

CASABLANCA E IL SUO PORTO ⁽¹⁾

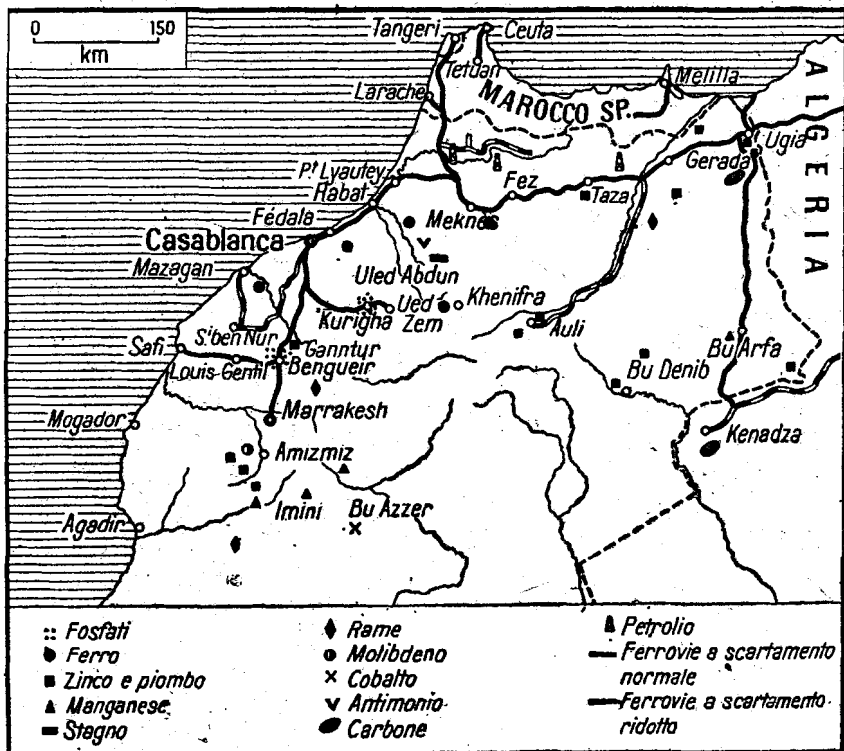
ELIO MIGLIORINI

UN esempio che merita di essere illustrato d'una profonda trasformazione operata dall'uomo, in breve volger di anni, alle condizioni naturali d'una zona costiera è quello di Casablanca, che è ora, e di gran lunga, la più importante agglomerazione urbana non solo del Marocco, ma di tutta l'Africa Settentrionale Francesé. Ivi le forze ostili sono state vinte, le linee della riva primitiva sono state mutate e dove prima si estendeva una piattaforma piena di scogli sono stati guadagnati al mare carrello a carrello 180 mila mq. e con blocchi ciclopici, con cui la tecnica progredita ha potuto superare ogni ostacolo, è stato creato tra il 1913 e il 1930 mediante due dighe gigantesche, uno specchio d'acqua che può offrire riparo ad un'intera flotta. Casablanca, che è il porto atlantico africano più prossimo all'Italia, è così diventata in pochi anni, la principale porta di entrata e di uscita dei prodotti marocchini; la prosperità commerciale ha attirato pure l'industria ed ha permesso lo sviluppo di altre attività, in modo che il nucleo urbano in un ventennio ha decuplicato i suoi abitanti, con un ritmo da città-fungo, paragonabile solo, in Africa, a quello di Johannesburg. L'Italia non è stata assente in questo sviluppo così rapido, tanto da sembrar quasi prodigioso: migliaia di Italiani costituivano infatti a Casablanca una tra le nostre colonie etniche più fiorenti.

IL SITO. — L'ambiente naturale non si poteva dir derto favorevole, anche se abitato da epoca molto antica. D'un centro denominato Anfa, d'incerta origine, si ha infatti notizia fin dall'epoca

(1) Molte notizie sullo sviluppo di Casablanca si trovano nel secondo fascicolo dell'annata XXIII (1939) della *Revue de géographie marocaine*, dedicato alla città. In esso è da vedere specialmente l'articolo di J. CÉLÉRIER, *Les conditions géographiques du développement de Casablanca*, pp. 131-54. Le funzioni del porto vengono illustrate anche da J. ROUCH, *Le port de Casablanca*. *Revue scientifique*, LXX (1932), pp. 72-83. Sui porti marocchini in generale cfr. il notevole volume di J. EVQUEM, *Les ports de la zone française du Maroc. Leur rôle économique*. Algeri, Heintz, 1933, pp. 591 (con ampia bibliografia); egli critica la preferenza data a Casablanca, opponendo all'utilità d'un grande porto nazionale l'opportunità di suddividere la spesa tra numerosi porti regionali.

romana e più tardi Idrisi lo ricorda come mercato che esportava cereali e Leone Africano ne fa parola come località d'una certa importanza. Gli abitanti dovevano esercitare su vasta scala la pirateria e quindi dar delle noie ai Portoghesi, intenti nella loro mirabile opera di colonizzazione e di esplorazione, per cui questi nel 1468 pensarono bene di metter da parte l'ostacolo che si frapponeva ad una sicura navigazione e la distrussero. Qualche decennio dopo, verso il 1515, fondarono nello stesso posto un loro scalo, che chia-



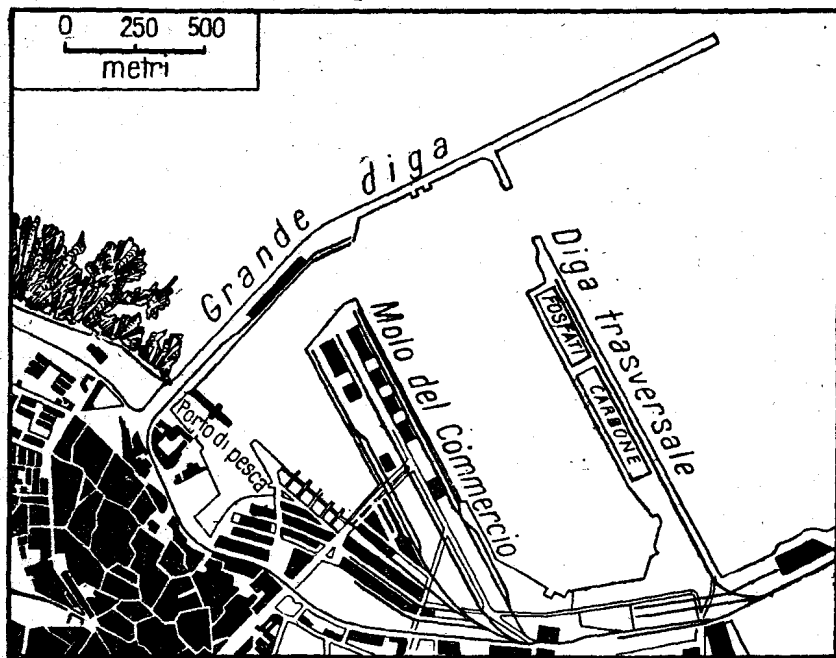
POSIZIONE DI CASABLANCA

Nella cartina sono segnati i principali giacimenti di minerali utili, come pure la rete ferroviaria.

marono Casablanca, ma le mediocri condizioni di navigabilità fecero sì che ben presto esso venne abbandonato. Fu solo nella seconda metà del secolo XVIII, attorno al 1770, che il sultano del Marocco Mulay Mohamed vi stabilì nuovamente un villaggio, che venne denominato Dar-el-Beda, traduzione araba del nome portoghese di Casablanca, scalo che in seguito si andò lentamente sviluppando

presso l'ansa di Sidi Belïud, largamente aperta sul mare e con fondali mediocri. Qui l'Atlantico, senza esser mai rallentato nè da isole nè da altri ostacoli, si manifesta con tutta la sua forza selvaggia e fa sentire la sua azione anche quando le tempeste che lo perturbano si trovano a migliaia di chilometri di distanza. La natura della costa era tale da rendere molto precaria la navigabilità, tanto che d'inverno per intere settimane lo sbarco non era possibile.

