

*La primera crisis de Suez y el puerto de Dakar, 1956-1957**

Daniel Castillo Hidalgo

Universidade da Coruña
d.castillo@udc.es

Resumen: Este artículo analiza la primera crisis de Suez en Dakar y su relevancia sobre la modernización portuaria en África Occidental en un contexto de transformaciones en el sector naval internacional. Las fuentes de archivo de Senegal y Francia permiten observar el impacto de la crisis en Dakar en un marco de competencia interportuaria frente a Las Palmas. El estudio remarca los principales desafíos técnicos, institucionales y logísticos a los que tuvo que enfrentarse la comunidad portuaria. Es la primera vez que este evento es exhaustivamente analizado en un puerto de África Occidental.

Palabras clave: crisis de Suez, Dakar, comunidad portuaria.

Abstract: This paper deals with the analysis of the first Suez Crisis on the port of Dakar and its consequences on port modernisation in West Africa in the context of global shipping reform. Archival sources from Senegal and France reveal the impact of the crisis in Dakar in the broad context of inter-port competition with Las Palmas. Likewise, this study highlights the major technological, institutional and logistical challenges that occurred in the Senegalese port. The article marks the first time that this event has been individually analysed with respect to West African seaport.

Keywords: Suez Crisis; Dakar; Port Community.

* Este artículo se elaboró gracias al programa de formación postdoctoral PICULPGC-2013-ARTES/HUM (2014-2018) y ha recibido el apoyo financiero de los proyectos ULPGC-2014-01 y HAR2015-64044R. Agradezco las anotaciones, comentarios y sugerencias realizadas por parte de los revisores anónimos, puesto que han supuesto una mejora sustancial del manuscrito original.

Existe un claro reconocimiento en la bibliografía histórica de la importancia de los puertos africanos en el desarrollo económico regional y en la integración de sus *hinterlands* en las diferentes oleadas de globalización desde el siglo XIX¹. Sin embargo, algunos eventos esenciales, como la primera crisis de Suez, han sido escasamente abordados². De forma específica, la vinculación existente entre la crisis, la evolución de los puertos regionales y la «plasticidad institucional» que pusieron de manifiesto apenas han recibido la atención de la comunidad científica³. Este concepto es importante atendiendo a las transformaciones en la industria marítima a mediados de la década de 1950. Como ha señalado Theo Notteboom: «plasticity suggest an elastic stretch of existing institutions and institutional arrangements through deliberate action and flexible interpretation of these arrangements by actors»⁴.

¹ Para una aproximación de largo plazo sobre la evolución de los sistemas portuarios en África Occidental véase Jean DEBRIE: «From Colonization to National Territories in Continental West Africa: The Historical Geography of a Transport Infrastructure Network», *Journal of Transport Geography*, 18 (2010), pp. 292-300. Otro interesante ejemplo para los puertos de Ghana puede encontrarse en Kwamina B. DICKSON: «Evolution of Seaports in Ghana: 1880-1928», *Annals of the Association of American Geographers*, 55 (1965), pp. 98-111. Para estudios individuales véanse Ayodeji OLUKOJU: *The Liverpool of West Africa. The Dynamics and Impact of Maritime Trade in Lagos, 1900-1950*, New Jersey, Africa World Press, 2004, y Diaba BA, Amadou Tahirou DIAW, Grégoire LECLERC y Catherine MERING: «Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 a 2009: enjeux multiscalaires et aménagements», *Cybergeo: European Journal of Geography*, 635 (2013), disponible en <http://cybergeo.revues.org/25773>.

² Véanse los trabajos de Benjamin THOMAS: «Railways and Ports in French West Africa», *Economic Geography*, 33, 1 (1957), pp. 1-15, y David HILLING: «The Evolution of the Major Ports of West Africa», *The Geographical Journal*, 135, 3 (1969), pp. 365-378.

³ Sobre el concepto de plasticidad institucional véase Simone STRAMBACH: «Path Dependency and Path Plasticity: The Co-evolution of Institutions and Innovation. The German Customized Business Software Industry», en Ron A. BOSCHMA y Ron MARTIN (eds.): *Handbook for Evolutionary Economic Geography*, Cheltenham, Edward Elgar, 2010, pp. 406-431.

⁴ «La plasticidad alude al estiramiento elástico de las instituciones y sus acuerdos, por medio de la acción consciente y la interpretación flexible de esos acuerdos». Véase Theo NOTTEBOOM, Peter DE LANGEN y Wouter JACOBS: «Institutional Plasticity and Path Dependence in Seaports: Interactions between Institutions, Port Governance Reforms and Port Authorities», *Journal of Transport Geography*, 27 (2013), p. 29.

La crisis de Suez representó un acontecimiento crítico que puso a prueba las infraestructuras en Dakar, pero en especial la capacidad operativa de la comunidad portuaria (empresas, instituciones y trabajadores), cuyo objetivo esencial era la captación de los tráficcos desviados del Mar Rojo. La primera consecuencia del bloqueo del canal en noviembre de 1956 fue el desvío de las rutas comerciales hacia el Atlántico. En Dakar, el número de buques entrados se elevó en un 40 por 100 entre 1955 y 1957. En términos de tonelaje bruto, la subida fue aún mayor, superando el 70 por 100. Si se añaden otros indicadores como la importación de combustibles, las cifras resultan aún más llamativas. En el mismo periodo, las importaciones de combustibles se doblaron y el movimiento comercial total del puerto (importaciones, exportaciones y suministro de combustibles) se incrementó en un 70 por 100.

Observando la relevancia de la crisis en un contexto más amplio, puede señalarse que esta marcó el punto de partida de cambios profundos en la modernización portuaria regional. Un proceso lento de transformación de las infraestructuras que se retrasó en el continente africano en vísperas de la primera oleada global de generalización de los contenedores en los puertos⁵. Desde una perspectiva global, Kaukianen ha analizado cómo el cierre del canal de Suez en 1956 dinamizó la reforma de la industria naval a escala mundial. El factor esencial de cambio fue la búsqueda de rendimientos crecientes a través de la generación de economías de escala: buques con mayor capacidad de carga y autonomía, reduciendo de forma progresiva los costes al armador, arrastrando a la baja los fletes marítimos e impulsando, en última instancia, el crecimiento del comercio internacional⁶. Además, la revalorización de las rutas atlánticas requirió una importante flexibilidad institucional por parte de la comunidad portuaria en enclaves africanos como Dakar. La respuesta institucional requería ajustes inmediatos

⁵ David GUERRERO y Jean Paul RODRIGUE: «The Waves of Containerization: Shifts in Global Maritime Transportation», *Journal of Transport Geography*, 34 (2014), pp. 151-164.

