdir. Fransa'nın küresel ticaretinde de çok önemli bir paya sahip olan yağlı tohumlar ve meyvelerin ithalatında Senegal'in (*ve daha sonra Fransız Batı Afrikası'nın*) payı 1920 yılında %35, 1925 yılında %24, 1930 yılında %23 ve 1938 yılında %41'dir. Fransa'nın küresel ithalatında Fransız Batı Afrikası'nın ön plana çıkmasına neden olan bir diğer ürün ise kakao'dur. Fransa'nın toplam kakao ithalatında Fransız Batı Afrikası'nın payı 1930 yılında %31 ve 1938 yılında %48'dir. Fransa'nın Batı Afrika'daki sömürgelerine ihraç ettiği ürünler ise çok çeşitlidir. 1899-1925 yılları arasında Fransa'nın Senegal'e en çok ihraç ettiği ürünler pamuklu kumaşlar, pirinç, şarap ve şeker iken, 1899-1905 yılları arasında Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimlerine en çok ihraç ettiği ürünler muhtelif inşaat malzemeleri (*tuğla, kiremit, kireç, çimento*), kimyasal ürünler, pirinç, demir ve çelik, metal aletler ve şaraptır. 1930 ve 1938 yıllarında Fransız Batı Afrikası'na en çok ihraç ettiği ürünler ise pirinç, metal aletler, makineler, pamuklu kumaşlar, şeker, otomobil ve yedek parçalarıdır.¹⁰

Fransa ile Batı Afrika'daki sömürgeleri arasındaki bu ticaretin çok büyük bir kısmı denizyolu üzerinden gerçekleştirilmiş olup, karayolu taşımacılığı yok denecek kadar

¹⁰ Bu paragrafta yer alan bilgiler, Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 1893-1938 dönemine ait raporlarından elde edilmiştir.

azdır. Ticareti yapılan ürünlerin hangi güzergâhlar üzerinden taşındığına dair bilgiler Tablo 3'te gösterilmektedir.

Tablo 3. Ticaret Güzergâhları, 1899-1925 (ton)

İthalat				
Dönem	Ülke/Bölge	Denizyolu		Karayolu
		Fransız Gemileri	3. Ülke Gemileri	
1899-1906	Senegal	426.367	278.326	22
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	192.057	9.963	120
1907-1913	Senegal	504.480	520.285	5
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	186.981	17.047	91
1914-1918	Senegal	256.256	200.338	-
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	99.328	13.178	-
1919-1925	Senegal	959.296	759.063	601
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	475.162	73.782	1.525
İhracat				
Dönem	Ülke/Bölge	Denizyolu		Karayolu
		Fransız Gemileri	3. Ülke Gemileri	
1899-1906	Senegal	553.876	20.412	21
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	303.957	18.205	1.651
1907-1913	Senegal	642.978	23.648	67
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	368.719	14.442	4.303
1914-1918	Senegal	96.411	2.533	3
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	32.175	266	-
1919-1925	Senegal	547.085	25.947	2.275
	Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri	199.116	19.719	858

Kaynak: Fransa Gümrükler Genel Müdürlüğü raporlarından hazırlanmıştır.

Tablo 3'e göre 1899-1925 yılları arasında Fransa'nın toplam ithalatı yaklaşık olarak 5 milyon ton olup, bu ithalatın %99,9'u denizyoluyla ve %0,1'i karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Denizyoluyla gerçekleştirilen ithalatta Fransız gemilerinin payı %62,3 ve bölgede ticari faaliyette bulunan diğer ülkelere ait gemilerin payı %37,7'dir. İthalatın yapıldığı sömürgelere bakıldığında ise toplam ithalatın %78,5'i Senegal'den ve %21,5'i Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri'nden gerçekleştirilmiştir. Ayrıca ithalat 1. Dünya Savaşı döneminde bir önceki döneme göre %54 azalırken, savaş sonrasında dört katına çıkmıştır. Toplam ihracat ise yaklaşık olarak 2,9 milyon ton olup, bu ihracatın

%99,6'sı denizyoluyla (%95,3'ü Fransız gemileriyle ve %4,3'ü diğer ülke gemileriyle) ve %0,4'ü karayoluyla gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte toplam ihracatın %66,5'i Senegal'e ve %33,5'i Afrika'nın Batı Kıyısındaki Fransız Yerleşimleri'ne aittir. Ayrıca ihracat 1. Dünya Savaşı döneminde bir önceki döneme göre %90'a yakın oranda azalırken, savaş sonrasında ise altı katına çıkmıştır.

