

LOS PUERTOS ATLÁNTICOS DE MARRUECOS EN LA ÉPOCA DEL PROTECTORADO FRANCÉS: DESARROLLO PORTUARIO, ORGANIZACIÓN, REDES Y ADMINISTRACIÓN

Miguel Suárez Bosa

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Leila Maziane

Université de Mohammedia-Casablanca

1. Introducción

Durante el Protectorado francés (1912-1956) se llevó a cabo en Marruecos un importante programa de obras públicas, construyéndose puertos, carreteras y vías ferroviarias. Estas redes se conectaban entre sí y pusieron en contacto las diversas regiones del país. La red de puertos constituyó un factor esencial para la conexión con el exterior, pero también y sobre todo, permitieron dar salida a las materias primas de acuerdo con los intereses coloniales.

La bibliografía sobre los puertos marroquíes es notable, pero no se dispone de un balance que valore el significado de la construcción de puertos durante el periodo del Protectorado francés, hueco que se pretende rellenar con este artículo. Entre los trabajos sobre los puertos marroquíes cabe destacar los estudios que se hicieron en la época colonial, como el libro de J. Eyquem (1933), aunque sólo abarca hasta la década de 1930; apuntamos que este texto dio lugar a una notable valoración de J. Célérier (1934), plasmada en la polémica acerca de la centralización versus descentralización del modelo portuario marroquí; un texto con una visión global, aunque más reciente, es el de N. Cherfaoui y H. Doghmi (2005), que abarca un espacio temporal y geográfico más amplio. El puerto de Casablanca es el que más ha atraído la atención, dada su indudable importancia y trascendencia para la economía del país, por lo que se dispone de textos de apreciable valor como el de Celce (1952) fruto de una tesis doctoral, y los de H. Croze (1949), G. Vidalenc (1928), (Laroche, 1927); en revistas como el *Bulletin Économique et Social du Maroc* han sido publicados artículos sobre aspectos culturales, técnicos o factores económicos y sociales. Así, pues, la mayoría son estudios centrados en el tráfico, las infraestructuras, la estructura empresarial y su influencia en el crecimiento urbano; sin embargo, la gestión y administración portuaria, así como el impacto del marco institucional sobre la evolución de la actividad

marítima apenas se ha desarrollado. La documentación original sobre la actividad portuaria de los puertos de Marruecos es relativamente abundante, especialmente el comercio, aunque no tanta la que hace referencia a la administración y la gestión. Se cuenta con la documentación procedente de la Administración del Protectorado, conservada en los *Archives Diplomatiques de Nantes*; también es interesante la emanada de los *The English Diplomatic and Consular Reports* (Distrito consulares de Casablanca, Rabat y Tánger, fundamentalmente), que contiene información sobre aspectos comerciales, políticos y sociales; asimismo, se ofrecen datos sobre puertos la documentación generada por instituciones locales como la Cámara de Comercio e Industria de Casablanca y la propia administración portuaria.

El hilo conductor de este artículo es la red portuaria marroquí construida en la zona del Protectorado francés. Concretamente, se trata de explicar porqué triunfó la opción centralizadora que apostó por un puerto principal en Casablanca, el puerto ganador del proceso, frente a la descentralizadora, que proponía habilitar y dotar a un conjunto de puertos complementarios. Es indudable que la elección de Casablanca como puerto principal fue una opción política, pues las autoridades del Protectorado apostaron por construir un «puerto nacional», equidistante de los antiguos centros de poder; pero también tuvo una motivación económica, ya que se necesitaba dar salida a las materias primas, productos y mercancías de la importante región central de Marruecos. No quiere decir que no se invirtiera en otros puertos, y de hecho algunos jugaron un cierto papel, conformando en conjunto una red portuaria, con conexiones entre sí y con el exterior.

El contenido de este artículo es el siguiente. En primer lugar se estudia la configuración de la red portuaria atlántica del Protectorado y su relación con su región portuaria o *hinterland* (I); a continuación, en el apartado II, se hace una aproximación a las características de la red portuaria atlántica del Protectorado; el debate y la elección de Casablanca como puerto nacional y su preponderancia, en tanto que puerto ganador del proceso, se aborda en el apartado III; el siguiente apartado está dedicado a la financiación de la construcción de la infraestructura (estatal o privada) y al sistema de administración y gestión, que comprendería tanto a la administración estatal como a las empresas concesionarias; finalmente, se presentan unas breves conclusiones.

2. La elección de Casablanca como puerto nacional.

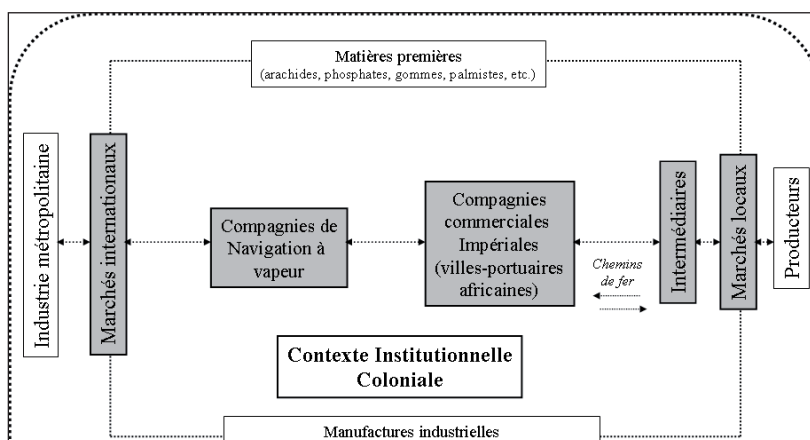
La actividad de los puertos marroquíes es un capítulo inseparable de toda la vida del país⁽¹⁾. Sin embargo, en el Marruecos del Protectorado, acorde con

(1) J. Célérier, *Le Maroc*, Paris, A. Colin, 1931, p. 164.

los intereses metropolitanos, el marco institucional limitó sus capacidades de crecimiento; también hay que tener en cuenta los impedimentos geográficos, pues no son abundantes los refugios naturales en la costa atlántica marroquí, lo que obligaba a los barcos a mantenerse alejados de la costa, encareciendo las operaciones. Ciertamente, ya existía en Marruecos una red de puertos con una fuerte conectividad local, sin que se constatará una preeminencia absoluta de uno sobre otros. Pero esta situación cambió en el último tercio del siglo XIX, cuando Francia modificó su política de intervención en África ante la pujanza británica y la mayor competencia alemana, centralizando la actividad económica de sus colonias y protectorados en algunos enclaves concretos, de tal modo que, a comienzos del siglo XX disponía de una estructura terrestre lineal con escasas ramificaciones regionales entre los centros productores del interior y el eje de evacuación marítimo, lo cual ponía de manifiesto una clara orientación extrovertida que sustentaba el aparato económico colonial.

