

Artículo

La configuración de las redes de transporte marítimo en África noroccidental (1880-1939)



Daniel Castillo Hidalgo^{a,*} y Fatima Zohra Mohamed-Chérif^b

^a Departamento de Ciencias Históricas, IATEXT-Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, España

^b École Nationale Supérieure Maritime, Bou Ismail, Argelia

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Historia del artículo:

Recibido el 3 de septiembre de 2015

Aceptado el 8 de febrero de 2016

On-line el 5 de abril de 2016

Códigos JEL:

L1

L9

N7

R4

Palabras clave:

Redes portuarias

Concentración portuaria

África noroccidental

Colonialismo

R E S U M E N

La estructura actual de los sistemas de transporte en el noroeste africano responde en líneas generales al diseño desarrollado durante la ocupación colonial. Puertos y ferrocarriles se pusieron al servicio de los intereses económicos imperiales, favoreciendo el crecimiento del comercio exterior y las actividades económicas de carácter exportador, así como un mayor control político y militar del territorio. Este artículo ofrece un análisis comparativo sobre la evolución de las fachadas costeras del Magreb mediterráneo (Argelia, Túnez) y el África noroccidental atlántica (Senegal, Marruecos) bajo el control del imperio francés con distintos contextos institucionales. Adoptando un enfoque comparativo se emplean diferentes indicadores de actividad portuaria y comercial, con el objetivo de estudiar los procesos de modernización y concentración portuaria a escala regional. Los resultados obtenidos permiten ofrecer una primera aproximación a la evolución de las redes marítimas regionales durante el periodo colonial y la generación de procesos de concentración portuaria.

© 2016 Asociación Española de Historia Económica. Publicado por Elsevier España, S.L.U. Todos los derechos reservados.

The configuration of maritime transport networks in Northwest Africa (1880-1939)

A B S T R A C T

The current transport infrastructures in northwest Africa preserves the routes designed during the colonial occupation. Ports and railways were deployed in order to serve the imperial economic interests. These infrastructures encouraged the growth of the foreign trade that was supported by the massive exportation of cash-crops and mining commodities. Moreover, the political and military control over the territories was notably increased. This paper deals with the analysis of the evolution of the maritime façades of the Mediterranean Maghreb (Algeria, Tunisia) and the northwest Atlantic Africa (Morocco, Senegal) during the French colonial rule. Through a comparative perspective study, port traffic indicators and trade statistics are used to analyse the port concentration process and the modernisation of transport infrastructures. This paper offers a first approach on the evolution of regional maritime networks during the colonial period and the creation of port concentration processes.

© 2016 Asociación Española de Historia Económica. Published by Elsevier España, S.L.U. All rights reserved.

JEL classification:

L1

L9

N7

R4

Keywords:

Port networks

Port concentration

Northwest Africa

Colonialism

1. Introducción

«Chaque port présentant un excédent des embarquements sur les débarquements (...) dans la métropole, on observe un mouvement exactement opposé, mais cette opposition est due à ce

* Autor para correspondencia.

Correos electrónicos: dcastillohidalgo@gmail.com, daniel.castillohidalgo@ulpgc.es (D. Castillo Hidalgo).

que l'Algérie, pays neuf de structure agricole, exporte surtout des minerais, des phosphates et des produits agricoles, dont le poids est considérable par rapport à leur valeur, et importe principalement des produits fabriqués, dont le poids est faible par rapport à leur valeur, tandis que la métropole, nation de vieille civilisation industrielle, importe surtout des matières premières et exporte surtout des produits fabriqués» (Gaffiot, 1930, p. 803).

El funcionamiento del sistema comercial internacional y el papel desarrollado por los puertos del sur global bajo este esquema aparecen sintetizados de forma precisa en este extracto. Los progresos técnicos desarrollados en el sector de los transportes (terrestres y marítimos) y las telecomunicaciones durante la primera oleada de la globalización favorecieron la introducción de los territorios bajo dominio europeo en las dinámicas económicas internacionales (Williams y Armstrong, 2012; Suárez Bosa, 2014). Estas regiones se especializaron en la producción y exportación masiva de diferentes materias primas (*commodities*) según criterios económicos de carácter ricardiano impulsados por las instituciones coloniales (Curry-Machado, 2013). La expansión y colonización europea a lo largo de este periodo fijó los parámetros económicos e institucionales que regularon la estructura productiva regional, orientándola hacia los intereses de los mercados metropolitanos y los grandes grupos capitalistas imperiales (Bonin et al., 2008; Rodney, 1971).

Sin embargo, recientemente, Austin (2015, pp. 301-304) ha señalado la existencia de incentivos económicos para los productores africanos durante las primeras décadas de transición de la economía de trata a la producción de materias primas. Esta perspectiva, que profundiza en las teorías *vent-for-surplus* de la década de 1970, contradice alguno de los parámetros teóricos acerca de la dependencia obligatoria y violenta impuesta por la administración colonial, sostenida por autores como Mbodj (1980). Sin embargo, Austin señala que, de forma general, este proceso de adaptación «voluntaria» se desarrolló con mayor intensidad entre 1870 y 1890. A partir de entonces las estructuras institucionales imperiales incrementaron la presión (fiscal por ejemplo) y el desplazamiento hacia posiciones subsidiarias o relativamente marginal de las élites comerciales africanas (Barry, 1992).

Recientemente, la historiografía especializada en transporte marítimo en África Occidental ha comenzado a desarrollar estudios empíricos que vinculan las políticas institucionales coloniales con la configuración actual de un sistema de transportes de carácter extrovertido (Debrie, 2010; Castillo, 2015a; Mohamed-Chérif y Ducruet, 2011).

Los puertos africanos se especializaron en la exportación de diferentes tipos de graneles baratos desde el último tercio del siglo XIX, cuyo destino eran los puertos industriales metropolitanos. Los grandes puertos marítimos africanos se convirtieron también en centros redistribuidores de mercancías a escala regional, recibiendo las importaciones de todo tipo de bienes de consumo y equipo. Debe tenerse en cuenta además la influencia de las diferentes oleadas de colonización en cada uno de los territorios analizados, puesto que este factor agrega elementos explicativos con respecto a la modernización de las infraestructuras. No obstante, los puertos y ferrocarriles construidos desde el último tercio del siglo XIX desempeñaron funciones clave en este proceso histórico de transición y cambio estructural. Olukoju (2004, p. 4) ha señalado diferentes características de aplicación común a los puertos africanos en lo que se refiere a su papel como elementos de encuentro e interconexión de las dinámicas económicas regionales y globales. En consecuencia, las ciudades portuarias focalizaron el interés de la administración y los sectores empresariales imperiales, generando procesos de concentración de actividad económica a escala regional. Siguiendo el modelo de puertos *anyport* de Hoyle (1968), así

como el estudio esencial de Seck (1970) acerca de la importancia regional de Dakar, el reciente estudio de Castillo y Marnot (2014) ha profundizado en la importancia del puerto senegalés en el desarrollo de las políticas imperiales francesas para el África Occidental Francesa (AOF).

En este artículo se analiza el funcionamiento y evolución de las redes de transporte marítimas en el África Noroccidental francesa en sus dos fachadas (atlántica y mediterránea) entre 1880 y 1939. La continuidad de la fachada costera —con la excepción de los territorios africanos ocupados por España— bajo un control político relativamente homogéneo implica la noción de una extensa región marítima, siguiendo la denominación propuesta por Ducruet y Zaidi (2012). Se muestran también las diferencias institucionales con respecto a los diferentes modelos políticos que articulaban el poder imperial (colonia-protectorado-región dependiente).

Se plantea un análisis comparativo entre los principales puertos regionales, y el funcionamiento de las redes portuarias regionales, observando además sus diferentes etapas de evolución y cambio (Wilmsmeier y Notteboom, 2011). Uno de los principales objetivos es analizar el proceso de concentración portuaria a partir de los grandes ejes marítimos regionales, generando procesos de *path-creation* (Lagerholm y Malmberg, 2009; Martin y Sunley, 2006; Mohamed-Chérif y Ducruet, 2015)¹.

Los principales puertos analizados en este artículo son Dakar (Senegal), Casablanca (Marruecos), Argel, Orán (Argelia) y Túnez-Goulette (Túnez) (fig. 1). Estos enclaves se encontraban a la cabeza de la jerarquía portuaria regional, complementándose con otros puertos secundarios que se especializaron en distintas funciones comerciales (Polónia, 2010).

A nivel metodológico se plantea una profundización en el análisis de la actividad marítima regional, observando diferentes indicadores de actividad portuaria (volumen comercial —*throughput*— por puertos y regiones marítimas, movimiento de buques y evolución de los tonelajes) y funciones comerciales, observando la especialización regional en determinadas *commodities*. El objetivo se marca en caracterizar el funcionamiento de la red portuaria regional y sus diferentes fases evolutivas, cuyo factor denominador fue el avance progresivo hacia la concentración de la actividad portuaria en un gran puerto central. Con respecto a las infraestructuras se han tenido en cuenta las trayectorias de innovación técnica y los procesos de modernización acometidos en los puertos, con el objetivo de potenciar su actividad comercial.