La regione dove si trova Casablanca è la Shawiya (che i Francesi chiamano Chaouia), estremo lembo occidentale della Meseta marocchina, che ci si presenta come un ripiano antico, livel-



IL PORTO DI CASABLANCA.

lato nel corso d'una lunga emersione e ricoperto in epoca recente da un sottile strato di sedimenti. Tale ripiano si prolunga nel mare con pendenza assai limitata (la curva di 17 m. giunge fino a 2 mila m.) formando una piattaforma continentale, che al largo viene bruscamente interrotta dal salto della fossa atlantica. La costa che ne deriva è quasi rettilinea, bassa e rocciosa, poco favorevole all'approdo, tanto più che è battuta dalla barra, cioè dall'onda alta e violenta che dal largo si propaga fino alla scogliera sottomarina e, a causa dell'attrito esercitato dal fondo, che ritarda la parte inferiore, si scompone e crea una muraglia liquida che si rialza e si

abbassa continuamente, ed è capace di spostare sul suo cammino imponenti masse, creando condizioni di navigabilità del tutto primitive. Per fortuna lo specchio di mare prospiciente presentava fondali abbastanza profondi e quindi, deciso di creare qui il maggior porto del Marocco(1), il problema da risolvere era più che altro quello di costruire mediante delle dighe dei lunghi organi di protezione che potessero limitare e difendere uno specchio d'acqua sufficientemente esteso. E a questo riguardo le condizioni naturali, anche se da qualcuno erano ritenute tali da non poter essere in alcun modo trasformate a vantaggio della navigazione(2), non si presentavano invece del tutto avverse. Dalla parte di occidente, dalla quale l'Atlantico scatena le sue onde più impetuose, la costa ha una sporgenza e in continuazione di essa si prolungano in mare dei filoni di quarzo e di quarzite, mentre presso la riva la copertura di arenarie recenti costituisce una piattaforma orizzontale, capace di sopportare qualsiasi peso. Anche le curve batimetriche indicavano quale poteva essere il posto più favorevole per costruire la grande diga e un leggero innalzamento del fondo verso occidente permetteva di creare una inflessione che aumentava la funzione protettiva, in modo da creare un porto così ampio e profondo da non esser tanto facilmente superato dallo sviluppo del traffico o dall'aumentato tonnellaggio. Ivi può trovar riparo un'intera squadra navale ed è raro che la risacca sia tale da interdire o rallentare il traffico. V'era anche il vantaggio che, essendo invece il fondo marino verso l'esterno alquanto più convesso, l'onda di marea ne risultava attenuata. Verso terra v'era poi una zona che temporaneamente veniva sommersa e che è stata colmata, ottenendo delle superfici adatte per magazzini(3). Altri vantaggi derivavano dall'esistenza d'un fondo ovunque roccioso, che oltre ad offrire un buon basamento per i moli, escludeva qualsiasi possibilità di insabbiamento, e dalla vici-

(1) Altri luoghi che potevano esser presi in considerazione per la creazione d'un porto erano Fedala (20 km. a N.), dove si poteva contare sull'appoggio di alcuni isolotti rocciosi, Mazagan, dotata d'una dorsale sottomarina, Mogador, col suo capo roccioso, e l'estuario del Sebu.

(2) Nel 1912 il Direttore del Servizio Idrografico della Marina aveva scritto: « On peut affirmer, contrairement à ce qui a été dit parfois, qu'il est impossible de créer sur le littoral occidental du Maroc un port qui soit accessible aux navires par tous les temps. Il faudrait, pour dépasser la ligne des brisants qui se forment dans les tempêtes, prévoir des jetées par des profondeurs et à des distances telles que ces ouvrages seraient irréalisables. Quelque puissant que soi l'effort que l'on fasse, les raz-de-marée rendront impossible en certains cas toute entrée ou sortie des navires ». « Lorsqu'on a observé la violence des brisants de la côte, il paraît bien hardi de tracer un port aussi vaste que celui dont le plan a été adopté pour Casablanca et dont la jetée extérieure serait établie par des profondeurs de 20 m. à haute mer ». *Revue générale des Sciences*, 1912.

(3) Una certa analogia con Casablanca presenta al riguardo il porto di Caiffa in Palestina.

nanza di buone cave di blocchi calcarei (presso Sidi Abderraham) e di marne da cemento. Verso l'interno il suolo presenta poi un pendio limitato aprendo al porto un ampio retroterra.

STRUTTURA DEL PORTO. — Ma vediamo un po' più da vicino il porto, che stende i suoi moli verso l'Oceano quasi fossero braccia che difendono la città dalla furia delle onde, creando uno specchio tranquillo di 146 ha. I lavori sono stati aggiudicati nel marzo 1913 alla ditta Schneider (associata con altre imprese minori) e la loro durata era prevista in 7 anni. La diga principale (*Grande Jetée*) si chiama Delure dal nome dell'ispettore generale dei lavori pubblici, che ha preso su di sé la responsabilità del lavoro ed ha convinto il Generale Lyautey dell'utilità di tale opera. Tale diga è lunga ben 2450 m. (2.600 m. se si tien conto della parte sottomarina), è larga alla base 70 metri e alta 21 m., di cui 7 sul mare e gli altri sottomarini. La parte inferiore è stata costruita con blocchi di cemento di 45 tonn., quella superiore con blocchi di roccia, con un costo medio di 120 mila franchi per metro. La Grande Jetée ha dapprima direzione NE., quindi s'incurva lievemente seguendo le irregolarità del fondo E. NE. Nel 1915 ne erano già stati costruiti 425 m., nel 1917 825 m. e nel 1918, 890 m. Nel 1921 i piroscafi hanno potuto accostare per la prima volta alle banchine, evitando la penosa manovra di va e vieni delle barche per raggiungere il piroscafo ancorato al largo. Nel 1925 la diga ha raggiunto 1900 m. di lunghezza; nel 1935, 2300 m. Normalmente è stata costruita con blocchi di roccia un'altra diga minore (la *Jetée transversale*), che quasi si ricongiunge alla precedente, lasciando solo lo spazio sufficiente per l'entrata e l'uscita dei piroscafi. Essa è lunga 1545 m. e protegge lo specchio d'acqua dai venti di Est. Vi si appoggiano i magazzini e le gru che servono per l'esportazione dei fosfati e per l'importazione di carboni, olii vegetali e minerali, ecc. e alle sue banchine possono accostare anche i maggiori piroscafi (1). Limitato colle due dighe lo specchio d'acqua del porto, è stato necessario sistemare l'interno e a questo fine è stato costruito un vasto molo (*mole de commerce*), che ha il suo inizio a circa 500 m. dall'antica riva, essendo stato lo spazio intermedio interrato e riservato a magazzini; tale molo è largo 200 m. e avendo fondali di 6-8 m. offre buone condizioni di approdo per piroscafi di medio tonnellaggio. Si era progettato di costruire anche altri moli, ma si rischiava di sopprimere lo specchio d'acqua necessario alle manovre