En esta red era indudable la importancia del puerto de Casablanca para la economía de Marruecos en el periodo del Protectorado, hecho incuestionable pues a la altura de 1930 acaparaban dos tercios del tráfico marítimo, por lo que tenía todas las ventajas de la concentración marítima. Esta apuesta por la concentración de los esfuerzos fue un hecho deliberado por parte de las autoridades francesas del Protectorado, ya que se pretendía evitar la dispersión de las inversiones y no repetir el precedente funesto en el desarrollo de los grandes puertos en la metrópoli, donde se repartieron unos 800 millones de francos de la época, correspondientes a créditos en 70 plazas, según el plan Freyssinet⁽²⁾.

Gráfico n° 1. Estado del movimiento marítimo y clasificación de puertos en la fachada atlántica de Marruecos en 1931⁽³⁾



(2) A. Huard, *les ports du commerce français*, Berger-Levrault, 1911, p. 67-93; G. Celce, *Le port de Casablanca et l'économie marocaine*, Thèse de Doctorat inédite, Faculté de Droit de Paris, 1952, p. 41.

(3) D'après J. Eyquem, *Les ports...*, p. 494.

No obstante, esta centralización dio lugar a un importante debate en torno al modelo portuario que interesaba a Marruecos, debate en el que participaron desde las autoridades políticas y administrativas hasta intelectuales y científicos involucrados en el tema. Tal y como lo explicó el profesor J. Célérier, *«una verdadera batalla comenzó en la elección del Gran Puerto, cada grupo de interés dice representar el interés general, Mazagan, Fedhala, Rabat, la desembocadura de Sebou, ofrecía ventajas, la construcción de un puerto que se apoya sobre un refugio natural»*⁽⁴⁾.

De acuerdo con los defensores de la centralización, desde el Residente General a técnicos, economistas y geógrafo, la concentración del puerto conllevaría ventajas irrefutables como respuesta a las exigencias de la economía moderna, ya que permitiría el mejor y más barato equipamiento para facilitar el enrutamiento y exportación de productos⁽⁵⁾.

En efecto, una de las preocupaciones del Residente General, el Mariscal Lyautey, fue la modernización de Marruecos, y para ello era esencial disponer de una moderna e eficiente red de puertos. Para estudiar el mejor emplazamiento y poner fin a este problema, el Mariscal constituyó una comisión el 5 de junio de 1912, presidida por el Mr. Guérard, Inspector de Carreteras y Puentes, la cual contó con el apoyo del Jefe de Ingenieros y Director de Obras Públicas en Marruecos, el ingeniero Gaston Delure. Después de largas demoras y debates, prevalecerá la opinión de los partidarios de la centralización portuaria, encabezados por el propio Delure. Finalmente conseguirá la aprobación de Lyautey, haciéndose firme la elección de Casablanca, como este último expuso en el siguiente texto:

«Tout le monde avait été d'accord jusqu'ici, escribe Gaston Delure el 08 de febrero de 1913, à commencer par la Commission des Ports, qui, dans le programme général qu'elle avait tracé dès son retour, avait été très nette à cet égard- que l'unique grand port à envisager sur la côte du Maroc devait être établi à Casablanca. Personne, ni dans cette Commission, ni parmi les techniciens qui se sont jusqu'ici occupés des études, n'avait pensé que cet établissement fût impossible... On ne voit pas a priori pourquoi il serait impossible de faire à Casablanca ce qu'on a fait dans des mers qui paraissent tout aussi dures, à Saint-Jean de Luz, Leixoes, etc.»

Las obras de este puerto se adjudicaron en 1913 a un consorcio francés formado por la *Compagnie Marocaine* y *Schneider et Cie*, que había realizado

(4) J. Célérier, *Le Maroc*, p. 133.

(5) A. Charton, «Casablanca», *Annales de Géographie*, 1924, Vol., 33, n. 183, pp. 303-307; E. B. & J.-C. Santucci, «Casablanca», *Encyclopédie Berbère*, 12, Aix-en-Provence, Edisud, 1993, p. 1812-1822.

las del Arsenal de Dakar. En poco más de 20 años se construyeron 2.450 metros del dique principal, el dique transversal y el puerto de comercio. Estas obras tuvieron un coste astronómico: se habían presupuestado inicialmente en unos 50 millones de francos, alcanzando un importe final de 1.100 millones de francos de la época en términos reales, unos 615,5 millones nominales, invertidos entre 1914 y 1932⁽⁶⁾. Lo cierto es que desde 1912 el puerto de Casablanca se benefició de todos los favores de la Administración, por lo que tuvo un desarrollo incomparablemente superior a los otros centros costeros, los cuales no contaron con las mismas subvenciones.

Según la teoría defendida por los especialistas de la época, un buen puerto debería reunir un cierto número de condiciones técnicas, que no ofrece un abrigo natural por sí mismo⁽⁷⁾: profundidad del agua de una quincena de metros, nivel del agua casi constante, dimensiones de los muelles suficientes para recibir los navíos de grandes dimensiones y de cargas considerables, una bahía amplia para dar cabida a los navíos sin que se estorben en sus desplazamientos y su atraque, utillaje de carga y descarga suficiente para facilitar las operaciones, mano de obra suficiente en cantidad y calidad, etc. Las infraestructuras portuarias artificiales representan gastos enormes, por lo que debían necesariamente limitarse a un pequeño número de opciones en un determinado país. Tales especialistas sostenían la opinión de que la fuerza de atracción de un gran puerto, sobre las mercancías de la región que le rodea, era suficientemente para determinar la acumulación en un mismo lugar de cargamentos muy grandes. Todos estos elementos contribuyen a hacer admitir que, a un determinado país, le interesaría concentrar todos estos esfuerzos de mejoramiento técnicos sobre uno o dos puertos gigantes, convenientemente elegidos y, como contrapartida, abandonar todos los otros a su evolución natural⁽⁸⁾.

