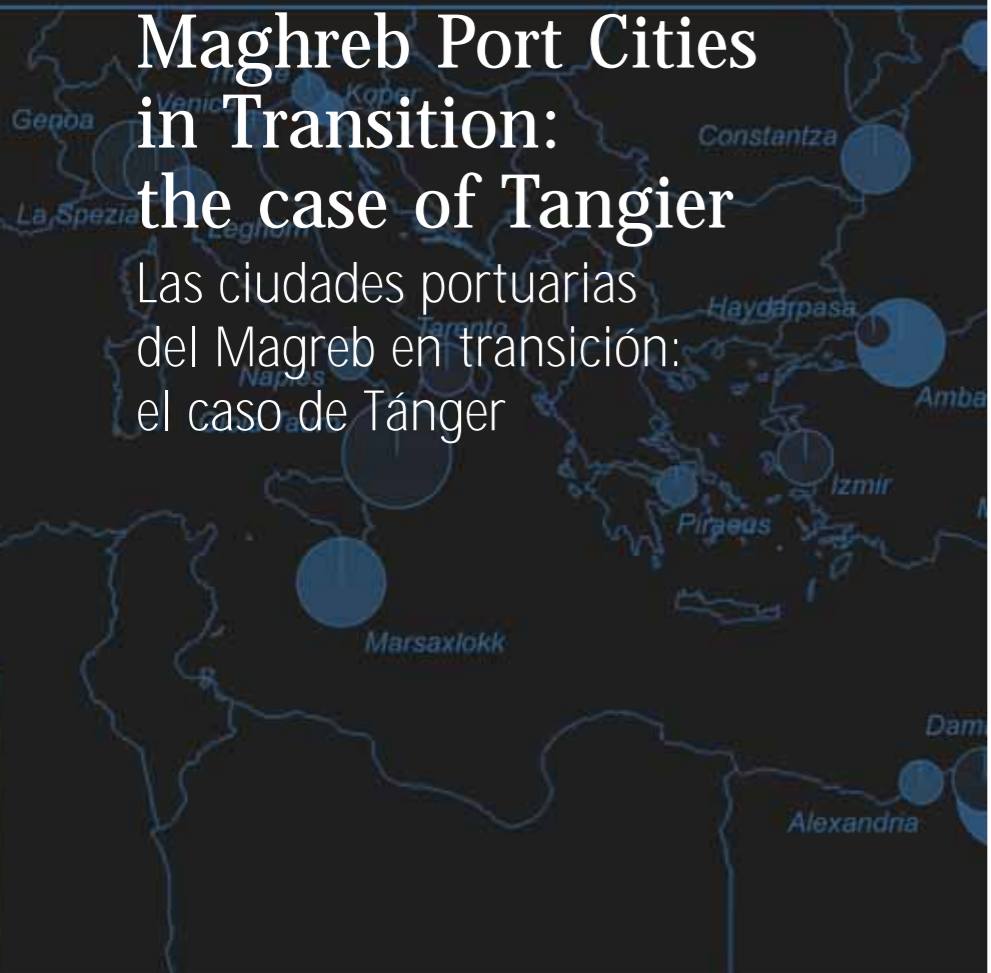


# Maghreb Port Cities in Transition: the case of Tangier

Las ciudades portuarias del Magreb en transición: el caso de Tánger



Hinterland structure of Tangier Med (source: TMSA, Port Tangier Med)  
Estructura del hinterland de Tangier Med (Fuente: TMSA, Puerto de Tangier Med)

En las últimas décadas se han visto cambios importantes en las relaciones entre los puertos y sus ciudades, tales como la separación funcional y espacial entre las actividades portuarias y las urbanas. A pesar de que muchos estudios de casos y modelos indican que existe una incompatibilidad entre el desarrollo urbano/regional y el portuario, el desarrollo actual de Tánger (Marruecos) pone de manifiesto la aparición de hubs integrados y de naturaleza multicapa igual que en otras partes del mundo, como en Asia (Lee et al., 2008). El objetivo del muy ambicioso proyecto de Tangier Med, que entró en funcionamiento en 2007, es el de explotar las economías de escala para los grandes buques portacontenedores (hubs de transbordo) a nivel regional a la vez de atraer valor añadido y obreros especializados a nivel local y nacional mediante la creación de los polígonos industriales y parques logísticos. A pesar de la falta de investigación en este campo, un análisis de los estudios recientes de la historia portuaria de Tánger (Cherfaoui y Doghmi, 2005) y de proyectos (Mohamed-Chérif, 2010) resulta muy útil.