(1) Si era progettato di prolungare la diga trasversale di altri 30 m. allo scopo di rendere ancora più calmo, nei mesi invernali, lo specchio del porto, ma per ora tale lavoro è stato differito, dato che renderebbe un po' più difficile l'accesso al porto e costringerebbe all'uso di rimorchiatori.

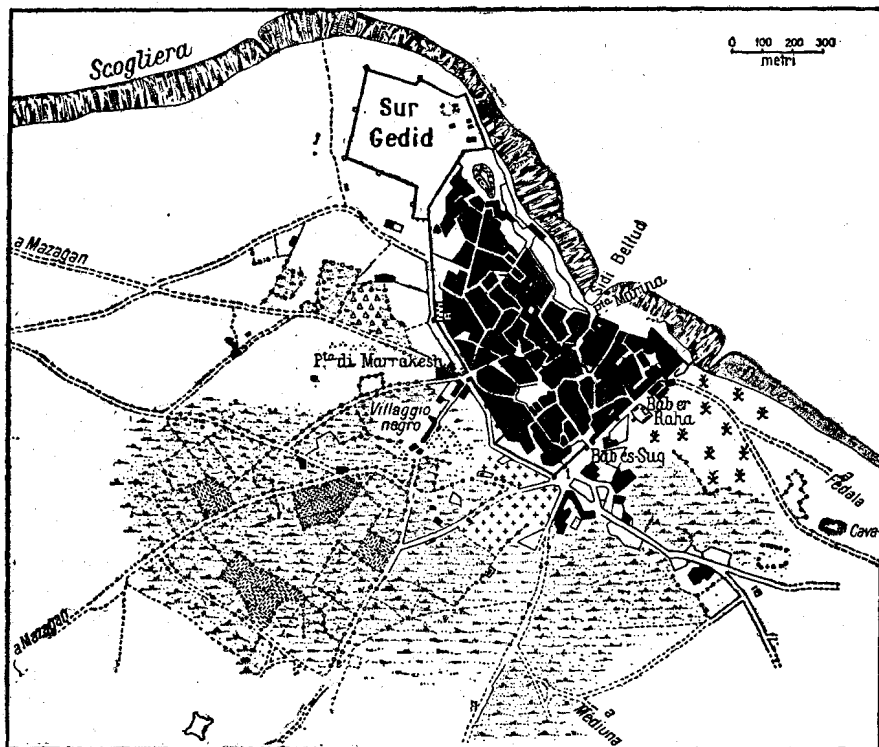
delle navi, quasi si volesse colmare il porto dopo averlo costruito, e si è quindi, a ragione, soprasseduto. Si è invece curato il miglioramento e l'attrezzamento. Tra la diga trasversale e il molo del commercio è stato lasciato posto per un bacino galleggiante di 5.000 tonn. Sono stati costruiti dei silos per il grano. L'aumento dei passeggeri ha spinto a creare una grande *stazione marittima*, che è stata inaugurata nel maggio 1933, e il maggior consumo del pesce ha consigliato di sistemare (1937) presso la parte SO. del bacino un porticciuolo per i pescherecci, dotato di 260 m. di banchine, con accanto un grande mercato di vendita (4.800 mq.), dotato di un frigorifero di 1000 mc. e di speciali locali per far seccare le reti. Anche le linee ferroviarie sono state mano a mano migliorate. Tutti i lavori sono stati eseguiti dallo stato (1). L'uso del porto è stato invece attribuito per una parte (fosfati, carbone, ecc.) all'*Office Chérifien des Phosphates* e per il resto ad una società (*Manutention Marocaine*) che ne cura la gestione. Ora esistono 1600 m. di banchine dove possono accostare 14 navi pescanti 9-10 m., 33 gru elettriche, 46 mila mq. di magazzini e vi sarebbe una possibilità complessiva di movimento per circa 5 milioni di tonn. di merci.

LO SVILUPPO DEL CENTRO URBANO. — Quando nel 1907 i Francesi sono sbarcati a Casablanca, l'aspetto che presentava la città era ben lontano da quello di Rabat, Fez, Tetuan o altre località marocchine, dove una borghesia evoluta aveva creato dei centri con case ed edifici d'un certo interesse e colore. *Casa*, come veniva detta in forma abbreviata, non aveva un carattere particolare. Vi prevaleva infatti l'attività commerciale, che si svolgeva in un agglomerato di case separate da strade tortuose, posto in prossimità del mare, allungato da nord a sud e racchiuso entro una cinta poligonale (2). La scogliera marina presentava due intaccature, di cui una (Sidi Beluid) sottostante alla Porta Marina, costituiva il piccolo porticciuolo. L'interno, senza che esistessero dei limiti ben netti, era suddiviso in 3 parti: 1. Tutta la parte orientale e quella prossima al porto, con case di pietra costruite alla moresca, munite di finestre, e vie abbastanza larghe, era detta *Medina*; abitata prevalentemente da Arabi, aveva pure molti negozi europei, alberghi, banche, consolati, uffici delle compagnie di navigazione; 2. Addossato alla parte della cinta situata presso l'angolo meridionale della

(1) Per il futuro è prevista a oriente la costruzione d'una seconda grande diga, di lunghezza un po' minore dell'altra per non intralciare il movimento delle navi. Nel porto interno, presso il molo del commercio, occorrerebbe poi abbassare i fondali fino a 9 metri.