⁶ Para un detallado análisis de este proceso véase Yrjo KAUKIANEN: «The Advantages of Water Carriage: Scale Economies and Shipping, c. 1870-2000», en Gelina HARLAFTIS, Stig TENOLD y Jesús M. VALDALISO (eds.): *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, Basingtoke, Palgrave Macmillan, 2012, pp. 64-87.

en términos de capacidad logística, organización del trabajo y acondicionamiento de emergencia de las infraestructuras. Todo ello era importante para el sostenimiento de la competitividad y eficiencia de las operativas, y, en especial, las de apoyo a la navegación. En puertos de escala como Dakar, la pérdida de eficiencia en estas funciones podía motivar el desvío de tráficos hacia otras *estaciones de servicio* regionales, en particular Las Palmas⁷. Ambos enclaves habían desarrollado una feroz competencia por la atracción de tráficos de escala desde comienzos del siglo xx. La mejora continua de las infraestructuras como respuesta a la pugna interportuaria permitió que la crisis de 1956-1957 se afrontara con relativas garantías de éxito por parte de Dakar. El *retorno al Atlántico* supuso la visita frecuente de la última generación de petroleros como el «Al Malick Saud Al Awal» de 46.550 toneladas o el «ESSO France» de 37.500 toneladas. Estos buques, con un calado superior a los trece metros a plena carga (ruta sur-norte), representaban un enorme desafío técnico y logístico⁸. El movimiento generalizado hacia el gigantismo naval era advertido en 1957 por Paul Dumard, director del puerto de comercio de Dakar:

«La tendance à l'utilisation des gros pétroliers qui se faisait déjà pour avant les événements d'Égypte tend à se précipiter, alors qu'au contraire l'amélioration des possibilités techniques du canal de Suez paraît improbable dans un délai rapproché. Il restera certainement du fait de ces événements, l'existence d'un trafic résiduel important, empruntant la route du Cap qui contribuera à développer la prospérité de Dakar»⁹.

⁷ En este artículo se emplea el término Las Palmas para hacer referencia al puerto de La Luz-Las Palmas. En la documentación primaria consultada, así como en la mayor parte de trabajos científicos, se utiliza «Las Palmas» para definir al puerto grancanario.

⁸ Archives Nationales du Sénégal (en adelante ANS), 2G56 (93), Statistiques et Rapport Technique d'Ensemble sur le trafic du port de commerce de Dakar pendant l'année 1956.

⁹ «La tendencia a la utilización de grandes petroleros que ya apuntaba antes de los acontecimientos de Egipto se ha acelerado, mientras que, por el contrario, la mejora de las posibilidades técnicas del canal de Suez parece a corto plazo poco probable. De estos elementos se deriva la existencia de un tráfico residual importante, que empleará la ruta del Cabo y contribuirá a desarrollar la prosperidad de Dakar». Véase Paul DUMARD: «Dakar, Port de Commerce», *La Revue Maritime*, 135 (1957), p. 853.

Debe señalarse que el desvío de buques a través del cabo de Buena Esperanza se había iniciado algunos meses antes del bloqueo del canal. Las primeras unidades desviadas habían llegado a Dakar en los últimos días del mes de agosto como una señal inequívoca de la inestabilidad creciente que afectaba a Oriente Medio.

Este artículo analiza la primera crisis de Suez en Dakar desde una perspectiva holística. Se exploran las soluciones organizativas desarrolladas en el puerto senegalés, cuyo principal objetivo era sostener la eficiencia de los servicios de apoyo a la navegación. Además, se estudia la competición interportuaria entre Dakar y Las Palmas durante la crisis, siendo este también un elemento dinamizador que impulsó, de forma evidente, el cambio institucional.

Se han utilizado fuentes primarias de los Archivos Nacionales de Senegal (Dakar), Archivos Diplomáticos franceses (CADN) (Nantes) y Archivos de Ultramar (ANOM) (Aix-en-Provence). Debe señalarse la utilidad y relevancia del fondo 2P de los ANS, dedicados en su totalidad a los puertos y bahías de la extinta África Occidental Francesa (AOF). El artículo se organiza en tres bloques. En la primera sección se presenta de forma sintética el contexto y trayectoria histórica de las funciones de escala en la región, observando la competencia interportuaria en el largo plazo hasta la crisis de Suez. A continuación se exponen los eventos de Suez y la respuesta organizativa de la comunidad portuaria. Finalmente se señalan los principales resultados obtenidos.

La pugna por los servicios de escala en los puertos regionales

El puerto de Dakar se sitúa en la península de Cabo Verde, el punto más occidental del continente africano. La península había sido frecuentada por comerciantes y marinos portugueses, holandeses y franceses desde el siglo xv. En este punto se desarrolló una intensa actividad mercantil alrededor del tráfico de esclavos, materias primas locales y manufacturas europeas. En el siglo xvii, la consolidación como factorías comerciales de Saint-Louis, Gorée y Rufisque elevaron la importancia económica y política de Senegal. No obstante, la colonización efectiva del territorio se realizó a partir de las guerras napoleónicas, cuando las colonias europeas situadas en la costa senegalesa pasaron definitivamente bajo soberanía

francesa¹⁰. Esta fase temprana de colonización fue seguida de una ampliación de la esfera de control territorial, que se sustentó en la toma de posesión por parte francesa de la península de Cabo Verde en la primavera de 1857, que dio como resultado la fundación de la ciudad de Dakar. El objetivo de las autoridades coloniales era proporcionar una base marítima regional, así como la creación de un enclave comercial alejado de la poderosa influencia de las elites económicas y políticas africanas que retenían el control del comercio regional en Saint-Louis y Rufisque¹¹.

La posterior expansión colonial en el continente africano y la mayor importancia de la economía atlántica durante el siglo XIX consolidó estas funciones portuarias. La industrialización y el desarrollo de la navegación a vapor implicaban la puesta en funcionamiento de un entramado de estaciones carboneras a lo largo de las principales rutas marítimas. El carbón británico, fundamentalmente del tipo *Ocean Merthyr* (exportado desde Cardiff), impulsó la consolidación de importantes compañías carboneras asociadas a las empresas de navegación y al comercio colonial¹². Estos puertos carboneros articulaban la navegación internacional en la región, ofreciendo combustibles, agua y otros servicios logísticos (reparaciones, seguros, hostelería). En el Atlántico medio, estas funciones de apoyo a la navegación a vapor comenzaron a desarrollarse a mediados del siglo XIX con la instalación de los primeros depósitos de carbón británicos en las islas de Cabo Verde. Algunos autores han delimitado este proceso en tres grandes etapas, con movimientos en la jerarquía portuaria regional¹³.

¹⁰ Para una contextualización de largo recorrido sobre la colonización del país véase Alain SINOÛ: *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal. Saint-Louis, Gorée, Dakar*, París, Karthala-Orstom, 1993.

¹¹ Sobre la fundación y evolución de la ciudad-puerto de Dakar véase Jacques CHARPY: *Dakar, naissance d'une métropole*, Rennes, Éditions les Portes du Large, 2007.

¹² Trevor BOYNS y Steven GRAY: «Welsh Coal and the Informal Empire in South America, 1850-1913», *Atlantic Studies*, 13, 1 (2016), pp. 53-77.

¹³ Véanse Miguel SUÁREZ BOSA y Luis G. CABRERA ARMAS: «La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58 (2012), pp. 363-414, y Ana F. PRATA: «Porto Grande of S. Vicente: The Coal Business on an Atlantic Island», en Miguel SUÁREZ BOSA (ed.): *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930*, Croydon, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 90-111.

El primer periodo se sitúa entre 1850 y 1880, caracterizado por el predominio de los puertos caboverdianos en términos de tráfico marítimos y dimensiones del mercado carbonero. Durante estas décadas se produjeron lentas transformaciones en el sistema portuario regional, siendo estos progresivamente alcanzados por Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, que experimentaron los mayores cambios. Ambos puertos consolidaron sus funciones de apoyo y refugio a partir de la Ley de Puertos de 1880 y las inversiones realizadas desde el Ministerio de Obras Públicas. Por su parte, las infraestructuras en Senegal estaban escasamente desarrolladas. Los principales puertos coloniales (Saint-Louis, Gorée y Foundiougne) contaban con unas limitadas instalaciones, aunque fuesen suficientes para un comercio marítimo orientado al comercio esclavista y con un bajo volumen de mercancías. Desde los inicios de la década de 1850, las autoridades coloniales francesas exploraban la posibilidad de crear una base marítima en la zona, destacando su potencial capacidad de crecimiento y su localización geoestratégica privilegiada. Con el establecimiento definitivo de la primera línea de navegación regular con escala en Dakar (*Méssageries Impériales*) en 1866, se inició una senda de especialización de funciones de apoyo a la navegación, añadiendo posteriormente las funciones comerciales de un puerto colonial.