La tradición académica se ha centrado mayoritariamente en el rol de los puertos africanos como dinamizadores de la actividad económica regional (Cherfaoui y Doghmi, 2005; Gras, 2010; Peterec, 1967; Thomas, 1957; Vigarié, 1979). Por su parte, Marnot (2011) ha explorado la reforma portuaria francesa y su aplicación en las diferentes posesiones del imperio, aunque sin emplear un análisis en profundidad de la actividad comercial de cada puerto de forma pormenorizada. En el caso de los puertos de África noroccidental, la mayor parte de trabajos se han orientado hacia los estudios de caso, partiendo de algunas obras coetáneas de gran interés (Billiard, 1930; Celce, 1952; Gauthronet, 1913; Laye, 1951; GGAOF, 1932).

Por el contrario, en términos de movimientos marítimos, modernización portuaria y volumen de tráfico comerciales, la historiografía no ha producido aún avances significativos para el

¹ Estas decisiones institucionales han ejercido una influencia notable en el desarrollo de los actuales sistemas de transporte en África. Para una aproximación reciente bajo una aproximación econométrica acerca del impacto de las políticas coloniales sobre el funcionamiento del sistema ferroviario en Kenia y Ghana, véase: Jedwab et al. (2014); Jedwab y Moradi (2011). Véase también la propuesta metodológica de Chaves et al. (2015) para el sistema ferroviario en el África occidental británica.

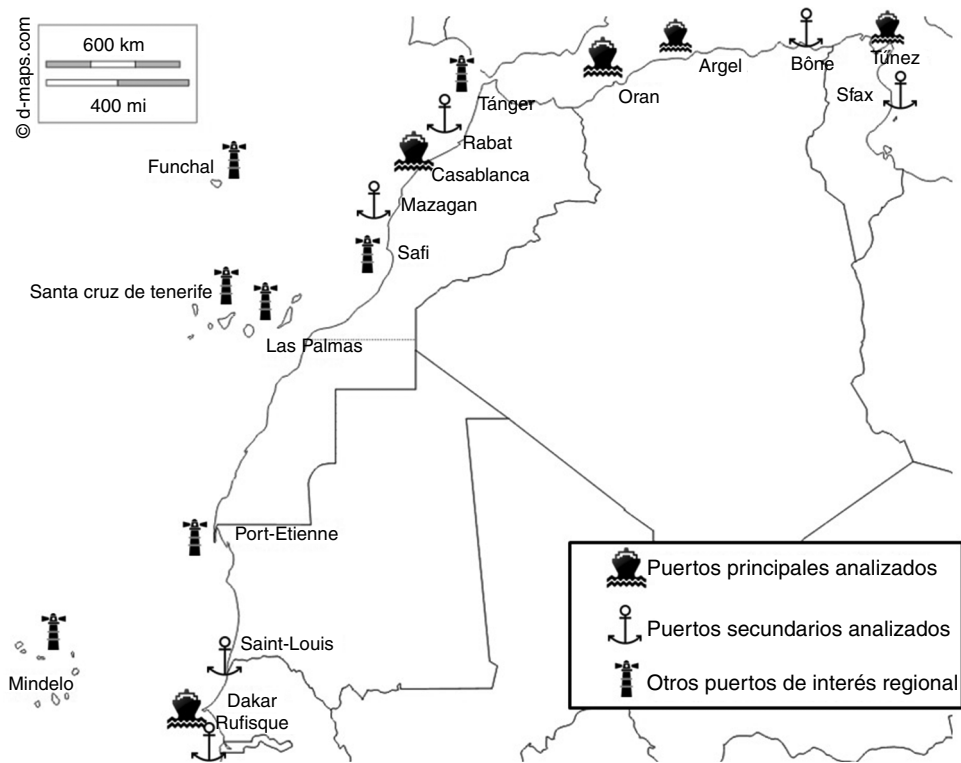


Figura 1. África Noroccidental. Puertos analizados (h. 1930).

Fuente: *d-maps.com*. Modificaciones y elaboración propia.

periodo que se propone, especialmente desde un enfoque de largo plazo. Esto es especialmente revelador, puesto que en la última década se han reforzado los estudios regionales relativos al movimiento de mercancía general y la aparición de grandes centros redistribuidores (*hubs*) en África que prosiguen una trayectoria histórica insuficientemente tratada (Debrie, 2012; Lombard y Ninot, 2010; Mohamed-Chérif y Ducruet, 2015).

Se han tratado diversas fuentes procedentes de archivos y bibliotecas internacionales (véase la sección de «Bibliografía»). Fundamentalmente se han trabajado las estadísticas económicas francesas (anuarios estadísticos impresos, informes sobre actividad portuaria y comercial). La dispersión de las fuentes hizo necesario incorporar las fuentes británicas como complemento, procedentes esencialmente de los informes consulares (diplomatic and consular reports [DCR]), especialmente en lo relativo a la constitución del apartado estadístico y cuantitativo. Se aprovecharon otras fuentes cualitativas contemporáneas para la construcción de la base de datos y la contextualización general. Se han tomado los datos agregados de actividad portuaria por regiones de los boletines estadísticos franceses para Argelia y Túnez, mientras que ha debido recopilarse toda la información disponible para los puertos de Marruecos y Senegal, con el objetivo de analizar el volumen comercial de cada puerto y su contribución individual al global regional.

Este artículo se divide en dos grandes apartados. La primera parte, tras esta introducción, analiza las principales características de los sistemas de transporte regionales, observando su evolución y modernización. En la segunda sección del artículo se estudian los tráficos marítimos en la fachada costera mediterránea en contraste con la actividad de la fachada costera atlántica. Se expone la actividad comercial de cada puerto, observando la consolidación de jerarquías regionales y la configuración de procesos de concentración portuaria. A este análisis se añade una visión general de la progresiva especialización de las funciones portuarias. Finalmente, se examinan las principales conclusiones alcanzadas y algunas reflexiones de carácter prospectivo.

2. Puertos y actividad comercial en el África imperial francesa

Pese a la existencia de algunas crisis coyunturales, las regiones del noroeste africano bajo dominio colonial del imperio francés experimentaron un proceso constante de crecimiento del volumen y valor del comercio exterior entre 1880 y 1939. La explotación y puesta en valor de nuevos mercados protegidos, como consecuencia del «pacto colonial», se sustentaron en el desarrollo de los medios de transporte y telecomunicaciones, y en la ocupación militar del territorio. Un proceso respaldado por el triunfo ideológico del pensamiento conservador colonial encabezado por Paul Leroy-Beaulieu (Daumalin, 2008). El marco institucional colonial guió la manera en que estas regiones se introdujeron en el proceso de globalización económica. En las regiones estudiadas se desarrollaron diferentes modelos institucionales que implicaban una mayor o menor dependencia político-económica con respecto a la metrópolis. De tal modo que las políticas de tutelaje desarrolladas desde el establecimiento del Protectorado en Túnez (1881-84) y Marruecos (1912) contrastan con las que se efectuaron en Senegal y en el conjunto del *Áfrique Occidentale Française* (AOF) (1895), donde las instituciones políticas locales fueron virtualmente suprimidas a favor de las instituciones coloniales. En el caso argelino las políticas de relativa integración en los circuitos económicos e instituciones metropolitanas se sustentaron en una profunda extracción económica, que se refleja en la evolución de una balanza comercial estructuralmente negativa².

El formidable desarrollo del comercio exterior durante este periodo en estas regiones encontraba importantes frenos impuestos por las políticas de «exclusividad colonial» en productos estratégicos, como las materias primas oleaginosas (cacahuets,

² Véase el [anexo 2](#) en materiales suplementarios.

Tabla 1
Throughput portuario (en toneladas) y evolución del comercio exterior (en francos constantes de 1913) (1880-1938)

Año	Túnez Comercio exterior	Túnez Throughput	Argelia Comercio exterior	Argelia Throughput	Senegal Comercio exterior	Senegal Throughput
1880	31.613	-	562.226	-	49.806	-
1884	53.152	-	554.416	-	54.930	-
1890	71.182	-	649.974	1.704.990	41.029	-
1895	101.587	438.072	700.512	2.217.489	48.458	51.040
1900	123.635	-	676.351	-	78.008	78.223
1905	177.656	1.175.810	729.345	-	92.713	241.854
1910	266.913	2.423.632	1.183.320	5.499.719	173.596	702.543
1913	322.919	3.777.214	1.292.029	-	161.008	993.913
1920	401.493	-	655.872	3.615.624	359.677	1.037.000
1925	738.440	-	2.522.344	6.928.092	492.109	1.182.000
1929	1.118.661	-	3.259.479	11.783.000	943.212 ^c	1.544.000
1935	803.716	2.201.300 ^a	2.181.280	-	494.053 ^c	-
1938	892.098	2.449.000 ^a	3.188.606	11.215.000	912.534 ^c	3.381.000 ^b

^a Las cifras correspondientes a 1935 y 1938 solo para Túnez y Sfax.

^b En 1938 el dato representa al AOF.

^c Para 1929, 1935 y 1938 los datos representan el AOF.

Fuentes: para las regiones marítimas *Annuaire Statistique* (varios años). Para el comercio exterior véase el anexo 2. Realización propia.

aceites de palma y caucho) o mineras (fosfatos, minerales de hierro, cobre y oro), agravadas por las políticas arancelarias de carácter proteccionista. En la [tabla 1](#) se presenta la evolución del comercio exterior regional junto con el *throughput* comercial (importaciones y exportaciones) agregado de los principales puertos regionales³.