J. Eyquem, por su parte, centró las críticas tanto al pasado como al porvenir, interrogándose si era la mejor elección Casablanca, o, por el contrario, no se habría obtenido el mismo resultado económico eligiendo El Jadida, la desembocadura del Bou-Regreg o la del Sebou. Se preguntaba si la concentración estaba «verdaderamente conforme a los intereses del país [Marruecos]»⁽⁹⁾, considerando que la política seguida en este sentido se había caracterizado por una clara exageración que golpeaba a los puertos

(6) G. Vidalenc, *Le port de Casablanca*, Casablanca, Faraire, 1928, p. 72; J. Eyquem, *Les ports...*, p. 57-59

(7) Es la opinión expresada por M. Maurice Gaffiot, profesor de economía política, en la introducción al libro de J. Eyquem, *Les ports...*, p. III.

(8) *Ibidem*, pp. II-III.

(9) *Ibidem*, pp. IV-V.

rivales de Casablanca, cuya función parecía necesaria. Aunque éste debía conservar un rango preeminente en la actividad comercial del país, le parecía conveniente invertir en otros, según las condiciones económicas en las cuales se encontraran las diversas regiones, configurándose de esta manera una red de puertos secundarios. Asimismo, opinaba que la absorción por Casablanca de una parte muy considerable de los fondos del presupuesto, invertidos en utillaje portuario, era cuestionada también por otros especialistas. Si bien no ignoraban las razones que llevaron al gobierno a concentrar sus esfuerzos sobre el «puerto nacional» de Marruecos, encuentran injustificada su gran dimensión.

Para otros, como J. Célérrier, se trata de una vieja polémica que carecía de sentido, puesto que el puerto de Casablanca «*existe, il tient, il est sûr, il est magnifique*»; para él, en el fondo lo que criticaba J. Eyquem era el concepto mismo de «puerto nacional»; por el contrario, no comprendía la realización de las obras en el puerto de Lyautey. Asimismo, Siendo Port-Lyautey y Rabat clasificados en la categoría de puertos fluviales, éste autor no los consideraba aptos para tal tipo de navegación, pues, tanto el Bou Regreg como el Sebou presentaban inconvenientes tales como existencia de la barra o la presencia de la colmatación, no solucionada en aquellos momentos, de tal manera que la seguridad del abrigo tenía la contraparte de las dificultades de acceso. La noción de puerto fluvial le evocaba la necesaria penetración en el *hinterland* y las posibilidades de aumento de la navegación fluvial de los transportes barco, más económicos. Rabat no presentaba esa cualidad; en Port-Lyautey, por su parte, las instalaciones portuarias se componían de un muelle de 774 metros de largo y accesible a los barcos de un calado de 6 m, estos debían navegar 17 kilómetros del mar, en un canal difícil para ganar 7 kilómetros hacia el interior⁽¹⁰⁾.

Por el contrario, se pone de manifiesto la necesidad de ciertos puertos especializados, como el caso de Fédala, levantado a 25 kilómetros al norte de Casablanca. Elegido en 1924 para la recepción de los combustibles, su construcción favorecería la producción y el comercio. Por otro lado, se consideraba importante dirigir lo más directamente posible hacia el mar los productos agrícolas y mineros proporcionados por las regiones alejadas de Casablanca, porque eran de bajo valor pero de un volumen y peso considerable, con lo cual los costos del transporte eran elevados y convenía reducir al mínimo el trayecto terrestre de los viajes. Por tanto, como estos productos constituían el principal elemento del comercio marroquí de exportación, parecía conveniente la multiplicación de los puntos de embarque

(10) J. Eyquem, *Les ports...*, p. 164.

en los diversos puertos que se encontraban a lo largo del litoral atlántico, pues conservaban su utilidad y parecía imprudente abandonarlos en favor de su potente rival.

Para J. Eyquem, tanto en Marruecos como en el resto del Norte de África, era conveniente la existencia de puertos cercanos a los lugares de producción, pues el transporte terrestre era mucho más caro que el marítimo, sobre todo si se tratara de mercancías de un valor relativamente bajo, como los que produce Marruecos: granos, minerales, corcho, etc.; lo mismo sucedía con las importaciones, ya que las mercancías de alto valor no representaban más que una baja proporción del tonelaje. Por tanto, cada lugar debía ser dotado de un puerto moderno, de acuerdo con sus posibilidades económicas, por lo que la idea de un puerto único le aparecía como antieconómico, y se comprendería difícilmente. En definitiva, la falta de puertos adecuados, unida a las deficiencias de las vías férreas, explica en cierta medida por qué el coste de la vida era de un 15 al 20% más elevado en Marruecos que en el resto del Norte de África⁽¹¹⁾.

Por otro lado, el descubrimiento de los fosfatos en Louis Gentil (Yousseoufia) dará un nuevo impulso al proyecto portuario de Safi, que se va a convertir en el gran puerto minero del sur de Marruecos. Por ello se abandonó el modesto proyecto de puerto de barcazas, reemplazado por otro mucho más ambicioso, capaz de recibir buques de hasta diez metros de calado. La explotación de las minas comenzó en 1931, en paralelo con el inicio de las obras del muelle dedicado a los fosfatos; pocos años después (en 1937), fue terminado y equipado. A mediados de los años 30, el *hinterland* inmediato de Safi se benefició de los minerales de Gantour, con una producción de un millón de toneladas por año, es decir, una cuarta parte de la producción de fosfatos en el país⁽¹²⁾.

Debido a su peso en la economía nacional y la diversidad de la carga manejada, como la exportación de los minerales y el tráfico general, y gracias también al *Office Chérifien des Phosphates*, que jugó una cierta autonomía financiera, el puerto de Safi alcanzó su punto máximo a finales de los años de la década de 1940 y se convirtió en el gran puerto de las regiones meridionales y el segundo más grande después de Casablanca.

