

- ALTHUIS, H. P. S., & H. M. G. LAENEN (1981), 'Vrije jongens' in Ouagadougou. Kleinschalige bedrijvigheid binnen de urbane economie. Doktoraalskriptie Sociale Geografie, Katholieke Universiteit Nijmegen.
- ALTHUIS, H. P. S., & H. M. G. LAENEN (1982), Kleinschalige bedrijvigheid in de urbane economie van onderontwikkelde landen: dualistisch gescheiden sektor of structureel verweven produktiewijze? Een kritiek. Vakgroepspublicatie Sociale Geografie van de Ontwikkelingslanden no. 30, Geografisch en Planologisch Instituut, K.U. Nijmegen.
- BREMAN, J. (1976), Een dualistisch arbeidsbestel? Een kritische beschouwing van het begrip de 'informele sektor'. Van Gennep, Rotterdam.
- BROMLEY, R. (eds) (1979), The urban informal sector: critical perspectives on employment and housing policies. Pergamon Press, Oxford.
- BROMLEY, R., & C. GERRY (eds) (1979), Casual work and poverty in Third World cities. John Wiley and Sons, Chicester.
- DIJK, M. P. VAN (1980), De informele sektor van Ouagadougou en Dakar: ontwikkelingsmogelijkheden van kleine bedrijven in twee Westafrikaanse hoofdsteden. Proefschrift V.U., Amsterdam.
- FOSTER-Carter, A. (1978), The modes of production controversy. New Left Review no. 107.

SUMMARY

This article is about the effect of the penetration of the capitalist mode of production on the existence and location of small-scale activities in the centre of Ouagadougou, Upper Volta. The focus is on the uneven development of capitalism and the manifestation of this in the locational structure of a city in an underdeveloped economy. We try to explain the complex connection between changes in the socioeconomic structure and the resulting changes in the locational system. Because we consider this socioeconomic struggle as the main force behind location in space, first an analysis is made of theories which try to explain the existence and economic functions of small-scale activities for the capitalist mode of production. The economic struggle between small-scale activities and large capitalist enterprises and the struggle within activities resulting from diversifica-

- HUGON, P. (1980), Les petites activités marchandes dans les espaces urbains Africains, essai de typologie. In: HUGON (ed), Revue Tiers Monde no. 82, avril-juin 1982.
- ILO (1972), Employment, incomes and equality, a strategy for increasing productive employment in Kenya. ILO, Genève.
- JANSSEN, R. (1978), "Wij hebben zelfs geen recht op de stad": Vogelvrij wonen in Bogotá. Ekologische uitgeverij, Amsterdam.
- KLOMP-Bueters, R. (1980), Handel en wandel in Ouagadougou. Doktoraalskriptie Sociale Geografie, K.U. Nijmegen.
- MADL, F. (1972), Ouagadougou, die Hauptstadt Ober-Voltas (West-Afrika), eine stadtgeographische Untersuchung. Verlag A. Schendl, Wenen.
- MCGEE, T. C. (1974), Hawkers in Hong Kong, a study of policy and planning in a Third World city. Centre of Asian Studies, University of Hong Kong.
- MCGEE, T. C. (1979), Conservation and dissolution in the Third World city: The 'shanty' town as an element of conservation. Development and Change, Vol. 10.
- SCHEFFER, H. R. (1979), Een analyse van de mogelijkheden van een openbaar vervoersstelsel in Ouagadougou. Vrije Universiteit, Amsterdam.
- SKINNER, E. P. (1974), African urban life, the transformation of Ouagadougou. University Press, Princeton.

tion and fragmentation, lead to an ousting of small-scale activities from the centre of the city. In this process the state, as the provider of the political and juridical framework, plays an important role. Each activity, however, is effected in a different way. Activities which require much space are the first to be removed, either by a rise of the groundrent, or by a repressive action from the side of the authorities. Ambulant activities and small commerce on the "marché central" can in principle remain longer on central locations. With unchanged conditions (present economic government policy, development of capitalist enterprises, diversification and fragmentation within small-scale activities, rise of the groundrent in the centre), this struggle for space in the centre will intensify and as a result be devastating for small-scale activities.

STAAT EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN TOGO

LEO DE HAAN*

Het Westafrikaanse Togo (56.600 km², 2,5 miljoen inwoners in 1980) omvat ongeveer tweederde van het vroegere Duitse 'Schutzgebiet' Togo. Amin (1972, pp. 520-521) noemt Duits Togo een van de eerste gebieden in West-Afrika waar de 'économie de traite' volledig tot ontwikkeling kwam. Hij typeert het als een systeem dat de produktie van tropische exportgewassen door Afrikaanse producenten binnen het kader van een monopolie op import en export door Europese handelsfirma's op grote schaal mogelijk maakte. In 1919 werd de Duitse kolonie onder het mandaat van de Volkenbond geplaatst. Het westelijk deel werd door Groot-Brittannië geadministreerd en het oostelijk deel door Frankrijk. Brits Togo werd gevoegd bij de Britse Goudkust en ging in 1957 op in de republiek Ghana. Frans-Togo werd in 1960 onafhankelijk als de republiek Togo. In dit artikel wordt, na een korte verkenning van een aantal theoretische concepties, de koloniale en post-koloniale ontwikkeling van de ruimtelijke structuur in Togo geanalyseerd, waarbij met name aandacht zal worden besteed aan de invloed van de staat op de exportproduktie, op de ontwikkeling van het transportnetwerk en op de arbeidsmigratie.

1. INLEIDING

In een studie over het transport in Ghana komt Gould (1960, p. 159) tot een beschrijvend model van transportontwikkeling. In de eerste fase komt, vooral door aanleg van spoorlijnen, een verbinding tot stand tussen (potentiële) produktiegebieden en de (wereld)markt, waardoor de export toeneemt. In de tweede fase neemt ook de interne handel toe. In de derde fase ontwikkelt

het wegen-netwerk zich verder als feederroad-systeem van de spoorlijnen. In de vierde fase groeit daardoor de exportproduktie. In de vijfde fase volgt de introductie van het auto-transport, waardoor in de zesde fase een toenemende concurrentie ontstaat tussen rail- en auto-transport. Dat resulteert in de zevende fase in de terugkeer van de weg als primaire transport-faciliteit, een functie die in fase 1 verloren was gegaan.

Op basis van de studie van Gould, aangevuld met een gelijksoortig onderzoek van het transport in Nigeria, komen Taaffe, Morill en Gould (1963) tot een gegeneraliseerd concept van transportontwikkeling in onderontwikkelde landen. Hoewel zij niet definiëren wat onder transportontwikkeling moet worden verstaan, gebruiken zij voor hun onderzoek vooral patronen van spoorlijnen en wegen. Zij onderscheiden een ideaal-typische opeenvolging van zes fasen. In fase 1, de uitgangssituatie, vinden we aan de kust enkele even grote havenplaatsen met korte, even lange penetratielijnen in een ongedifferentieerd achterland. In fase 2 dringen enkele penetratielijnen verder in het achterland, wat leidt tot groei van de betrokken havenplaatsen en het ontstaan van nieuwe centra aan het eind van de penetratielijnen. In fase 3 zet dit concentratieproces van havenplaatsen zich voort. Er ontwikkelen zich vanuit de penetratielijnen feederroads die het achterland van kleine havenplaatsen binnendringen. Hierdoor gaat de groei van sommige havenplaatsen ten koste van andere. In fase 4 komen de eerste dwarsverbindingen tussen de penetratielijnen tot stand en in fase 5 worden die uitgebreid. In fase 6 komen tussen de grootste centra 'high-priority linkages' tot stand die het concentratieproces versnellen en een herhaling ervan op een hoger niveau te zien geven. Op één tijdstip kan volgens Taaffe et al. het transportsysteem van een land in verschillende gebieden in andere fasen van ontwikkeling verkeren (Taaffe et al., 1963, p.

* Drs. L. J. de Haan, wetenschappelijk medewerker, Sociaal-Geografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam. Met dank aan Bob Meys voor de samenvatting van het kaartmateriaal.

505). Haggett, Cliff en Frey (1977, p. 94) stellen de vraag in hoeverre dit model op andere koloniën buiten West-Afrika toepasbaar is en wijzen vervolgens op overeenkomsten in de ontwikkeling van spoorlijnen in Zuidoost-Brazilië. Volgens Hofmeier (1973, p. 86) vertoont de ontwikkeling van het transport in Tanzania grote overeenkomsten met het model en Ramaer (1978, p. 93) acht het model, aangevuld met een fase van desintegratie, toepasbaar op de ontwikkeling van het spoorwegennetwerk in Oost-Afrika. Vooraf echter aan de opmerking van Haggett et al. kan de vraag worden gesteld of het model van Taaffe et al. ook op andere Westafrikaanse gebieden toepasbaar is. Breder geformuleerd: in hoeverre kan het model worden opgevat als ideaal-typisch voor transportontwikkeling in een 'économie de traite'? Voor de beantwoording van deze vraag lijkt de benadering van Taaffe et al. onvoldoende omdat die te eenzijdig op de ontwikkeling van het transportnetwerk is gericht.