Los puertos y ferrocarriles desempeñaron un papel clave en este proceso como ejes del sistema extractivo colonial. La exportación masiva de producciones agropecuarias en ambas regiones (cereales, vino, cacahuets —y otras oleaginosas—, ganado) y mineras (fosfatos, hierro, cobre y plomo) a través de los grandes puertos marítimos favoreció la orientación extrovertida del sistema de transportes regional ([Mohamed-Chérif y Ducruet, 2011](#)). En el África subsahariana las transformaciones de la estructura económica que prosiguieron al fin de la trata esclavista en 1848, así como la mayor demanda metropolitana en materias primas baratas, impulsó los procesos de reforma portuaria que experimentaban un atraso considerable, en contraste con algunos ejes marítimos del Norte del continente, como Argel u Orán, con una larga trayectoria histórica ([Castillo y Marnot, 2014](#), p. 350).

Las principales reformas que afectaron al sistema portuario colonial francés se realizaron en el contexto de la modernización portuaria metropolitana (1871-1921), en consonancia con las transformaciones que se estaban produciendo en la navegación internacional ([Williams y Armstrong, 2012](#), p. 49). La mayor interacción entre diferentes modos de transporte, especialmente la integración ferroviaria, eran elementos rectores de esa política de transformación económica estructural que afectó a los territorios bajo control colonial. La inversión estratégica en obra pública realizada por las autoridades coloniales en los principales puertos del Imperio (*carrefours*) debía facilitar la creación de corredores logísticos que integraran los flujos comerciales metropolitanos (globales) con los centros productores y consumidores africanos (locales). Si era necesario debían erigirse puertos «nuevos» con el objetivo de facilitar la expansión comercial regional ([Hoyle, 1968](#)). Puertos imperiales jerárquicos que articularían las redes marítimas locales a través del tráfico de cabotaje con los puertos secundarios/complementarios, con funciones específicas como demuestran los casos de Sfax en Túnez (exportación de fosfatos), Bône en Argelia (exportación de hierro y fosfatos) o Rufisque en Senegal (exportación de cacahuets).

³ En el [anexo 2](#) (material suplementario) se incluye la balanza comercial para todas las regiones analizadas entre 1880 y 1939.

A través de esta política económica, el comercio exterior regional experimentó un fuerte impulso favorecido por la aparición de economías de escala que impactaron a la baja sobre el valor de mercado de las producciones locales, proceso que se consolidó en la década de 1920⁴.

No obstante, a nivel de estructuración de tráfico marítimos, los sistemas portuarios analizados revelan diferentes niveles de desarrollo, integración y conectividad interportuaria. Este aspecto es especialmente interesante en lo que se refiere a la concentración portuaria. Durante el primer periodo analizado (1880-1895) se observa una relativa dispersión de tráfico, pese a la existencia de importantes jerarquías regionales ([tablas 2 y 3](#)). No obstante, el estudio de los datos revela una tendencia progresiva hacia la concentración portuaria en todos los casos analizados, que coincide con la política francesa de inversiones en una serie de grandes puertos coloniales. Las decisiones institucionales en materia de inversión en infraestructuras favorecieron estos procesos de concentración de la actividad portuaria, que en algunos casos como Casablanca o Dakar supusieron la desaparición virtual de los otros puertos del país. En el caso argelino ([tabla 2](#)) se ha constatado una relativa dispersión del volumen comercial manipulado en los puertos, observando el papel de Argel como eje de la red regional, así como las funciones de Orán como puerto carbonero y exportador de la producción agrícola de su *hinterland*.

Las estadísticas de actividad marítima señalan una tendencia hacia la concentración de la actividad marítima en el cambio de siglo, observándose una mayor jerarquización en torno a los grandes puertos de comercio como Dakar, Argel, Orán, Casablanca o Túnez-Goulette ([tabla 3](#)). Este cambio evidente en la estructura de los sistemas portuarios regionales se explica a partir de la consolidación de esquemas de transporte extrovertidos ([Mohamed-Chérif y Ducruet, 2011](#)). En estos movimientos debe tenerse en cuenta la presencia fundamental de otros puertos regionales que interactuaban con los analizados. Los puertos de las Islas Canarias, Cabo Verde o Madeira se consolidaron desde la segunda mitad del siglo XIX como elementos esenciales en la configuración de redes de transporte marítimo en el Atlántico, gracias a sus funciones de apoyo y servicios a la navegación internacional ([Suárez Bosa y Cabrera, 2012](#)).

En estos diferentes niveles de integración y estructuración de los sistemas portuarios regionales desempeñaron un papel importante las compañías de navegación regulares (Chargeurs Réunis, Paquet,

⁴ Para una aproximación a este fenómeno véase: [Hopkins \(1973, pp. 237–288\)](#).

Tabla 2
Throughput portuario (en toneladas) en los principales puertos regionales (1880-1938)

Año	Sfax	Túnez	Bône	Philippeville	Argel	Oran	Casablanca	Dakar	Rufisque
1880	-	-	-	84.759 ^a	300.000	-	-	-	-
1884	-	-	-	-	334.880	-	-	-	-
1890	-	-	-	221.219	620.455	503.316	-	-	-
1895	41.251	273.072	419.851	208.327	1.067.439	521.872	-	51.040 ^c	-
1900	-	-	580.000	-	1.300.000	605.671	-	78.223	-
1905	648.254	382.367	694.975	-	2.269.504	886.848	-	169.128	72.726 ^d
1910	1.074.092	1.146.601	659.951	344.122	3.145.770	1.349.876	-	400.663	171.808 ^d
1913	1.356.288	1.757.257	516.179	257.208	3.500.000	-	242.504	712.471	-
1920	-	-	550.000	219.734	1.900.000	1.045.890	404.472	802.421	146.952 ^d
1925	-	-	1.650.000	284.328 ^a	2.900.000	2.093.764	1.444.384	747.159	161.627
1929	-	-	2.295.000	392.102	3.234.000 ^b	3.805.000	2.495.121	1.041.573	118.232
1935	1.268.500	932.800	-	-	-	-	2.269.381	1.286.941	-
1938	1.445.000	1.004.000	2.646.000	-	3.459.900	4.487.400	2.526.000	2.390.238	-

^a 1879, 1927.^b 1928.^c 1896.^d 1906, 1909, 1921.

Fuentes: véase el anexo 1 en el material suplementario. Elaboración propia.

Tabla 3
Throughput portuario (toneladas) por regiones marítimas y contribución por puertos sobre el total de cada región (%) (1908-1938)

Año	Sfax	Túnez	Túnez-La Goulette	Túnez	Bône	Argelia	Argel	Argelia	Orán	Argelia	Casablanca	Marruecos	Dakar	Senegal
		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)
1908	1.087.824	49	912.140	42	673.675	14	2.650.481	57	1.303.010	28	-	-	395.695	68
1910	1.074.792	46	1.146.601	45	659.951	12	3.145.770	61	1.349.876	26	129.249 ^b	-	400.663	57
1914	995.194	35	1.284.070	46	516.179 ^a	-	3.500.000 ^a	-	1.436.255	-	165.978	62	533.104	66
1920	-	-	-	-	550.000	11	1.800.000	38	1.045.890	22	404.472	55	802.421	77
1925	-	-	-	-	1.650.000	21	2.900.000	37	2.093.764	26	1.028.670	77	747.159	63
1929	-	-	-	-	2.295.000	19	3.234.000 ^d	27	3.805.000	32	2.495.121	82	1.041.573	67
1935	1.268.500	35	932.800	26	-	-	-	-	-	-	2.269.381	-	1.286.941	-
1938	1.445.000	50	1.004.000	35	2.646.000	23	3.459.900	31	4.487.400	40	2.526.000	85	2.390.238 ^c	70

^a 1913.^b 1911.^c La cifras para 1938 representan el conjunto del AOF.^d 1928.Fuentes: Véase la tabla 2 para Casablanca: [Cherfaoui y Doghmi \(2005\)](#). Para el total de regiones marítimas: *Annuaire Statistique* (varios años). Realización propia.

Cyprien Fabre, Messageries Maritimes, Elder Dempster, etc.) que aseguraban la conectividad entre los grandes puertos oceánicos. En términos comparativos con otros puertos vecinos líderes como Marsella, Valencia, Gibraltar (en la fachada costera mediterránea); o Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife (en la fachada costera atlántica) el *throughput* agregado era notablemente inferior, cuestión especialmente importante en el caso de los puertos subsaharianos. Debe señalarse la importancia del tráfico de cabotaje a lo largo de la costa africana en embarcaciones de pequeño tonelaje —generalmente veleros— que conectaban los núcleos costeros locales, como ha podido observarse en el análisis de la conectividad marítima en Senegal entre 1848 y 1910 ([Castillo, 2015a](#))⁵.

Sin embargo, los puertos mediterráneos contaban con unos indicadores de actividad mucho más elevados que los de los puertos atlánticos, debido entre otros factores a su dilatada trayectoria de innovación técnica, la cercanía a los puertos metropolitanos, las dimensiones de su economía o su mayor integración en los circuitos comerciales mediterráneos ([tablas 2 y 3](#)) ([Mohamed-Chérif y Ducruet, 2015](#)).

En esta red de puertos se observan varios polos jerárquicos situados en el norte de África (Argel y Orán), que contaban con una

posición ventajosa con respecto a los puertos atlánticos como Dakar o Casablanca, cuyo crecimiento fue muy acelerado a partir de 1910 debido a las inversiones acometidas por parte de la administración colonial para su reforma y modernización ([Castillo y Maziane, 2014](#)). En el análisis de los datos se ha tenido en cuenta la naturaleza autopoiética de estas redes de transporte. Esto implica que cada movimiento, acontecimiento o inversión en algún enclave, afecta directa o indirectamente al conjunto, tal y como han mostrado recientemente [Wilmsmeier et al. \(2014, p. 211\)](#) en el caso del sistema portuario de América Latina. La irrupción de estos puertos emergentes motivó la caída de otros puertos secundarios en la fachada costera atlántica, como Saint-Louis, Rufisque, Safi y otros que serán analizados a continuación.