(11) *Ibidem*, p. 482.

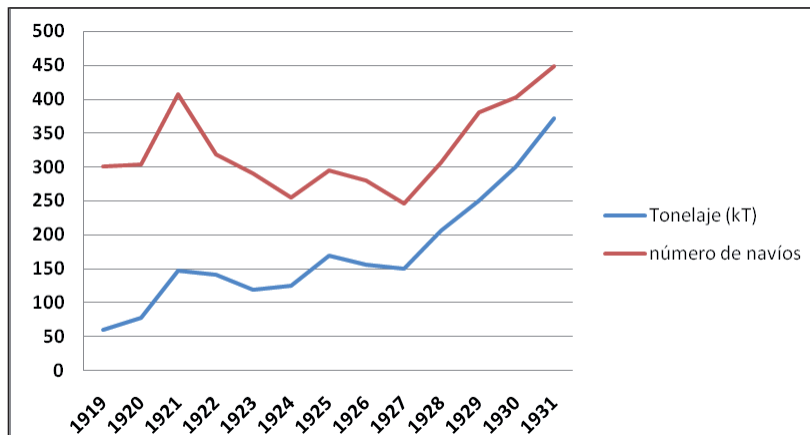
(12) N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances...*, pp. 171-193.

Tabla nº 1. Evolución de las exportaciones de fosfatos desde el puerto de Safi, en toneladas (1936-1949)⁽¹³⁾

Años	Tonelaje	Años	Tonelaje
1936	151.046	1943	278.424
1937	335.317	1944	405.079
1938	339.552	1945	389.186
1939	315.370	1946	600.695
1940	65.055	1947	373.575
1941	158.462	1948	897.569
1942	45.054	1949	901.600

Para los puertos del Norte de Marruecos, al contrario que los resultados obtenidos en Rabat y sobre todo en Port-Lyautey, los problemas de accesos marítimos están lejos de ser resueltos⁽¹⁴⁾. El Mariscal Lyautey decidió dotar a la parte Norte de una salida marítima. En 1914, a pesar de la oposición de su oficina técnica, lanzó el proyecto de puerto en la ciudad que llevara su nombre, Port-Lyautey, porque estaba convencido de que ofrecía una serie de elementos que favorecerían el desarrollo de su función comercial, pues, dirá, «*Kénitra (nombre de la localidad), bien protegida de la barra y de los maremotos, ofrece entonces, con su puerto exterior de Méhédyá un acceso directo a la zona del norte de Marruecos: Meknès, Fez y de allí a la vía de la unión posterior con Argelia*»⁽¹⁵⁾.

Gráfico nº 2. Evolución del movimiento de la navegación en Port-Lyautey (1919-1931)⁽¹⁶⁾



(13) *Ibidem*, p. 186.

(14) J. Eyquem, *Les ports...*, p. 485.

(15) Général Lyautey, *Paroles d'action*, Paris, A. Colin, 1927, p. 185. En el texto se decía que: «*Kénitra bien abrité de la barre et des raz-de-marée, offrait donc, avec son avant-port de Méhédyá un accès direct à la zone du Nord du Maroc: Meknès; Fès et, de là, à la voie de liaison ultérieure avec l'Algérie*».

(16) J. Eyquem, *Les ports...* p. 190.

De esta manera, la opción descentralizadora pudo ofrecer la ventaja incontestable de realizar al menos un gran puerto moderno, pero presentaba inconvenientes muy serios como grabar los costes de transportes, de manera muy elevada e inútilmente, de los productos con destinos o provenientes de las regiones meridionales y septentrionales donde la actividad económica se encontraba, de hecho, con inconvenientes.

4. La financiación y la administración

Desde finales del siglo XIX fue profunda la transformación que experimentó el mundo portuario. Entre los factores que provocaron los cambios cabe citar el incremento y desarrollo de la navegación a vapor, el tráfico ferroviario y los intercambios comerciales. Para la eficacia de los barcos se requerían, además reformas institucionales que favorecieran la liberalización de factores productivos, infraestructuras y medios materiales más complejos y costosos que permitieran mejorar la operatividad del tráfico, reduciendo el coste de las operaciones. Todo ello pudo generar efectos de arrastre positivos y riqueza, aumentando la productividad regional. El desafío financiero y técnico de estas reformas fue asumido mayoritariamente por el sector público, al tratarse de actividades que implicaban un largo período de amortización de las inversiones y bajas tasas de rentabilidad a corto plazo. Pero en los puertos coloniales el criterio imperante fue posibilitar el «crecimiento económico», no estando entre sus preocupaciones principales el «desarrollo económico» a escala regional. Esto es especialmente importante a la hora de estudiar el funcionamiento de una economía de corte colonial.

También la demanda de fueloil (mazut), el combustible que terminó imponiéndose en el transporte marítimo, trajo consigo la necesidad de nuevas infraestructuras de almacenamiento y suministro especiales (tanques de depósito, bombas de impulsión, redes de distribución, etc.), mientras desaparecían o se reconvertían las instalaciones carboneras (almacenes, trenes, barcazas, depósitos). Debe tenerse en cuenta que durante este período la diversificación de las fuentes energéticas en el transporte marítimo se reflejó en el aumento del porcentaje de buques de la flota mundial que consumían derivados del petróleo.

En Marruecos, las más importantes infraestructuras fueron ejecutadas por empresas extranjeras, yendo a parar las ganancias a una minoría de financieros franceses, los mismos que propiciaron la intervención francesa, los cuales ni siquiera residían en Marruecos. Al margen de ellas solo tuvieron

presencia alguna rara excepción, como la empresa holandesa *Zanen*, la cual pudo obtener la construcción del puerto de Agadir; ninguna empresa marroquí obtuvo una adjudicación, incluso aunque fuera de pequeña importancia. La explotación del puerto de Casablanca era compleja: los Docks Silos los gestionaba la *Chambre de Commerce*; las instalaciones del Muelle de los fosfatos se le adjudicó al *Office Chérifien des Phosphates* (OCP). Por otro lado, las grandes compañías de navegación tenían sus equipos de *dockers* para la manipulación de las mercancías transportadas por sus navieras; etc.