Slater is er daarentegen in geslaagd om de ontwikkeling van infrastructuur en transport in een breder ruimtelijk kader te plaatsen. Hij onderscheidt 4 stadia in de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van een kolonie (Slater, 1975, pp. 140-146). Stadium 1, de pre-koloniale structuur, werd gekenmerkt door een zwakke, maar onmiskenbare, samenhang en interdependentie van regio's via lokale, regionale en langeafstand handelsnetwerken. Hierdoor ontstonden urbane plaatsen, die dienden als intra- en interregionale collectie- en distributiecentra en onderling verbonden waren door karavaanwegen. In stadium 2, de koloniale penetratie, werd een dominante kapitalistische productiewijze gevestigd in deze pre-kapitalistische gebieden. De dominantie geschiedde in de productiesfeer door de aanleg van mijnen en plantages en/of in de circulatiesfeer door een monopolie van Europese handelsfirma's. Door de vestiging van een koloniaal staatsapparaat werd de reproductie van dit systeem gewaarborgd. De koloniale penetratie was ruimtelijk ongelijkmatig, omdat ze verbonden was met de aanleg van spoorlijnen.

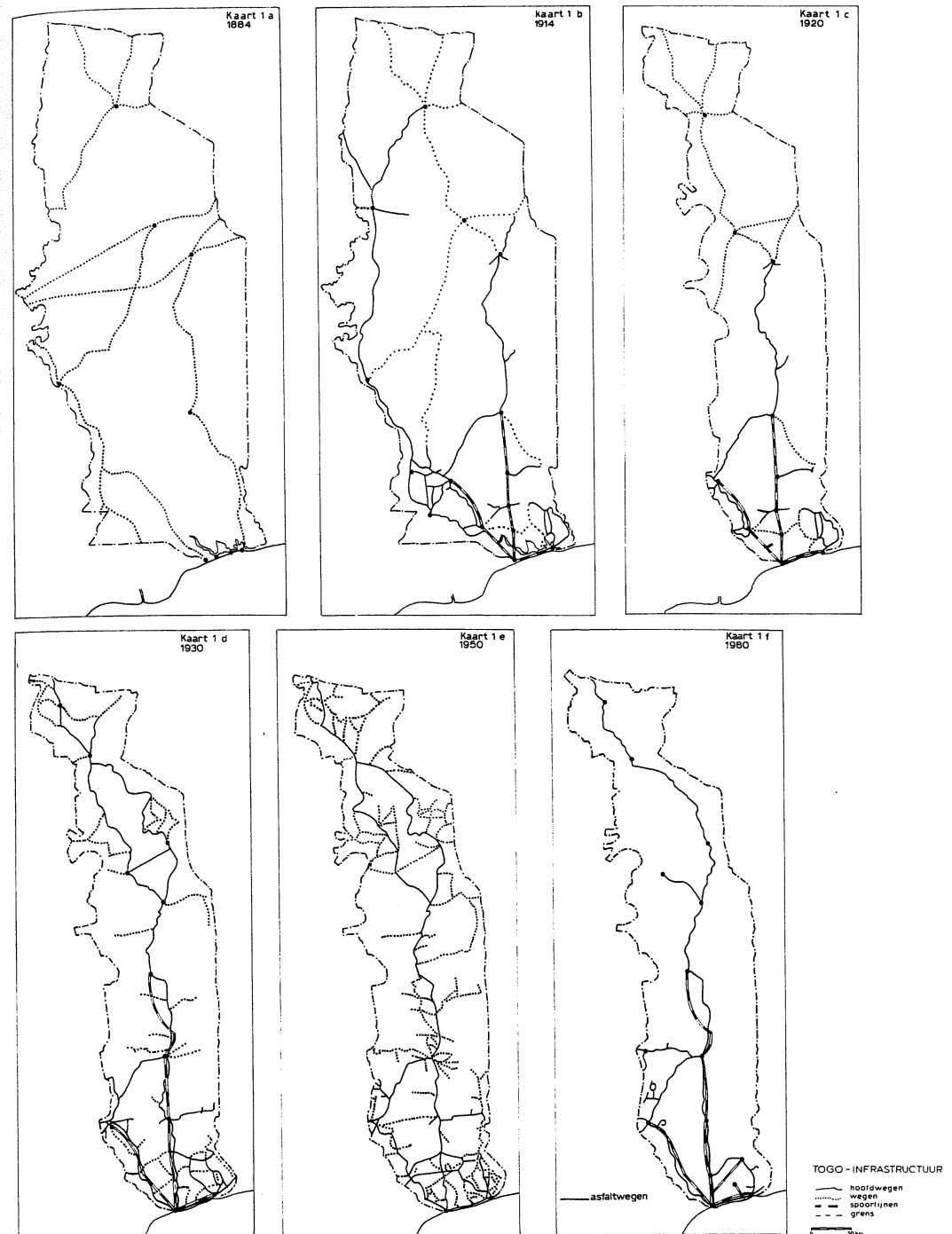
Nieuwe centra ontstonden, namelijk hoofdstad, havens, collectiecentra van surplussen en militaire centra. In stadium 3, de koloniale organisatie, vond een uitbreiding van infrastructuur (vooral wegen) en economische activiteiten plaats. Een beperkte urbane hiërarchie ontstond. In stadium 4, de neo-koloniale concentratie, versterkte de hoofdstad haar positie door toename van commerciële en industriële activiteiten. Ondanks herstructureringspogingen door

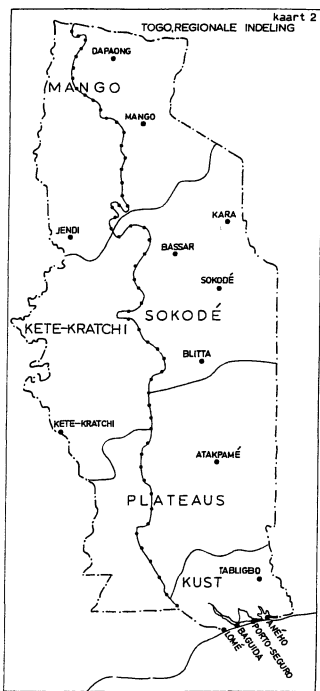
de staat bleef de ruimtelijke structuur gefragmenteerd en extern georiënteerd. Slater (1975, p. 146) stelt aan de hand van dit historische schema voor de ruimtelijke structuur van een ontwikkelingsland te onderzoeken middels een analyse van de sociaal-economische functies van regio's, de onderlinge relaties met name arbeidsmigratie, en de ruimtelijke organisatie van transport en infrastructuur en de ontwikkeling van urbane centra.

Hoewel deze veelzijdige benadering tot meer genuanceerde conclusies kan leiden, kunnen in het bestek van dit artikel niet alle door Slater genoemde ruimtelijk structurerende elementen uitvoerig behandeld worden. Dit artikel richt zich vooral op een analyse van de ruimtelijke structuur door middel van een onderzoek naar de transportontwikkeling of nauwkeuriger gesteld: tot de infrastructuur als ruimtelijke neerslag van faciliteiten via welke transport plaatsvindt en de invloed van de staat hierop.

2. DE PRE-KOLONIALE STRUCTUUR (TOT 1884)

Het gebied waar de Duitse penetratie zou plaatsvinden lag tussen het Ashanti-rijk in het oosten en het Dahomey-rijk in het westen. Het werd van zuidwest naar noordoost doorsneden door het Togogebirge. Relatief hoge bevolkingsdichtheden kwamen voor in het noorden en zuiden. Het midden was dun bevolkt als gevolg van slavenjachten van Ashanti en Dahomey. De agrarische productie was georganiseerd op dorpsniveau en primair gericht op lokale behoeften (Calvert, 1918, pp. 58-59). Alleen in het noorden bestonden organisatorische eenheden groter dan een dorp. Rond Mango en Sokodé lagen twee Islamitische vorstendommen (Cornevin, 1959, p. 117). Hoewel Taaffe et al. (1963) in de eerste fase van hun model een infrastructuurloze ruimte in het binnenland suggereerden, participeerde het noorden in een van de lange-afstand handelsnetwerken van de Soedangordel, waardoor een infrastructuur van karavaanwegen was ontstaan (Hetzl, 1974, p. 87), waarlangs dragers en lastdieren goederen tussen Ashanti en Hausaland (Noord-Nigeria) vervoerden. Mango, Sokodé en Bassar waren knooppunten van karavaanwegen (kaart 1a en kaart 2). Slechte wegen in combinatie met dure transportmiddelen leidden tot hoge transportkosten waardoor de goederen slechts bestemd konden zijn voor luxe consumptie. De lange-afstandhandel had ook zijn invloed op de productie in het noorden, omdat ijzerwaren, zeep, rubber en voedsel aan de handelaren konden worden verkocht.