Argelia, siendo la primera gran posesión francesa en África (1830), fue también pionera en introducir los avances técnicos de la revolución industrial en el campo de los transportes y las telecomunicaciones. En el Magreb mediterráneo la configuración de la red ferroviaria presenta unas características particulares, donde [Cote \(1988\)](#) ha señalado la prevalencia de modelos lineales sobre esquemas de carácter reticular. Esto es especialmente interesante en el último tercio del siglo XIX, aunque a comienzos del siglo XX se observa una mayor integración de las redes ferroviarias a escala regional. No obstante, como ha destacado [Pourtier \(2007\)](#), el gobierno francés no desarrolló un modelo ferroviario suprarregional, que permitiera una mayor conectividad terrestre entre Marruecos, Argelia y Túnez.

Por el contrario, las redes de transporte terrestres —incluyendo la red de caminos y carreteras— se planificaron como herramientas

⁵ [Olukoju \(2002\)](#) ha analizado la importancia de los servicios costeros en el África occidental británica, con una importancia relativamente importante de empresas y capital africano en concurrencia con las compañías imperiales. Debe reseñarse también el establecimiento de la Conferencia Marítima de África Occidental en 1895, que afectaba también la distribución de tráfico en los puertos de la fachada atlántica africana. Para una revisión de la cuestión, véase: [Leubuscher \(1962\)](#) y [Davies \(1973\)](#).

para garantizar el suministro de bienes básicos de consumo hacia las grandes ciudades portuarias, donde residía la mayor parte de la población europea. Los ferrocarriles, por su parte, conectaban los centros mineros con los puertos exportadores de donde se evacuaban minerales de hierro, cobre y fosfatos. Un buen ejemplo de ello es el desarrollo de la red de carreteras en Argelia, concentrado en la fértil región agrícola de Tell, próxima a los grandes nodos portuarios. Estas vegas agrícolas eran las más fértiles y productivas, y la mayor parte de ellas pertenecía a los colonos franceses. La política de reparto gratuito de lotes agrarios para los colonos franceses en Argelia difería del marco institucional en los protectorados de Marruecos y Túnez, donde los colonos tuvieron la oportunidad de adquirir propiedades agrarias a bajo coste gracias a la mediación de los administradores coloniales. Estas tierras se encontraban en las llanuras del Marruecos Atlántico (Chaouia, Doukkala, Abda); el Saïs y el Marruecos oriental (llanura del Triffa); en Argelia en las vegas de Orán, Sidi-bel-Abbès, Masqra y la Mitidja. Por su parte, en Túnez, las colonias de asentamiento europeo se situaron en torno al Medjerda, Beja y el Haut-Tell.

La mayor parte de colonos europeos practicaba una agricultura de tipo especulativo y en régimen de monocultivo: viñedos, cereales y olivar (Túnez). En el caso argelino debe señalarse el «furo vitícola» impulsado por los colonos franceses desde el último tercio del siglo XIX, convirtiéndose en una de sus principales exportaciones agrarias. La producción argelina de vinos baratos pasó de 6,8 millones de hectolitros de media entre 1916 y 1920 a cerca de 18 millones de hectolitros entre 1931 y 1935. En 1930 un 98% de la producción argelina tenía como destino los puertos metropolitanos franceses, creando una economía de «sucursal», tal y como ha señalado Rivet (2002). Estas exportaciones representaban en la década de 1920 entre un 33% y un 39% del total; suponiendo el sector primario cifras superiores al 80% de las exportaciones de la colonia. En la región de Orán, Constantine y el Tell tunecino las tierras se dedicaban de forma mayoritaria al cultivo de cereales. En Marruecos los cultivos de cítricos y hortalizas se extendían en las regiones próximas a los grandes puertos de comercio, especialmente en los alrededores de Rabat y Casablanca. Se ha destacado esta distribución de la producción agraria por su importancia en la naturaleza del comercio marítimo, y su impacto sobre la estructura económica regional y los movimientos en las jerarquías portuarias.

La riqueza minera del subsuelo fue el otro pilar esencial que sustentó el funcionamiento del sistema extractivo colonial. En Argelia las primeras minas de hierro, plomo y fosfatos se pusieron en explotación en 1845 en Ióuenza, mientras que los yacimientos de fosfatos tunecinos se descubrieron en 1885-1886 (4 años después del establecimiento del Protectorado), comenzando a ser explotados a partir de 1889. Esta actividad minera impulsó la actividad exportadora en los puertos regionales, elevando el volumen de mercancías manipuladas (tabla 2).

Por su parte, a nivel institucional, el carácter de «colonia de población» en Argelia favoreció el establecimiento de un modelo monopolista para la navegación comercial. La Ley del 2 de abril de 1889 asimiló al régimen de cabotaje el transporte de mercancías entre los puertos metropolitanos y la colonia, garantizando el transporte privilegiado de fletes a las compañías de navegación francesas. A comienzos del siglo XX Argelia estaba conectada con los puertos metropolitanos por no menos de 25 navieras que desarrollaban los tráficos comerciales en régimen de cabotaje francés, favoreciendo la elevación de sus indicadores portuarios frente a otros puertos analizados (tabla 4)⁶. Debe señalarse además que hasta el periodo 1910-1915, los puertos de Dakar y Casablanca

⁶ En la tabla 4 aparecen reflejados los datos de entrada de buques procedentes de las estadísticas compiladas. En estas estadísticas aparecen las entradas de alta mar y las del tráfico de cabotaje, excluyéndose el tráfico de buques pesqueros.

tenían una actividad reducida, debido fundamentalmente al mal estado de sus infraestructuras portuarias, como se expone posteriormente. Sin embargo, la tabla 4 ofrece un buen elemento comparativo que permite observar las diferentes trayectorias de innovación técnica.

Este ritmo de crecimiento en Argelia se mantuvo de forma sostenida hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, que paralizó el comercio marítimo a escala internacional, mermando notablemente la actividad de las navieras francesas. No obstante, al finalizar la guerra, la posición de estas empresas consiguió reforzarse con motivo de los nuevos ajustes proteccionistas desarrollados en todo el Imperio Francés, que incrementaron la dependencia económica argelina (Meynier, 1981). El régimen de monopolio del pabellón francés evitaba la entrada de competidores foráneos, dificultando las posibilidades de conseguir fletes acordes a las demandas del mercado internacional. Sirva como ejemplo el valor de los fletes de harina en 1912 desde Estados Unidos a Francia, que se elevaban a 7 francos por tonelada. Los fletes desde Argel a Le Havre se elevaban a 14 francos por tonelada. Meynier (1981) ha estimado en unos 14 millones de francos los beneficios netos en 1913 de las navieras francesas en el transporte —solo— de harina desde Argelia. Para relativizar el impacto de esta actividad, téngase en cuenta que la modernización completa del sistema de transportes en el AOF (ferrocarriles y puertos) se evaluó en 1904 en 65 millones de francos.

Por su parte, desde 1884 el comercio entre los puertos argelinos y franceses disfrutaba de un sistema de unión aduanera. Las mercancías transportadas entre ambas regiones eran admitidas en régimen de franquicias, aplicando los mismos aranceles además a la importación de mercancías procedentes de terceros países (Marseille, 1976). Pese a este marco institucional de carácter integrador, Kassab et al. (1987) han analizado sus consecuencias en el largo plazo, especialmente en lo relativo a la dependencia exterior argelina con respecto a Francia. Un aspecto que queda patente analizando la balanza comercial argelina. En 1914 Argelia importaba casi tres cuartas partes del total de las exportaciones francesas metropolitanas, con un elevado valor añadido que impactaba decisivamente en una balanza estructuralmente negativa (Thobie et al., 1991, p. 269)⁷. Para Paillard (1999, p. 229) que Argelia fuese la colonia del imperio francés, con unos mayores niveles de inversión en infraestructuras, responde precisamente a su papel como consumidor de importaciones metropolitanas, así como a sus vigorosos sectores primarios y mineros. Las cifras de actividad marítima en Argelia revelan además un nivel de desarrollo económico superior al conjunto regional, siendo empleado de forma propagandista por los lobbies imperiales como el modelo de colonización más adecuado (Darmon, 2009).

Por su parte, el marco jurídico del Protectorado en Marruecos y Túnez estableció dos niveles de exclusividad colonial. En Túnez se estableció un régimen de monopolio comercial (decreto del 2 de mayo de 1898), mientras que el Acta de Algeciras de 1906 instituyó un sistema de franquicias comerciales bilaterales entre Marruecos y Francia. Sin embargo, el estatuto aduanero marroquí incorporaba un elemento diferenciador, puesto que las importaciones de terceros países quedaban sujetas a los mismos derechos aduaneros que las importaciones francesas, impulsando de este modo una mayor integración de la economía marroquí en los mercados internacionales, que impactó favorablemente en la actividad portuaria de Casablanca (Marseille, 1976).

En esta sección se analizará el funcionamiento del sistema portuario del Magreb, atendiendo a los principales nodos marítimos. En Argelia tres puertos concentraban la mayor parte de la actividad

⁷ Para una evolución de la balanza comercial regional véase el anexo 2.