6. Sonuç

Fransa ile Batı Afrika'daki sömürgeleri arasındaki ekonomik ilişkilerin; imtiyazlı şirketler, inşa edilen demiryolları ve ticari ilişkiler üzerinden ele alındığı bu çalışmada, üç önemli sonuca ulaşılmıştır. Birincisi, Fransa'nın yüzyıllar boyunca Batı Afrika'ya yaptığı yatırımlarla ilgilidir. 17. yüzyılın ilk yarısından itibaren kurulan imtiyazlı şirketler, Fransa'nın bölge ile olan ticarete verdiği önemi göstermektedir. Aslında bu önem, Batı Afrika'nın hammadde yönünden zengin bir bölge olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca ticari potansiyeli yüksek olan bu hammaddelerin kıtanın iç kesimlerinden kıyı kesimlerine taşınmasını kolaylaştırmak amacıyla demiryolları inşa edilmiştir. Bu çerçeveden bakıldığında Fransa'nın birçok imtiyazlı şirket kurması ve binlerce kilometre uzunluğunda demiryolu inşa etmesi, elde edilen kazancın yatırım maliyetlerinden çok daha fazla olduğunu göstermektedir. Aslında bu politika, Coğrafi Keşifler döneminde ve sonrasında Avrupalıların dünya genelinde uyguladıkları ana stratejidir; imtiyazlı şirketler kurup demiryolu vb. yatırımlar yaparak hammadde-mamul mal takasını rahatça gerçekleştirebilecekleri bir sömürge ekonomisi yaratmaktır.

İkincisi, ticareti yapılan ürünlere ait detaylarda ortaya çıkmaktadır. 1895 yılından itibaren Fransız Batı Afrika'sı olarak adlandırılan ve tarım ürünleri açısından zengin olan bu bölgede farklı dönemlerde yağlı tohumlar ve meyveler, pamuk, yer fıstığı ve kakao çekirdeği üretimi ön plana çıkmıştır. Bununla birlikte bölgede daha çok gündelik ihtiyaçların karşılanmasına yönelik sanayi üretiminin bulunması, aslında Fransa'nın inşa ettiği sömürge ekonomisi için uygun bir ortam yaratmıştır. Bu çerçevede Batı Afrika'daki sömürgelerinden ithal ettiği ürünlerin yaklaşık olarak %95'i endüstriyel hammaddelerden oluşan Fransa'nın ihracatının %90'ının ise mamul mallara ve gıda ürünlerine ait olması, inşa edilen bu sömürge ekonomisinin bir sonucudur.

Üçüncüsü ise Fransa'nın Batı Afrika'daki sömürgelerinin hem Fransa'nın hem de Fransa'nın dünya genelindeki sömürgelerinin içerisinde ticari anlamda önemli bir paya sahip olmamasıdır. Bu açıdan bakıldığında Fransa'nın toplam ticaretinde %1-%2'lik bir paya sahip olan Fransız Batı Afrika'sının, Fransa'nın toplam sömürgelerinin içerisindeki payı ise %4 ile %13 arasında değişmektedir. Ancak Fransa'nın toplam ticaretinin içerisinde rakamsal anlamda önemli bir paya sahip olmamakla birlikte, bölge ile olan ticareti geliştirebilmek amacıyla kurulan imtiyazlı şirketler ve binlerce kilometre uzunluğuna ulaşan demiryolları, Batı Afrika'daki sömürgelerinin Fransa ekonomisi açısından taşıdıkları önemi ortaya koymaktadır.

Kaynakça

- Afrique Occidentale Française. (1911). *Annuaire du Gouvernement Général de L'Afrique Occidentale Française*. Paris. <https://124.im/vcrnydB> Erişim Tarihi: 06.02.2024
- Afrique Occidentale Française. (1922). *Annuaire du Gouvernement Général de L'Afrique Occidentale Française*. Paris. <https://124.im/vcrnydB> Erişim Tarihi: 06.02.2024
- Berlin Act. (1885). *General Act of the Berlin Conference on West Africa, 26 February 1885*. <https://124.im/Ous0Y34> Erişim Tarihi: 24.08.2023.
- Blair, E. H. & Robertson, J. A. (1903). *The Philippine Isands 1493-1803, Volume-I, 1493-1529*. Ohio: The Arthur H. Clark Company.
- Bonzon, A. (1895). *Bourse de Lyon. Manuel des Sociétés Par Actions de la Région Lyonnaise*. A. Rey: Lyon.