La segunda etapa tuvo lugar entre 1880 y 1914. En ese periodo la actividad marítima regional creció de forma notable (véase gráfico 2)¹⁴. La mejora de las infraestructuras y el crecimiento de la inversión exterior situaron a las Islas Canarias a la cabeza de la jerarquía portuaria regional. El archipiélago español se beneficiaba de sus instituciones librecambistas a través de su legislación aduanera especial, que impulsaron de forma decisiva el mercado carbonero. Además, la introducción de fletes de retorno (tomates y plátanos) incrementó los atractivos económicos existentes para las compañías marítimas que realizaban sus escalas logísticas en aguas canarias¹⁵. El mayor peso regional de los puertos canarios impactó en el pro-

¹⁴ Puede encontrarse una síntesis de este proceso en Daniel CASTILLO HIDALGO: «Dakar: puerto de guerra y de comercio durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918», *Ayer*, 98 (2015), pp. 136-139.

¹⁵ Miguel SUAREZ BOSA: «The Role of the Canary Islands in the Atlantic Coal Route from the End of the Nineteenth Century to the Beginning of the Twentieth

gresivo declive de Cabo Verde, bloqueado institucionalmente por las políticas proteccionistas que limitaban el crecimiento de un sector portuario dependiente del capital británico.

A esta mayor competitividad de Canarias respondió la mejora de las infraestructuras portuarias *dakaroises* a través de un ambicioso proyecto de inversiones públicas que aspiraba a modernizar los pilares centrales de la economía colonial. La consolidación de la federación política (África Occidental Francesa, en adelante AOF) en 1895 y su reajuste en 1904 estuvieron acompañadas de un crédito de sesenta y cinco millones de francos autorizados por el Ministerio de Colonias francés para la reforma y mejora del fondo de capital fijo existente. Las obras del puerto de comercio de Dakar (1904-1910) absorbieron la mayor parte de la inversión, aunque ya se habían realizado trabajos en la bahía desde 1898, cuando comenzó la construcción de la base naval (dique seco y depósitos de carbón). A partir de 1910, el puerto comenzó a ampliar sus funciones comerciales, disminuyendo el volumen comercial en otros puertos vecinos como Rufisque o Saint-Louis.

A partir de la Primera Guerra Mundial —tercera etapa—, la pugna interportuaria regional se planteó entre dos competidores: Dakar y Las Palmas. La decadencia caboverdiana contrastaba con la pujanza del puerto senegalés. En términos comparativos, durante las primeras décadas del siglo xx, Dakar se situaba como la mejor infraestructura portuaria de la fachada continental en términos de accesibilidad, suministro de combustibles, eficiencia de la mano de obra y potencial económico del *hinterland*¹⁶. Para convertirse en la «estación de servicios del Atlántico» —objetivo común de las autoridades de ambos puertos— era necesario dotarlos de las mejores infraestructuras, ofreciendo además unas condiciones económicas atractivas para las compañías de navegación (precios bajos de los combustibles, eficiencia en las operativas, fletes de retorno y seguridad jurídica). Estos factores, añadidos a las condiciones natu-

Century: Corporate Strategies», *International Journal of Maritime History*, 16, 1 (2004), pp. 95-124.

¹⁶ Elementos que incidieron de forma clara en su «trayectoria de innovación». Este concepto ha sido descrito por Bruno MARNOT: *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX^e siècle*, París, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2011.

rales y los aspectos institucionales, han marcado la pugna interportuaria desde entonces.

A favor de Dakar jugaba su situación privilegiada frente a otros puertos continentales, teniendo en cuenta una serie de variables como sus instalaciones, su intermodalidad o las dimensiones del mercado urbano¹⁷. Puede señalarse que, en términos generales, entre las Islas Canarias y Sudáfrica (Cape Town), solo Dakar disponía de unas condiciones óptimas para la construcción y expansión de un puerto moderno, como señalaban algunos autores contemporáneos:

«There is nothing quite comparable in the world to the traffic on the Coast of West Africa [...] there is no fine natural harbour so situated with regard to inland lines of communications as to be suitable for development into a great port serving a considerable part of the West African continent. There is a succession of at least fifty ports each serving a small hinterland and these ports are for the most part, merely open roadsteads where shipping may have to anchor some miles from the shore and cargoes are loaded and unloaded by means of surf boats»¹⁸.

A este respecto, Castillo y Ducruet han encontrado pruebas de las limitaciones del desarrollo portuario en la mayor parte de países al sur del Sahara entre 1880 y 1972 mediante el análisis de la conectividad portuaria y los flujos comerciales regionales¹⁹. Los grandes puertos imperiales como Dakar, Argel, Lagos, Durban, El Cabo, Mombasa o Dar es Salaam se convirtieron desde el siglo XIX en los ejes redistribuidores regionales (*gateways*), agregando en ese proceso nuevas funciones comerciales de tipo extractivo o de apoyo a la navegación. Estas ciudades-puerto concentraron la actividad eco-

¹⁷ Para un estudio general sobre los puertos regionales véase Brian S. HOYLE y David HILLING (eds.): *Seaports and Development in Tropical Africa*, Londres, Palgrave Macmillan, 1970.

¹⁸ Imperial Shipping Committee, Report on the Harbours of Nigeria, Presented by the President of the Board of Trade to Parliament by Command of His Majesty, 7 de septiembre de 1928.

¹⁹ Daniel CASTILLO HIDALGO y César DUCRUET: «Northwest Africa from Colonial to Global Shipping», en César DUCRUET (ed.): *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling. Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data*, Londres, Routledge, 2017 (en prensa).

nómica colonial, generando un tejido empresarial y social orientado a los sectores externos.

Desde un punto de vista regional, la concentración de actividad comercial en Dakar fue realmente importante con el paso de las décadas (véase cuadro 1). A comienzos del siglo XX, el puerto se había convertido en la principal puerta de entrada de mercancías metropolitanas y carbón británico. La instalación de Wilson and Sons bajo el nombre de Compagnie Française des Charbonnages de Dakar (1904) y la posterior llegada del consorcio italo-francés, Le Sénégal (1913), impulsó la importación masiva de carbón mineral²⁰. Las actividades exportadoras (cacahuets y otras oleaginosas) se realizaban fundamentalmente en Rufisque, donde se habían instalado algunas de las principales empresas imperiales. Sin embargo, la crisis de la década de 1930 reforzó una política de concentración de inversiones que supuso la consolidación definitiva de Dakar y la emergencia del puerto fluvial de Kaolack, que se especializó en la exportación de cacahuets del *bassin arachidier* (región del Saloum) hacia la capital del AOF²¹. En su análisis pionero sobre la evolución del sistema portuario regional, Barrés destacaba como el 50,82 por 100 de la inversión en puertos en el AOF entre 1923 y 1928 se habían concentrado en Dakar²².

Resulta evidente la posición regional central de Dakar en vísperas de la crisis de Suez. El proceso de concentración se había incrementado aún más durante la posguerra inmediata en el contexto del Plan FIDES. Entre 1947 y 1957, el puerto de Dakar absorbió más de un 30 por 100 del total de inversiones acometidas en los puertos del AOF (4.325 millones de francos). Teniendo en cuenta que las obras de construcción del puerto de Abiyán (trabajos en el canal de Vridi y muelles comerciales) se elevaron a 4.120 millones de francos, puede observarse el peso de las inversiones públicas en planes de reforma y ampliación en Dakar²³.