Tabla 4
Buques entrados (unidades) en los principales puertos del noroeste africano (1880-1938)

Año	Sfax	Túnez	Bône	Argel	Orán	Casablanca	Dakar	Rufisque
1880	250 ^a	850 ^a	-	725	1.004 ^a	-	-	-
1884	-	-	1.102	1.392	-	-	-	-
1890	-	1.125 ^c	-	2.573	1.862	-	-	-
1895	1.835	1.435	1.152 ^d	3.591	1.908 ^e	-	470	192
1900	3.400	1.700	1.421 ^d	4.000	1.999	320	-	-
1905	3.437	1.885	1.775	5.290	3.164	394	768 ^b	-
1910	2.205	2.246	1.528	5.978	3.609	458	982	331 ^f
1913	2.107	2.434	1.576	6.501	3.839	748	1.393	-
1920	-	-	-	2.650	-	1.085	1.224	1.076 ^f
1925	-	-	-	4.300	-	1.773	2.273	875
1929	-	-	-	4.400	5.791	2.116	2.757	744
1935	1.533	1.435	-	-	-	2.077	2.599	-
1938	1.715	1.499	1.791	3.852	4.407	4.224	3.430	-

Tráfico pesquero excluido.

^a 1881.^b 1906.^c 1891.^d 1894, 1899.^e 1896.^f 1909, 1921.Fuentes: véase la [tabla 2](#). Elaboración propia.

comercial de la colonia: Argel, Orán y Annaba (Bône). Desde los primeros instantes de la ocupación colonial, el puerto de Argel se convirtió en la puerta de entrada y salida de la colonia (tanto en mercancías como en pasajeros), adquiriendo a partir de la apertura del Canal de Suez en 1869 las funciones de puerto de apoyo a la navegación (carbonero). Argel canalizaba la exportación de vinos locales, alcanzando los 5 millones de hectolitros fletados en 1925 (apenas 3 millones en 1884). Sin embargo, Argel desempeñó un papel muy importante como estación carbonera a partir de 1886, con la expansión de la navegación a vapor y su repunte en el Mediterráneo y las rutas hacia la India (Williams y Armstrong, 2012, pp. 49-50). El puerto se situaba a medio camino de las rutas entre Port-Saïd, Europa occidental y el Mar del Norte, al igual que en los periplos marítimos hacia el Bósforo, compitiendo por los tráficó marítimos de escala del puerto carbonero de Gibraltar. Las cifras de buques entrados para aprovisionarse carbón pasaron de 1.005 en 1893 a 1.687 en 1905. Este crecimiento de la actividad carbonera se refleja en las importaciones de carbón, que pasaron en el mismo periodo de 109.200 toneladas a una cifra cercana a las 600.000 toneladas (Shiaffino, 1952). Pese a las barreras proteccionistas, Argel ofrecía unos atractivos fletes de retorno a los buques alemanes y británicos en forma de graneles agrarios y mineros.

Más allá de la actividad carbonera, Argel exportaba la mayor parte de las producciones agrarias de la colonia, especialmente procedentes de la llanura de la Mitidja. Los muelles de la capital argelina recibían también la mayor parte de importaciones metropolitanas. Su función como *gateway* regional favoreció su crecimiento comercial ([tabla 5](#)), convirtiéndose a finales de la década de 1920 en el segundo puerto francés en tonelaje (solo por detrás de Marsella) y el quinto en *throughput* comercial (Lespes, 1930, p. 62).

La aplicación en Argelia de la reforma metropolitana del sector de los transportes (Plan Freycinet) en la década de 1870 impulsó el sector marítimo regional. A esta circunstancia se agregó la fase de madurez de las estructuras extractivas coloniales. No obstante, la debilidad financiera de la colonia no permitía acometer reformas de calado en las infraestructuras portuarias, cuestión que se resolvió en la ley de 9 de abril de 1898, que autorizaba la participación del sector privado en la gestión de los puertos a través de concesiones administrativas. Este nuevo marco institucional favoreció la mediación de las cámaras de comercio locales, a semejanza del modelo portuario metropolitano, donde estas desempeñaban un papel fundamental.

Tabla 5
Indicadores de actividad del puerto de Argel (1880-1938) (en toneladas)

Año	Buques entrados (unidades)	TRB	Throughput (t)
1880	725	300.000	-
1884	1.392	-	334.880
1890	2.573	1.427.080	620.455
1895	3.591	3.221.666	1.067.439
1900	4.000	3.450.000	1.300.000
1905	5.290	5.651.453	2.269.504
1910	5.978	7.924.241	3.145.770
1913	6.501	9.717.892	3.500.000
1920	2.650	3.150.000	1.800.000
1925	4.300	7.000.000	2.900.000
1929	4.400	8.198.500	-
1938	3.852	8.147.000	3.459.900

Fuentes: véase la [tabla 2](#). Elaboración propia.

La [tabla 5](#) revela un crecimiento importante y sostenido en los indicadores reseñados, con una caída notable durante el periodo crítico que se desarrolló durante la Primera Guerra Mundial y la posguerra inmediata. En resumen, el éxito del puerto de Argel como eje del sistema portuario del Magreb durante este periodo se sustentó en dos factores fundamentales: por una parte su renta de situación, tanto para su fértil *hinterland* como para los tráficó de escala en el Mediterráneo, y por otra la decisión institucional de concentrar el poder administrativo, económico y militar en la ciudad-puerto argelina.

Por su parte, el puerto de Annaba (Bône) experimentó un desarrollo tardío vinculado al descubrimiento y exportación masiva de minerales de hierro y fosfatos en la región minera de IÓuenza. En estas minas, hacia 1920, la producción de hierro alcanzó un millón de toneladas, mientras que se exportaron cerca de 900.000 toneladas de fosfatos en 1925. El puerto se situaba como eje de diferentes líneas ferroviarias que conectaban las regiones mineras del interior con la costa mediterránea. Sus óptimas condiciones naturales permitían la entrada de buques graneleros de gran tonelaje, favoreciendo la aparición de economías de escala y el crecimiento de este sector de actividad en la región de Constantine (este de Argelia). A partir de 1922 el descubrimiento de nuevos yacimientos elevó las exportaciones de fosfatos y hierro del puerto, capitalizando las exportaciones de productos mineros argelinos ([tabla 6](#)).

Al oeste de Argelia, el puerto de Orán fue uno de los principales enclaves marítimos regionales desde los primeros momentos de la colonización. Esta región contaba con una presencia notable

Tabla 6
Indicadores portuarios en Annaba (Bône) (1883-1938) (en toneladas)

Año	TRB	Importaciones	Exportaciones	Throughput
1883	-	78.505	290.634	369.139
1890	590.000	-	-	360.000
1896	519.039	-	-	426.141
1901	718.020	135.011	515.214	650.225
1905	851.215	148.282	546.693	694.975
1910	853.592	100.487	559.464	659.951
1913	911.109	143.310	372.869	516.179
1920	1.300.000	-	-	550.000
1927	4.300.000	326.029	1.873.971	2.200.000
1938	2.479.000	311.600	2.334.400	2.646.000

Fuente: véase la tabla 2. Elaboración propia.

Tabla 7
Indicadores portuarios en Orán (1890-1938) (en toneladas)

Año	TRB	Importaciones	Exportaciones	Throughput
1890	900.843	173.671	329.645	503.316
1896	1.009.753	-	-	558.321
1900	1.103.045	219.493	386.178	605.671
1905	2.019.090	405.474	481.374	886.848
1910	3.174.661	614.741	735.135	1.349.876
1914	3.557.669	599.606	836.649	1.436.255
1920	1.987.881	426.986	618.904	1.045.890
1927	8.141.160	1.427.641	1.469.001	2.896.462
1938	7.401.000	1.440.500	3.046.900	4.487.400

Fuente: véase la tabla 2. Elaboración propia.

de colonos franceses atraídos por la riqueza agrícola de las vegas de Mascara y Témouchent. Hacia 1925 el descubrimiento y puesta en marcha de las minas de carbón de Kendsa (Béchar) favoreció el crecimiento económico y urbano regional, estableciéndose una nueva línea ferroviaria que conectaba el puerto con las minas. Las autoridades coloniales dotaron de una gran importancia a Orán por su relativa cercanía a la estación carbonera de Gibraltar, pero sobre todo para las relaciones comerciales con los puertos del sureste peninsular (Almería, Cartagena). Orán había adquirido funciones de apoyo logístico a la navegación, diversificando su actividad, lo cual lo elevó a la cabeza de la jerarquía portuaria regional en términos generales tras la Primera Guerra Mundial. A través de los muelles de Orán se exportaba minerales y productos agropecuarios, pero también recibía un importante volumen de importaciones metropolitanas, tanto en bienes de consumo como en importaciones de carbón para los servicios de apoyo a la navegación. Estas funciones lo situaron como uno de los principales puertos del continente africano con respecto al tonelaje y *throughput* general en la década de 1930 (tabla 7).

Con respecto a Túnez los 2 puertos fundamentales que lideraban la actividad marítima eran Túnez-La Goulette y Sfax. Túnez-La Goulette actuaba como puerto de la capital del protectorado, recibiendo la mayor parte de las inversiones. Sus indicadores agregados (tabla 1) revelan una actividad mucho más reducida que la de Argelia, elemento que se explica fundamentalmente por las dimensiones de su economía y población, pero también por su situación geográfica, constreñida entre los grandes puertos de Argel, Trípoli y Port Saïd. A nivel comercial el puerto de Sfax centró la atención de los administradores coloniales tras el descubrimiento de los fosfatos de Gafsa a finales del siglo XIX. Desde entonces, Sfax experimentó un crecimiento sostenido que lo convertía en el principal suministrador de fosfatos en Europa (70% del total de importaciones de esta mercancía en 1924) (*Ministère des Affaires Étrangères*, 1925, p. 58).