Het zuiden, vooral rond de havenplaats Aného, participeerde in het Atlantische handelsnetwerk. In de 19e eeuw was daar door de toenemende vraag uit Europa en het verval van de slavenhandel de palmolieproductie steeds belangrijker geworden. Afro-Braziliaanse tussenhandelaren stimuleerden er de palmolieproductie uit wilde palmvruchten en legden zelfs plantages aan. Landaccumulatie en proletarisering waren hier reeds in de pre-koloniale tijd begonnen; de exportproductie was in het zuiden dan ook veel omvangrijker dan in het noorden (Knoll, 1978, p. 9; Amin, 1973, p. 100). Enkele vissersdorpen waren uitgegroeid tot kleine handelsplaatsen. De belangrijkste transportroutes werden gevormd door de kustlagunes, het Togomeer en enkele daarin uitmondende rivieren (kaart 1a). Verder was de infrastructuur weinig ontwikkeld waardoor de palmoliehandel beperkt bleef tot een strook van 10 à 40 km breed langs de kust (Cornevin, 1959, p. 189; Newbury, 1961, p. 101; Darkoh, 1968, pp. 158-159). In de tweede helft van de 19e eeuw groeide de uitwisseling van produkten tussen de twee grote handelsnetwerken. Kete-Kratchi en Atakpamé werden belangrijke ontmoetingscentra. Kara-

vaanwegen liepen van hier naar het noorden en naar respectievelijk Lomé en Aného. De route Kete-Kratchi-Lomé was de meest recente en vormde een alternatief voor de route over de Volta naar de Goudkust waar de Britten de handel zwaar belastten. Het achterland van Lomé werd hierdoor uitgebreid tot oliepalm- en rubbergebieden in het binnenland (Newbury, 1961, p. 101; Hetzel, 1974, pp. 86-98). Tabel 1 toont aan dat er, in tegenstelling tot fase 1 van Taaffe et al., aan de vooravond van de Duitse kolonisatie zowel kleine havenplaatsen bestonden, namelijk Baguida en Porto-Séguero met korte penetratielijnen en met slechts regionale betekenis, als grotere havenplaatsen als Aného en Lomé met lange penetratielijnen en met meer dan regionale betekenis. Aného was duidelijk het belangrijkste centrum aan de kust.

3. DE KOLONIALE PENETRATIE: DE DUITSE KOLONISATIE 1884-1914.

Omdat de belangen van Duitse handelsfirma's door lokale belastingen en Britse en Franse expansie geschaad dreigden te worden, werd in 1884 een Duits protectoraat over de Togolese kust afgekondigd. De koloniale penetratie richtte zich vervolgens op Kete-Kratchi en Atakpamé met het doel de gebieden te controleren waar doorheen de karavanen van de Noord-Zuidhandel en het noordelijke handelsnetwerk trokken. Hausa-handelaren gingen in deze periode steeds meer gebruik maken van geregelde scheepvaartdiensten naar Lagos (Hopkins, 1975, p. 248). Door middel van pacificatie, afschaffing van lokale doorvoerbelastingen en hoge uitvoerrechten naar de Goudkust probeerde de koloniale staat de handel naar de kust te leiden teneinde daar de omzet van de handelsfirma's en haar eigen opbrengst uit douanerechten te vergroten (Brown, 1974; Hetzel, 1974, p. 98). Deze pogingen hadden snel succes (Deutsches Kolonialblatt, 1894, p. 586) en leidden bovendien tot toenemende exportproductie in het achterland van Lomé. Deze koloniale penetratie voltrok zich langs pre-koloniale lijnen: infrastructuur en transportmiddelen bleven ongewijzigd. Wel liet de koloniale staat na enige tijd de wegen verbeteren. Deze verbeteringen luidden het door Taaffe et al. beschreven proces van havenconcentratie in. Opvallend is echter dat de verbeteringen vooral Lomé ten goede kwamen en niet de grootste haven Aného. De verbetering van de karavaanweg Aného-Atakpamé vorderde door gebrek aan geld slechts langzaam (Jahresbericht, 1898, p. 10). De lagunes rond Aného hadden in de

Tabel 1.
Import en export van havens in Togo, 1883-1979 ($\times 1000$ ton).

Jaar	Aného			Porto-Séguero/Kpémé			Baguida			Lomé		
	Import	Export	Totaal	Import	Export	Totaal	Import	Export	Totaal	Import	Export	Totaal
1883	2,8	3,5	6,3	*	*	*	0,3	1,3	1,6	1,6	0,7	2,3
1906	1,4	2,3	3,7	—	—	—	—	—	—	8,7	9,4	18,1
1912	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,3	17,4	38,7
1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,4	18,0	31,4
1930	—	2,8	2,8	—	—	—	—	—	—	32,0	23,3	55,3
1952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,1	56,2	93,3
1968	—	—	—	—	1357	1357	—	—	—	172,4	62,6	235,0
1970	—	—	—	—	1517	1517	—	—	—	255,1	71,2	326,3
1975	—	—	—	—	1123	1123	—	—	—	419,9	84,3	504,2
1979	—	—	—	—	2692,7	2692,7	—	—	—	1264,1	323,0	1587,1

* onbekend

pre-koloniale tijd het transport vereenvoudigd, maar bleken bij de groei van de handel, die daarom steeds meer van handwagens gebruik maakte, obstakels die de aanleg van dure bruggen en dammen nodig maakten. Bij Lomé deden deze problemen zich minder voor. De aantrekkingskracht van Lomé werd nog vergroot door de aanleg van een zeepier in 1904 (Deutsches Kolonialblatt, 1892, p. 83; 1905, p. 90). Rond de eeuwwisseling noodzaakte toegenomen handel en exportproductie de koloniale staat tot verbreding van de hoofdwegen om handwagentransport mogelijk te maken. Bovendien werden de penetratie-assen vanuit Lomé verlengd om de controle over het noorden te verbeteren. De wegen Lomé-Kpalimé-Kete-Kratchi-Jendi-Mango en Lomé-Atakpamé-Sokodé-Mango wijzigden de oost-west oriëntatie van het noorden steeds meer in een oriëntatie op het zuiden (kaart 1b). Vanaf de hoofdwegen werden feederroads aangelegd (vgl. Taaffe et al.). In plaats van dragers, die 25-30 kg konden vervoeren, konden toen handwagens worden gebruikt waarmee 5 tot 20 man 500-1500 kg vervoerden (Deutsches Kolonialblatt, 1904, p. 567; Cornevin, 1959, p. 190). Het transport ging ook veel sneller; het traject Atakpamé-Lomé werd van 6 tot 2 dagen bekort. De transportkosten daalden aanzienlijk, van 80-90 pfennig per ton/km tot 55-60 pf (Jahresbericht, 1902, p. 50; Knoll, 1978, p. 130). Europese handelsfirma's vestigden zich in het binnenland, zelfs in Sokodé en Mango. Slater en Taaffe et al. associëren de koloniale penetratie vooral met de aanleg van spoorlijnen, maar in Togo blijken de hoofdlijnen van de penetratie al voor de spoorlijnen tot stand te zijn gekomen. De aanleg van spoorlijnen die hierop volgde, had dan ook volgens

Newbury (1961, p. 147) en Knoll (1978, p. 141) geen dramatische verhoging van de export tot gevolg. De eerste spoorlijn, tussen Lomé en Aného, kwam in 1905 gereed. Ze vormde de eerste laterale verbinding tussen de twee centra, maar kwam niet tot stand, zoals Taaffe et al. menen, doordat feederroads op elkaar aansloten. De spoorlijn verbond Aného met de pier in Lomé hetgeen het proces van havenconcentratie versnelde. Aného, eens de belangrijkste haven in Togo, had in 1914 nagenoeg afgedaan als zelfstandig penetratiecentrum en was gedegradeerd tot een collectiecentrum in het achterland van Lomé (tabel 1). De tweede spoorlijn verbond in 1907 Lomé met het belangrijke exportproductiegebied rond Kpalimé. De derde spoorlijn verbond in 1911 Lomé met het potentiële katoengebied bij Atakpamé. De transportkosten daalden hierdoor verder tot 27-31 pf. per ton/km (Die Deutschen Schutzgebiete, 1914, pp. 384-385). De weg verloor, zoals Gould (1960) ook vaststelde, toen haar functie van primaire transportfaciliteit. Om concurrentie tussen spoorlijn en weg te voorkomen liet de koloniale staat alleen nog die hoofdwegen onderhouden die niet parallel aan de spoorlijnen liepen (Deutsches Kolonialblatt, 1913, p. 154). Wegen werden alleen nog aangelegd als feederroads van de spoorlijnen. De eerste dwarsverbindingen in het achterland kwamen tot stand (fase 4 Taaffe et al.) doordat de feederroadnetwerken van Lomé, Aného en Kpalimé op elkaar werden aangesloten (zie kaart 1b). Plannen voor een verlenging van de spoorlijnen naar het noorden en een spoorlijn in het achterland van Lomé werden niet meer gerealiseerd. Wel presenteerde zich aan het einde van de Duitse kolonisatie een nieuwe transport-technologie. Een particuliere firma begon een

geregelde vrachtautovoorverbinding tussen een aantal centra rond Kpalimé als een verlengstuk van het railtransport. De grote commerciële productie in het gebied, gevoegd bij de reliëf-obstakels, die het doortrekken van de spoorlijn te kostbaar maakten, maakte de introductie van vrachtauto's aantrekkelijk.