### Antecedentes históricos de la ciudad portuaria de Tánger (Tingis)

La Península de Tánger se refiere a la extensa zona de Marruecos de forma trapezoidal que se extiende hacia España unos 50 km de largo en el lado norte (Estrecho de Gibraltar) y 120 km de largo en su base, con una anchura de 60 km (norte a sur). A lo largo de la historia, Tánger se ha visto sometido a diversas influencias desde los fenicios hasta los británicos (siglo V a XVII), y ha sido el objetivo tanto de amenazas e invasiones como de resistencia y la rivalidad entre aspirantes al poder. Su dinamismo durante el siglo XIV, fue puesto de manifiesto por sus numerosas conexiones con otras ciudades mediterráneas. Asimismo fue el lugar de nacimiento del explorador y geógrafo Ibn Batouta (1304), que viajó desde Tánger a Beijing, Samarcanda, y Tombuctú. Durante el siglo XIV, Tánger era una ciudad portuaria dinámica intercambiando numerosos productos con Marsella, Génova, Venecia y Barcelona. La función de Tánger como hub de mercancías surgió bajo el dominio británico en el siglo XIX. La expansión de la zona portuaria comenzó bajo el dominio francés en 1914, pero no se consolidó hasta 1925 debido a la Primera Guerra Mundial, cuando se mejoraron las conexiones por ferrocarril y carretera con las zonas de influencia Fez, Tetuán, Larache y otras ciudades grandes del norte (1927)<sup>1</sup>.

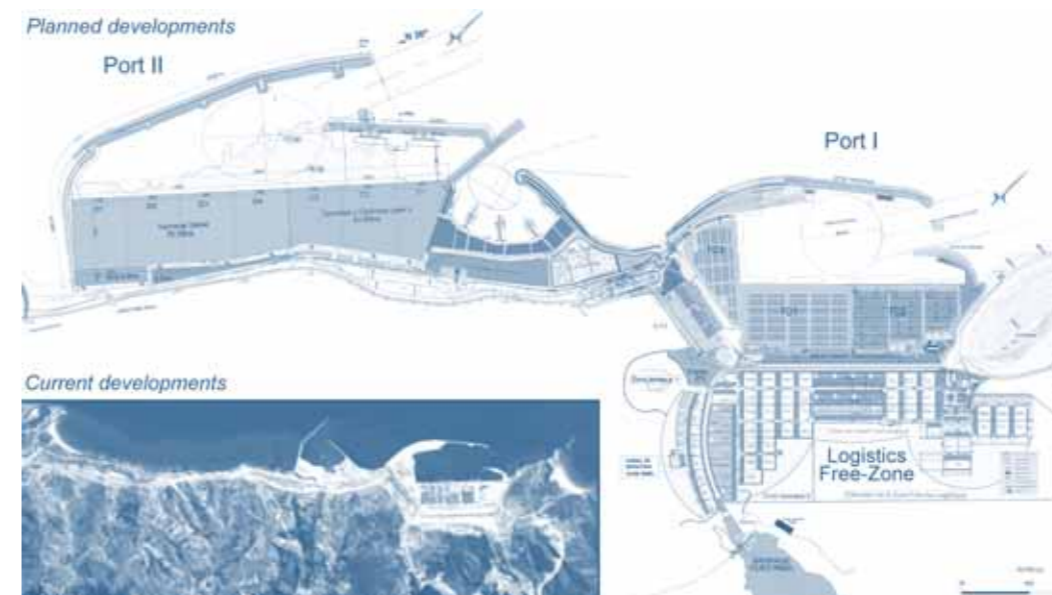
No obstante, desde principios del siglo XX Casablanca desbancó a Tánger debido a la distancia de éste respecto de las regiones económicas más importantes y a su falta de adecuadas infraestructuras portuarias y en el interior. A nivel local, el efecto de la frontera causó un crecimiento urbano rápido dando lugar a la concentración de viviendas, presiones sobre el terreno y a una congestión generalizada. Durante mucho tiempo la frontera de Marruecos se consideraba como una barrera más que un punto de entrada/salida o posible corredor, la situación privilegiada de Tánger (una

Recent decades have witnessed important changes in port-city relationships such as the widely known functional and spatial separation between port and urban activities. Although many case studies and models point at the growing incompatibility of port and urban/regional development, the current development of Tangier (Morocco) better illustrates the emergence of integrated and multilayered hubs as in other parts of the world such as Asia (Lee et al., 2008). The very ambitious project of Tangier Med, which started to operate in 2007 aims at exploiting economies of scale for large container ships (transshipment hub) regionally while attracting added value and skills locally and nationally through industrial and logistics parks. Despite the scarcity of existing research, exploring such issues benefits from recent studies of Tangier's port history (Cherfaoui and Doghmi, 2005) and projects (Mohamed-Chérif, 2010).

### Historical background on the Port City of Tangier (Tingis)

The Tangier peninsula refers to a large area of Morocco prolonged towards Spain forming a trapezoid measuring of 50 kilometers on the North side (Gibraltar Straits) and 120 kilometres at its base, running North-South across 60 kilometres. Throughout its history and due to its peculiar situation between two continents, Tangier has been under various influences from the Phoenicians to the British (5<sup>th</sup>-17<sup>th</sup> centuries), and was the target of external threats, invasions, resistance and continuous rivalries among powers. Its dynamism during the 14<sup>th</sup>

César Ducruet  
Fatima Zohra Mohamed-Chérif  
Najib Cherfaoui





century is demonstrated by numerous trading links with other Mediterranean cities. It was also the birthplace of explorer and geographer Ibn Batouta (1304), who left from here to travel during 28 years to Beijing, Samarqand, and Timbuktu. During the 14<sup>th</sup> century, Tangier was a dynamic port city trading various commodities with Marseilles, Genoa, Venice and Barcelona. Tangier's cargo hub function arose under British rule and further developed under Arab rule in the 19<sup>th</sup> century. The expansion of the port area started under French rule in 1914 but was effectively completed in 1925 due to World War I, together with the improvement of hinterland connections by rail and road with Fes, Tetouan, Larache, and other large northern cities (1927)<sup>1</sup>.