(2) Cfr. F. GENDRE, *Les plans de Casablanca*, Revue de géographie marocaine, XXIII (1939), pp. 235-51. Un quadro di Casablanca quale era verso il 1900 si ha nel volume di F. WEISSGERBER, *Casablanca et les Chaouia*, Casablanca, Imprimeries Réunies, 1935.

linea delle mura, si estendeva il quartiere ebraico, detto *Mellah*; 3. A occidente lo spazio era occupato da un quartiere di casupole e di capanne, chiamato *Tnaker*. In epoca recente (1894) le mura erano state prolungate verso nord, in modo da comprendere il Sur Gedid, vasto spazio a quell'epoca ancora disabitato. Nelle mura, ora in parte abbattute, si aprivano 4 porte che venivano chiuse durante la notte: la Porta della Marina (Bab el Marsa), già ricordata; a oriente Bab el Suq



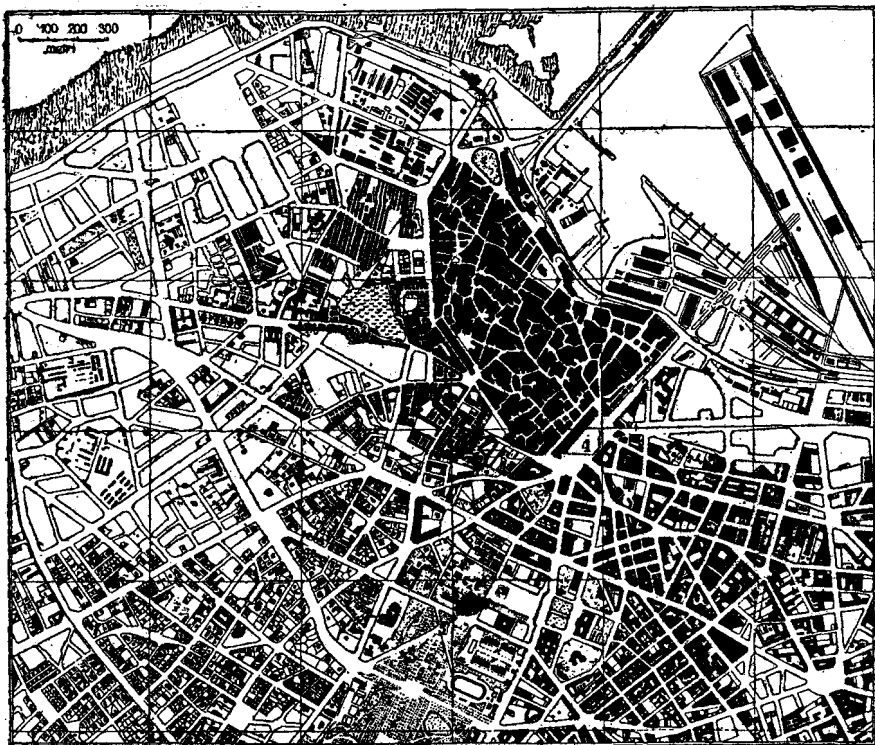
CASABLANCA NEL 1907.

(Porta del Mercato) e Bab er Raha (Porta dei Mulini), in quel tratto di mura che è ricalcato ora da un grande viale; la prima dava accesso dall'interno della città al vasto mercato (*sug*) triangolare, che si estendeva nel luogo dove è ora la Piazza di Francia, la seconda si apriva più prossima al mare. A oriente vi era poi la Porta di Marrakesh, nei pressi della quale si era andato formando un quartiere di baracche.

In epoca più recente (1908) una quinta porta (Bab el Kedim)

era stata aperta presso gli edifici della compagnia del porto. Esternamente alla cinta si estendevano numerosi orti e giardini, lungo le piste che conducevano a Mazagan, Marrakesh, Mediuna.

A partire dal 1907, data dell'occupazione francese, e ancor più dal 1912, anno in cui la Francia ha ottenuto il protettorato sul Marocco, si è iniziata un'espansione tumultuaria, rapida, disordinata,



CASABLANCA NEL 1940.

1. Place de la République. — 2. Boulevard del IV Zuavi. — 3. Parco Lyautey.

un *rush* analogo a quelli d'America e d'Australia, durante il quale perfino le donne arabe hanno dovuto adattarsi a servire come muratori. E accanto ai casamenti europei son sorti pure dei nuovi quartieri indigeni (denominati dagli Arabi *derb*, mentre dagli Europei eran spesso designati col nome scherzoso di Bidonville), creando un nucleo urbano che conta ora quasi mezzo milione di abitanti. A Fez, Marrakesh e Mecnes il criterio che si è seguito è stato quello di tener nettamente distinto il nuovo quartiere europeo

dal vecchio centro indigeno. A Casablanca la vecchia agglomerazione indigena è stata rispettata, ma essa è ora rinserrata a semicerchio da tutti i lati dalla città europea. Trattandosi di un centro del tutto nuovo, questo ha potuto allargarsi senza limiti, favorito dalle condizioni della pianura circostante, nuda e dal suolo roccioso. Soltanto verso sud s'eleva un poco la collina di Mers-Sultan, che si presta per il sorgere d'un quartiere di ville. Il piano urbanistico è stato affidato a M. Prost, noto architetto, che per lo sviluppo disordinato dei primi anni, ha dovuto risolvere ad un tempo problemi d'ordine economico, politico, igienico ed estetico. Il criterio fondamentale è stato quello di creare una grande arteria, il Boulevard del IV Zuavi, che dal porto, lambendo il lato orientale delle mura si dirige verso l'interno, passando per una grande piazza (Place de France) che si può considerare il centro della città. Due grandi viali paralleli semicirculari, collegati tra loro con vie trasversali, cingono poi all'esterno il nucleo primitivo, in modo da permettere facili comunicazioni. In pari tempo si è anche procurato di specializzare i diversi quartieri. Così a oriente, in posizione un po' eccentrica, si è sviluppato in vicinanza del mare il quartiere industriale (Roches Noires) che ha buone comunicazioni col porto; al centro è sorto il quartiere commerciale con la Borsa; a sud ed a occidente han trovato posto i quartieri di abitazione europei, mentre quelli indigeni son cresciuti di preferenza presso il nuovo Palazzo del Sultano (Mers Sultan), con case basse, collegate tra loro per mezzo di arcate, portici, negozi riuniti in gallerie, in modo da formare un insieme spazioso e luminoso in confronto alla Medina. Esternamente si sono poi sviluppati con un ritmo sempre più celere numerosi sobborghi con casette a un solo piano cinte da giardini, che contrastano con le case-caserme della città interna. Si è anche provveduto a lasciar posto per spazi verdi, creando per esempio il grande Parco Lyautey, di 35 ha., e immensi viali alberati. L'estensione eccessiva che è andato assumendo il nucleo urbano ha imposto la risoluzione di difficili problemi, ma fortunatamente è stato possibile provvedere abbastanza agevolmente al più urgente e grave, quello dell'acqua, data l'esistenza, al di sotto dello strato di sabbie che copre gli scisti, d'un abbondante falda freatica. Per di più nel 1915 si sono captate le sorgenti di Til Mellit a 15 km. di distanza e nel 1923 quelle dell'Ued Mellah (km. 35).

Di pari passo con lo sviluppo urbano si è verificato un intensissimo incremento demografico, che è rispecchiato dalle seguenti cifre (1):

(1) Già nel 1936 Casablanca era quindi la più popolosa città dell'Africa Settentrionale Francese seguita da: Algeri (252.321), Tunisi (219.578), Orano (194.746), Marrakesh (144.313), Rabat (115.505), Costantina (106.830).