De kolonisatie van Togo beruiste op het gebruik van Afrikaanse arbeid. Dwangarbeid bleek een probaat middel om arbeidskrachten te mobiliseren. Dorpschouwen waren verplicht een aantal mannen aan de koloniale staat ter beschikking te stellen voor de aanleg van wegen, als dragers etc. Naast deze dwangarbeid was elke man verplicht tot belastingarbeid. Die kon tot 1907 buiten Lomé en Aného niet worden afgekocht (Amenumey, 1969, p. 632; Knoll, 1978, p. 74). Belastingen dienden in Togo dan ook niet om boeren tot commerciële productie te bewegen (die speelden al sinds de pre-koloniale periode snel in op de Europese vraag), maar vooral om arbeid voor openbare werken te garanderen. Bij de aanleg van de spoorlijnen werden tot dan toe ongekend grote aantallen arbeiders ingezet. Er werkten bijvoorbeeld 2500-3500 arbeiders aan de spoorlijn naar Atakpamé (Die Deutschen Schutzgebiete, 1911, p. 119). Om de exportproductie in het zuiden door de onttrekking van grote aantallen arbeidskrachten niet te ontwrichten, werden 'contractarbeiders' uit het dichtbevolkte gebied rond Kara (Regio Sokodé) en ook wel uit de Regio Mango aangewezen. Het betrof gemiddeld zo'n 2000 arbeiders die voor perioden van 6 maanden aan de spoorlijn werkten (Deutsches Kolonialblatt, 1911, pp. 427-431). De arbeidsmigratie in Togo was hiermee op gang gebracht.

Niet alle infrastructuur kwam echter op initiatief van de koloniale staat tot stand. Vooral in de Regio Kust legden dorpelingen op eigen initiatief wegen en dammen aan om hun producten efficiënter te kunnen afvoeren (Deutsches Kolonialblatt 1892, p. 267; Jahresbericht, 1909, p. 24). Integratie in de wereldmarkt was hier ook niet door de kolonisator geïntroduceerd en behoefde niet te worden afgedwongen. Gould (1960, p. 42) en Hill (1970, p. 28) signaleerden soortgelijke ontwikkelingen in de Goudkust. Ontwikkeling van de infrastructuur in Togo ging soms vooraf aan een uitbreiding van de productie, maar volgde ook soms op een uitbreiding van de productie. Dikwijls kon een duidelijke chronologische volgorde niet vastgesteld worden, evenmin als Gould (1960, p. 40) dat voor de Goudkust kon. Het grootste deel van de exportgewassen in Togo werd geproduceerd door Afrikaanse producenten onder niet-

kapitalistische produktieverhoudingen, dat wil zeggen op grond die geen privé-bezit was, met familie-arbeid en in combinatie met voedselproductie voor zelfvoorziening. Toch traden er wijzigingen op in de produktieverhoudingen. Loonarbeiders uit het Kara-gebied werkten in de landbouw rond Kpalimé (en ook in de cacaogebieden van de Goudkust). Dit vormde het begin van een jaarlijkse seizoensmigratie uit het Kara-gebied. Rond Aného breidden de plantages van Afro-Brazilianen, waar ook van loonarbeid gebruik werd gemaakt, zich uit, omdat zij de palmtuinen van kleine producenten overnamen die hun schulden niet konden aflossen (Antheaume, 1972, pp. 469-471). Pogingen om een grootschalige kapitalistische productie op Europese plantages te vestigen, zijn nauwelijks van de grond gekomen. Onder druk van de missie, die zich om humanitaire redenen tegen grootscheepse landonteigeningen en proletarisering verzette, en de handelsfirma's, die hun handelsmonopolie in gevaar zagen komen, beperkte de koloniale staat de expansie van de plantagemaaatschappijen (Jahresbericht, 1908, p. 54; 1911, p. 108; Deutsches Kolonialblatt, 1910, p. 919).

Palmolie en palmpitten uit de kuststrook en uit het gebied rond Kpalimé waren de voornaamste exportgewassen van Duits-Togo. Maar de export werd steeds gevarieerder. Rubber, een verzamelproduct uit Kete-Kratchi, werd steeds meer uitgevoerd, evenals mais uit Aného en Kpalimé, waarvan export mogelijk werd gemaakt door de daling van transportkosten vanwege de aanleg van de spoorlijnen. Arbeidsmigranten die terugkeerden uit de Goudkust introduceerden rond Kpalimé de cacao-productie. De directe betrokkenheid van de koloniale staat bij de agrarische productie was gering. Haar belangrijkste actie-terrein was dat van de infrastructuur. Verder trad ze, onder druk van de handelsfirma's regulerend op middels vergunningen, kwaliteitseisen e.d. (Knoll, 1978, pp. 125-141). De enige uitzondering hierop betrof de (proef)projecten en landbouwvoorlichting ten behoeve van de katoenproductie rond Kpalimé en Atakpamé. Ze maakten deel uit van een poging om, in samenwerking met het Kolonial-Wirtschaftliches Komitee, een koloniale lobby in Duitsland met onder andere textielabrikanten, het moederland minder afhankelijk te maken van Amerikaanse katoen. De resultaten bleven echter achter bij de hooggespannen verwachtingen, omdat de handelsfirma's te lage prijzen betaalden aan de producenten.

Tabel 2 laat zien dat de Regio Kust (zie kaart 2),

Tabel 2.
Aandeel van regio's in de totale waarde van de exportproductie in Togo, 1912-1980 (bij benadering)

Jaar	Regio's in Duits Togo				
	Regio Kust	Regio Plateaus	Regio Sokodé	Regio Mango	Regio Kete-Kratchi
1912	49%	43%	< 1%	< 1%	7%
Regio's in (Frans) Togo					
	Regio Kust	Regio Plateaus	Regio Sokodé	Regio Mango	Totale waarde exportproductie (miljoen fr. C.F.A.)
1930	31%	64%	5%	< 1%	54
1950	27%	66%	3%	4%	1.498
1970 ¹	7%	80%	9%	4%	2.465
1970 ²	66%	29%	3%	2%	6.729
1980 ¹	9%	83%	5%	3%	11.446
1980 ³	73%	25%	2%	< 1%	38.393

¹ agrarische producten.

² agrarische producten + fosfaat.

³ agrarische producten + fosfaat + aardolieproducten.

in de pre-koloniale tijd het enige exportgebied van betekenis, aan het einde van de Duitse periode haar vooraanstaande positie in de exportproductie moest delen met de Regio Plateaus. De infrastructuurontwikkeling was in beide regio's het verst gevorderd wat het nauwe verband met de exportproductie bevestigde. De regio's Mango en Sokodé hadden voor de exportproductie nauwelijks betekenis, ondanks enige door de Duitsers geïntroduceerde kapokproductie. Feederroadnetwerken waren in deze regio's nog niet tot ontwikkeling gekomen, maar de aanwezige wegen waren voldoende om het gebied te controleren en de karavaanhandel naar het zuiden af te leiden. De belangrijkste functie van deze regio's lag in de levering van arbeidskrachten voor openbare werken en exportproductie elders in Togo.