Las inversiones del Estado fueron acaparadas por las empresas privadas, a cambio de ejecutar los trabajos y suministrar el utillaje. Estos grupos financieros formaban un consorcio que se adjudicaban a ellos mismos, a sus filiales o a los grupos afines la realización del programa de equipamiento de tal manera que se repartieron unos 600 millones correspondientes a la inversión, entre 1914 y 1953. Así, pues, los estudios definitivos, la construcción, la explotación de los grandes servicios públicos, los ferrocarriles, la producción de electricidad, la distribución de agua y electricidad, fueron confiados a las sociedades concesionarias. Las cláusulas excepcionalmente favorables de las actas de concesiones dejaban al Estado o a los colectivos locales sin opciones⁽¹⁷⁾. Así, pues, la mayoría eran empresas extranjeras (ver cuadro): a *Schneider-Creuset* le fue adjudicada la construcción y el equipamiento de los puertos de Safi y Casablanca; al grupo *Hersent* le correspondió el de Fedala; el Banque de Paris et des Pays-Bas controlaba tanto la *Société des Ports Marocains* de Mehdy Kénitra, el de Rabat-Salé y el del Puerto de Tánger. Las operaciones de embarque y desembarque en el puerto de Casablanca fueron confiadas el 1 de marzo de 1916 a la *Manutention Marocaine*, sociedad participada por la S.A.C.A (Rothschild), la *C^{ie} Générale Transatlantique* y el grupo *Hersent*⁽¹⁸⁾.

(17) A. Ayache, *Le Maroc. Bilan d'une colonisation*, Paris, Éditions Sociales, Paris, 1956, pp. 142-143.

(18) Para más información sobre huelgas y vida sindical en el puerto de Casablanca, ver: «Documentation destinée à la réunion projetée en vue de pallier l'encombrement du port de Casablanca», paragraphe 3, note concernant la «Manutention Marocaine», Archives Diplomatiques de Nantes (CADN), Protectorat français au Maroc, 29 avril 1948.

Tabla nº2. Grupos inversores internacionales en el equipamiento y gestión de los puertos del protectorado⁽¹⁹⁾

Puertos	Empresa Constructora / Equipamiento	Nacionalidad	Gestión de la Actividad portuaria
Agadir	Zanen	Holandesa	A.T.P. (1)
Casablanca	Schneider-Hersent	Francesa	Mercancías: Manutention Marocaine (S.A.C.A) (2); Compañías de Dockers: C ^{ias} de Navegación; Chambre de Commerce (Silos); OCP (3).
Essaouira-Mogador			
Fédala-Mohammedia	Hersent (5)	Francesa	SAPMM-K/R-S (5) S.M.CH.B (4)
Kénitra-Lyautey	Paribas	Francesa	
Larache	Sager & Worner	Alemana	
El Jadida-Mazagan			
Rabat-Salé	Paribas	Francesa	SAPMM-K/R-S (5)
Safi	Gantasch Schneider & Cie et Hersent J. et G. (1921)	Francesa	Auxiliaire Maritime du Port de Safi. OCP; S.T.P. (6)
Tánger	Paribas	Francesa	Dette. S.T.P. (1924)

(19) Fuente: Eyquen (1933); Celce (1952) Ayache (1956); N. Cherfaoui y H. Doghmi, (2005).
 Notas: 1) A.T.P.: Auxiliar Marítima del Puerto de Agadir; 2) S.A.C.A. (Rothschild) y C^{ia} General Transatlantique, Hersent.3) OCP: 4) S.M.CH.B: Société Marocaine de Charbonnage et Briquettes. 5) la Société Anonyme des Ports Marocains de Mehdy-Kénitra et Rabat-Salé (SAPMM-K/R-S) fue creada por un grupo privado compuesto por la Compagnie Générale du Maroc, la Société Générale d'Entreprises au Maroc et Omnium d'Entreprises (Dahir Chérifien du 14/1/1917) (N. Cherfaoui et H. Doghmi, 2005, p. 310). 6) S.T.P: Service des Travaux Publics; O.C.P: Auxiliaire Maritime du Port de Safi (1949).

La transferencia a empresas públicas o privadas de determinadas obras, conllevó también la cesión de parte de la gestión y, sobre todo, de los derechos exigidos sobre el tráfico de mercancías y viajeros, lo que hizo necesario establecer una coordinación entre el servicio público y los concesionarios.

5. Reforma portuaria y modelos de gestión

La gestión de los puertos marroquíes, en general, se caracterizó por la combinación de intereses privados y públicos, esto es, por la implantación de un modelo de administración mixto o *landlord*⁽²⁰⁾. De acuerdo con dicho modelo la Administración (estatal o colonial), al declararse las zonas marítimo-terrestres propiedad nacional y de uso público, era quien proveía de las infraestructuras básicas (muelles, diques, dragados y accesos terrestres); aprobaba los proyectos y los planes económicos públicos y privados que afectaron a la zona marítimo-terrestre; y, en fin, regulaba la gestión administrativa y sanitaria de los buques y las mercancías en el puerto. Por su parte, las empresas privadas o semipúblicas habilitaron, previa obtención de una concesión administrativa en la zona portuaria, muelles-embarcaderos, equipamientos e instalaciones, prestando servicios directamente a los clientes del puerto (buques, pasajeros y mercancías).

La Administración estaba interesada en la autosuficiencia económica de los puertos, para lo que propiciaba la disminución de la dependencia financiera de éstos para con ella. También procuraba mejorar la calidad del servicio, aplicando criterios de racionalidad y flexibilidad en la explotación, iniciando procesos de descentralización a través de la transferencia de competencias en la gestión portuaria a empresas públicas o privadas, como antes fue señalado. El resultado fue la constitución de sendas Autoridades portuarias en cada puerto, dotadas de sus propios recursos financieros y la adopción de una organización administrativa en la que tenían representación la administración central, las corporaciones coloniales o locales, el sector empresarial y, en menor medida, los trabajadores portuarios.