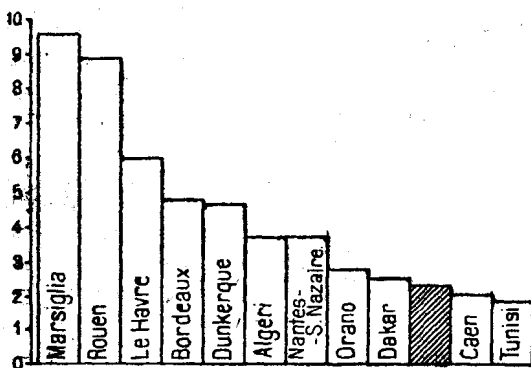
	Abitanti	Aumento annuo %.
1907	25.000	—
1909	35.000	20
1914	80.000	4,6
1926	106.008	2,5
1931	164.108	10,9
1936	258.567	11,5
1941	454.300	15,1

Il ritmo d'aumento era stato rapidissimo immediatamente dopo l'occupazione, ma si era poi attenuato durante le guerra mondiale; quindi è ripreso a partire dal 1926 con rinnovata intensità, accentuandosi in questi ultimissimi anni. Circa il 72 % degli abitanti è costituito da Arabi, Berberi arabizzati ed Ebrei. I primi due gruppi, di religione musulmana, sono negozianti arricchiti, funzionari, operai, artigiani, spesso molto poveri, ma desiderosi d'indipendenza, specie quelli che provengono dalle tribù del sud, violenti, taccagni, vendicativi, piuttosto refrattari alla civiltà europea, cui si accostano per quanto si riferisce le comodità moderne (luce elettrica, telefono, mezzi di locomozione, ecc.), senza andare molto più in là di questo. Gli Ebrei sono circa 39 mila (1936), essi pure in considerevole aumento (1926: 19.500), dato che ai 2 o 3 mila operai e bottegai che vivevano tra il sudiciume nel vecchio quartiere di Mellah, si sono aggiunte altre migliaia di Ebrei provenienti non solo dai principali ghetti del Marocco, ma anche dall'Algeria e dall'Oriente, attirati dalla possibilità di poter speculare sul costo, sempre in aumento, dei terreni.

L'elemento europeo è formato da Francesi, Spagnoli e Italiani, 73.549 in tutto, in modo che Casablanca se è al primo posto tra le città del Nordafrica, è superata da Algeri, Orano e Tunisi per numero di Europei. Nel 1936 vi erano nell'Impero sceriffiano sottoposto alla Francia 15.645 Italiani e di questi i due terzi risiedevano nella regione di Casablanca (1), laboriosi operai provenienti per la massima parte da Tunisi, muratori e falegnami, addetti ad imprese di trasporto, albergatori, negozianti e in minor numero professionisti e agricoltori, stretti attorno alla *Casa degli Italiani*, elegante edificio che riunisce tutte le associazioni nazionali.

(1) Per gli Italiani al Marocco cfr. M. GIAMPICCOLO, *I due volti del Marocco*. Lanciano, Carabba, 1939, pp. 63-9. — R. BIASUTTI, *L'Italianità nell'Africa Mediterranea*. Firenze, Sansoni, 1942, pp. 25-8. — *Les Italiens au Maroc*. Revue Nord-Sud. Casablanca, 1936. Cfr. anche C. MASI, *Il lavoro italiano nel Marocco*. Africa Italiana, novembre-gennaio 1942-3, pp. 39-46.

LE FUNZIONI ECONOMICHE DEL PORTO. — Le funzioni del porto si sono andate rapidamente moltiplicando e gli scambi con un ritmo celerissimo sono ben presto aumentati al punto (cfr. grafico); che il movimento delle merci importate ed esportate ha superato i tre milioni di tonnellate. Nel 1938 Casablanca era al decimo posto tra i porti dell'Impero francese, preceduta solo da Algeri, Orano e Dakar tra i porti dell'Africa francese (cfr. grafico). E oltre ad essere il grande emporio della parte centrale del Marocco occidentale, è andata sempre più assumendo funzioni nazionali, tanto che per le sue banchine vedeva passare quasi i tre quarti del commercio estero marittimo marocchino. L'equilibrio è stato raggiunto a poco a poco, perchè dapprima, fin verso il 1923, erano prevalse



Importanza di Casablanca rispetto agli altri porti francesi.
(Movimento delle merci: milioni di tonn.)

come volume le importazioni, molto notevoli anche perchè occorrevano macchinari e materiali per attrezzare il nuovo porto. Verso quell'anno cominciarono ad essere esportati su larga scala i fosfati, di cui l'immediato retroterra si rivelò ricchissimo, e da allora le esportazioni hanno superato di molto le importazioni, tanto più che si sono venuti ad ag-

giungere anche altri minerali e molti prodotti agricoli. E quando poi il porto è stato completato esso ha assunto, accanto alle attività commerciali, sempre nuove funzioni come base navale, come scalo dei piroscafi diretti nel Sudafrica e nell'America Meridionale, come porto peschereccio, come centro industriale, dove una parte dei prodotti vengono lavorati e trasformati prima di esser introdotti nel paese. Per conoscere la struttura del porto è opportuno quindi passare in esame queste diverse funzioni.

Per rendersi conto delle *funzioni regionali* di Casablanca è opportuno ricordare che prima dell'occupazione francese ogni regione marocchina si serviva d'uno scalo sul mare, scarsamente protetto e mediocrementemente attrezzato. A quel tempo Casablanca svolgeva un'attività di second'ordine, con la tendenza tuttavia ad aumentare l'esportazione dei prodotti agricoli (specie i cereali) in seguito al graduale sviluppo della colonizzazione. Appunto per questo era stato ritenuto opportuno migliorare un poco l'approdo e fu durante i lavori per la sua esecuzione che si verificò quell'incidente che darà



VEDUTA AEREA DEL PORTO DI CASABLANCA
 A sinistra la Grande Diga, nel mezzo il Molo del Commercio,
 in fondo la Diga Trasversale