From the early 1900s however, Casablanca superseded Tangier due to the latter's remoteness from core economic regions, and the lack of adequate port and hinterland infrastructures. Locally, the border effect resulted in fast urban growth thus causing housing concentration, land pressure, and congestion. Nationally, the border was long considered as a barrier rather than a gateway or potential corridor, the exceptional location of Tangier (a crossroads between the world's

encrucijada entre las rutas marítimas más concurridas del mundo) teniendo una importancia secundaria. Sólo se concedió importancia a la modernización y la globalización a finales de los años '90, cuando llegaron a formar una parte esencial de la política nacional (Piermay, 2009). El emplazamiento del nuevo proyecto Tangier Med se seleccionó en 2002, con un ambicioso plan para atraer los flujos de comercio transitorios y aliviar la presión urbana sobre Tánger. La intención es la de dar más oportunidades económicas a la zona franca de Tánger-Boukhalef creada en 1997, donde ya en 2006 había 18.000 personas empleadas en el sector manufacturero (Bost, 2010).

#### Tangier Med: infraestructura de transportes y herramienta para la planificación regional

Tánger en los sistemas portuarios del Mediterráneo y Marruecos

Existen muchos estudios que explican bien cómo el sistema portuario del Mediterráneo Occidental se ha ido concentrando desde los años '90 a raíz de la llegada de los puertos hub de transbordo (Ducruet, 2010). Los puertos del norte de Europa logran conservar sus ventajas (es decir, accesibilidad a sus zonas de influencia, ventaja de costo), mientras que los puertos del sur de Europa suelen servir zonas de influencia más estrechas debido a un acceso ferroviario ilimitado (Gouveral et al., 2005), a pesar de la estrategia de crear centros de logística alrededor de las zonas portuarias (Ferrari et al., 2006) y valorando la cooperación de forma positiva (Notteboom, 2009).

Los datos sobre el tráfico de los últimos tiempos confirman que Tánger sigue jugando un papel secundario tanto a nivel nacional como regional, pero dichos valores se ven sesgados por la importancia del tráfico al granel en otros puertos de Marruecos (p.ej. los fosfatos). A pesar del impacto global de la crisis financiera en 2008 y 2009, la cuota de Tánger aumentó sin interrupción desde un 4% hasta un 7%. Los efectos del proyecto Tangier Med no se pueden apreciar todavía. Tánger, junto con Casablanca y Safi se encuentra entre los puertos de crecimiento más estable durante el período 1995-2001. El tráfico ha fluctuado más en el conjunto del sistema portuario en el período 2002-2008, a consecuencia de una política que favorece la transparencia.

En la Cuenca Mediterránea, Marsaxlokk (Malta) es el puerto del Mediterráneo Occidental con el índice de crecimiento más alto. Es de destacar que un 13% del tráfico de contenedores del Magreb dependía de Marsaxlokk en 2006 (Ducruet, 2009). Los hubs de transbordo tienen que enfrentarse a un aumento de costes y un incremento en los niveles de congestión, por tanto ofrecen una oportunidad a la competición. Por otra parte, los hubs de Argelia y Túnez (Djen Djen y Enfidha, respectivamente) ofrecen instalaciones de logística e intermodalidad limitadas, se encuentran bajo el control de gobiernos centrales y se ven afectados negativamente por la ralentización de su inversor Dubai Ports World (DPW). Asimismo, Marruecos ha implantado una serie de reformas portuarias, descentralizando la toma de decisiones, otorgando las competencias a las autoridades portuarias y abriendo la puerta a las partes europeas globales con intereses, tales como CMA-CGM, MSC, y Maersk Line.

#### El proyecto Tangier Med

Tangier Med es un puerto de aguas profundas cuya construcción empezó en 2004 y que entró en funcionamiento en julio 2007. Situado hacia el este de Tánger a 40 kilómetros de la ciudad, se encuentra cerca de la colonia española de Ceuta. Un 85% de su tráfico se destina al transbordo de mercancías y el 15% restante a la demanda interior (importación-exportación). Los objetivos del proyecto son los de mejorar la economía regional y combatir las actividades comerciales ilícitas (Planel, 2009), fomentando la creación de puestos de trabajo como manera de solucionar los problemas de la zona, "poner fin a la miseria, el tráfico de drogas, aliviar la situación en las infraviviendas de Beni Makada y aca-

busiest maritime routes) remaining secondary. It was not until the late 1990s that modernisation and globalisation become central goals of the national policy (Piermay, 2009). The site of the new project of Tangier Med was chosen in 2002, with the intention of attracting transitory trade flows and alleviating the urban pressure on Tangiers. It was supposed to boost the existing Tangier-Boukhalef duty free zone launched in 1997 having about 18,000 employees in manufacturing activities in 2006 (Bost, 2010).