Las diferentes oleadas de colonización, así como la naturaleza de los tráficó marítimos en el Atlántico, marcaron el desarrollo técnico y la evolución de las infraestructuras portuarias en Senegal y Marruecos. El crecimiento destacado de la actividad marítima

regional, desde el último tercio del XIX, implicó la mayor relevancia de los enclaves portuarios y su especialización de funciones. Sin embargo, los ritmos de modernización de infraestructuras marítimas fueron diferentes y respondían a las distintas etapas de expansión imperial. La ocupación temprana por parte francesa de la península de Cabo Verde en 1857 fue el inicio de la expansión imperial hacia el interior de Senegal, sobre la que apenas se contaban algunos emplazamientos costeros de importancia como Saint-Louis o Gorée. Entre 1857 y 1880 se situaron los pilares de la economía extractiva en la región a través de la expansión fundamental de los cultivos de cacahuate en el Valle del Senegal, la región del Cayor, Casamance y el Sine-Saloum.

Hasta el desarrollo del sistema ferroviario básico en la década de 1880 (línea Dakar-Saint-Louis), el funcionamiento del sistema portuario senegalés se fundamentaba en la multipolaridad de centros marítimos, con la existencia de los grandes nodos comerciales del antiguo régimen de Saint-Louis y Gorée (Castillo, 2015a). Sin embargo, a partir de la década de 1880, las nuevas infraestructuras desarrolladas en Rufisque y Dakar se convirtieron en los ejes donde pivotaría el sistema portuario senegalés. Las tablas 3 y 4 muestran el crecimiento de la importancia de Dakar como nodo marítimo regional, dado su carácter estratégico de puerto de escala para la navegación, en concurrencia con los puertos de las Islas Canarias y Cabo Verde. Hacia 1910 el puerto senegalés se encontraba a la altura de competir abiertamente por los tráficó de escala de Mindelo (Cabo Verde), afectado por la escasez de inversiones y el descenso de la competitividad de sus servicios de carboneo (Prata, 2014). No obstante, el cuadro institucional colonial limitaba las posibilidades de crecimiento del puerto senegalés, especialmente en lo relativo a la constitución de fletes de retorno atractivos para las empresas carboneras —fundamentalmente británicas—.

Con respecto al sistema portuario del Marruecos atlántico, cabe reseñar el crecimiento de la actividad, especialmente en Casablanca a partir de 1913 en relación con el establecimiento del Protectorado. Si se tiene en cuenta el escaso desarrollo portuario de Tánger hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, puede observarse una escasa modernización de las infraestructuras portuarias en Marruecos que explica también la irrupción de Casablanca. El gran salto hacia adelante en el desarrollo portuario en Marruecos se llevó a cabo en la década de 1920, cuando se inició la exportación masiva de los fosfatos de la región de Khourigba a través del puerto de Casablanca (Suárez Bosa y Maziane, 2014). Los trabajos de modernización del puerto que habían comenzado en la década anterior permitieron el crecimiento de sus indicadores de actividad marítima de forma destacada, favorecidos por la exportación masiva de fosfatos (fig. 2). Como se señaló anteriormente, una de las consecuencias de este proceso fue el incremento de la concentración portuaria en Casablanca, absorbiendo tres cuartas partes del volumen de mercancías de Marruecos en la década de 1930.

Estos procesos de concentración de la actividad portuaria regional en Dakar y Casablanca se reforzaron a partir de los años 30 por la administración imperial con el objetivo de reducir la dispersión del esfuerzo inversor (Suárez Bosa y Maziane, 2014, p. 72). Esta trayectoria de jerarquización y concentración de la actividad portuaria se había iniciado en Senegal en 1910. En 1910 Albert Dubarry, ingeniero y secretario del gobierno del AOF, había emitido un informe en el que se expresaba la necesidad de suprimir a Rufisque como puerto de embarque de cacahuetes y otras producciones de la región. Dubarry señalaba a Dakar como único puerto de interés para Francia y el conjunto del AOF, por lo que la inversión y la actividad comercial y empresarial debían situarse allí en detrimento de otros enclaves costeros⁸.

⁸ Informe del Ingeniero de Colonias de primera clase, Albert Dubarry, ANOM, 14MIOM/1455, 1911.

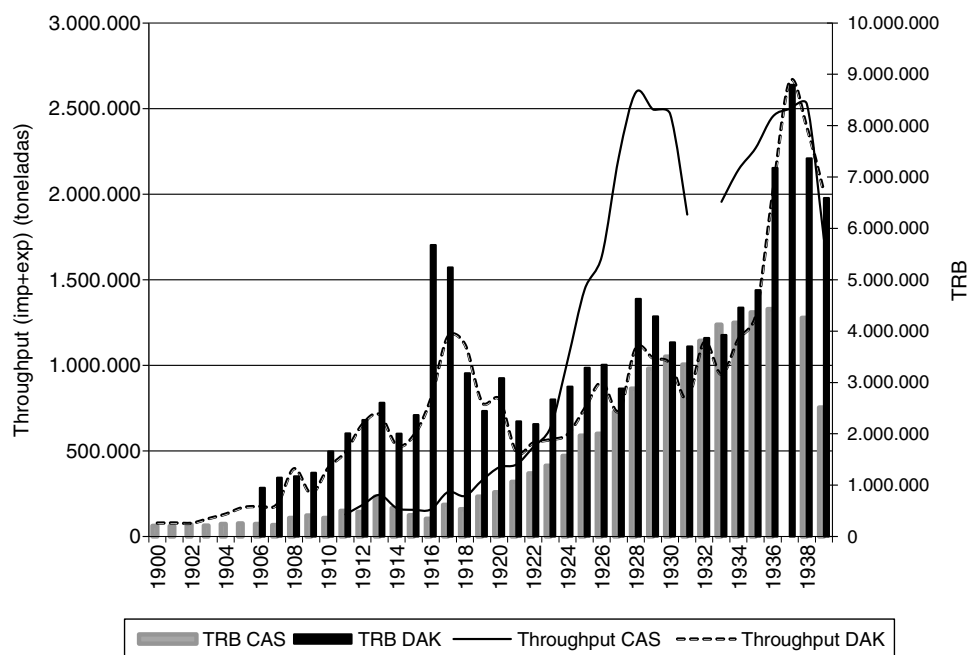


Figura 2. Actividad marítima en Casablanca y Dakar (throughput y TRB) (1900-1939)

Fuente: Véase la tabla 2. Elaboración propia.

Además de su renta de situación (con respecto a sus *hinterlands* y *forelands*), los puertos de Casablanca, Tánger y Dakar gozaban de unas óptimas condiciones para el desarrollo y expansión de infraestructuras portuarias modernas. La naturaleza de la costa occidental africana, de fondos arenosos, fuertes vientos y bahías abiertas, dificultaba la existencia de puertos naturales seguros de una cierta entidad, debiendo acometerse importantes inversiones por parte de la administración colonial. Por lo tanto, la distribución alejada de los principales puertos marítimos entre Casablanca y Dakar responde a esta cuestión, observándose además los intereses estratégicos imperiales. Por lo tanto, la cuestión geográfica favoreció los procesos de *lock-in* institucional en los viejos enclaves marítimos, descartados como lugares de atracción de inversiones y desarrollo futuro⁹. Un ejemplo notable acerca de esta cuestión puede encontrarse en la problemática para el desarrollo de un puerto moderno en Mauritania. El asentamiento pesquero de Port-Etienne en el primer tercio del siglo xx era poco atractivo para la administración colonial, teniendo en cuenta los escasos atractivos económicos que ofrecía el *hinterland* mauritano hasta el descubrimiento de los fosfatos y otros recursos mineros. Hasta la puesta en funcionamiento de Port-Etienne en la década de 1920, la economía mauritana dependía de la ciudad-puerto senegalesa de Saint-Louis, conectada por vía férrea con Dakar desde 1885.

En la figura 2 se muestran el volumen total de mercancías (*throughput*) y el tonelaje de registro bruto de los buques entrados en Casablanca y Dakar entre 1900 y 1939. La evolución positiva de estos indicadores en ambos puertos responde entre otros factores a su especialización de funciones y el desarrollo de sus infraestructuras, que ofrecían oportunidades de negocio a las compañías de navegación internacionales. Hasta la década de 1930 Dakar se destacó fundamentalmente como un puerto de escala para la flota francesa, siendo además el principal puerto importador del AOF en bienes manufacturados y de consumo (Peterec, 1967). Cabe señalar la punta de actividad en Dakar durante la Primera Guerra Mun-

dial como consecuencia de su papel como base carbonera aliada. Entre 1914 y 1918 el puerto senegalés se convirtió en el principal puerto de escala regional, reemplazando a los de las Islas Canarias y Cabo Verde, que habían retenido una posición de predominio prolongada como estaciones carboneras en el Atlántico medio. En 1917 los almirantazgos de la Entente escogieron a Dakar como base carbonera para organizar la defensa y el bloqueo comercial frente a la guerra submarina alemana. El puerto senegalés debía garantizar además el suministro de carbón a los convoyes aliados en las peligrosas rutas del Atlántico, a través de la reorganización de los stocks carboneros de las principales compañías británicas que operaban en la región (Elder Dempster, Wilson and Sons) (Castillo, 2015b).