4. DE KOLONIALE ORGANISATIE: DE FRANSE KOLONISATIE 1919-1945

Na een voorlopige deling van Togo in 1914 in een Franse en een Britse bezettingszone kwam in 1919 een definitieve deling tot stand (zie kaart 2). Frankrijk had bedongen dat haar voogdijgebied het complete spoorwegnetwerk zou omvatten (Attignon, 1972, p. 44). Vooral het zuiden van Brits-Togo bleef daardoor voor de afvoer van cacao lange tijd afhankelijk van de infrastructuur in Frans-Togo (Verhoeff, 1983). Voor Frans-Togo, waarop we ons hier uitsluitend zullen richten, luidde de deling een episode van infrastructuurle heroriëntatie in. Enkele wegen verdwenen, sommige werden minder belangrijk en tussen Sokodé en Mango

werden betere wegen aangelegd omdat de belangrijke verbinding met Mango uit de Duitse tijd (de weg via Kete-Kratchi en Jendi) in Brits-Togo lag (vergelijk kaart 1c en 1d). Het traject Atakpamé-Sokodé was de enige weg door het dunbevolkte midden van Frans-Togo. Opvallend was echter de ontwikkeling van feederroads in dit gebied die op gang kwam na de episode van heroriëntatie (kaart 1d). Dat hing samen met de aldaar door de koloniale staat gestimuleerde hervestiging van kolonisten (meer dan 10.000 in 1929-1930) uit het dichtbevolkte Kara-gebied in katoenprojecten (Rapport Annuel, 1931, p. 59). Tegelijkertijd kwam de feederroadontwikkeling rond Kara en Dapaon op gang. Aangezien de exportproductie daar zeer bescheiden was, moet de verklaring hiervoor eerder gezocht worden in de wens om deze dichtbevolkte gebieden beter te controleren. Geheel in overeenstemming met de constatering van Taaffe et al. dat verschillende delen van een transportsysteem in andere fasen van ontwikkeling kunnen verkeren, was de reeds gevorderde integratie van de feederroadnetwerken van Lomé en Aného in deze periode. De concurrentie tussen rail- en wegtransport begon zich in deze periode reeds af te tekenen. Tot aan de crisis van de jaren dertig werd het wegennetwerk geschikt gemaakt voor auto-transport. Zelfs wegen parallel aan de spoorlijnen werden, in tegenstelling tot de politiek van de Duitsers, verbeterd (Rapport Annuel, 1931, p. 14, pp. 113-115; Attignon, 1972, p. 51). Weliswaar werd ook met de uitbouw van het spoorwegnetwerk begonnen, maar de verlenging van de centrale lijn naar de ijzervoorraden bij

Bassar werd na voltooiing van het eerste traject tot Blitta — in 1933 — vanwege de crisis gestopt (Rapport Annuel, 1934, p. 47). De verlenging van de spoorlijn in het cacaogebied rond Kpalimé werd nooit meer verwezenlijkt. Een aansluiting bij Aného op het spoorwegnetwerk van Dahomey was al eerder door gebrek aan financiën afgelast (Rapport Annuel, 1925, pp. 123-124). Ook de wegeaanleg lag tot 1945 bijna stil. In de positie van de havenplaatsen kwam tijdens de Franse kolonisatie geen verandering meer. De pier van Lomé werd in 1928 vernieuwd. Rond 1930 vond vanuit Aného wel enige export plaats, maar het betrof slechts kleine hoeveelheden (zie tabel 1).

Voor aanleg en onderhoud van de infrastructuur was ook de Franse koloniale staat aangewezen op contractarbeid, wat in feite net als in de Duitse tijd een verkapt vorm van dwangarbeid betekende. Ongeveer 1700 contractarbeiders werkten in perioden van 6 maanden aan de spoorlijn naar Blitta. Zij waren voor tweederde afkomstig uit het Kara-gebied. Een klein deel van de arbeiders kwam uit de Regio Mango (Rapport Annuel, 1931, pp. 14-15).

De seizoenmigratie uit het Kara-gebied naar de exportgebieden in de Regio's Plateaus en Kust groeide. Exacte aantallen zijn niet bekend, maar het betrof tot de crisis van de jaren dertig enige honderden per jaar (Rapport Annuel, 1925, p. 9; 1929, p. 10). Uit het overbevolkte oude exportgebied rond Aného kwam ook een arbeidsmigratie op gang (Bris, 1978, p. 111). Van veel grotere betekenis was de seizoenmigratie uit Frans-Togo naar de cacaogebieden van Brits-Togo en de Goudkust: tussen 1923 en 1926 zo'n 3000 à 4000 per jaar, afkomstig uit de gebieden rond Kpalimé en Kara en in mindere mate uit de omgeving van Atakpamé en Sokodé. In de jaren dertig was deze seizoenmigratie echter minimaal. Migranten die soms jaren in de Goudkust hadden gewerkt, keerden toen zelfs terug naar hun geboortedorpen in Frans-Togo (Rapport Annuel, 1925, p. 114; 1931, p. 87). Tabel 1 laat zien dat de export vanuit Lomé pas in 1923 weer terug was op het niveau van 1912, mede dankzij de export via Lomé vanuit het zuiden van Brits-Togo. Tot de crisis steeg de exportproductie in Frans-Togo aanzienlijk. Tabel 2 maakt duidelijk dat het zwaartepunt ervan steeds meer naar de Regio Plateaus was verschoven ondanks het verlies na de deling van een deel van het cacaogebied. Dat werd enerzijds veroorzaakt door een dalende productie van palmolie en palmpitten in de Regio Kust en anderzijds door een aanzienlijke stijging van de cacaoproductie rond Kpali-

mé. Verder waren dankzij stimulerende activiteiten van de koloniale staat de koffieproductie rond Kpalimé en de katoenproductie rond Atakpamé (beide in de Regio Plateaus) toegenomen. Met name rond Kpalimé had de expansie van de commerciële productie zijn weerslag op de productieverhoudingen. Het verschijnsel loonarbeid kwam steeds meer voor en er zijn aanwijzingen dat verkoop van grond plaatsvond en dat grond als privé-eigendom werd beschouwd (Rapport Annuel, 1925, p. 47; 1931, p. 15 en p. 44; Rapports Cour d'Appel). In het gebied rond Aného deed zich echter een tegenovergestelde ontwikkeling voor. Aan de ontwikkeling naar meer kapitalistische productieverhoudingen op Afro-Braziliaanse plantages kwam een einde doordat vanwege de ongunstige economische perspectieven de Afro-Brazilianen hun plantages verlieten (Antheaume, 1972, p. 471). De bijdragen van de Regio's Sokodé en Mango aan de exportproductie waren in 1930 nog steeds gering, ondanks de door de koloniale staat geïntroduceerde commerciële productie van aardnoten. Deze Regio's en dan vooral het gebied rond Kara, waren vooral via de levering van arbeidskrachten functioneel aan de andere Regio's in Frans-Togo gerelateerd.

Als gevolg van de economische crisis daalden de exportinkomsten in Frans-Togo dramatisch en daardoor ook de inkomsten van de koloniale staat. Hoewel de belastingen daarom werden verhoogd en de dwangarbeid werd uitgebreid (met een aantal opstanden als gevolg) en in de Tweede Wereldoorlog zelfs verplichte leveranties van agrarische producten aan de koloniale staat werden ingesteld, was de koloniale ontwikkeling van Frans-Togo vanaf de crisis tot 1945 vrijwel tot stilstand gekomen.

5. DE KOLONIALE ORGANISATIE: DE FRANSE KOLONISATIE 1945-1960

De na-oorlogse opleving van de wereldeconomie stimuleerde de koloniale ontwikkeling van Frans-Togo. De infrastructuurontwikkeling raakte opnieuw in een stroomversnelling. Rond 1950 was een infrastructuurpatroon tot stand gekomen dat in grote lijnen hetzelfde bleef tot aan de onafhankelijkheid in 1960 (zie kaart 1e). Naast verbeteringen aan bestaande hoofdwegen, zoals de asfaltering van de weg Lomé-Aného, werden vooral de feederroadnetwerken sterk uitgebreid in de Regio's Sokodé en Mango en rond Atakpamé en in mindere mate ten noorden van Kpalimé. Het patroon van hoofdwegen bleef in essentie gelijk aan dat van 1930. Er kwam dus geen netwerk van directe verbindingen tussen alle belangrijke centra tot stand zoals Taaffe et al. (1963, p. 505) in hun model stellen. Een dergelijke ontwikkeling lag enerzijds, gezien de langgerekte, smalle vorm van Frans-Togo, niet zo voor de hand, maar er was anderzijds in zo'n hoofdzakelijk extern gerichte economie, waar vooral de verbindingen met de exporthaven annex hoofdstad van belang waren, nauwelijks behoefte aan.