#### Tangier Med: transport infrastructure and tool for regional planning

##### Tangier in the Mediterranean and Moroccan Port Systems

Numerous studies have documented how the West Mediterranean port system has become concentrated since the 1990s with the emergence of transshipment hub ports (Ducruet, 2010). While the North European range kept its advantages (i.e. hinterland accessibility, cost advantage), Southern ports tend to serve narrower hinterlands due to limited railway accessibility (Gouveral et al., 2005), despite strategies developing logistics centres around port areas (Ferrari et al., 2006) and valuing cooperation (Notteboom, 2009).

A look at recent traffic figures confirms that Tangier still plays a secondary role nationally and regionally. Results are biased by the weight of bulk traffic in other Moroccan ports (e.g. phosphates). In spite of the global impact of the financial crisis visible in 2008 and 2009, Tangier's share progressed continuously from 4% to 7%. The impact of the Tangier Med project is not yet visible. Tangier is with the ports one of the most stable growth rates during the period 1995-2001, together with Casablanca and Safi. For the period 2002-2008, traffic has fluctuated more in the port system as a whole following a policy towards openness.

Where the Mediterranean Basin is concerned, Marsaxlokk (Malta) has the highest growth rate among West Mediterranean ports. Notably, 13% of Maghreb container traffic depended on Marsaxlokk in 2006 (Ducruet, 2009). Transshipment hubs face growing costs and congestion thus offering opportunities to competitors. Algeria and Tunisia's respective hubs (Djen Djen and Enfidha) however offer limited logistics and intermodal facilities while being heavily controlled by central governments and suffering from the slowdown of their investor Dubai Ports World (DPW). Conversely, Morocco has implemented port reforms by decentralising decision-making and giving these powers to port authorities, while at the same time opening the door to European global players such as CMA-CGM, MSC, and Maersk Line.