En Marruecos, hasta finales del siglo XIX, la gestión portuaria recayó en el capitán del puerto (*Raïs el Marsa*); lo relativo al presupuesto correspondía a un secretario (*Fquih*),

mientras que el cobro de los impuestos aduaneros era responsabilidad de un administrador (*Amîn Al-Umana*). Esta organización se vio parcialmente modificada en 1904 con la cesión de los ingresos aduaneros a un consorcio bancario conocido como *Service du Contrôle de la Dette* (más adelante se

(20) E. Musso, F. Parola y C. Ferrari, «Modelos de gestión portuaria», *Papeles de Economía Española*, número monográfico 131, 2012, pp. 116-127.

explican sus características), como compensación del préstamo concedido al Imperio Cherifiano⁽²¹⁾. En 1908 el Sultán Mûlây Abd El-Aziz creó la *Direction des Ports du Maroc*, con domicilio en Tánger y dirigida por el ingeniero Georges Porché Barnés. Tras el tratado de Algeciras y, sobre todo, con el establecimiento del Protectorado en marzo 1912, se inicia la transición hacia el modelo de administración similar al metropolitano. Éste modelo, aunque con algunas particularidades en la gestión, se impuso definitivamente al finalizar la Primera Guerra Mundial, cuando todos los puertos quedaron bajo la administración de la *Direction Générale des Travaux Publics* (DGTP), por un dahir del 24 julio de 1920.

Son establecidas cuatro circunscripciones: Norte (Rabat, Salé, Mehdia, Kénitra); Sur (Mohammedia, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador, Agadir); Oriental (Saïdia) y la zona de influencia española (Larache, Asilah, Martil, Alhucemas, Mar Chica). El ingeniero de cada circunscripción representa a la Autoridad portuaria. A partir de 1957, con la creación del Ministerio de Trabajos Públicos, las circunscripciones se reducen a dos, la Circonscription Sud (El Jadida, Safi, Essaouira, Agadir, Sidi Ifni; y Circonscription Nord: Rabat, Kénitra, Larache, Tánger, M'dieq, Jebha, Al-Hoceima y Mar Chica⁽²²⁾.

La reforma institucional que inauguró la Ley de 1920 se tradujo en la creación de varios departamentos encargados de la administración pública del puerto. El *Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées*, en tanto que director del puerto, era responsable de su administración e infraestructura, mientras que del control del buque y las mercancías se encargaban representantes de la marina mercante a través de dos organismos, el Servicio Central y la División de Comercio (aduanas, comercio, sanidad interior o defensa nacional).

El puerto de Casablanca figuraba aparte y tenía una administración específica y particular. Disponía de su propio presupuesto⁽²³⁾, propuesto por el Residente General a la aprobación del Sultán de Marruecos. La principal partida estaba constituida por el canon abonado por *Manutention Marocaine* (55% de los ingresos), y las tasas de embarque y desembarque. En cuanto a los gastos, el capítulo fundamental correspondía a los pagos por material de trabajo (mantenimiento del utillaje y de los diques, dragados, etc.), que representaban entre un 70% y 80% de los gastos corrientes, así como las retribuciones del personal, la prima a la gestión correspondiente a la empresa susodicha, los bienes mobiliarios e inmobiliarios y otras de menor cuantía, etc.

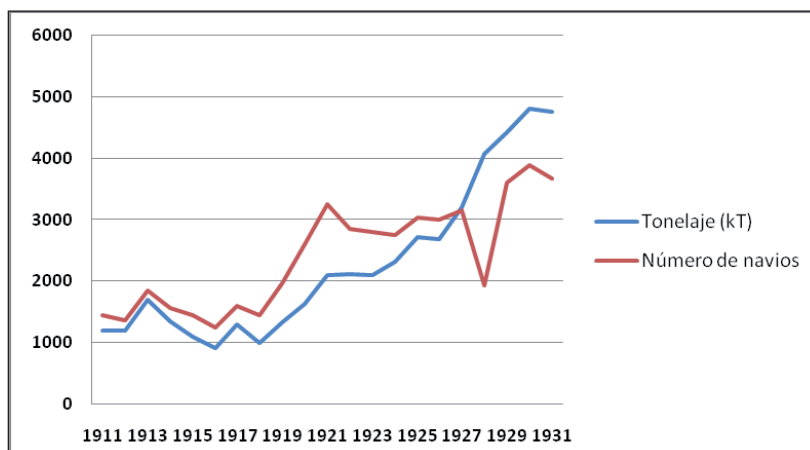
(21) N. Cherfaoui y H. Doghmi, *Fulgurances...*, pp. 421-422 y p. 593.

(22) *Ibidem*, p. 9, n. 5.

(23) La gestión contable se basaba en el principio de un presupuesto anexo justificado, en este caso, por la importancia del servicio concernido, pero opuesto al principio de presupuesto único.

El crecimiento de la actividad portuaria no dependió sólo de la intervención pública. El capital privado tuvo un importante papel en el desarrollo portuario al proporcionar los servicios demandados por el buque y la mercancía en los puertos. Son varias las cuestiones a destacar en la gestión empresarial en este período, particularmente la concentración de los principales servicios de agencia y suministro en un reducido número de empresas; los procesos de integración vertical; el desarrollo de estrategias de cartelización de determinados servicios, como el suministro de carbón o agua. Sin duda, los hechos más significativos de la gestión estaban vinculados a estos procesos y, también, a los menores márgenes comerciales, al riesgo que suponía las fluctuaciones en el transporte marítimo o a las diferencias en la gestión privada de determinados servicios, tanto en los puertos menores como en el de Casablanca. Es evidente que muchos de los factores que influyen, en la competencia entre puertos y la competitividad portuaria, no eran controlados por los gestores de las empresas que prestan servicios en los puertos; pero no es menos cierto que éstas adoptaron estrategias oclusivas, tendentes a reducir los riesgos y maximizar sus beneficios.

Grafico nº 3. Evolución del tráfico comercial de los puertos marroquíes (1911-1931)



Un actor específico de la gestión portuaria lo constituyó el problema aduanero, cuyo estudio es importante para comprender la administración portuaria durante el Protectorado. La administración de la aduana y el cobro de los tributos tuvo una cierta importancia en la economía marroquí y, tanto directa como indirectamente, condicionó la actividad de diversos puertos⁽²⁴⁾. En efecto, a partir de la firma del Tratado de Algeciras, el control del cobro de las tarifas en las aduanas de los puertos de Marruecos quedó en manos de la

(24) J. Célérier, *Le Maroc...*, p. 168.