UN DETTAGLIO DELLA DIGA TRASVERSALE

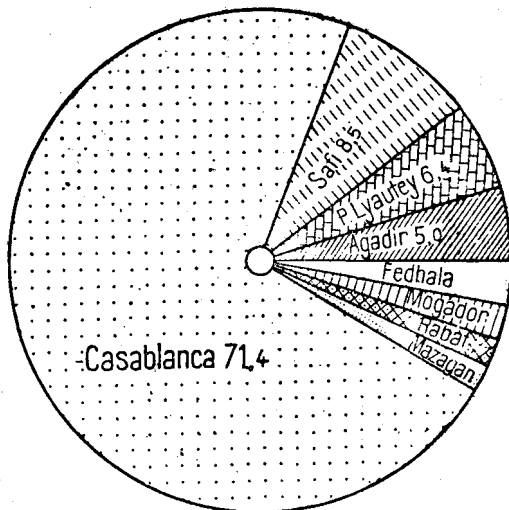


IL NUOVO QUARTIERE INDIGENO DI MERS SULTAN



VEDUTA AEREA DEI NUOVI QUARTIERI DI CASABLANCA

pretesto all'intervento francese. Il retroterra risulta assai esteso, tanto più che il porto ha una posizione favorevole rispetto all'arco costiero che si stende tra la frontiera spagnola e il Capo Bon. Casablanca si trova poi a eguale distanza tra Marrakesh e Fez, capoluoghi del Sud e del Nord del Marocco, in posizione centrale rispetto alle tre pianure del Marocco occidentale (bacino del Sebù, litorale atlantico, depressione subatlantica), in facile collegamento con ciascuna di esse, come appare anche dalle tre linee ferroviarie che si dirigono verso il Rharb, il Hauz e il Tadla. Era quindi predestinata ad emporio regionale, capace di far sentire la sua influenza a 400-500 km., cioè anche al di là della Shawiya. Porti rivali, specialmente per le merci pesanti e meno costose, sono a sud Agadir e Safi, a nord Kenitra, Port-Lyautey (unito all'Algeria attraverso la soglia di Taza) e Tangeri, sul Mediterraneo Nemours, con cui non mancano dei collegamenti. Ma si trattava più che altro d'un retroterra teorico, che solo la costruzione del grande porto ha messo in efficienza, dapprima facendo affluire attraverso di esso quanto occorreva per l'occupazione e la pacificazione del paese, poi per la costruzione del grande centro urbano, quindi stimolando le varie attività minerarie, agricole, pescherecce. Ma non si è avuto, come in casi analoghi, uno sviluppo graduale, ma improvviso per cui di colpo Casablanca si è trovata nelle condizioni di poter adempiere, accanto alle funzioni regionali che le spettano di diritto, anche *funzioni nazionali*, attribuitele dall'attività umana, che prescindendo dall'esistenza nel Marocco d'un certo numero di regioni ben individuate, serviva ognuna da uno scalo sul mare, l'hanno prescelta a diventare col suo grande porto punto di partenza dei collegamenti interni ed esterni di tutto il Marocco, emporio centralizzatore con attività sempre più complesse. Tra queste sono apparse ben presto vantaggiose le *attività industriali*. A Casablanca l'artigianato (a differenza che a Rabat o a Safi) aveva scarsa importanza e le nuove industrie, sorte dopo il 1907, si sono sviluppate del tutto indipendenti da esso. Dapprima è prevalsa l'attività edilizia (fabbriche di



Casablanca e gli altri porti del Marocco.
(volume percentuale degli scambi).

duale, ma improvviso per cui di colpo Casablanca si è trovata nelle condizioni di poter adempiere, accanto alle funzioni regionali che le spettano di diritto, anche *funzioni nazionali*, attribuitele dall'attività umana, che prescindendo dall'esistenza nel Marocco d'un certo numero di regioni ben individuate, serviva ognuna da uno scalo sul mare, l'hanno prescelta a diventare col suo grande porto punto di partenza dei collegamenti interni ed esterni di tutto il Marocco, emporio centralizzatore con attività sempre più complesse. Tra queste sono apparse ben presto vantaggiose le *attività industriali*. A Casablanca l'artigianato (a differenza che a Rabat o a Safi) aveva scarsa importanza e le nuove industrie, sorte dopo il 1907, si sono sviluppate del tutto indipendenti da esso. Dapprima è prevalsa l'attività edilizia (fabbriche di

CASABLANCA E IL SUO PORTO

calci e cementi, falegnamerie), cui si sono aggiunte officine meccaniche e officine termiche e mulini, pastifici, fabbriche di birra (con orzo locale), di ghiaccio e di sapone, raffinerie di zucchero e di oli, fabbriche di superfosfati (che utilizzano piriti importate). Poi, dato che in questi casi un'impresa attira l'altra, son sorti anche alcuni cantieri, avvantaggiati dalla vicinanza del porto.

La facilità di avere mano d'opera abbondante e di poter far affluire da lontano le materie prime, data la posizione geografica favorevole e la possibilità di valersi di molte linee di comunicazione, ha spinto a esercitare funzioni simili a quelle dei *porti franchi* (in virtù di speciali facilitazioni tariffarie) compiendo una lavorazione preliminare di merci (p. es. grani oleosi, zucchero, sapone, ecc.) destinate ad essere imbarcate verso altri porti marocchini e stranieri oppure curando, per mezzo di magazzini specializzati, la ridistribuzione di merci pregiate (tè, zucchero, riso, caffè, burro, tessuti, frutta) (1).

Mentre le attività che abbiamo finora ricordate riguardano in prevalenza le importazioni (2), anche le *esportazioni* hanno rilevato la tendenza ad aumentare non solo come quantità, ma anche come varietà di merci, specialmente in seguito all'estendersi delle coltivazioni di ortaggi, all'attività peschereccia e alla fortunata scoperta di giacimenti utili di fosfati, ferro e altri minerali, che non solo

(1) Per zucchero, birra, cementi, superfosfati Casablanca è l'esclusiva produttrice in tutto il Marocco. Essa ormai si sostituisce all'estero nella importazione di questi prodotti lavorati, importando invece le materie prime.

Per quanto si riferisce alla trasformazione dei prodotti locali essa ha invece molte concorrenti nelle altre città marocchine; conta infatti 6 mulini su 25 di tutto il Marocco, 4 fabbriche di conserve di frutta e legumi su 14, 5 officine di crine vegetale su 79, 15 stabilimenti conservieri per il pesce su 41.

(2) Principali importazioni del Marocco negli anni 1931-38 attraverso il porto di Casablanca (in migliaia di tonn.):

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Zucchero greggio	—	19,1	28,8	16,8	30,5	52,2	75,7	80,6
Zucchero raffinato	67,7	80	48,4	55,1	59,3	68,6	61,0	57,4
Tè	7,4	9	8,1	7,5	9	9,4	9,4	10,8
Tessuti	9,2	10,7	11,4	14,4	14,5	16,3	12,0	15,5
Legname da costr.	28,1	26,5	22	23,7	20,5	19,1	20,2	11,6
Ferro laminato	28,2	29,7	27,9	16	17,4	17,1	18,1	17,2
Oli minerali	8,6	6,7	7,1	6	5,9	5,8	7,0	7,1
Vino	23,6	14,6	7,6	5,2	1,4	1,0	3,4	2,0
Calce e cemento	85,7	45,7	28,6	18,9	11,3	17,6	23,0	15,3
Oli vegetali	10,6	11,1	13,4	16,5	15,5	8,3	13,9	15,1
Patate	10,9	12,4	11,9	13,6	13,9	12,6	14,4	15,8

E' da notare che l'aumentata importazione di zucchero greggio è in rapporto con l'apertura delle nuove raffinerie, mentre la diminuita importazione di vino dipende dalla produzione in aumento dei vigneti marocchini.

hanno permesso di ottenere il pareggio nel movimento commerciale, ma hanno finito col dare, come volume, la prevalenza alle esportazioni.