- Dawson, S. E. (1899). The Lines of Demarcation of Pope Alexander VI and the Treaty of Tordesillas. *Transaction of the Royal Society of Canada, Second Series 1899-1900*, 5(2), 467-546. J. Hope & Sons.
- Direction Générale des Douanes. (1881-1895). *Tableau Général du Commerce de la France*. Paris.
- Direction Générale des Douanes. (1896-1898). *Tableau Général du Commerce et de la Navigation*. Paris.
- Direction Générale des Douanes. (1899). *Tableau Général du Commerce et de la Navigation*. Paris: Imprimerie Nationale.
- Direction Générale des Douanes. (1900-1927). *Tableau Général du Commerce et de la Navigation*. Paris.
- Direction Générale des Douanes. (1928). *Tableau Général du Commerce*. Paris.
- Direction Générale des Douanes. (1929-1937). *Tableau Général du Commerce Extérieur*. Paris.
- Direction Générale des Douanes. (1938). *Tableau Général du Commerce Extérieur*. Paris: Imprimerie Nationale.
- Ducoudray, G. (1883). *Histoire de France et Histoire Contemporaine de 1789 à la Constitution de 1875*. Paris: Librairie Hachette Et C^{le}
- Gros, J. (1881). *Les Voyages et Découvertes de Paul Soleillet*. (Ed). Maurice Dreyfous. Paris.
- JORF (1884). Journal Officiel De La République Française. 17 Novembre 1884. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 22.08.2023
- JORF (1885a). Journal Officiel De La République Française. 5 Mars 1885. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 24.08.2023
- JORF (1885b). Journal Officiel De La République Française. 2 Mars 1885. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 24.08.2023
- JORF (1894). Journal Officiel De La République Française. 21 Mars 1894. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 31.08.2023
- JORF (1895). Journal Officiel De La République Française. 17 Juin 1895. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 26.08.2023
- JORF (1904). Journal Officiel De La République Française. 21 Octobre 1904. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 29.08.2023
- JORF (1919). Journal Officiel De La République Française. 20 Mai 1919. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/jo> Erişim Tarihi: 29.08.2023
- Keith, A. B. (1919). *The Belgian Congo and The Berlin Act*. Oxford University Press.
- Twain, M. (1905). *King Leopold's Soliloquy*. Boston: P. R. Warren Co.
- UK Parliament (1919a). Congo (Export Duties). 01 December 1919, Vol 122, 30-31.
- UK Parliament (1919b). Congo (Export Duties). 04 December 1919, Vol 122, 543.

Çıkar Çatışması: Yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

Etik Onay: Yoktur.

Yazar Katkısı: Erdem Selman DEVELİ (%100)

Conflict of Interest: None.

Funding: None.

Ethical Approval: None.

Author Contributions: Erdem Selman DEVELİ (100%)

Economic Relations Between France and its West African Colonies Until the Second World War

Erdem Selman DEVELİ

Extended Abstract

In 1415, the Portuguese captured the city of Ceuta in North Africa, and then they travelled southwards along the Atlantic Ocean, reaching the Canary Islands, Arguin, Guinea, and the Gold Coast (Ghana) on the West African coast. West Africa, a region particularly rich in gold and ivory, was also the centre of the Atlantic slave trade by the 16th century. For this reason, the West African coasts came to the fore as a new route for European warships and merchant ships outside Asia and the New World. Accordingly, the trade centres established by Spain, the Netherlands, the United Kingdom, and France, which reached the West African coast after Portugal, increased the struggle for dominance over the region and, thus, the risk of conflict. Fourteen countries (Germany, Austria-Hungary, Belgium, Denmark, Spain, The United States of America, France, United Kingdom, Italy, Netherlands, Portugal, Russia, Sweden-Norway, and the Ottoman Empire) participated in the Berlin Conference on West Africa held between 15 November 1884 and 26 February 1885 under the leadership of Germany in order to eliminate this risk of conflict between Europeans. With the Berlin Act signed after the conference, the principle of "*de facto occupation*" on the continent was accepted, and the understanding of free trade in the Congo Basin was adopted. Thus, it was aimed to prevent hot conflicts through the principle of "*the effective occupation*" and trade wars through the understanding of free trade. Among the Europeans who started to spread to different parts of the African Continent within the framework of these principles, France was the country that accelerated its activities in West Africa and tried to control the region.