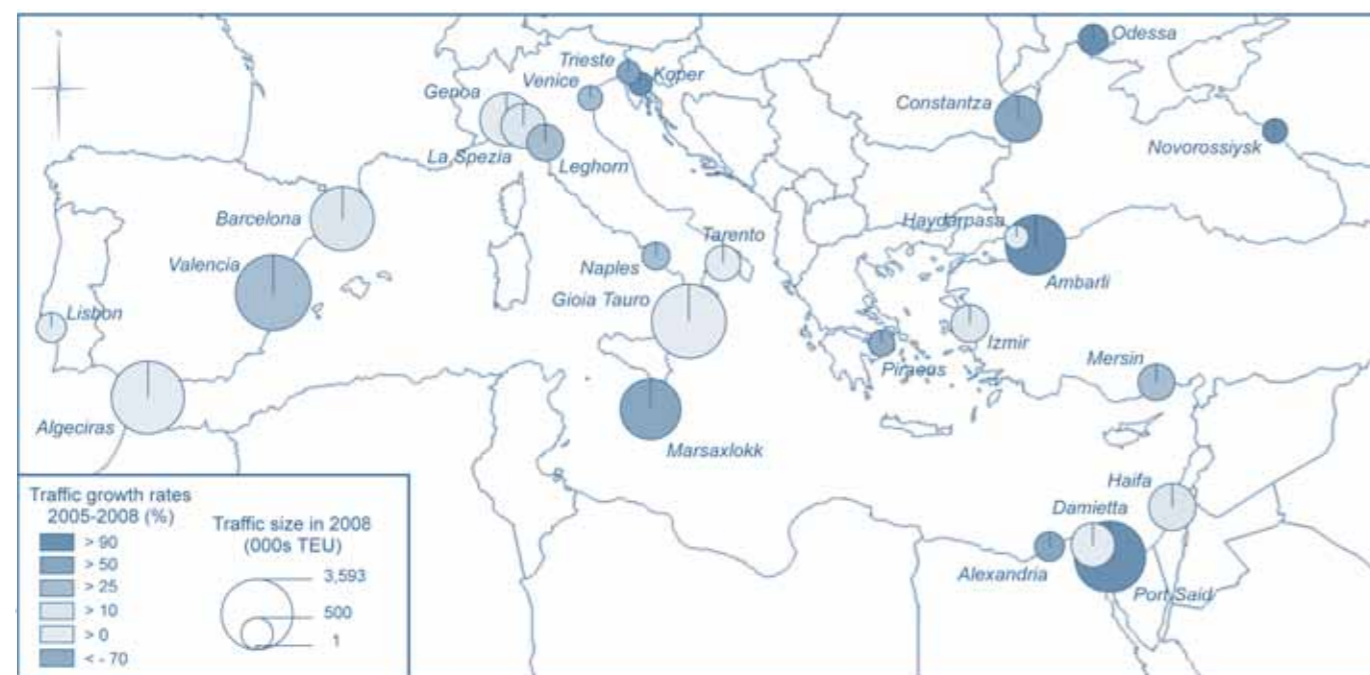
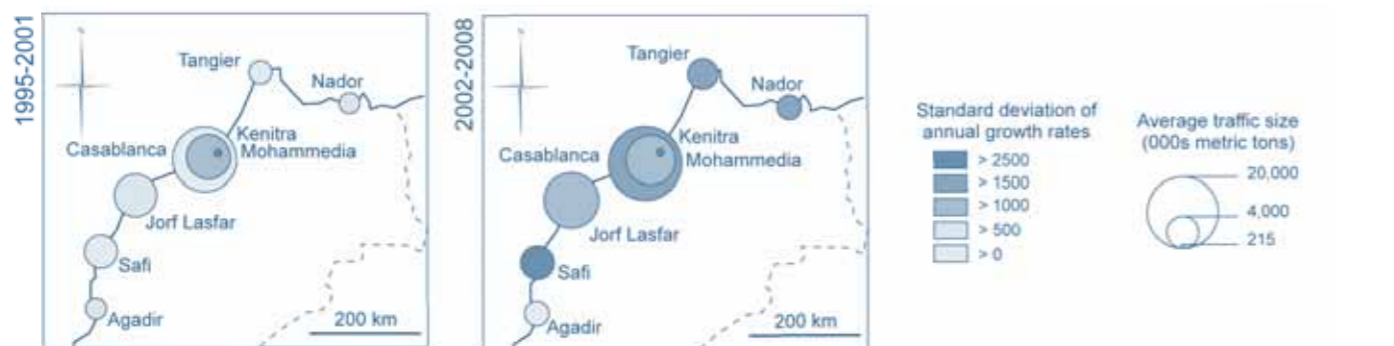
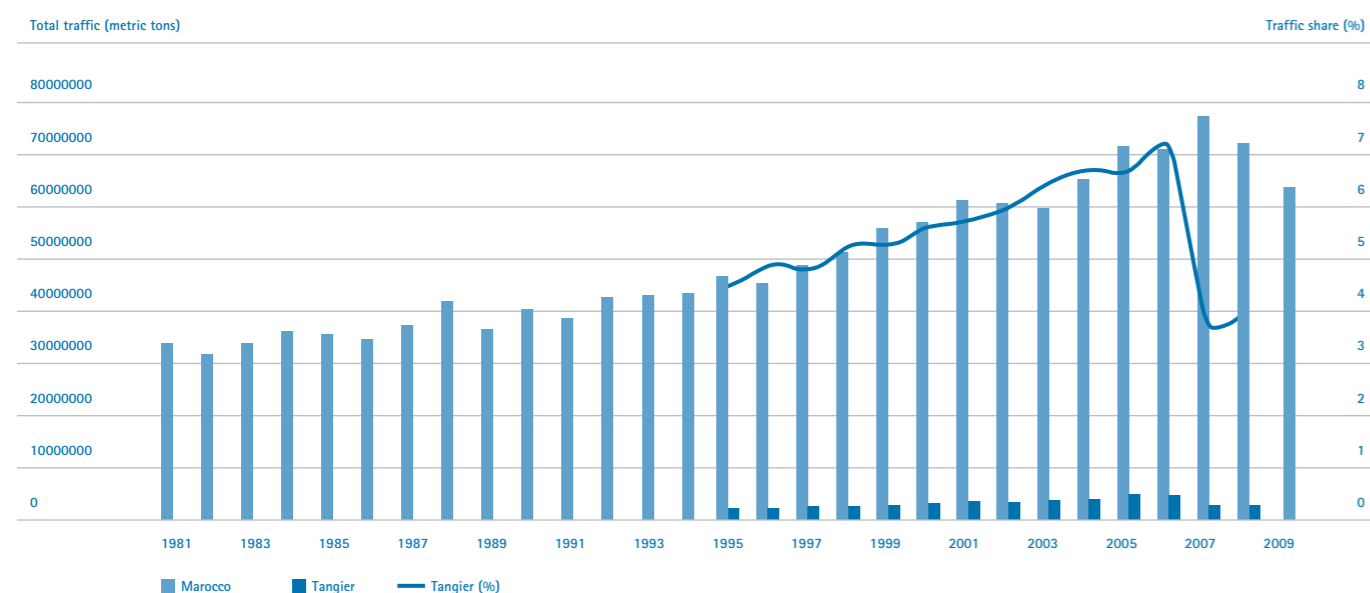
##### The Tangier Med Project

Tangier Med is a deep-sea port whose construction started in 2004 and which started its operations in July 2007. Situated 40 kilometres East of Tangier city it also lies near the Spanish enclave of Ceuta. 85% of its traffic involves transshipment and 15% caters to domestic demand (import-export). One of the goals of the project is to strengthen the regional economy while countering illicit trade activities (Planel, 2009), fostering job creation as a means for relieving the region from "misery, drug traffic, slums of Beni Makada and the pateras which led thousands of young people to death" (Troin, 2006). The project should create about 120,000 new jobs in the region of which about 20,000 for the port itself and the rest in the free-trade zones, counting on the project's attractiveness towards multinational firms thanks to shorter transit time and low cost workforce.