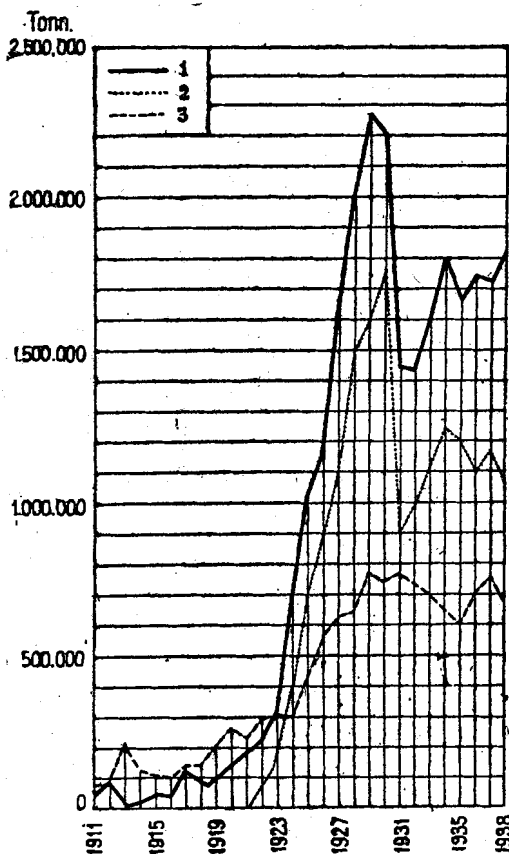
Tra Casablanca e Fedala esisteva un vasto acquitrino lungo 25 km. e largo 2 km., frequentato soltanto da pochi cacciatori. A poco a poco esso è stato bonificato e trasformato in un immenso orto di 7.095 ha. destinato alla produzione di pomodori, fagioli, piselli, carciofi e altri ortaggi e legumi, che in parte alimentano il consumo locale, in parte vengono esportati. Il controllo ne è stato affidato a partire dall'aprile 1932 ad un apposito organismo (*Office Chérifien de Contrôle et d'Exportation*), al quale successivamente sono state attribuite funzioni analoghe anche per le altre esportazioni marocchine, che da tempo comprendono quantitativi abbastanza notevoli di cereali (specie orzo e grano), in regresso però negli ultimi anni, dato l'aumento del consumo locale.

Anche come *porto per la pesca* Casablanca si è andata sviluppando in modo promettente durante questi ultimi anni. Quando il porto non esisteva, la pesca aveva scarsa importanza lungo le coste atlantiche del Marocco e solo ad Agadir si esplicava una certa attività, dovuta a Portoghesi, Spagnoli e a qualche pescatore bretone. Eppure le condizioni naturali si presentano in modo assai favorevole. La costa marocchina è infatti lambita dalla Corrente delle Canarie, diretta da nord verso sud, la quale fa sì che la temperatura delle acque resti sempre molto bassa, paragonabile a quella delle coste bretoni. Durante il mese di agosto le acque marine non superano i 18-20°, mentre al largo, in pieno oceano, si sale a 25-27°. A questa corrente fredda il Marocco costiero deve le sue temperature estive non troppo elevate, le sue nebbie e le sue precipitazioni abbastanza copiose, causate dall'aria umida, che nel semestre invernale raggiunge facilmente il suo punto di saturazione, con favorevoli ripercussioni sull'attività agricola.

In queste acque fredde e vivificanti i pesci trovano un ambiente favorevole al loro sviluppo; la vicinanza di zone con temperature più calde fa poi sì che, oltre ad essere copioso, il patrimonio ittico sia anche molto variato. Sui fondi rocciosi tra le specie sedentarie abbondano aragoste, gamberi, granchi, poi anche razze, congri, pescicani. Un po' più al largo, su fondali che vanno fino a 50 m., vi sono sogliole e triglie e verso i 100 m. anche merluzzi. Son poi da aggiungere i pesci migranti, che spesso si spostano in banchi molto densi: le sardine sono abbondanti specialmente da aprile a settembre e le acciughe da aprile ad agosto.

La costruzione del porto, che costituisce un sicuro riparo ai pescherecci, il rapido aumento della popolazione europea, che assicura una clientela abbastanza numerosa, sono stati i coefficienti principali per lo sviluppo di questa attività, che attira sempre più i Marocchini e dà occupazione a un migliaio di persone (per una

metà indigeni e il resto Europei, in prevalenza Portoghesi, 260, Spagnoli, 240, e qualche Italiano); essi si servono d'un centinaio di battelli, per buona parte a propulsione meccanica, stazzanti 1200



Movimento portuale di Casablanca.

1. Esportazioni totali.
2. Esportazioni di fosfati
3. Importazioni.

sott'olio e altri prodotti del genere, come olio di pesce e farina per concimi (2). Nel 1937 sono stati lavorati 10,8 milioni di kg. di pesce

tonn. Cantieri locali costruiscono ormai dei buoni scafi di 100 tonn. di stazza, che sostituiscono le vecchie barche, permettendo una maggiore autonomia e velocità. Il prodotto della pesca ha raggiunto nel 1937-38 i 15 milioni di chilogrammi (1), di cui 11,2 milioni costituiti da sardine, la cui cattura è in continuo aumento. Tale quantità è di molto superiore al fabbisogno locale, che si aggira sui 3,3 milioni di kg. Una parte (quasi i tre quarti) passa quindi all'industria conserviera, mentre il resto (circa 2 milioni, in aumento quanto più migliorano le comunicazioni) viene importato verso l'interno (per un milione alle altre città del Marocco, per 750 mila kg. alla Francia, per 250 mila kg. all'Algeria; piccole quantità venivano importate anche in Italia). L'industria conserviera è rappresentata ormai da 15 officine che confezionano sardine

(1) Nell'insieme dei porti francesi Casablanca si classifica al 5° posto, tra La Rochelle e Arcachon. Al primo posto viene Boulogne (45,8 milioni di chili), quindi Lorient (30,8), Dieppe (20,0), La Rochelle (20,8). Dopo Casablanca segue Arcachon (8,5); Algeri resta a grande distanza con 1,9 milioni.

(2) Le due prime fabbriche, una portoghese, l'altra italiana (Parodi) sono sorte soltanto nel 1925.

e sono stati esportati, in virtù di particolari facilitazioni accordate dalla Francia, circa 5,6 milioni di kg. di prodotti pescherecci conservati.

Si sarebbe tuttavia pur sempre manifestato un forte squilibrio tra importazioni ed esportazioni(1), se il suolo marocchino non si fosse rivelato ricchissimo di fosfati e di altri minerali utili.

L'utilizzazione dei *fosfati marocchini* è assai più tarda di quelli tunisini, poichè i principali giacimenti, che sono nel bacino di Uled-Abdun attorno a Kurigha, sono stati scoperti soltanto nel 1912. Si tratta di strati quasi orizzontali di sabbie fosfatate del calcare cretacico, aventi una potenza di 1,5-3 m. e un tenore del 68%-77% di fosfato tricalcico, estesi su circa 3000 kmq. e con riserve che il Bernard valuta a 30 miliardi di tonn. La produzione complessiva nel triennio 1937-39 si è aggirata sulle 1.480.000 tonn., pari al 14% della produzione mondiale(2), quantità di poco inferiore a quella dei fosfati tunisini, che hanno però un tenore lievemente inferiore. Nel 1938 l'esportazione marocchina del porto di Casablanca, agevolata dalla costruzione della linea ferroviaria Ued Zem-Sidi el Aidi che si collega alla Casablanca-Marrakesh, è stata di 1.090.000 milioni di tonn., pari al 75% dell'esportazione totale(3) e il 28% è stato diretto verso l'Italia, il 12% verso l'Olanda, l'11% verso la Danimarca; seguirono la Germania (10%), la Francia (10%) e la Gran Bretagna. Poi si è iniziato pure lo sfruttamento dei giacimenti di Ganntur e di Bengueir (dal 1935), che hanno per centro