Ondanks enige verbeteringen aan de reeds bestaande spoorlijnen bleef de capaciteit in vergelijking met de toegenomen exportproductie te beperkt (in verband met de leesbaarheid van kaart 1e zijn de spoorlijnen niet ingetekend). Het meer flexibele wegtransport, voornamelijk uitgevoerd door kleine Afrikaanse transporteurs, kreeg in deze periode de overhand (Rapport Annuel, 1953, pp. 153-155). De snelle uitbreiding van het wegnetwerk kon alleen maar tot stand komen dankzij grote financiële steun uit het moederland, te meer omdat belastingarbeid en dwangarbeid na de Tweede Wereldoorlog waren afgeschaft. De bijdragen uit het Franse koloniale ontwikkelingsfonds F.I.D.E.S. (Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social des Territoires d'Outre-Mer) waren vaak hoger dan alle eigen uitgaven van de koloniale staat tesamen.

Voor meer dan 50% kwamen de F.I.D.E.S.-investeringen in de infrastructuur terecht (Rapport Annuel, 1953, pp. 86-88 en p. 291). Dankzij deze investeringen was de ontsluiting van het noorden bij de onafhankelijkheid aanmerkelijk verbeterd, hoewel met name de Regio Mango nog ver onder het nationale gemiddelde zat. In 1960 was 79% van de plattelandsbevolking in de Regio Kust op een weg of spoorlijn aangesloten en in de Regio Plateaus zelfs 85%. De Regio Sokodé scoorde met 74% ook goed, maar de situatie in de Regio Mango (54%) was duidelijk ongunstiger (Länderbericht, 1969, p. 62).

De groeiende vraag op de wereldmarkt na 1945 miste ook zijn uitwerking op de exportproductie niet. Met name de koffieproductie rond Kpalimé steeg, dankzij intensieve bemoeienis van de koloniale staat. Verder groeide ook de katoenproductie rond Atakpamé en Sokodé en de aardnotenproductie in de Regio Mango. Ondanks een rationaliseringsprogramma van de koloniale staat herstelde de cacaoproductie zich slechts moeizaam van de verwaarlozing der aanplantingen in de dertiger jaren. De opleving van de productie van palmpitten (en kopra) in de kuststreek was onvoldoende om de Regio Plateaus te verdringen als belangrijkste exportregio (zie tabel 2). Door de aardnotenproductie

nam het aandeel van de Regio Mango enigszins toe. Maar ondanks de verbetering van de infrastructuur in het noorden bleef de afstand tot de exporthaven Lomé een moeilijk te elimineren factor die verhogend werkte op de transportkosten en daarmee op de aantrekkelijkheid van commerciële productie in dit gebied. Het volgende voorbeeld maakt dat duidelijk.

In de vijftiger jaren drukte het transport naar Lomé van produkten als kopra en palmpitten uit de kuststreek en koffie en cacao uit Kpalimé de prijs aan de producent met 1 à 2%. De transportkosten naar Lomé van katoen uit Atakpamé drukten de prijs aan de producent al bijna met 10% en de prijs aan de producent van kapok uit Kara en aardnoten uit Mango met respectievelijk 39% en 35% (Rapport Annuel, 1953, p. 99). Hoewel deze verschillen mede werden veroorzaakt door de hoogte van de prijs en de volumineusheid van het product zijn ze duidelijk in het nadeel van de verafgelegen gebieden. Alleen een subsidiebeleid had hier verandering in kunnen brengen.

De arbeidsmigratie uit het noorden was dan ook in deze periode belangrijker dan de exportproductie. Het aantal seizoenarbeiders werd geschat op enkele tienduizenden per jaar (Hetzel, 1974, p. 33). Ze waren naast het Kara-gebied in toenemende mate afkomstig uit het gebied rond Dapaon in de Regio Mango. Ook het oude exportproductiegebied rond Aného bleef een expulsielgebied. De migranten trokken niet alleen meer naar agrarische gebieden, maar ook naar de steden Accra en Lomé (Bris, 1978, pp. 116-117).

6. DE POST-KOLONIALE PERIODE 1960-1980

Na een mislukte poging in de jaren vijftig om Frans-Togo en Brits-Togo in een onafhankelijke staat te verenigen, werd Frans-Togo in 1960 onafhankelijk (Coleman, 1956). In de eerste jaren na de onafhankelijkheid werden geen verbeteringen van de infrastructuur aangebracht. In tegendeel, vanwege het krappe staatsbudget werden bepaalde feederroads slecht onderhouden (Huijstee et al., 1980, p. 57). Door de politieke hegemonie van het zuiden raakten vooral feederroadsystemen in het noorden in verval. Twee staatsgrepen verbeterden echter het politieke gewicht van het noorden aanmerkelijk. Het opheffen van de regionale tegenstellingen werd vanaf het eerste Vijfjarenplan in 1966 een van de belangrijkste doelstellingen van het ontwikkelingsbeleid van de staat. Ongeveer 60% van de staatsinvesteringen na 1966 werd besteed aan infrastructurele werken.

Ongeveer 40% hiervan werd besteed aan de aanleg en verdere ontwikkeling van de nieuwe haven van Lomé die in 1968 geopend werd. De resterende 60% werd besteed aan wegen. De nadruk hierin lag op de asfaltering van wegen met name van de noord-zuid as. Deze moest niet alleen het noorden beter ontsluiten, maar moest ook de nieuwe haven voorzien van een goede verbinding met Boven-Volta (doorvoer). Van alle investeringen in wegen tussen 1971 en 1980 kwam driekwart ten goede aan de Regio's Sokodé en Mango (Bilan du deuxième plan, pp. 60-110; Bilan du troisième plan, pp. 130-160; Länderbericht, 1978, pp. 70-71). De toenemende asfaltering van wegen na de onafhankelijkheid (kaart 1 f) brengt het infrastructuurnetwerk in wat Taaffe et al. (1963, p. 505) noemen de fase van "high priority linkages" en "trunk line routes". In hoofdzaak herhaalt zich nu op een kwalitatief hoger niveau het proces van ontwikkeling van penetratie-assen vanuit Lomé. Ook enkele aansluitende feederroads in belangrijke exportproductiegebieden zijn reeds geasfalteerd. Wat op kaart 1 f niet meer kan worden aangegeven, is de verdichting van het gehele feederroadnetwerk.

Kort na de onafhankelijkheid reorganiseerde de Togolese staat haar activiteiten met betrekking tot de landbouw. Een staatsmarketingorganisatie verving de handelsfirma's, nieuwe staatsorganisaties hielden zich bezig met de stimulering van afzonderlijke gewassen als koffie en cacao, katoen en oliepalm en er ontstonden regionale ontwikkelingsorganisaties. Soms werden staatsbedrijven in de landbouw opgezet, maar voor het grootste deel gaat het om de stimulering van de productie van kleine boeren via kredieten, voorlichting, verbeterde gewassen etc. De landbouwinvesteringen bedragen zo'n 20% van de totale staatsuitgaven (Länderbericht, 1978, pp. 70-71). Cacao en koffie zijn nog steeds de belangrijkste exportproducten. Het productiegebied heeft zich steeds verder ten noorden van Kpalimé uitgebreid, tot zelfs in de Regio Sokodé, maar heeft nu ook zijn ecologische grenzen bereikt. Alleen het programma voor renovatie van de aanplantingen kan de productie nog verhogen. Kijken we uitsluitend naar de agrarische exportproductie in tabel 2, dan blijkt dat de Regio Plateaus na de onafhankelijkheid nog belangrijker is geworden. Door een scherpe daling in de exportproductie van aardnoten is het aandeel van de Regio's Mango en Sokodé in de agrarische exportproductie na een hoogtepunt rond 1970 weer gedaald. De pogingen om in deze Regio's de

katoenproductie te stimuleren, heeft deze terugval niet kunnen voorkomen. In feite zijn beide Regio's nog steeds meer uitmigratiegebieden (samen met het gebied rond Aného) dan exportproductiegebieden. De migratie richt zich overigens in toenemende mate op exportproductiegebieden in Togo en op Lomé nadat in 1969 alle vreemdelingen Ghana werden uitgezet (Huijstee, 1980, p. 50).

Voor de volledigheid dient te worden opgemerkt dat de export van cacao uit Togo na de onafhankelijkheid meestal veel groter is dan de cacaoexport in Togo. Dit wordt veroorzaakt door cacao-smokkel uit Ghana. Uit Togo naar Ghana worden (westerse) consumptiegoederen gesmokkeld. In feite probeert de Togolese staat deze smokkel te bestendigen door lage heffingen op importgoederen en hogere prijzen voor cacao vast te stellen dan in Ghana. Hiermee zet ze een beleid voort van aftapping van de Ghanese handel dat al door de Duitsers was begonnen. Dankzij schattingen van Hetzel (1974) en Brown (1980) kon bij de berekeningen voor tabel 2 rekening worden gehouden met deze cacao-import. De agrarische exportproductie is echter sinds het einde van de jaren zestig niet meer de belangrijkste bron van inkomsten voor Togo. Door de opening van een fosfaatmijn bij Hahohé in de kuststreek, nam fosfaat in 1967 al 38% van de totale exportwaarde in beslag, in 1970 63%, in 1974 (het jaar van de nationalisatie van de mijn) 76%, en in 1980 65% (Bulletin Mensuel, 1980, 2; Länderbericht, 1978, p. 49). Hierdoor vond een dramatische verschuiving plaats van het zwaartepunt van de exportproductie naar de Regio Kust wat nog versterkt werd door de bouw van een exportraffinerij bij Lomé (zie tabel 2).