This port is able to accommodate latest generation container vessels, with a water depth of 16 metres, a total quay length of 1,600 metres, and a capacity of about three million TEUs. The first development phase (Port 1) costs one billion euros, while the second phase (Port 2) should be operational in 2012 with a capacity of five million TEUs, reaching a total capacity of eight million TEUs on a yearly basis. Between the two terminals of Tangier I and Tangier II lies the passenger port that is planned to start its operations in July 2010, focusing on seven million passengers and two million vehicles a year. Its position makes it possible to reduce the crossing time to and from Algeciras to one hour only, while

Aerial views of the port and the city of Tangier  
Vistas aéreas del puerto y de la ciudad de Tánger

Overall land use of Tangier Med project  
(Source: adapted from port authority)  
Usos global del terreno en el Proyecto Tangier Med  
(Fuente: adaptado a partir de los datos de la Autoridad Portuaria)



the ships should realise five rotations a day instead of only three when connecting Tangier city. The first links of the passenger port are planned to connect firstly Algeciras, and to reach by ferry several other destinations such as Sete, Barcelona and Genoa.

*Free-zones and the new city*

Tangier's territorial impact was defined with reference to the model of free-trade zones relying on foreign capital. Overall, the project is expected to create a total of 24,000 jobs. Commercial and industrial zones are supplemented by additional hinterland connections and the creation of a new city. The logistics free-zone covers 100 hectares and includes assembly, packaging, and distribution activities. One industrial zone will be occupied by a Renault factory that plans to produce up to 400,000 vehicles a year from 2012, with a green policy in partnership with Veolia. It is planned to locate another free zone in Fnideq city (Tetouan province) covering 20 ha of office space for 500 companies. Since Fnideq boasts a long tradition as a commercial depot for fresh Moroccan products and trade from Spain, it can compete with Tangier Med. The new city of Charafate is projected to relieve congestion from Tangier city<sup>2</sup> by hosting 150,000 inhabitants (i.e. free-zone workers) in an area covering 1,300 hectares and 30,000 housing units.

Four additional free zones are planned in the region (2012) as well as the extension of Tangier Med itself, thus totalling 925 ha requiring 1.2 billion dirhams over three years. These zones are Tetouanshore and the industrial free zone of Charafate+ (300 ha) near the Renault Tangier Med zone, specialised in the automobile sector (parts, logistics operations, subcontracting, related services). Other zones include the Souq Lakdim industrial zone (150 ha) near Tetouan (industry and logistics), the extension of Tangier Free Zone (100 ha), and the Fnideq commercial zone (140 ha) for wholesale and retail activities.

*Integration of logistical aspects*

The hinterland connections for the new port complex are improved through new highways (Rabat-Tangier 61 km, Asilah-Tangier 35 km), expressways (with Tetouan and Fnideq), and railways (45 km). Such developments may threaten Casablanca's dominance in the country's port system (Chouiki, 2009), although the natural hinterland of Tangier will remain local. Perhaps, traffic with Europe and the North Atlantic will remain bound to Casablanca due to the Moroccan shippers reluctance to use Tangier.

A likely scenario is the increasing role of Tangier as a domestic hub to Moroccan ports, due to the higher cost of land transport: maritime transport for one TEU costs 400 dirhams between Tangier and Casablanca but reaches 4,000 dirhams by road or rail. Such realities might encourage collaboration rather than rivalry among the main Moroccan ports, with Casablanca keeping its gateway function and Tangier strengthening its hub function.

*The reconversion of Tangier port city*

The port of Tangier city is about to be reconverted into a marina, while the extension of existing quays would enable large cruise ships 200 m long to dock. The city expects to increase local benefits (taxes, visitors, jobs) and improve its image and reputation. An international contest has been launched and the project is currently under study. A large public area is planned as an extension to the jetty recuperating 30 ha, and this will also give support to traditional fishing activities.

This project is part of a wider national policy favouring cruise tourism, profiting from the high growth of this sector in European markets. Indeed, the country is a privileged destination for European tourists: it is the first destination among North African countries in terms of tourist attractiveness. Nevertheless, competition is fierce, notably from neighbouring ports such as the Canary Islands and Andalusia. All in all, Tangier city wishes to value its historical role as the first destination city in the 1960s, since its position is nowadays only fourth after Marrakech, Agadir and Casablanca. Several other factors have contributed to this state of affairs, such as the limited domestic and international flight connections, the high pollution of the bay of Tangier, and the downgrading of the city's hotel sector.

bar con las pateras, que causaron la muerte de miles de jóvenes" (Troin, 2006). El proyecto debería crear alrededor de 120.000 nuevos puestos de trabajo en la región, de los cuales habrá aproximadamente 20.000 en el mismo puerto y el resto en las zonas francas, debido a la capacidad del proyecto para atraer las empresas multinacionales para tiempos de tránsito más cortos y a una mano de obra barata.