(1) Principali esportazioni dal porto di Casablanca negli anni 1931-38 in migliaia di tonn. (esclusi i minerali):

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Conserve alim. (pesci, ecc.)	1,4	3,9	5,4	8,8	7,2	9,3	12,8	16,9
Frutta fresca	0,2	0,2	0,2	0,2	1,2	2,7	5,9	8,2
Legumi freschi	8,6	8,5	12,2	19,7	20,5	19,8	27,3	29,3
Zucchero raffinato	2,1	2,1	2	2,7	11	13,9	14,6	18,8
Fave, piselli, ceci	14,7	12,2	13,5	31,3	18,4	23,8	7,2	7,6
Crine vegetale	45	34,4	37,6	47,3	55,4	53,1	55,8	47,8
Mais	3,2	8,8	24,3	29,9	24,3	30,4	3,9	0,1
Orzo	123,7	104,1	94,2	123,8	57,8	168,2	18,3	19,2
Grano	64,4	55	71,2	56,8	55,1	27,4	12,1	22,6

In minori quantità si esportano anche uova, sughero, pelli, lane.

(2) Per la distribuzione dei fosfati nel mondo cfr. E. NUTHMANN, *Die geographische Verbreitung der Phosphatlagerstätten*. Nel volume *Beiträge zur Wirtschaftsgeographie*. (Festschrift E. Tiessen). Berlino, Reimer, 1931, pp. 125-37, dove però non sono ricordati i fosfati tunisini. Sui fosfati marocchini cfr. LAWSON, *The phosphate deposits of Kourigha (Marocco)*. Economic Geology, 1931, pp. 531-9. — L. NELTNER, *Maroc central et méridional*. Nel volume: *La Géologie et les mines de la France d'outre-mer*. Parigi, 1932, pp. 153-79.

(3) Nel 1930 si era raggiunta l'esportazione massima di 1.722.000 tonn. Poi si è avuta una forte diminuzione, cui si è cercato di ovviare mediante un accordo stipulato con tutti i produttori, compresi quelli americani.

hanno per centro di raccolta la località di Louis Gentil e come porto d'imbarco quello di Safi.

In epoca più recente è cominciato a Casablanca anche l'imbarco dei minerali di ferro di Ait Amar (regione d'Ued Zem), dei minerali di manganese di Inini (regione di Uarzazate), dei minerali di cobalto e di molibdeno (1), che possono affluire al porto con una spesa minima.

Come *porto di passeggeri* Casablanca, pur essendo dotata d'una raggera sempre più fitta di strade che la collegano verso l'interno e d'un vantaggio di linee di navigazione che la mettono in rapporto con l'esterno, risulta invece in regresso per la concorrenza di altri porti marocchini. Già nel 1862 la Compagnia Paquet di Marsiglia aveva inaugurato un servizio regolare, cui era seguita la linea di collegamento con Bordeaux. Per molto tempo essa è restata l'unico porto marocchino, che in media vedeva passare per le sue banchine 80 mila passeggeri ogni anno (Marsiglia 800 mila; Napoli 140 mila). Ora però si fa sentire fortissima la concorrenza di Tangeri, da dove si possono raggiungere più economicamente e rapidamente dall'Europa le principali città del Marocco di Nord-Est, abbreviando per di più di un giorno la traversata marittima, non sempre gradevole. La costruzione della rete ferroviaria che collega l'Algeria al Marocco ha valorizzato in questo senso anche i porti di Algeri e di Orano, dai quali si può raggiungere Fez passando per Ugia, che è diventata una delle principali stazioni d'entrata nel Marocco. L'attività di Casablanca si è andata quindi mano a mano restringendo al Marocco centrale e meridionale.

In compenso essa ha tratto vantaggio dalla sua posizione rispetto alle grandi vie del traffico mondiale come *porto di scalo* per le grandi navi che, provenendo dall'Europa mediterranea e dall'Europa nord-occidentale costeggiano il litorale marocchino per recarsi nell'Africa tropicale ed australe e nell'America del Sud e prima di raggiungere le inospitali solitudini della costa sahariana e il mondo dei Negri, hanno la possibilità di rifornirsi di carbone, di nafta, di acqua e di cibarie prima di lasciare il mondo dei Bianchi. Funzioni analoghe esplicano pure Gibilterra e Las Palmas, attrezzate da maggior tempo per questo. La facilità d'accesso al porto, la buona protezione offerta dai moli, forse anche la possibilità di poter imbarcare qualche passeggero desideroso di guadagnare un giorno di viaggio e qualche tonnellata di merci, fa prevedere che queste funzioni di scalo, anche senza poter raggiungere l'importanza che hanno

(1) L'esportazione di minerali di ferro è rapidamente passata da 16 mila tonn. nel 1936, a 43 mila nel 1937 ed a 236 mila nel 1938; quella del manganese è stata negli anni 1937-38 di 15 mila tonnellate. Minori sono state le quantità esportate di cobalto (1938: 6 mila tonn.) e di molibdeno (200 tonn.).

a Singapore o a Colombo, potranno in seguito ancor più affermarsi (1).

Anche il *movimento turistico* è in aumento, non tanto di persone (3-4 mila) che vengono per restare a lungo nel Marocco, le quali preferiscono scegliere come porte d'entrata Tangeri od Ugia, quanto di crociere che sbarcano per un giorno i visitatori affrettati, desiderosi di vedere la Medina e il grande porto atlantico. Negli anni 1936-38 si sono avute in media una trentina di grandi navi che si sono soffermate nel porto a questo scopo e che hanno sbarcato 21-22 mila turisti.

Più volte, nel maggio 1907 quando i Francesi sono sbarcati nel Marocco, poi nel 1911 al tempo dello sommosa di Fez, nel 1925 in occasione dell'ultima rivolta e infine durante la guerra che si sta ora combattendo, il grande porto ha adempiuto alle funzioni di *base navale*, in posizione intermedia tra la Madrepatria e Dakar e a non grande distanza da Gibilterra.

In passato si era pensato di utilizzare a questo fine Agadir, data la sua posizione più meridionale verso il Senegal, oppure Mazagan, ma intanto la costruzione del grande porto di Casablanca, dove è possibile trovare rifornimenti ed eseguire qualche riparazione, ha devoluta la scelta a suo vantaggio.

Le funzioni di Casablanca sono andate così sempre più aumentando e le attività più diverse si sono andate intrecciando con un ritmo celerissimo, al punto tale da far prevedere che sorgerà in un tempo non lontano, su quella che quarant'anni fa era una sordida borgata africana, una grande metropoli.

(1) Casablanca prima della guerra era visitata regolarmente anche da due linee italiane, una settimanale (Trieste-Casablanca) della Tripovich, l'altra mensile (linea del Sud-Africa). In media si aveva un movimento annuo di 90 navi, stazzanti 170 mila tonn.