²⁰ Daniel CASTILLO HIDALGO: «Dakar: puerto de guerra...», pp. 138-139.

²¹ André DESSERTINE: *Un port secondaire de la Côte Occidentale d'Afrique. Kaolack. Étude historique, juridique et économique des origines à 1958*, Kaolack, Chambre de Commerce de Kaolack, 1967.

²² Georges BARRÉS: *Les ports de la Côte Occidentale d'Afrique*, Bordeaux, Imprimerie Nouvelle-Chambre de Commerce de Bordeaux, 1929, p. 261.

²³ Robert DELMÁS: «Le Plan décennal de l'AOF», *Marchés Coloniaux du Monde*, 191 (1958), pp. 1288-1289.

CUADRO 1

Evolución de la actividad comercial en Senegal,
1913-1955 (en toneladas)

Puerto	Tráfico (imp+exp)		
	1913	1938	1955
Dakar	712.471	2.390.238	3.556.480
Saint-Louis*	30.562	37.586	20.824
Rufisque*	102.665	34.088	n/d
Kaolack	n/d	284.225	132.000
Ziguinchor*	24.485	72.358	112.000

Nota: * Datos para 1912.

Fuente: Daniel CASTILLO HIDALGO y César DUCRUET: «Northwest Africa from Colonial to Global Shipping», en César DUCRUET (ed.): *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling. Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data*, Londres, Routledge, 2018. Elaboración propia.

El impacto de la crisis de Suez en Dakar

La apertura del canal de Suez en 1869 representa un hito histórico en la configuración de la economía global. Esta infraestructura permitió reducir los costes de transporte de forma importante, especialmente en las redes comerciales entre Europa, la India y el Sudeste Asiático²⁴. Tras la Segunda Guerra Mundial, los cambios estructurales y la transición energética a nivel internacional incrementaron la demanda de productos petrolíferos de Oriente Medio. En vísperas de la crisis, el canal era la vía de paso del 63 por 100 de la producción petrolera con destino hacia las economías occidentales²⁵. El endurecimiento de las relaciones diplomáticas desde

²⁴ Para una aproximación sobre la importancia histórica del canal hasta la crisis véanse Douglas Antony FARNIE: *East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854-1956*, Oxford, Clarendon Press, 1969, y Hubert BONIN: «The Compagnie du Canal de Suez and Transit Shipping, 1900-1956», *International Journal of Maritime History*, 17, 1 (2005), pp. 87-111.

²⁵ Stephen S. GALPERN: *Money, Oil, and Empire in the Middle East. Sterling and Postwar Imperialism, 1944-1971*, Nueva York, Cambridge University Press, 2009, p. 142.

el derrocamiento de la monarquía egipcia y la llegada de Nasser al poder en 1952 amenazaba los intereses económicos británicos en la región. El Gobierno revolucionario egipcio vio en la nacionalización del canal una fórmula para incrementar los ingresos fiscales del país, reforzando su posición política dentro de la Liga Árabe frente a las viejas potencias coloniales. Gran Bretaña temía que una hipotética nacionalización del canal hiciese peligrar el vital suministro de productos petrolíferos desde el Golfo Pérsico. Ese paso podía implicar una nueva crisis para la ya debilitada libra esterlina y, en consecuencia, una mayor erosión de la imagen internacional de un imperio en decadencia²⁶. La respuesta a la nacionalización del canal por parte egipcia en julio de 1956 fue la intervención militar de Gran Bretaña, Francia e Israel, que ocuparon puntos estratégicos del canal mediante el empleo de tropas aerotransportadas (Operación *Musketeer*) en noviembre de 1956²⁷.

Fruto de esta inestabilidad, los primeros buques desviados comenzaron a llegar a la costa occidental africana en agosto de 1956, anticipando la redistribución de los flujos marítimos a nivel internacional. En noviembre, con el hundimiento de barcos que supuso el bloqueo del canal, la navegación quedó totalmente imposibilitada, contradiciendo los términos de la Convención de Constantinopla de 1888 que garantizaba la libertad universal de tránsito. El bloqueo supuso la recuperación de antiguas rutas marítimas que habían sido reemplazadas de manera generalizada desde el último tercio del siglo XIX, afectando sensiblemente a la redistribución de los flujos marítimos con destino o procedencia en los puertos petroleros del Golfo Pérsico. La primera consecuencia de ello fue el incremento de las distancias en las travesías oceánicas: un petrolero en ruta entre Abadán (Irán) y Londres debía recorrer 14.300 millas náuticas en lugar de las 6.500 millas de la ruta a través de Suez²⁸. Este hecho contribuyó de forma decisiva al desarrollo de la industria naval de la segunda mitad

²⁶ Lewis JOHNMAN: «Defending the Pound: The Economics of the Suez Crisis, 1956», en Anthony GORST, Lewis JOHNMAN y Scott W. LUCAS (eds.): *Post-War Britain, 1945-1964. Themes and perspectives*, Londres-Nueva York, Pinter Publishers, 1989, pp. 166-188.

²⁷ Stephen S. GALPERN: *Money, Oil and Empire...*, pp. 144-146.

²⁸ *Review of Maritime Transport*, UNCTAD (1971), p. 48.

del siglo xx²⁹. Los rendimientos crecientes, resultado de buques de mayor capacidad de carga, aceleró la reconversión de la flota mundial, frente a la cual los puertos debían organizar su agenda de reformas integrales.

La crisis de Suez inauguró este proceso de cambio en el AOF en un contexto de inestabilidad y avance hacia la independencia política. Las estrecheces financieras y la dependencia del capital exterior para la ejecución de estas reformas en las décadas siguientes dificultaron la adaptación a los cambios globales, especialmente en el contexto de la revolución del contenedor. Las consecuencias inmediatas y en el corto plazo que generó la crisis de 1956-1957 sugieren que esta permitió vislumbrar algunos de los elementos que serían determinantes en el futuro en términos de reforma portuaria. Durante la crisis, los puertos de África Occidental comenzaron a recibir en sus aguas a la nueva generación de petroleros, cuyo arqueo se había incrementado notablemente. Con la excepción de Las Palmas, con profundidades máximas superiores a veinte metros, no existía un solo enclave en la costa occidental africana que fuese capaz de permitir la entrada en zona abrigada de un súperpetrolero de estas características a plena carga. En Dakar, el calado máximo para un buque de este tipo era de doce metros en febrero de 1957³⁰. La llegada del petrolero «Berenice» (21.121 toneladas) requirió un enorme esfuerzo logístico por parte de la comunidad portuaria *dakaroise*³¹.

En el cuadro 2 se han recogido los principales desafíos técnicos y logísticos que afrontó Dakar durante la crisis. Siguiendo los informes oficiales emitidos por la administración portuaria, los principales problemas se vinculaban a la organización del espacio (delimitación de las zonas de atraque y rotación de las unidades), el movimiento de estos por la zona abrigada y, especialmente, el suministro de combustibles debido al fuerte incremento de la demanda. Debe señalarse que la profundidad de los fondos en la zona abrigada había sido un elemento recurrente a lo largo de la historia del puerto. Las relativas limitaciones en la profundidad de los fondos durante la crisis se de-

²⁹ Yrjö KAUKIANEN: «The Role of Shipping in the “Second Stage of Globalization”», *International Journal of Maritime History*, 26, 64 (2014), pp. 64-81.

³⁰ Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 14 de febrero de 1957, ANS, Chambre de Commerce de Dakar (CCD), section 08, section 00470.