Dette, denominación que viene de un consorcio conformado para recaudar la deuda generada por el préstamo, por un importe de 62,5 millones de francos y unos intereses del 5%, solicitado por el Sultán Mûlây Abd El'Aziz, en 1904. El empréstito corrió a cargo de un consorcio a cuyo frente estaba el Banque de Paris et des Pays-Bas. La garantía de la deuda debía ser el cobro de las tarifas de la adunas. Fue agrandado hasta 90 millones de francos en 1910, garantizado también por los productos de la aduana que sobrarán del préstamo anterior, por los ingresos de los *mustafâdât* y por los beneficios de los bienes estatales. El centro gestor, denominado *Emprunt Marocain*, quedó residenciado en Tánger. Para la ejecución de ese nuevo contrato, se constituye una administración única bajo el nombre de *Service du Contrôle de la Dette*, o simplemente la *Dette*, como era conocida.

Usando sus poderes y atribuciones, la *Dette* organizará las aduanas, la carga y descarga de los puertos y creó un servicio de vigilancia marítima por guarda costas⁽²⁵⁾. El sistema aduanero emanado de Algeciras era sencillo: Marruecos quedó autorizado a percibir un impuesto máximo uniforme del 10% sobre todas las mercancías importadas (las excepciones eran poco numerosas), sin distinción de los países de procedencia; a ello se adjuntaba una tasa especial del 2,5%, establecida en Algeciras, siendo una tercera parte de esta destinada a asegurar las vías de comunicación, la cual era una parte importante del presupuesto nacional. Por su parte, los minerales de exportaciones eran gravados con un 5%⁽²⁶⁾.

No obstante, hay que tener en cuenta que, aunque por norma general las importaciones quedaban con una tasa *ad valorem* de 12,5%, este importe se reducía al 5%, en la frontera franco-marroquí, para las procedentes de la zona bajo dominio español. La implantación de este último recargo propició un encendido debate sobre la cuestión aduanera, pues fue vivamente criticado por las Cámaras de Comercio de las localidades occidentales, las cuales remarcaban que las importaciones de los puertos occidentales del Atlántico estaban sujetas a una tarifa del 12,5%, lo cual atentaba contra sus intereses legítimos. Particularmente, consideraban perjudicial la concurrencia de las importaciones procedentes del Este del país. Les parecía muy insuficientemente atenuadas por la percepción, en Taza, de un derecho suplementario del 7.5% sobre las mercancías que pasaran de la región oriental a la occidental. Por lo tanto, la unificación aduanera, extendiendo a la frontera oriental la tarifa de

(25) N. Cherfaoui y H. Doghmi, *Fulgurances...*, p. 9, n. 4.

(26) J. Hatton, *Les enjeux financiers et économiques du Protectorat Marocain (1936-1956). Politique publique et investisseurs privés*, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 2009, p. 146.

derecho común del 12,5% y suprimiendo este régimen, llamado «cadenas» en Taza, era reclamada por los grupos económicos⁽²⁷⁾.

No menos importantes fueron los aspectos relativos a la organización del trabajo en las labores portuarias, en especial en las actividades que exigían mayor cantidad de fuerza de trabajo y demandaban distinto grado de cualificación: estiba, carga y descarga, marinería, astilleros. Se trataba de un largo y complejo proceso de transformación de los vínculos entre trabajador y empresa, al pasar durante este periodo de un sistema informal de contratación a otro más formal de trabajo controlado; también estaba asociado a los cambios en el volumen y características de las mercancías manipuladas y a las propias características del tráfico marítimo, según fuera mayor o menor predominio de tráficos regulares, el consumo de carbón o fuel, etc. En dicho proceso participaron en distinto grado la administración pública, las empresas y los trabajadores.

En los puertos del litoral africano, hay que destacar la influencia de las costumbres y tradición comunal en la organización del trabajo, pues la autoridad moral de los dirigentes de las comunidades era respetada en la composición de las cuadrillas y turnos de los trabajadores de carga y descarga⁽²⁸⁾. Este importante papel inicial, disminuyó con el paso del tiempo; asimismo, se relajó a medida que los rasgos comunitarios se diluían con el proceso de proletarización y urbanización de la fuerza de trabajo. Por otra parte, se vio afectada por las modificaciones en la organización del trabajo, como consecuencia, por ejemplo en Casablanca, de la concesión en régimen de monopolio de parte de los servicios portuarios a empresas y entidades públicas.

En el puerto de Tánger las mercancías eran trasladadas del barco a tierra por los *bahriya*, entidad compuesta por miembros de la tribu de los Fahçiya, privilegio que tenían desde tiempos anteriores; sus componentes eran mandados por un capitán o *rais*. Formaban parte del *guich* rifeño y dependían del pachá de Tánger, que era su jefe, y conformaban la escolta que le acompaña durante las ceremonias religiosas⁽²⁹⁾. Pero sus componentes se negaban a suministrar equipamiento a los barcos, actividad que repudiaban; su tarea consistía exclusivamente en transferir las mercancías, cargada a la espalda, desde el barco hasta delante de los almacenes y viceversa. A partir de los años veinte, los marineros seguían realizando operaciones de carga

(27) J. Eyquem, *Les ports...*, p. 22-27.

(28) G. Celce, *Le port de Casablanca...*, 1952.

(29) Según N. Cherfaoui y H. Doghmi, *Fulgurances...*, p. 423 y n. 8.

y descarga de mercancías en el muelle, donde el trabajo portuario estaba asegurado por otro grupo los *Hammala* o porteadores.

Por último, a diferencia de otros puertos, en los puertos marroquíes destaca el retraso en la aplicación de las sucesivas reformas metropolitanas: derecho a sindicación, seguros de accidentes, reparto equitativo de la jornada de trabajo o el establecimiento de jornadas de 8 horas, que en buena parte no alcanzaron a la población autóctona hasta los años treinta o finales de los cuarenta, como aconteció en Casablanca⁽³⁰⁾.