Ook wat betreft de infrastructuur en de positie van de havenplaatsen had dit gevolgen. Voor het eerst sinds 1933 werd weer een nieuwe spoorlijn aangelegd van de mijn naar de haven Kpémé nabij de pre-koloniale handelsplaats Porto-Ségué (zie kaart 1 f).

Tabel 1 laat zien dat Kpémé al in de zestiger jaren Lomé voorbij streefde. Ondanks de flinke stijging van de import en export van Lomé door de opening van een raffinerij die voornamelijk Nigeriaanse olie verwerkt en die weer naar Nigeria exporteert, blijft Kpémé in tonnage (en waarde) de belangrijkste haven. Maar de uitstraling ervan op de omgeving is zeer beperkt. Het betreft een enclave-economie bij uitstek: een bedrijf met ongeveer 1500 werknemers dat bestaat uit een mijn, een 22 km lange spoorlijn uitsluitend voor het vervoer van fosfaat naar de concentratiefabriek in Kpémé aan de kust en een

pier via welke uitsluitend fosfaat wordt verscheept. Zelfs de spoorlijn die onlangs werd aangelegd voor (uitsluitend) de afvoer van de cementfabriek in Tabligbo (zie kaart 1 f) werd via de centrale spoorlijn met Lomé verbonden in plaats van met het dichtbij gelegen Kpémé. De agrarische productie blijft dus na de onafhankelijkheid in veel sterkere mate dan de mijnbouwproductie de ruimtelijke structuur van Togo bepalen.

7. CONCLUSIE

In dit artikel is de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur in Togo voornamelijk geanalyseerd aan de hand van de ontwikkeling van transport en infrastructuur in relatie met de exportproductie en de daaraan gerelateerde arbeidsmigratie. Duidelijk is geworden dat de invloed van de (koloniale) staat tot de Tweede Wereldoorlog vooral beperkt bleef tot de ontwikkeling van de infrastructuur en dat pas na de onafhankelijkheid ook de invloed op de productie belangrijke vormen begint aan te nemen.

Door de pré-koloniale ruimtelijke structuur in de analyse te betrekken, is duidelijk geworden dat de koloniale penetratie niet, zoals Taaffe et al. lijken te suggereren, in een vacuüm plaatsvond, maar inspeelde op reeds aanwezige exportproductie, handelsstromen en karavaanroutes. Al in de Duitse periode kwam echter een herstructurering op gang via een infrastructurele noord-zuid oriëntatie, een functionele specialisatie van regio's in exportproductie- en uitmigratiezones en een proces van havenconcentratie dat enigszins afweek van wat Taaffe et al. beschrijven. Als gevolg van de splitsing in twee voorgedijgebieden was in Frans-Togo eerst een episode van heroriëntatie nodig. De daarop volgende uitbreiding van exportproductie en infrastructuur verliep langs in de Duitse periode uitgezette lijnen en resulteerde in een verschuiving van het zwaartepunt van de exportproductie naar het binnenland. De economische crisis van de jaren dertig maakte aan de groei een einde.

Pas na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelden infrastructuur en exportproductie zich verder

LITERATUUR:

- AMENUMEY, D. (1969). German Administration in Southern Togo. *Journal of African History*, x, 4, pp. 623-639.
AMIN, S. (1972). Underdevelopment and Dependence in Black-Africa-Origins and Contemporary Forms. *Journal of Modern African Studies*, 10, 4, pp. 503-524.
AMIN, S. (1973). Neo-Colonialism in West Africa. Harmondsworth.

dankzij investeringen uit het moederland, maar het beeld van functionele specialisatie van regio's werd daardoor niet gewijzigd. De infrastructuur ontwikkelde zich grotendeels verder conform het model van Taaffe et al. met dien verstande dat de langgerekte vorm van Frans-Togo en de voornamelijk op extractie van agrarische exportproducten gerichte economie een systeem van directe verbindingen tussen de belangrijkste centra tegenhield. Terecht stelt Slater dat de post-koloniale periode zich kenmerkt door verdergaande concentratie ondanks pogingen tot herstructurering van de ruimtelijke structuur. Hij schrijft dit toe aan de ontwikkeling van importvervangende industrie in de hoofdsteden (Slater 1975, p. 146). Ook in Togo vonden na de onafhankelijkheid pogingen van de staat plaats om de positie van het noorden te verbeteren, maar met name op het terrein van de exportproductie hadden die pogingen geen blijvend succes. Bovendien kwam door de ontwikkeling van mijnbouw en olieraffinage voor de export (en niet eens zozeer door importvervangende industrie) het economische zwaartepunt weer daar te liggen waar het ook aan het begin van de koloniale periode lag, namelijk aan de kust. Aangezien het hier om een ontwikkeling van exportenclaves ging, bleven de ruimtelijke gevolgen van de verschuiving beperkt.

De gesignaleerde overeenkomsten tussen het model van Taaffe et al. en de ontwikkeling in Togo kunnen eenvoudig verklaard worden. Ghana en Nigeria, waarop Taaffe et al. hun model baseren, kenden evenals Togo een ontwikkeling als 'économie de traite'. Omdat het grote aantallen peasants betrof die voor de exportmarkt produceerden, was in een dergelijke economie een goed ontwikkeld netwerk van aan- en afvoerwegen onontbeerlijk. De vestiging van mijnbouw- of plantage-enclaves zou tot een beperktere infrastructurele ontwikkeling hebben geleid en minder invloed op de ruimtelijke structuur hebben gehad, zoals de recente ontwikkeling in Togo ook laat zien. Het lijkt daarom verstandig het model van Taaffe et al. niet te veralgemeniseren tot die gebieden die geen ontwikkeling van een 'économie de traite' hebben gekend.

- ANNUAIRE Statistique du Togo année 1966 à 1969 - 1972 - 1974 - 1977 à 1978, 1972 - 1974 - 1976 - 1980. Direction de la Statistique, Ministère du Plan. Lomé.
ANTHEAUME, B. (1972). La palmerie du Mono: approche géographique. *Cahiers d'Etudes Africaines*, 12, 47, pp. 458-485.
ATLAS du Togo (1981). Les atlas Jeune Afrique. Paris.