³¹ ANS, 2P67, Direction du Port de Commerce de Dakar, 1956.

bían fundamentalmente al tipo de buque que formaba parte de los tráficos habituales de escala. Sin embargo, desde comienzos del siglo XX, el continuo ascenso del tonelaje y porte de los buques operando en la costa occidental africana generó frecuentes y costosos trabajos de dragado y adaptación de la zona abrigada. Estas obras se financiaron enteramente con cargo al presupuesto del gobierno del AOF y su anexo autónomo establecido en 1910. Los ingresos extraordinarios obtenidos del plan FIDES en la posguerra inmediata permitieron acometer otras reformas, que, sin embargo, no ocultaron algunas carencias de tipo logístico durante la crisis.

CUADRO 2

Principales desafíos técnicos en Dakar (noviembre 1956-junio 1957)

	<i>Profundidad de la zona abrigada</i>	<i>Bunkering I Fondo de combustible</i>	<i>Bunkering II Puestos de suministro de combustible</i>	<i>Bunkering III Suministro adicional</i>
Desafío	Petroleros desviados con calados superiores a 13 metros y retrasos en el atraque. Las Palmas podía recibir buques de hasta 20 metros de calado en su dique principal.	Incremento de los tráficos de escala. Capacidad limitada de los depósitos locales.	Congestión en las operativas de escala.	Llegada de buques sin contrato de suministro. Retraso/rechazo por parte de consignatarias. Desvíos a Las Palmas.
Respuesta	Reforma organizativa y proyectos de expansión a partir de 1957.	Renovación permanente de <i>stocks</i> petroleros por las empresas suministradoras.	Reforma organizativa. Servicios ofrecidos en muelle.	Acuerdos entre la administración pública y las compañías petroleras.
Resultado	Infraestructuras apropiadas pero relativamente insuficiente en contraste con Las Palmas.	Servicio apropiado.	Servicio apropiado.	Servicio apropiado.

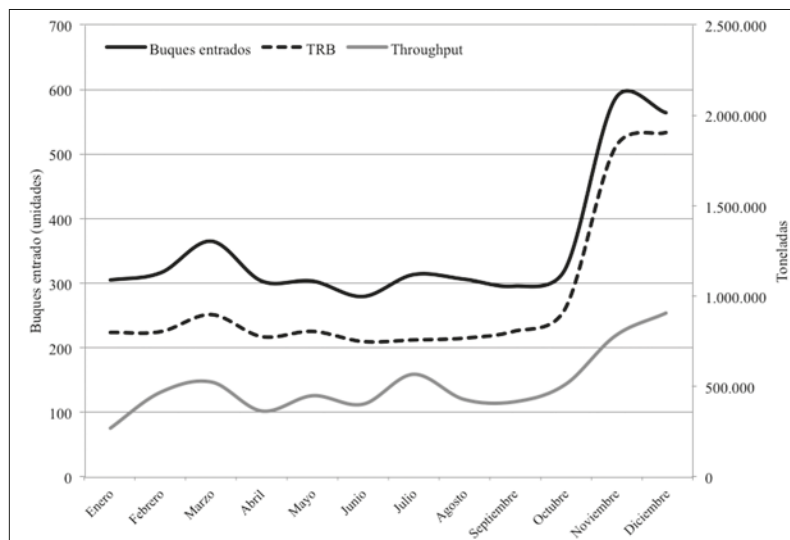
Fuente: Elaboración propia.

El primer problema a resolver por parte de la comunidad portuaria fue la adecuación de las infraestructuras y servicios al incre-

mento masivo de buques y tonelajes durante el segundo semestre de 1956 (véase gráfico 1). Desde verano, la inestabilidad egipcia había provocado el goteo constante de tráficos desviados, intensificándose este flujo desde el mes de octubre.

GRÁFICO 1

Tráficos mensuales en el puerto de Dakar en 1956



Fuente: ANS 2G56 (93), 1956. Elaboración propia.

En septiembre de 1956 se desviaron diecisiete buques, de los cuales catorce eran petroleros británicos con una media de 6.243 Toneladas de Registro Bruto (en adelante TRB), siendo el paquebote «Orontes» (*Oriental Lines*) con más de 14.000 toneladas. Este tipo de unidades superaban ampliamente el tonelaje promedio que operaba en aguas senegalesas. En 1955, el tonelaje promedio se situaba en torno a las 2.559 toneladas y en 1956 la cifra se había incrementado hasta las 2.775 toneladas. Teniendo en cuenta que estos indicadores promedio señalan una tendencia, el incremento de los tonelajes revela la importancia del proceso de adaptación y la flexibilidad institucional a que hubo que recurrir

para proporcionar unos servicios adecuados a las compañías de navegación. En octubre, el indicador se elevó de forma importante, teniendo en cuenta la llegada de veintidós buques de 103.158 TRB, que representaban un tonelaje promedio de 4.689 toneladas³².

Pese a todo, los informes realizados por la administración colonial —recogiendo además testimonios de empresarios y agentes portuarios— señalaban que la rotación de buques era relativamente eficaz, acortando los tiempos de espera de forma significativa³³. La reorganización de los puestos de atraque y suministro, la reconfiguración de las operaciones de *bunkering* (suministro de combustible) y una explotación intensiva de la mano de obra se combinaron para reducir los tiempos y, en consecuencia, los costes para las compañías de navegación. La institución que lideró este proceso fue la Cámara de Comercio de Dakar (en adelante CCD), que formaba parte activa de la gestión del puerto representada por su Consejo de Administración. La institución, fundada en 1888, había desarrollado un papel esencial en la reestructuración de la gobernanza portuaria durante el periodo de entreguerras como portavoz de los intereses de las empresas vinculadas al comercio exterior, pero también de las consignatarias y armadores franceses que operaban en la costa africana. La documentación emitida por la CCD revela su papel central en la gestión de la crisis junto a la dirección del puerto y el Gobierno federal del AOF. El por entonces presidente de la CCD, Charles Gallenca —vinculado al sector textil—, centró su actuación en las medidas de cooperación entre los distintos agentes portuarios.

La primera medida impulsada por la CCD y que fue adoptada por el Consejo del puerto fue el establecimiento de un protocolo general que afectaba esencialmente a las empresas consignatarias, encargadas de proporcionar todos los servicios de apoyo a la navegación (repostaje de combustible, suministros de víveres, seguros, alojamiento, etc.). Esta normativa de obligado cumplimiento se introdujo en noviembre de 1956 y obligaba a las empresas consigna-

³² Todos estos indicadores han sido recogidos del informe anual de actividad del puerto de Dakar, ANS, 2P67, 1956.

³³ «Les conséquences de la fermeture du Canal de Suez sur le trafic du port de Dakar et les travaux à envisager pour son extension», Informe de Charles Gallenca, presidente de la CCD, 9 de marzo de 1957, ANS, CCD, section 08/00470.

tarias a informar públicamente acerca de los contratos establecidos con las navieras (condiciones, fechas de llegada, etc.), permitiendo de este modo una óptima organización de los espacios portuarios. Por su parte, las navieras quedaron obligadas a establecer acuerdos previos con las consignatarias, informando a la administración portuaria de estos contratos antes de la escala. El objetivo fundamental era la correcta planificación diaria de las operaciones por parte de la administración. Esta medida tuvo unos efectos positivos, puesto que se redujo en más de un 30 por 100 el tiempo de espera en la bahía, siendo inferior a doce horas en los momentos de máxima actividad. Los gestores reconocían en este proceso una de las ventajas competitivas que ofrecía Dakar a nivel regional: «aussi est-il permis d'augurer que le port de Dakar conservera pendant la crise de Suez la première de ses qualités: la rapidité»³⁴. La velocidad y eficiencia en las operativas de escala eran elementos esenciales en la competitividad interportuaria frente a Las Palmas. Pero el puerto canario retenía una mayor cuota de mercado regional dadas sus mejores condiciones naturales y logísticas, así como su marco institucional.