In fact, France's presence in West Africa dates back hundreds of years. In the first half of the 17th century, France established its first trade centre and its first concessionary company on the coast of Senegal and started to move both southwards and inland from the West African coast. By 1895, French West Africa was established in the region covering Senegal, French Sudan (Mali), French Guinea (Guinea), Dahomey (Benin), and Ivory Coast. Later, with the inclusion of Mauritania, Upper Senegal and Niger, and Upper Volta (Burkina Faso), a large part of West Africa came under French control. The fact that French West Africa was rich in valuable products such as gold, spices, ivory, cotton, peanuts, and palm oil led to the development of commercial relations between France and French West Africa. There are two important factors in the background of these developing commercial relations: the establishment of concessionary companies and the construction of railways. France, which established its first concessionary company in West Africa in 1626, established many companies in the following years with different concession periods and regions of trade. France, which tried to control the trade in West Africa through these companies, also aimed to connect the Atlantic coasts and inland areas through railway investments. Accordingly, France's first railway line in West Africa was completed in 1885 in order to connect the two cities of Senegal on the Atlantic coast (Saint-Louis and Dakar). In the following years, the length of these railways, which were built to connect many cities in French West Africa, reached thousands of kilometres. These railways built by France had two important purposes: short-term and long-term. The short-term purpose is to ensure that the products produced in the interior reach the coastal areas quickly. In this way, the volume of trade between France and French West Africa would increase, and thus, France would be able to gain more profit. The long-term purpose is to connect Senegal, France's centre in West Africa, with Algeria, France's centre in North Africa. Providing this connection will both increase France's power in the region and shorten the distance between France and the West African coast. Connecting the coasts from Senegal to Dahomey to Algiers by railways and reaching France by ships via the Mediterranean Sea will constitute an important alternative for maritime transport between France and Senegal-Dahomey.

Thus, France's establishment of concessionary companies and the construction of railways reaching thousands of kilometres in length can be evaluated as France investing in a region where it was sure to make more profit. In this respect, France's trade with its colonies in West Africa can be analysed through foreign trade figures and the products traded. When foreign trade figures are analysed, it is seen that France's colonies in West Africa do not have a significant commercial share in both France and France's colonies around the world. The share of French West Africa, which has a share of approximately 1% in France's total trade, in colonies is between 4% and 13%, although it varies according to years. Although these ratios are important data on the trade between France and French West Africa, the more important issue is actually the products that were traded. Approximately 95% of the products imported from West Africa are industrial raw materials, and more than 90% of France's exports are manufactured goods and food products. The fact that France imports industrial raw materials and exports manufactured goods and food products in return is due to two interrelated reasons: the production structure of West Africa and French colonialism.

West Africa, where the industrial sector is not developed and the existing industrial production is aimed at meeting daily needs, is a region rich in food products. Oil seeds and fruits, cotton, peanuts, and cocoa beans are especially prominent products. The use of these products as raw materials in different industrial branches has significantly affected France's imports. In return, France exported manufactured goods and food products, as West Africa lacked the factories to process these raw materials. For example, West Africa, which has raw materials such as cotton and cocoa beans, lacks factories to process these raw materials into cotton textiles and chocolate. The addition of French colonialism to this production structure of West Africa led to the construction of a colonial economy. The Europeans, who took the raw materials from the regions they captured after the Geographical Discoveries to their own countries, increased their search for raw materials and markets, especially after the Industrial Revolution. From this point of view, France's construction of a colonial economy in West Africa is important from two perspectives: supplying the raw materials required for industrial production and exporting the products obtained as a result of industrial production.

In line with these explanations, the aim of this study is to examine the economic relations between France and its colonies in West Africa under three headings: the concessionary companies established to control trade in the region, the railways built to increase the volume of trade, and the import-export structure. In order to reveal these relations, original documents were analysed, and the reports of the Directorate General of Customs of France (*Direction Générale Des Douanes*) and the French Official Gazette (*Journal Officiel De La République Française*) were generally used. France's commercial relations with its colonies in West Africa were obtained from the reports of the Directorate General of Customs of France. From these reports between the years 1881 and 1938, information on the import-export structure, the products traded, and the routes along which these products were transported were obtained. For details on the Berlin West Africa Conference, the French Official Gazette between 1884-1919 was analysed. The results obtained reveal that the French colonies in West Africa did not have a significant commercial share in both France and France's colonies around the world. Nevertheless, the concessionary companies established and built thousands of kilometres of railways and this act shows that the colonies in West Africa were extremely important for the French economy.