En el caso de Casablanca el crecimiento es muy importante a partir de 1921, año en el que comienza la exportación de fosfatos, convertida en primera *commodity* regional. En 1925 el puerto marroquí superó al de Dakar en volumen comercial, fundamentalmente en exportaciones, rozando los 2 millones de toneladas en 1929, de las cuales 1.591.933 (81%) correspondían a los fosfatos de la región de Khourigba gestionados por la *Office Chérifien des Phosphates* creada en 1920 (Suárez Bosa y Maziane, 2014, p. 81).

No obstante, pese a la política de centralización portuaria desarrollada por los poderes imperiales, los subsistemas portuarios del África atlántica conservaron hasta la década de 1930 un esquema de relativa dispersión de tráfico, donde los puertos secundarios desarrollaban una importante función complementaria. Al igual que lo expuesto anteriormente en el caso de Sfax o Bône, algunos enclaves portuarios en Senegal, como Kaolack, Bathurst (Gambia) o Ziguinchor, eran centros neurálgicos en la articulación de los flujos de *commodities* coloniales: cacahuets, caucho, cera, semillas de palma, pieles, madera, etc. Desde estos puertos menores se fletaban las mercancías hacia Rufisque y Dakar, de donde eran reexportadas hacia los mercados internacionales (*L'Afrique Occidentale Française*, 1927, p. 13).

Por su parte, los enclaves marítimos secundarios marroquíes, como El Jadida (Mazagan), Safi, Essaouira (Mogador), Fedala-Mohammedia o Agadir organizaban su actividad en torno a la

⁹ Sobre los factores de refuerzo y la generación de expectativas económicas en los procesos de *path-dependence* véase Martin y Sunley (2006)

Tabla 8
Volumen de exportaciones (en toneladas) por puertos (1884–1938)

Año	Sfax	Túnez-Goulette	Bône	Argel	Oran	Casablanca	Dakar
1884	-	-	234.099	109.288	-	-	-
1890	-	-	-	258.541	329.645	-	-
1895	17.917	120.922	-	525.031	-	-	3.233 ^c
1900	-	-	515.214 ^a	551.580 ^a	386.178	-	11.600
1905	576.176	125.702	546.693	1.147.383	481.374	-	52.904
1910	987.126	847.301	559.464	1.750.521	735.135	77.738 ^b	151.165
1913	1.264.288	1.402.314	372.869	1.684.025	-	14.974	290.522
1920	-	-	-	-	618.904	132.362	349.700
1925	-	-	-	-	1.135.363	1.007.632	323.504
1929	-	-	1.231.018 ^a	1.670.413 ^a	-	1.961.032	466.206
1935	1.172.000	604.200	-	-	-	1.670.038	610.356
1938	1.262.000	622.000	2.334.400	1.828.500	3.046.900	1.849.200	1.149.579

Incluye suministro de combustibles.

^a 1901, 1928.

^b 1911

^c 1896.

Fuente: véase la tabla 2. Elaboración propia.

complementariedad con respecto a Casablanca y Tánger (Suárez Bosa y Maziane, 2014). Las conexiones ferroviarias interiores, especialmente las que integraban las ricas regiones agrícolas de Fes y Marrakech, facilitaron el lento desarrollo de los indicadores de actividad en los puertos secundarios reseñados. No obstante, la actividad portuaria en Marruecos durante el periodo analizado representa un proceso radical de concentración portuaria, siguiendo la idea primigenia del Mariscal Lyautey de crear un puerto imperial francés en la región que sirviera de contrapeso a Gibraltar.

En consecuencia, tanto en Marruecos como en Senegal se observa una evolución progresiva hacia la concentración portuaria en un solo enclave. Cabe señalar que las grandes inversiones acometidas por parte de las instituciones coloniales, en los territorios analizados, tenían como elemento en común la expansión de los sectores productivos orientados a la exportación, fenómeno de similares características en otras regiones del continente como Sierra Leona o la Gold Coast, bajo tutela británica (Hopkins, 1973, pp. 124–164). Para ilustrar esta cuestión la tabla 8 expresa la evolución del tráfico de exportación en los principales puertos analizados en el largo plazo, donde puede contrastarse su importancia con respecto al volumen comercial total del país (tabla 3).

3. Conclusiones

Las pautas de desarrollo de las grandes infraestructuras de transporte en el noroeste africano bajo dominio colonial francés muestran unas características comunes en su componente institucional, funciones desempeñadas y objetivos fundamentales. Todo ello pese a las notables diferencias en lo que se refiere a los ritmos de colonización y las estructuras económicas regionales, que se han puesto de manifiesto en este artículo.

Se ha podido constatar cuantitativamente el proceso de concentración portuaria que se produjo de forma paulatina en las diferentes regiones analizadas. Los casos de Casablanca y Dakar muestran una concentración portuaria radical que se alcanzó en un periodo de tiempo relativamente corto. Ambos puertos absorbían no menos de tres cuartas partes del comercio exterior en su región a finales de la década de 1930. En Argelia se ha podido observar que los enclaves de Argel y Orán canalizaban entre el 60% y el 70% de la actividad portuaria del país. En este trabajo se han estudiado los diversos factores que incidieron en la configuración de las redes de transporte marítimo regionales, observando los movimientos en las jerarquías portuarias.

Por otra parte, se ha mostrado cómo las decisiones institucionales favorecieron estos procesos de concentración de la actividad

portuaria. Esta cuestión abre nuevas líneas de trabajo acerca de la continuidad de estas trayectorias en el largo plazo. El diseño de la red de transportes marítimos durante el periodo colonial fomentó la jerarquización y centralización urbano-portuaria, sin una política clara de integración y desarrollo económico regional. Los puertos desempeñaron una función esencial como puntas de lanza de estas infraestructuras de transporte lineal, cuyas consecuencias en el largo plazo deben ser revisadas bajo nuevas prospecciones de carácter cuantitativo.

Resultaría interesante prolongar el marco cronológico de este tipo de investigaciones para las décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial, con el objetivo de estudiar si existen elementos de continuidad vinculados a la concentración portuaria y la especialización de funciones. Entre otros aspectos estas dos cuestiones ayudarían a evaluar los fenómenos de *path-dependence* y *lock-in* institucional en los puertos regionales bajo una perspectiva más amplia y precisa.

Financiación

Este trabajo ha obtenido financiación del programa PICULPGC-2013-Artes/Hum. Los resultados de este trabajo se encuadran en los objetivos del proyecto HAR2015-64044-R.

Agradecimientos

Una versión previa de este artículo fue presentada en la XVII Reunión de la Sociedad de Economía Mundial, Gijón (2015). Los autores agradecen los comentarios, enmiendas y sugerencias realizados por los cuatro revisores anónimos que han permitido mejorar notablemente el manuscrito original. Del mismo modo, queremos agradecer las anotaciones y reflexiones realizadas por el profesor Miguel Suárez Bosa en versiones previas de este trabajo. Finalmente, queremos reconocer la colaboración de Francisco Suárez Viera y el asesoramiento del profesor Juan Luis Jiménez González. Cualquier error que pueda aparecer recae bajo nuestra entera responsabilidad.

Anexo. Material adicional

Se puede consultar material adicional a este artículo en su versión electrónica disponible en [doi:10.1016/j.ihe.2016.02.001](https://doi.org/10.1016/j.ihe.2016.02.001).

Fuentes

Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM-Aix en Provence).