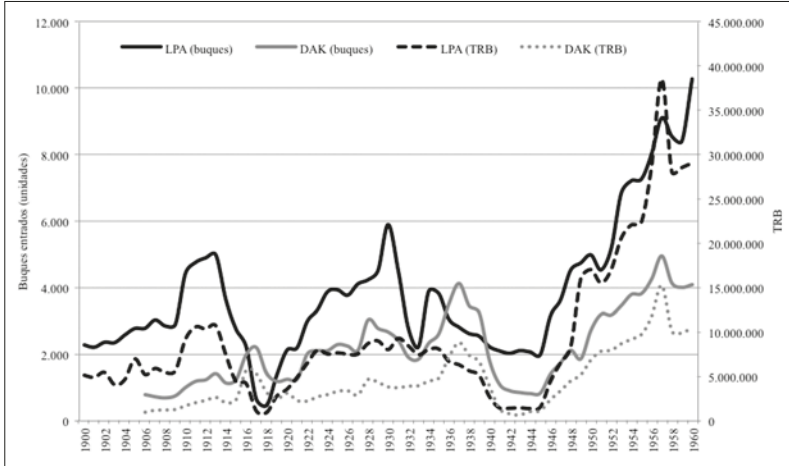
En el gráfico 2 se muestran los principales indicadores de actividad con referencia a los tráficos de escala. El predominio canario es evidente, representando también las ventajas de un proceso de *despeque* previo desarrollado en el último tercio del siglo XIX. El liderazgo regional de Las Palmas como base logística representó una obsesión permanente para las instituciones políticas del AOF. Las barreras arancelarias y la exclusividad colonial en productos estratégicos como el cacahuete limitaban las posibilidades de internacionalización de Dakar frente al marco relativamente librecambista desarrollado en Canarias. Sirva como ejemplo la misión desarrollada en 1910 por Albert Dubarry, secretario del gobernador del AOF. Este realizó una misión de investigación en diferentes puertos regionales, llegando a la conclusión de que los fletes de retorno existentes en Canarias representaban una ventaja comparativa decisiva e insuperable que impulsaba además la expansión del sector carbonero³⁵.

³⁴ «Así cabe augurar que el puerto de Dakar mantendrá durante la crisis de Suez su principal cualidad: la rapidez» (ANS, 2P67, 1956).

³⁵ Informe de Albert Dubarry, 10 de diciembre de 1910, ANOM, 14MIOM/1455.

GRÁFICO 2

Buques entrados en Las Palmas y Dakar (unidades y y TRB), 1900-1960



Nota: LPA: Las Palmas; DAK: Dakar.

Fuente: Para Las Palmas véase Miguel SUÁREZ BOSCA: *Llave de la Fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*, Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Caja Rural de Canarias, 2003, pp. 222-226, y para Dakar véase Daniel CASTILLO HIDALGO: *Puerto de Dakar, puerto de África Occidental*, La Orotava, VeredaLibros, 2016, pp. 311-312. Elaboración propia.

En términos generales, el gráfico 2 muestra la mayor importancia del puerto de Las Palmas en lo que a la llegada de tráficos se refiere. Si se observan otros indicadores como el suministro de combustibles, puede indicarse su mayor capacidad logística³⁶. Todo ello teniendo en cuenta la importancia de Dakar como el puerto mejor equipado de toda la costa continental del África atlántica hasta Sudáfrica³⁷. Las dos únicas coyunturas en las que se produjeron alteraciones en la jerarquía regional coincidieron con periodos bélicos.

³⁶ Miguel SUÁREZ BOSCA: *Llave de la fortuna...*, pp. 222-226.

³⁷ Para un detallado análisis contemporáneo sobre esta pugna interportuaria véase Albert BOUCHER: «Le Port de Dakar. Ses origines, état actuel, extension futures», *Bulletin du Comité d'études Historiques et Scientifiques de l'AOF*, 1925, pp. 651-675.

cos (Primera Guerra Mundial y Guerra Civil Española), durante los cuales Dakar introdujo importantes mejoras con las que pretendía retener tráficos residuales.

En 1956, de nuevo, la cuestión clave se situaba en torno a la capacidad de expansión de las infraestructuras y la eficiencia de los servicios portuarios. Finalizada la Segunda Guerra Mundial, el puerto de Dakar comenzó, en el marco del Plan FIDES, un proceso de reforma integral de sus infraestructuras, especialmente en lo relativo al desarrollo del mercado de combustibles líquidos. Este proyecto favoreció la transición definitiva del carbón a los combustibles líquidos, que había comenzado en marzo de 1929 con los permisos de instalación de Shell Company en el puerto³⁸. La expansión previa del mercado de combustibles líquidos durante la primera mitad de la década fue uno de los factores esenciales que permitió unos servicios de suministro adecuados durante la crisis. Los dos primeros planes quinquenales del FIDES (1947-1951 y 1951-1956) se habían centrado en la mejora de los equipamientos, la construcción de un frigorífico y de las instalaciones especiales de suministro de fuel³⁹. Los resultados fueron positivos en términos de ampliación de la capacidad de almacenaje de petróleo, respaldando el crecimiento del mercado local de combustibles e impulsando de forma decisiva las funciones de escala (véase gráfico 3).

El gráfico 3 revela que la práctica totalidad de las importaciones de productos petrolíferos tenían como destino las actividades de suministro de combustible⁴⁰. Su crecimiento en la posguerra inmediata es evidente, pero también señala las limitaciones relativas en lo que se refiere a la capacidad de almacenamiento. Si se analiza la venta de combustibles en 1956 en ambos puertos puede observarse un diferencial del 27 por 100 a favor de Las Palmas en términos de volumen suministrado.

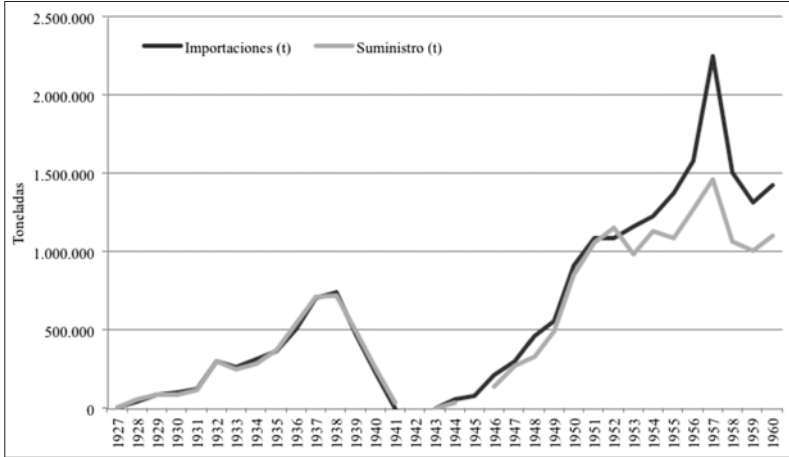
³⁸ *Journal Officiel de l'AOF*, 30 de marzo de 1929.

³⁹ El plan integral de reformas en el puerto, vinculado al Plan FIDES puede encontrarse en ANS, CCD, section 09, 00485.

⁴⁰ Téngase en cuenta que la documentación oficial consultada para este periodo no incorpora distinciones sobre la proporción de combustibles importados como la gasolina, con destino al relativamente débil pero creciente consumo urbano e industrial.