El puerto puede acomodar la última generación de buques portacontenedores, porque el calado es de 16 metros, la longitud del muelle es de 1.600 metros, y tiene una capacidad de alrededor de 3 millones de TEUs. La primera fase de desarrollo (Puerto 1) cuesta un billón de Euros, y está previsto que la segunda fase (Puerto 2) entre en funcionamiento en 2012, dicha fase teniendo una capacidad de 5 millones de TEUs, que supone un total de 8 TEUs al año. El puerto de pasajeros se encuentra entre los dos terminales de Tánger I y Tánger II, y está prevista que entre en funcionamiento en julio 2010, llevando unos 7 millones de pasajeros y 2 millones de vehículos al año. Su ubicación permite limitar a una sola hora, el tiempo que se tarda en cruzar hasta y desde Algeciras, así que los buques han de realizar 5 idas y vueltas en vez de 3, cuando conectan con la ciudad de Tánger. Está previsto que las primeras fases del puerto de pasajeros vayan a conectar con Algeciras, y luego a alcanzar por transbordador, varios otros destinos, tales como Sete, Barcelona y Génova.

*Zonas francas y la nueva ciudad*

El impacto territorial de Tánger se definió con referencia al modelo de las zonas francas dependientes del capital extranjero. Globalmente, se calcula que el proyecto cree un total de 24.000 puestos de trabajo. Las zonas comerciales e industriales se ven complementadas por conexiones adicionales con el hinterland y la construcción de una nueva ciudad. La libre zona de logística ocupa 100 hectáreas dedicadas al montaje, al embalaje y la distribución. Una zona industrial se dedica a la construcción de automóviles de la marca Renault, donde está previsto que la fábrica produzca hasta 400.000 vehículos al año a partir del 2012, en conjunción con Veolia, implantando una política verde. Otra zona franca se va a ubicar en Fnideq city (Provincia de Tetuán) con 20 hectáreas de oficinas para 500 empresas. Puesto que Fnideq tiene una antigua tradición como un entrepôt comercial para los productos marroquíes frescos y contrabando de España, puede competir con Tangier Med. Se prevé que la nueva ciudad de Charafate alivie la congestión en la Ciudad de Tánger<sup>2</sup>, dando hogares a 150.000 habitantes (es decir trabajadores de la zona franca) en una zona de más de 1.300 hectáreas y 30.000 viviendas.

Está previsto crear otras cuatro zonas francas en la región (2012) y ampliar Tangier Med, que habrá unas 925 hectáreas, que van a necesitar una inversión de unos 1.2 billones de dirhams durante 3 años. Dichas zonas son Tetouanshore y la zona franca industrial de Charafate (300 Ha.) cerca de la zona Renault Tangier Med, dedicada al sector de automoción (repuestos, operaciones de logística, subcontratación y los servicios asociados, más la zona industrial de Souq Lakdim (150 Ha.) cerca de Tetuán (industria y logística), la ampliación de la Zona Franca de Tánger (100 Ha.), y la zona comercial de Fnideq (140 Ha.) para actividades al por mayor y al por menor.

*Integración de los aspectos logísticos*

Las conexiones entre el nuevo complejo portuario y el hinterland se van a ver mejoradas gracias a las nuevas autopistas (Rabat-Tánger 61 km y Asilah-Tánger 35 km), autovías (con Tetuán y Fnideq), y ferrocarriles (45 km). Dichas infraestructuras podrían suponer una amenaza a la hegemonía de Casablanca en el sistema portuario del país (Chouiki, 2009), pero el hinterland natural de Tánger permanecerá local. Puede que el tráfico con Europa y el Atlántico Norte siga utilizando Casablanca, porque los importadores y exportadores marroquíes prefieren no utilizar Tánger.

Un escenario probable es que Tánger tenga un papel cada vez más importante como hub interno hacia los puertos marroquíes, debido al aumento en el coste del transporte terrestre: el transporte marítimo para un TEU

## Conclusion

The Tanger Med project has been planned to respond to global demand (transshipment hub functions) but this does not exclude local dynamics of economic growth and employment creation, while paving the way towards a better regional balance within the country as a whole. Three main directions define the project: competitiveness, territorial balance, and local development. Recalling South European growth pole projects of the 1970s and Asian free-zones, whether the Tanger Med project will be truly successful remains to be seen. Externally, it faces limited competition from other Maghreb hub port projects. Internally, its socio-economic impact is so far relatively important, judging by job creation so far and the current diversification of the local and regional economy in an area traditionally affected by low productivity in agriculture and social exclusion.

### Notes

1. The idea of a fixed link (bridge, tunnel) across the Gibraltar Straits led to numerous feasibility studies but has ceased since the 1990s.
2. 60% of the immigrants come from areas outside the province, raising the pressure and demand for services and housing.