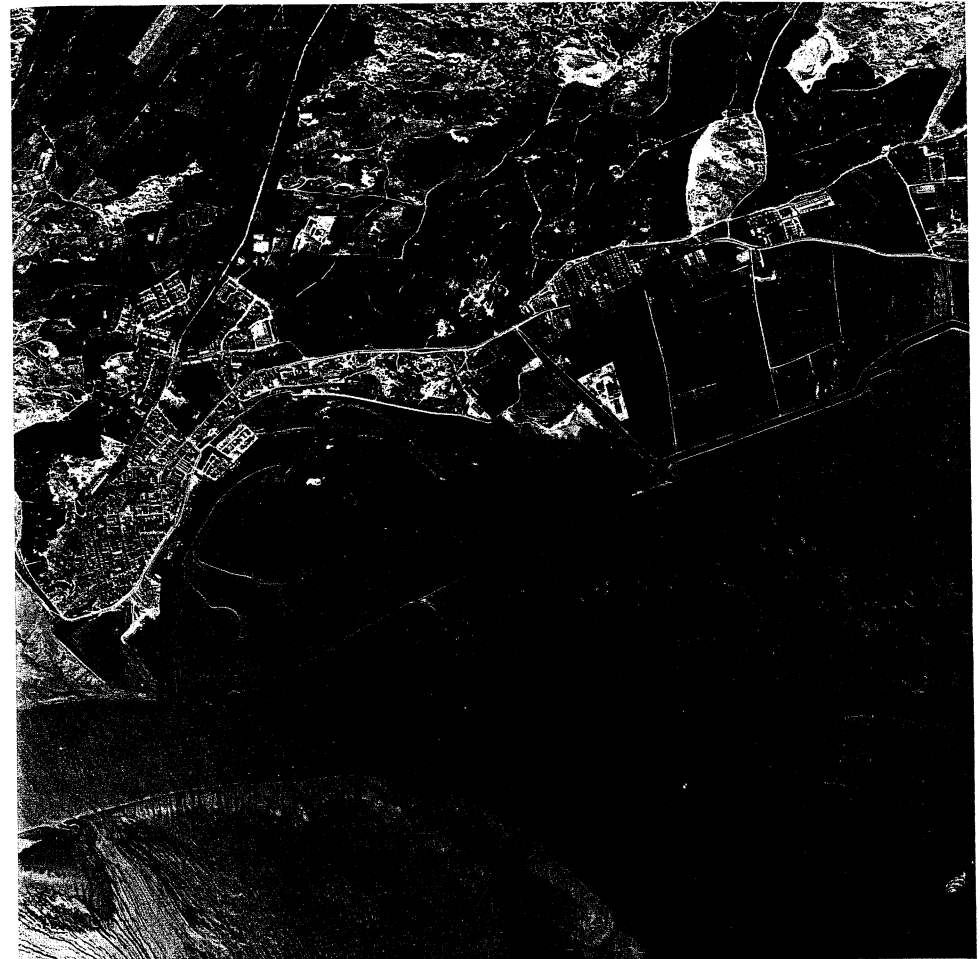
- ATTIGNON, H. (1972), Le Togo du Congrès de Berlin à la Conférence de Brazzaville. *Revue française d'Etudes Politiques Africaines*, 82, pp. 28-57.
- BILAN du Deuxième Plan de Développement Economique et Social 1971-1975, 1978. Direction Générale du Plan et du Développement, Ministère du Plan. Lomé.
- BILAN du Troisième Plan de Développement Economique et Social 1976-1980, 1982. Direction Générale du Plan et du Développement, Ministère du Plan. Lomé.
- BRIS, E. LE (1978), Migration and the Decline of a Densely Populated Rural Area: The Case of Vo-Koutimé in South-East Togo. *African Perspectives*, 1, pp. 109-125.
- BROWN, D. (1974), Anglo-German rivalry and Kɛpi politics 1886-1894. *Transactions of the Historical Society of Ghana*, XV, 2, pp. 201-216.
- BROWN, D. (1980), Borderline Politics in Ghana: the National Liberation Movement of Western Togoland. *Journal of Modern African Studies*, 18, 4, pp. 575-609.
- BULLETIN Mensuel de Statistique, 1970-2, 1973-2, 1975-2, 1977-8, 1978-5, 1979-12, 1980-2. Direction de la Statistique, Ministère du Plan. Lomé.
- CALVERT, A. (1918), *Togoland*. London.
- COLEMAN, J. (1956), *Togoland*. *International Conciliation*, 509, pp. 3-85.
- CORNEVIN, R. (1959), *Histoire du Togo*. Paris.
- DARKOH, M. (1967), *Togoland under the Germans: Thirty Years of Economic Development (1884 to 1914)*, Part I. *Nigerian Geographical Journal*, 10, 2, pp. 107-122.
- DARKOH, M. (1968), *Togoland under the Germans: Part II*. *Nigerian Geographical Journal*, 11, 2, pp. 153-168.
- DEUTSCHER Kolonial Atlas, 1897. Gotha.
- DEUTSCHES Kolonialblatt, 1890-1915. Berlin.
- DIE DEUTSCHEN Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1909/10 - 1912/13, 1911-1914. *Amtliche Jahresberichte*. Berlin.
- GOULD, P. (1960), *The Development of the Transportation Pattern in Ghana*. Evanston.
- HAGGETT, P., A. CLIFF en A. FREY (1977), *Locational Analysis in Human Geography*. London.
- HETZEL, W. (1974), *Handel in Togo und Dahomey*. Köln.
- HILL, P. (1970), *Studies in Rural Capitalism in West Africa*. Cambridge.
- HOFMEIER, R., 1973. *Transport and Economic Development in Tanzania*. München.
- HOPKINS, A. (1975), *Economic History of West Africa*. London.

SUMMARY

This article deals with the spatial development of Togo from the eve of colonial penetration up to and including the post-colonial period. Among other spatial processes such as migration, special attention is paid to the development of infrastructure and transportation in connection with the development of export production as well as the role of the (colonial) state. It is argued that the spatial effects of colonialism cannot be fully understood without special reference to the pre-colonial spatial structure. It is shown that the spatial development of the German colonization of Togo partly took place along established pre-colonial lines although important modifications occurred in the centre of gravity of export production, infrastructure and port concentration and the functional specialization of regions. After the partition in 1919 of German Togo into a British and a French part, French

- HUIJSTEE, W. VAN, H. KOOT, J. VEEKEN en H. VERHOEFF (1980), *Togo - Deelverslag van het Doctoraalonderzoek Polygoon 1979/80*. Sociaal-Geografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam.
- JAHRESBERICHT über die Entwicklung des Schutzgebietes Togo im Jahre 1893/94 - 1900/01, 1895-1902. Jahresbericht über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1904/05 - 1907/08, 1906-1909. Berlin.
- KNOLL, A. (1978), *Togo under Imperial Germany 1884-1914. A case study in colonial rule*. Stanford.
- LÄNDERBERICHT Togo (1969), *Allgemeine Statistik des Auslandes*. Statistisches Bundesamt. Stuttgart.
- LÄNDERBERICHT Togo (1978), *Statistik des Auslandes*. Statistisches Bundesamt. Stuttgart.
- METZGER, O. (1941), *Unsere alte Kolonie Togo*. Neudamm.
- MONOGRAPHIE de la Région des Savanes. Version Provisoire (1974), *Direction Générale de l'Economie Rurale*, Ministère de l'Economie Rurale. Lomé.
- NEWBURY, C. (1961), *The Western Slave Coast and its Rulers*. London.
- RAMAER, R. (1978), *Verkeersnetwerken in ontwikkelingslanden: het voorbeeld van de East African Railways*. *Geografisch Tijdschrift*, XII, 2, pp. 81-96.
- RAPPORT Annuel du Gouvernement Français au Conseil de la Société des Nations sur l'Administration sous Mandat du Territoire du Togo pour l'année 1924-1938, 1925-1939. Genève/Paris.
- RAPPORT Annuel du Gouvernement Français à l'Assemblée Générale des Nations Unies sur l'Administration du Togo placé sous la tutelle de la France pour l'année 1949-1954, 1950-1955. Paris.
- RAPPORT Mensuel (1981/82), *Direction du Service du Contrôle du Conditionnement des Produits*. Lomé.
- RAPPORTS Cour d'Appel. Chambre d'Annulation. Lomé.
- SLATER, D. (1975), *Colonialism and the Spatial Structure of Underdevelopment - Outlines of an Alternative Approach, with Special Reference to Tanzania*. *Progress in Planning*, 4, 2, pp. 137-162.
- TAAFFE, J., R. MORRILL en P. GOULD (1963), *Transport Expansion in Underdeveloped Countries: a Comparative Analysis*. *Geographical Review*, 53, pp. 501-529.
- VERHOEFF, H. (1983), *De kwesie Togoland*. Doctoraalscriptie Sociaal-Geografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam. Amsterdam.

Togo, on which this article further centres, first entered a period of infrastructural re-orientation. After that export production and infrastructure expanded until the depression of the nineteen thirties. However, the centre of gravity of export production did not change, not even after 1945, when large sums were invested in infrastructure. Until independence the influence of the state was limited to the development of infrastructure. After independence infrastructure entered a higher stage of development but also the influence of the state on export production increased. However, despite the efforts of the state to diminish the regional inequality the spatial structure did not change substantially, although the centre of export production shifted back to the coast right where it was at the eve of colonialism.



Opname KLM Aerocarto (13 april 1980). Fototheek Topografische Dienst, Delft.

West-Terschelling

Op de foto is een deel van het Nederlandse waddengebied afgebeeld. De keuze van de foto werd mede geïnspireerd door het eindexamenonderwerp "Het Nederlandse Waddengebied" (zie tevens de bespreking van katernen over dit onderwerp in dit nummer). De bovenste helft van de foto toont de zuidwestpunt van Terschelling, de onderste helft een gedeelte van de Waddenzee bij laag water.

Duidelijk waarneembaar zijn de wadplaten met de ertussen liggende geulen (zie figuur, ook

cijfers en letters verwijzen hiernaar). De ligging van West-Terschelling vindt zijn oorzaak in de bevaarbaarheid van het nabijgelegen Schuitengat. Goed zijn de tintverschillen te zien die veroorzaakt worden door verschillen in samenstelling van het wad. Het Terschellingerwad (donker) is slikrijk, evenals De Plaat, waar plaatselijke wiergroei op de foto zichtbaar is als donkere plekken(1). De Groote Plaat is lichter getint, deze bestaat uit zandiger materiaal. In de randen van de platen zijn prielen waar te nemen (2).

In het deel van het eiland dat op de foto zichtbaar