GRÁFICO 3

Importación y suministro de productos petrolíferos en Dakar, 1927-1960



Fuente: Daniel CASTILLO HIDALGO: *Puerto de Dakar, puerto de África Occidental*, La Orotava, VeredaLibros, 2016, pp. 311-12. Elaboración propia.

En ambos casos, cinco operadores dominaban el suministro de productos petrolíferos con un papel central desarrollado por la anglo-holandesa Shell, pionera en el sector en la región. En Las Palmas, Shell dominaba el mercado de forma destacada con un diferencial del 13,51 por 100 con respecto a su sucursal senegalesa. Por el contrario, BP y Mobil representaban más del 40 por 100 de las ventas en Dakar. En ambos casos se observa una concentración importante del mercado de distribución y suministro de combustibles.

En julio de 1956, a cuatro meses del inicio del bloqueo, se había inaugurado el muelle VIII en Dakar, destinado al suministro de combustibles líquidos. Este muelle y los doce puestos de avituallamiento incrementaron notablemente la capacidad operativa del puerto: hasta doce buques de 2.000 toneladas podían repostar simultáneamente⁴¹. Si se analizan las variaciones en las importaciones

⁴¹ ANS, 2G56 (93), 1956, p. 4.

CUADRO 3
Distribución del mercado de productos petrolíferos en Dakar y Las Palmas en 1956
(toneladas suministradas por los principales operadores)

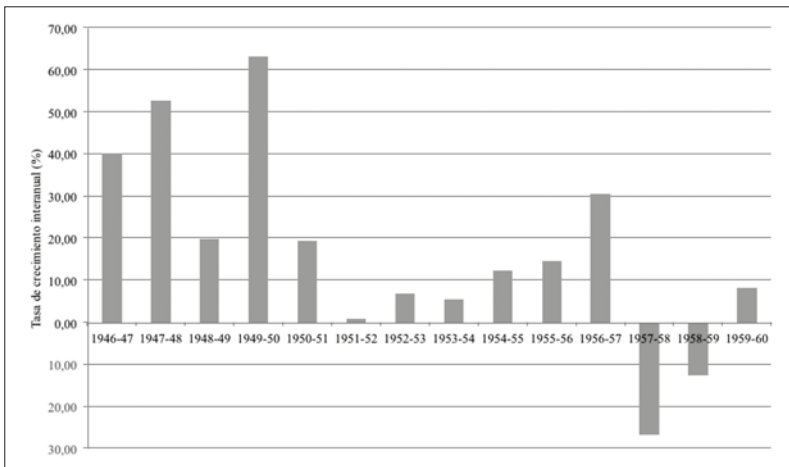
	Puerto de Dakar					Subtotal	Total
	Shell	Texaco	British Petroleum	Mobil Oil	ESSO		
Toneladas suministradas	511.746	76.762	281.460	255.873	63.698	1.279.364	1.375.956
Cuota de mercado (por 100)	40,00	6,00	21,99	20,00	4,99	92,98	100,00
	Puerto de Las Palmas						
	Shell	Cory Brothers	ESSO	Texaco	CEPSA	Subtotal	Total
Toneladas suministradas	996.865	490.437	176.588	104.872	93.899	1.862.662	1.863.034
Cuota de mercado (por 100)	53,51	26,32	9,48	5,63	5,04	99,98	100,00

Fuente: Para Dakar véase National Archives (Kew), FO371-11941, 1956, y para Las Palmas véase ANS2G56 (93), 1956. Elaboración propia.

de productos petrolíferos, pueden observarse dos fases de distinto ritmo en el crecimiento interanual (véase gráfico 4). La primera fase (1946-1950) se caracteriza por un ritmo de crecimiento intenso, alcanzando el 43,50 por 100 de promedio. La segunda fase (1951-1955) indica un periodo de consolidación y estabilización del sector, con un promedio de crecimiento del 8,20 por 100.

GRÁFICO 4

Tasa de crecimiento interanual de la importación de productos petrolíferos en Dakar, 1946-1960



Fuente: Daniel CASTILLO HIDALGO: *Puerto de Dakar, puerto de África Occidental*, La Orotava, VeredaLibros, 2016, pp. 311-12. Elaboración propia.

La expansión portuaria de posguerra señala alguna de las razones que permitieron un correcto desarrollo de los servicios durante la crisis. En 1957, Dakar importó más de dos millones de toneladas de combustibles, alcanzando un hito histórico que demandó una gran coordinación por parte de la comunidad portuaria. El incremento en la demanda de combustibles y la insuficiencia de los *stocks* petroleros generó importantes trastornos. En febrero de 1957, la empresa Mobil Oil solicitaba permiso para instalar un nuevo depósito y un mayor número de bocas de suministro.

tro en la zona norte del puerto (punta de Bel Air). Esta solicitud fue inicialmente rechazada. Los motivos esgrimidos por las instituciones públicas se centraban en la necesidad de acometer una reforma más ambiciosa financiada por el tercer plan quinquenal FIDES, representando una inversión de mil cuatrocientos millones de francos CFA⁴².

Una apuesta arriesgada por parte del Consejo, puesto que la situación crítica exigía una intervención de urgencia para asegurar la capacidad logística. Ante la insuficiencia de las existencias y con el objetivo de eludir posibles retrasos, algunas compañías francesas como *Messageries Maritimes* comenzaron a desviar sus escalas hacia Canarias, hecho denunciado por M. Campi, representante de los armadores en el Consejo. Dos días después de esa decisiva reunión, Charles Gallenca se comprometió a conseguir un acuerdo entre las empresas petroleras para que se organizaran conciertos en la atención y suministro de los buques⁴³. Previamente, los agentes consignatarios y las navieras acordaban los contratos de suministro y cada empresa contaba con una cartera de clientes exclusiva, promoviendo la competencia. Gallenca solicitó una interrupción parcial y temporal de este mecanismo, garantizando que cualquier compañía se haría cargo de cualquier buque si su competidor no disponía de existencias suficientes. Dos semanas después, el presidente informaba del acuerdo favorable con las empresas, creándose también un fondo de compensación entre los operadores para atenuar posibles pérdidas⁴⁴. Este acuerdo implicaba un plan de ampliación del *stock* petrolero con el objetivo de alcanzar una capacidad de almacenamiento de 200.000 toneladas, muy alejadas de las más de 300.000 toneladas potencialmente disponibles en Las Palmas.

Las instituciones coloniales tenían claro que la expansión portuaria era irrenunciable, teniendo en cuenta la probable pérdida de tráfico una vez se restituyeran los flujos marítimos internacionales con la reapertura del canal. Sin embargo, debían acometerse diferentes inversiones para retener una porción del tráfico, partiendo

⁴² Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 14 de febrero de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470.

⁴³ Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 16 de febrero de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470.

⁴⁴ Informe de Charles, 9 de marzo de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470, p. 3.

de la hipótesis de que las rutas atlánticas eran mucho más seguras y estables que el paso por Oriente Medio. Para ello era necesario anticiparse a la reforma naval internacional, donde las economías de escala debían representar el futuro, como señalaba Charles Gallena en las palabras a las que nos hemos referido antes.

A finales de marzo de 1957 (periodo de punta de actividad), las medidas de urgencia adoptadas por la administración pública habían evitado la congestión del tráfico, añadiendo nuevas iniciativas. En abril se introdujeron varios telégrafos ópticos en la estación de Youmbel con el objetivo de facilitar el ordenamiento del espacio en la zona portuaria. Según la administración, el 75 por 100 de los buques entrados en puerto hicieron un uso apropiado de este sistema de señalización, favoreciendo la planificación de las operaciones. Además, las instituciones portuarias crearon una comisión especial permanente para la gestión de los tráficos de escala durante las veinticuatro horas del día⁴⁵.