- ANOM, 14MIOM1455, Informe del Ingeniero Albert Dubarry, 1911.
 TP. Carton 363/8
 Archives Nationales du Sénégal (ANS–Dakar)
 ANS. 2G15-19 (1915)
 ANS. 2G56-93 (1956)
 Bibliothèque Nationale Française
 Annuaire Statistique de la France (1881-1900)
 Bulletin de l'Agence Générale des Colonies (varios años)
 Bulletin Mensuel de l'Office de Statistique de la Tunisie (1920-1933)
 Conseil Supérieur de Gouvernement, Exposé de la Situation Générale de l'Algérie (varios años)
 Rapports de Situation Générale de la Tunisie (1920-1930)
 Revue de Statistique (1898-1899)
 Statistique Générale de l'Algérie (varios años)
 Statistique Générale de la Tunisie (varios años)
 Tableaux Coloniaux de Population, Commerce et Navigation
 House of the Commons Parliamentary Papers
 British Diplomatic and Consular Reports (DCR) (1899-1913)
 National Archives (NA–Kew Gardens)
 Foreign Office (FO): 881-8050X (1901)
- Bibliografía**
- Austin, G., 2015. Explaining and evaluating the cash crop revolution in the peasant colonies of tropical Africa, ca.1890-ca 1930: Beyond «Vent for Surplus». En: Akyeampong, E., Bates, R.H., Nunn, N., Robinson, J.A. (Eds.), *Africa's development in historical perspective*. Cambridge University Press, New York, pp. 295–320.
- Barry, B., 1992. Commerce et commerçants sénégalais dans la longue durée: Étude d'une formation économique dépendante. En: Barry, B., Harding, L. (Eds.), *Commerce et Commerçants en Afrique de l'Ouest*. Le Sénégal, L'Harmattan, Paris, pp. 35–58.
- Billiard, L., 1930. *Les ports et la navigation de l'Algérie*. Larose, Paris.
- Bonin, H., Klein, J.F., Hodeir, C. (Eds.), 2008. *L'esprit économique impérial (1830-1970)*. Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire. Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, Paris.
- Castillo, D., 2015a. Las puertas del Imperio. Análisis del sistema portuario de Senegal: jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial, 1839-1910. *Investigaciones de Historia Económica* 11, 91–102.
- Castillo, D., 2015b. Dakar: puerto de guerra y de comercio durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918. *Ayer* 98, 131–157.
- Castillo, D., Marnot, B., 2014. La première modernisation portuaire au Sénégal: Le rôle fondateur de Dakar (1880-1939). *Revue d'Histoire Maritime* 19, 347–371.
- Castillo, D., Maziane, L., 2014. Dakar et Casablanca: Deux ports pour la globalisation. *Trajectoires d'innovation technique dans les ports de l'Afrique de l'Ouest (1880-1939)*. Hespéris-Tamuda 69, 67–100.
- Celce, C., 1952. *Le Port de Casablanca et l'économie marocaine*. Tesis doctoral. Facultad de Derecho de París, París.
- Chaves, I., Engerman, S.L., Robinson, J.A., 2015. Reinventing the wheel: The economic benefits of wheeled transportation in early colonial British West Africa. En: Akyeampong, E., Bates, R.H., Nunn, N., Robinson, J.A. (Eds.), *Africa's development in historical perspective*. Cambridge University Press, New York, pp. 321–365.
- Cherfaoui, N., Doghmi, H., 2005. *Ports du Maroc des origines à 2020*. Casablanca: Sciences de l'Ingénieur.
- Cote, M., 1988. *L'Algérie ou l'espace retourné*. Flammarion, Paris.
- Curry-Machado, J. (Ed.), 2013. *Global histories, imperial commodities, local interactions*. Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Darmon, P., 2009. *Un siècle de passions algériennes. Une histoire de l'Algérie coloniale, 1830-1940*. Fayard, Paris.
- Daumalin, X., 2008. La doctrine coloniale africaine de Paul-Leroy-Beaulieu (1870-1916): Essai d'analyse thématique. En: Bonin, H., Klein, J.F. y Hodeir, C. eds. *L'esprit Économique Impérial (1830-1970)*. Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'Empire. Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, Paris, pp. 103-120.
- Davies, P., 1973. *The trade makers. Elder Dempster in West Africa. 1852-1972*. George Allen & Unwin, London.
- Debie, J., 2010. From colonization to national territories in continental West Africa: The historical geography of a transport infrastructure network. *Journal of Transport Geography* 18, 292–300.
- Debie, J., 2012. *The West African port system: Global insertion and regional particularities*. *Echogéo* 20, 1–10.
- Ducruet, C., Zaidi, F., 2012. Maritime constellations: A complex network approach to shipping and ports. *Maritime Policy Management* 39, 151–168.
- Gaffiot, M., 1930. *Le trafic des principaux ports algériens*. En: *L'avancements des Sciences*, 54^e session: Alger. Association Scientifique de France, Paris, pp. 801–803.
- Gauthronet, E., 1913. *Tanger. Son port, ses voies de pénétration*. Augustis Challamel Éditeurs, Paris.
- Gras, P., 2010. *Les temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires, 1940-2009*. Tallandier.
- GGAOF, 1932. *L'AOF. Exposition Universelle de 1931*, Paris.
- Hopkins, A.G., 1973. *An Economic History of West Africa*. University Press, Columbia New York.
- Hoyle, B.S., 1968. East African seaports: An application of the concept of anyport. *Transport Papers of the Institute of British Geography* 44, 163–183.
- Jedwab, R., Moradi, A., 2011. Transportation infrastructure and development in Ghana, PSE Working Papers, n2011-24 [consultado 3 Ene 2016]. Disponible en: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00607207>.
- Jedwab, R., Kerby, E., Moradi, A., 2014. History, path dependence and development. Evidence from colonial railroads, settlers and cities in Kenya. *CSAE Working Papers*. Series, 2014-04.
- Kassab, A., Absussalam, A., Abusudera, F., 1987. *L'économie coloniale: L'Afrique du Nord*. En: UNESCO (Ed.), *Histoire Générale de l'Afrique du Nord*. UNESCO, Paris, pp. 455-494.
- L'Afrique Occidentale Française, 1927. Librairie Larose, Paris [anónimo].
- Lagerholm, M., Malmberg, A., 2009. Path dependence in economic geography. En: Magnusson, L., Ottosson, J. (Eds.), *The evolution of path dependence*. Edward Elgar, Cheltenham, pp. 87–107.
- Laye Y., 1951. *Le port d'Alger*. Thèse Faculté de lettres, Algiers.
- Lepes, R., 1930. *Alger étude géographique*. Thèse de la Faculté de lettres, Paris.
- Leubuscher, C., 1962. *The West African shipping trade. 1909-1959*. A.W. Sythoff, Leyden.
- Lombard, J., Ninot, O., 2010. *Connecter et intégrer: Les territoires et les mutations des transports en Afrique*. *Bulletin de l'Association de Géographes Français* 1, 69–86.
- Marnot, B., 2011. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle*. Presses Universitaires Paris-Sorbonne, Paris.
- Marseille, J., 1976. *Le Commerce de l'Algérie de 1924 à 1938: Interprétation des termes de léchange*. *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer* 63, 529–537.
- Martin, R., Sunley, P., 2006. Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography* 6, 395–417.
- Mbodji, M., 1980. *Sénégal et dépendance: Le Sine-Saloum et l'Arachide, 1887-1940*. En: Coquery-Vidrovitch, C. (Ed.), *Sociétés Paysannes du Tiers Monde*. Presses Universitaires de Lille, Lille, pp. 139–154.
- Meynier, G., 1981. *Algérie révélée: La guerre de 1914-1918 et le premier quart du XXe siècle*. Droz, Genève.
- Ministère des Affaires Étrangères, 1925. *La situation de la Tunisie en 1925*. Imprimerie Guesnard, Tunis.
- Mohamed-Chérif, F.Z., Ducruet, C., 2011. Les Ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale. *M@ppemonde*. 29 [consultado 16 Ene 2016]. Disponible en: <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art22203.html>.
- Mohamed-Chérif, F.Z. y Ducruet, C., 2015. Regional integration and maritime connectivity across the Maghreb seaport system. *Journal of Transport Geography* [consultado 20 Mar 2015]. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.01.013>.
- Olukoju, A., 2002. Getting too a great a grip: European shipping lines and British West African lighterage services in 1930s. *Afrika Zamani* 9-10, 19–40.
- Olukoju, A., 2004. *The Liverpool of West Africa*. Africa World Press, New Jersey.
- Paillard, Y., 1999. *Expansion coloniale et dépendance mondiale, fin du XVIIIe siècle-1914*. Colin, Paris.
- Peterec, R.J., 1967. *Dakar and West African Economic Development*. Columbia University Press, New York.
- Polónia, A., 2010. European seaports in the Early Modern Age: Concepts, methodology and models of analysis. *Cahiers de la Méditerranée* 80, 17–39.
- Pourtier, R., 2007. Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines. *Revue Belge de Géographie* [consultado 14 Mar 2015]. Disponible en: <http://belgeo.revues.org/11266>.
- Prata, A., 2014. Porto Grande of S. Vicente: The coal business on an Atlantic Island. En: Suárez Bosa, M. (Ed.), *Atlantic ports and the first globalisation, c. 1850-1930*. Palgrave Macmillan, Basingstoke, pp. 49–69.
- Rivet, D., 2002. *Le Maghreb à l'épreuve de la colonisation*. Hachette, Paris.
- Rodney, W., 1971. *How Europe underdeveloped Africa*. Pambazuuka Editions, Dar es Salaam [edición de 2011].
- Seck, A., 1970. *Dakar. Métropole Ouest-Africaine*. IFAN, Dakar.
- Shiaffino, L., 1952. *Alger, port d'avitaillement*. *Journal de la Marine Marchande*, 1952.
- Suárez Bosa, M. (Ed.), 2014. *Atlantic ports and the first globalisation, c.1850-1930*. Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Suárez Bosa, M., Cabrera, L.G., 2012. La competencia de los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914). *Anuario de Estudios Atlánticos* 58, 363–414.
- Suárez Bosa, M., Maziane, L., 2014. The Port of Casablanca in the first stage of the protectorate. En: Suárez Bosa, M. (Ed.), *Atlantic ports and the first globalisation, c.1850-1930*. Palgrave Macmillan, Basingstoke, pp. 70–89.
- Thobie, J., Meynier, G., Coquery-Vidrovitch, C., Ageron, C.R., 1991. *Histoire de la France coloniale. 1914-1990*. Colin, Paris.
- Thomas, B., 1957. *Railways and ports in French West Africa*. *Economic Geography* 33, 1–15.

Vigarié, A., 1979. *Ports de commerce et vie littorale*. Hachette, Paris.

Williams, D.M., Armstrong, D., 2012. An appraisal of the progress of the steamship in the nineteenth century. En: Herlaftis, G., Tenold, S., Valdaliso, J.M. (Eds.), *The world's key industry. History and economics of international shipping*. Palgrave Macmillan, Basingtoke, pp. 43–63.

Wilmsmeier, G., Notteboom, T., 2011. Determinants of lines shipping network configuration: A two-region comparison. *Geojournal* 76, 213–228.

Wilmsmeier, G., Monios, J., Pérez-Salas, G., 2014. Port system evolution—the case of Latin America and the Caribbean. *Journal of Transport Geography* 39, 208–221.