Conclusión

La instauración del Protectorado francés en Marruecos constituyó un punto de inflexión en su organización política y económica. La planificación y ejecución dieron lugar a una importante red portuaria, incluyendo la construcción de puertos en la parte frontal Atlántico. Fue así porque la estructura política, social y económica del Protectorado necesitaba de infraestructuras para organizar las comunicaciones y la economía. Los puertos jugaron un papel fundamental en esta estrategia, en particular el puerto de Casablanca hasta el punto que constituyeron una pieza esencial de esa política.

La unanimidad no era total en cuanto a las características y conformación de la red portuaria, por lo que su organización dio lugar a un notable debate en el que participaron técnicos y políticos. La controversia se resolvió a favor de la construcción de un gran puerto en Casablanca, que fue el puerto ganador. Se constituirá en hegemónico, casi un monopolio, con varios puertos satélites. La construcción del gran puerto nacional, como propuso el Residente General, el Mariscal Lyautey, determinó su potenciación, aunque también se construyeron o mejoraron otros pequeños puertos a lo largo de la costa atlántica marroquí, dando lugar a una red, que recogía algunos ya existentes.

Esta red fue construida en función de una economía colonial, especializada en la exportación de materias primas así como la importación de mercancías. En términos de región portuaria, si utilizamos este concepto geográfico, suponía la cobertura y facilitación de las comunicaciones marítimas y el comercio. No obstante, es cierto que los puertos, especialmente los de mayor dimensión como Casablanca, sirvieron los intereses de grupos económicos multinacionales. Asimismo, el capital internacional se benefició de la construcción de estas infraestructuras, de tal manera que la mayoría fue realizada por grupos empresariales residentes en la metrópoli.

(30) CADN, Protectorat français au Maroc, 29 avril 1948. Documentation destinée à la réunion projetée en vue de pallier l'encombrement du port de Casablanca», paragraphe 3, note concernant la «Manutention Marocaine».

Por último, señalamos que los puertos del Protectorado se dotaron de una administración moderna, similar en algunos casos a la metropolitana, pero con especificidades que recogían las tradiciones locales, como fue en el manejo de mano de obra, basada en la tradición comunitaria local en algunos casos. En definitiva, se trataba de lograr la mayor eficacia.

Bibliografía

- Ayache, A., *Le Maroc. Bilan d'une colonisation*, (con une préface de Jean Dresch), Paris, Éditions Sociales, 1956.
- celce, G., *Le port de Casablanca et l'économie marocaine*. Thèse de Doctorat, Faculté de Droit de Paris [inérita], 1952.
- Célérier, J., «Les ports de la zone française du Maroc», *Annales de Géographie*, 43 (242), pp. 163-170, 1934.
- Charton, A., «Casablanca», *Annales de Géographie*, 1924, Vol., 33, n. 183, pp. 303-307.
- Cherfaoui, N. y H. Doghmi, *Fulgurances. Ports du Maroc. Des origines à 2002, Casablanca, Ed. Sciences de l'ingénieur*, 2005.
- De Raulin, G., *Les ports de Commerce: construction, organisation, exploitation*, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1941.
- E. B. et Santucci J.-C., «Casablanca», *Encyclopédie Berbère*, 12, Aix-en-Provence, Edisud, 1993, p. 1812-1822.
- Eyquem, J., *Les ports de la zone française du Maroc, leur rôle économique*, Alger, V. Heintz, 1933.
- Granovetter, M., «The impact of Social Structure on Economic Outcomes», *Journal of Economic Perspectives*, 19 (1), 2005, pp.33-50.
- hatton, J., *Les enjeux financiers et économiques du Protectorat Marocain (1936-1956). Politique publique et investisseurs privés*, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, Paris, 2009.
- Joly (F.), «Casablanca. Éléments pour une étude de géographie urbaine», *Cahiers d'Outre-Mer*, avril-juin 1948, 119-148.
- Lombard, J. y Ninot, O., «Les territoires et les mutations des transports en Afrique», *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 1, 2010, pp. 69-86.
- Marnot, B., «La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920», *Histoire, économie et société*, 3, 1999, pp. 643-658.
- Marnot, B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*, Paris, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2011.

Marnot, B., «L'irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au XIXe siècle: les bifurcations d'une trajectoire d'innovation», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23, 2012, pp. 20-33.

Notice sur le Port de Safi, publiée par le Ministère des Travaux Publics, 1956.

Musso, E., Parola, F., y Ferrari C., «Modelos de gestión portuaria», *Papeles de Economía Española*, número monográfico 131, 2012, pp. 116-127.

North, D., *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990.

Prashad, V., *The Poorer Nations: A Possible History of the Global South*, Verso Books, Londres, 2013.

Notice sur le Port de Casablanca, Protectorat de la République Française au Maroc. Gouvernement Chérifien, Direction se Travaux Publics, 1953.

Taafe E.J., Morrill R., y Gould, R., «Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis», *Geographical Review*, 53 (4), 1963, pp. 503-529.

Temin, P., «It is Kosher to talk about culture?», en *Journal of Economic History*, vol. 57, n° 2, 1997, pp. 267-87.

Vidalenc, G., *Le port de Casablanca*, Casablanca, Faraire, 1928.

Résumé

L'instauration du protectorat français au Maroc, suite à la signature du traité de Fès le 30 mars 1912, constitue un tournant décisif dans l'histoire du Maroc et dans son organisation politique et économique, notamment à travers la mise en application d'un vaste projet d'organisation portuaire. De ce vaste projet, on retient celui de la construction des ports sur la façade atlantique, notamment celui qui sera appelé le port national du Maroc, le port de Casablanca.

Cette étude permet de saisir le rôle des ports atlantiques dans le bouleversement des structures socio-économiques du Maroc au temps du Protectorat. Dans un premier temps, l'accent est mis sur les concepts, notamment celui de région portuaire en termes de couverture géographique et de réseaux portuaires en termes de mécanisme économique. Ensuite, nous analysons la corrélation existante entre port et région. Enfin, nous procédons à la comparaison des performances des différents ports en matière de développement portuaire, organisation, réseaux et administration, ce qui revient à étudier de plus près le destin des ports «gagnants» et des ports «perdants» à court, à moyen et à long terme.