Aparte del combustible, el suministro de agua fresca era vital para los tráficos de escala. En este sentido, el puerto de Dakar ofrecía unos precios mucho más competitivos que Las Palmas debido a su mayor disponibilidad y calidad. El agua dulce era además un elemento clave para la refrigeración de los motores y calderas, especialmente en los buques de motor combinado⁴⁶. Dakar ofrecía una red de puestos de avituallamiento de agua en muelle. Pese a disponer de gabarras y depósitos flotantes, la mayoría del suministro se realizaba a pie de muelle. Las estadísticas de suministro en 1957 señalan un máximo de actividad en los primeros meses del año, alcanzando un pico en marzo. Entre febrero y abril se suministraron más de 200.000 metros cúbicos de agua. A lo largo de todo el año, el 96,45 por 100 del suministro se realizó a pie de muelle. Si se toman como referencia las estadísticas portuarias, desde 1952 más del 90 por 100 de estos suministros se realizaban en los muelles⁴⁷. Estos datos refuerzan la hipótesis de la eficiencia en los servicios, sustentados en una gestión adecuada de las infraestructuras, así como del esfuerzo

⁴⁵ Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 28 de marzo de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470.

⁴⁶ Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 16 de febrero de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470.

⁴⁷ ANS, Rapport du Port de Commerce de Dakar, 1957, p. 42.

por parte de los trabajadores que desarrollaban estas tareas. Finalmente, tras la reapertura del canal en junio de 1957, el Consejo del Puerto aprobaba una subida del 20 por 100 en las tarifas de suministro de agua (22,50 a 27 francos/tonelada) con el objetivo de reducir otras tarifas (suministro de combustibles, prácticos, estiba) e incrementar su competitividad frente a Las Palmas⁴⁸.

De forma adicional, la llegada masiva de buques implicó el refuerzo de acciones paralelas vinculadas al control sanitario. Los servicios de inspección sanitaria se habían mejorado de forma notable durante el periodo de entreguerras, creándose un departamento propio bajo control de la dirección del puerto. Estos servicios debían velar por el cumplimiento de las medidas profilácticas y la prevención de contagios infecciosos entre las tripulaciones y el personal del puerto. El teniente médico Rousson, en su informe anual de 1957, exponía que finalmente un total de 990 buques habían sido desviados de Suez entre enero y junio y habían pasado por el puerto senegalés. Ninguno de estos buques fue puesto en cuarentena y, salvo leves incidencias, no fue decretada ninguna alerta sanitaria. Durante ese periodo, 133.800 tripulantes fueron inspeccionados y sometidos a revisión médica. Para ello, el servicio contrató un número importante —no definido— de auxiliares y enfermeros senegaleses⁴⁹.

Finalmente, debe señalarse el esfuerzo realizado por los trabajadores portuarios de Dakar, cuya plantilla se incrementó en una proporción que se desconoce por el momento. La información estadística sobre estos aumentos no ha podido localizarse aún, pero la información cualitativa indica que se contrató a un número importante de estibadores auxiliares encargados de las operativas de carga y otras tareas básicas. Por su parte, se aumentó la plantilla de prácticos hasta llegar a doce pilotos profesionales que permitían una cobertura completa de servicios durante las veinticuatro horas⁵⁰. Pese a estos aumentos de plantilla, los representantes

⁴⁸ Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 8 de junio de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470.

⁴⁹ Informe anual, 20 de marzo de 1958, ANS, 2G57 (34), Port de Commerce de Dakar, Services Sanitaires.

⁵⁰ Informe de Charles Gallenca, 9 de marzo de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470, p. 2.

de los trabajadores en el Consejo portuario denunciaban la vulneración de derechos, especialmente en lo relativo al abono de horas extraordinarias entre los estibadores. Estos pagos se habían suprimido justo antes de la crisis debido a la irregularidad del trabajo y la ausencia de un estatuto del *docker* que sí existía en territorio metropolitano desde 1947. En los informes se expresan las protestas por la sobreexplotación de la mano de obra, reclamando además un justo reparto de los importantes beneficios obtenidos por las empresas portuarias durante la crisis. Estas reclamaciones fueron aceptadas parcialmente por M. Henry, director del Puerto de Comercio de Dakar —tras la dimisión de Dumard en febrero de 1957 y una interinidad encabezada por M. Giroud—, quien garantizó que los esfuerzos de los estibadores durante la crisis serían recompensados a través de un futuro incremento de los jornales que no llegarían de forma general hasta la consolidación del estatuto de la estibad en 1970⁵¹.

Conclusiones

Los acontecimientos de Suez modificaron los flujos marítimos a escala internacional, señalando el camino hacia la revolución naval que caracterizó la segunda mitad del siglo xx. Los puertos atlánticos africanos debieron adaptarse a estos cambios estructurales con el objetivo de incrementar —o mantener— su competitividad. La principal consecuencia de la crisis en Dakar fue que la reforma portuaria era inevitable en el corto plazo. La segunda crisis de Suez, más intensa y prolongada durante ocho años, volvió a poner de manifiesto las deficiencias de las infraestructuras portuarias en un contexto de inestabilidad y dificultades presupuestarias de los nuevos Estados. En 1973, las principales conferencias marítimas que operaban en África Occidental acordaron imponer fuertes subidas a los fletes regionales, debido fundamentalmente al estado de las infraestructuras⁵².

En este artículo se ha analizado la forma en que la comunidad portuaria en Dakar se adaptó a esos cambios motivados por la lle-

⁵¹ Acta de la reunión del Consejo del Puerto, 8 de junio de 1957, ANS, CCD, section 08, 00470.

⁵² *Review of Maritime Transport* (1973), UNCTAD, p. 101.

gada masiva de buques. Esta coyuntura fue un verdadero *tour de force* para el puerto senegalés. Se ha mostrado cómo los planes de ampliación y mejora desarrollados durante la posguerra resultaron esenciales para hacer frente a la crisis de forma adecuada. Se ha resaltado la competencia interportuaria histórica en los tráficos de escala, elemento dinamizador del cambio y flexibilidad institucional en el puerto senegalés durante la crisis. También se ha analizado la estrategia institucional para ofrecer unos buenos servicios de suministro tanto de combustibles como de agua dulce, incluyendo los acuerdos formales entre la administración y el sector privado.

En conclusión, es relevante indicar que esta coyuntura crítica impulsó algunos de los elementos que caracterizarían la segunda reforma portuaria internacional. El puerto de Dakar se incorporó de forma relativa a este proceso coincidiendo con un contexto político inestable. Los informes de la UNCTAD sobre navegación y comercio marítimo han puesto de manifiesto que los problemas reales de la modernización portuaria en África se iniciaron a comienzos de la década de 1960, debido a restricciones en la financiación. Estos problemas de carácter financiero se extendieron a lo largo de la década, coincidiendo además con un periodo de crecimiento económico regional sostenido. Debe señalarse que durante este largo periodo de transición política y económica de carácter estructural, las grandes obras de reforma fueron esencialmente financiadas a través del endeudamiento externo. El estallido de las crisis económicas de la década de 1970 y los problemas de la deuda externa durante los años 1980 paralizaron de forma general los procesos de modernización portuaria. En consecuencia, tal y como se ha señalado en este artículo, los estudios sobre la segunda reforma portuaria en África Occidental deben tener en cuenta estos elementos esenciales, cuyos orígenes, al menos en el caso de Dakar, se sitúan en la primera crisis de Suez.