### Bibliography

- Bost, F. (2010) *Atlas mondial des zones franches*, Paris: La Documentation Française.
- Cherfaoui, N., Doghmi, H. (2005) *Ports du Maroc des origines à 2020*, Sciences de l'Ingénieur, Casablanca, Maroc.
- Chouiki, M. (2009) "Le port de Tanger Med: un tournant dans les dynamiques de restructuración des littoraux au Maroc", in: Semmoud, B. (ed.), *Mers, Détroits et Littoraux: Charnières ou Frontières des Territoires*, L'Harmattan, Paris.
- Ducruet, C., Mohamed-Chérif, F.Z. (2011) *La façade maritime du Maghreb: les ports, outils de son intégración régionale et mondiale*, Mappemonde (forthcoming).
- Ducruet, C. (2010) "Reti marittime e gerarchie portuali in Europa: un confronto tra Nord e Sud", in *L'Ingegnere*, 30-34, pp. 18-35.
- Ferrari, C., Parola, F., Morchio, E. (2006) *Southern European ports and the spatial distribución of EDCs*, *Maritime Economics and Logistics*, 8(1), 60-81.
- Gouvernal, E., Debie, J., Slack, B. (2005) *Dynamics of change in the port system of the Western Mediterranean*, *Maritime Policy and Management* 32(2), 107-121.
- Hadrami, A. (2005) *Port de Tanger, images d'une évolution*, manuscript.
- Lee, S.W., Song, D.W., Ducruet, C. (2008) *A tale of Asia's world ports: the spatial evolución in global hub port cities*, *Geoforum*, 39(1), 372-385.
- Mohamed-Chérif, F.Z. (2010) *L'insertion territoriale du nouveau port Tanger Méditerranée*, Colloque international, "Les ports du Maghreb: entre volonté et réalité", Ecole Nationale Supérieure Maritime, Algérie.
- Piermay, J.L. (2009) *La frontière, un outil de proyección au monde. Les mutacions de Tanger* (Maroc), *Espaces et Sociétés*, 138(3), 69-83.
- Planel, S. (2009) "Transformacions de l'Etat et politiques territoriales dans le Maroc contemporain", in: Bouquet, C. (Ed.), *L'Etat en Afrique*, Espace Politique, n°7.
- Troin, J.F. (2006) *Le Grand Maghreb*, Armand Colin, Paris.



cuesta 400 dirhams entre Tánger y Casablanca, pero supone 4.000 dirhams por carretera o ferrocarril. Estas realidades podrían fomentar cooperación más que competición entre los principales puertos de Marruecos, con Casablanca conservando su función como punto de acceso y Tánger fortaleciendo su función de hub.

### La reconversión de la ciudad portuaria de Tánger

El puerto de la ciudad de Tánger está a punto de convertirse en un puerto deportivo, y la ampliación de los muelles existentes permitirá la acomodación de buques transatlánticos de hasta 200 m de eslora. La ciudad espera aumentar sus ingresos y beneficios (impuestos, turistas, puestos de trabajo) y mejorar su imagen y reputación. Se ha lanzado un concurso internacional y el proyecto ya se está estudiando. Está previsto un espacio público amplio en la zona de extensión del embarcadero, donde se van a recuperar unas 30 hectáreas. Asimismo, la extensión va a facilitar el apoyo a las actividades pesqueras tradicionales. Este proyecto forma parte de una política nacional más amplia con vistas a fomentar el turismo de cruceros, aprovechando el crecimiento de este sector en los mercados europeos. De hecho, el país es un destino preferido de los turistas europeos, siendo el destino norteafricano predilecto de los turistas de dicho continente. No obstante, existe mucha competición de otros puertos de la zona, tales como los de las Islas Canarias y Andalucía. En el fondo, la Ciudad de Tánger prefiere recordar su papel histórico como ciudad predilecta en los años '60, porque en la actualidad sólo se encuentra en el cuarto lugar después de Marrakech, Agadir y Casablanca. Son varios los factores que han contribuido a esta situación, tales como la falta de vuelos nacionales e internacionales suficientes, el alto nivel de contaminación en la Bahía de Tánger y la bajada de categoría del sector hotelero.

### Conclusión

El proyecto Tanger Med se ha planificado para dar respuesta a la demanda global (funciones de hub de transbordo) pero esto no quiere decir que se va a olvidar la dinámica local de crecimiento económico y la creación de empleo. Asimismo, el proyecto va a abrir el camino para conseguir un mejor equilibrio dentro del país en conjunto. Existen tres ejes principales que definen el proyecto: la competitividad, el equilibrio territorial y el desarrollo local. Puesto que el éxito de los proyectos de crecimiento en las zonas francas del Sur de Europa y Asia fue limitado, queda por ver si el proyecto Tanger Med corre la misma suerte. Parece ser que la competencia es limitada si se tienen en cuenta los otros proyectos de hub de transbordo en el Magreb. Su impacto socioeconómico ha sido relativamente importante hasta ahora, a juzgar por la cantidad de puestos de trabajo creados y la diversificación de la economía regional y local en una zona que suele destacar por su baja producción agrícola y la exclusión social.

### Notas

1. La idea de una conexión permanente (puente, túnel) a través del Estrecho de Gibraltar dio lugar a numerosos estudios de viabilidad, pero desde los años '90 no se ha vuelto a realizar ninguno.
2. Un 60% de los inmigrantes provienen de fuera de la provincial, aumentando la presión y incrementando la demanda para más viviendas y servicios.

### Location of the port of Tanger

Planned reconversion of Tanger port city (source: port authority)

Aerial views of the port and the city of Tanger

Ubicación del puerto de Tánger

Reconversión prevista para la ciudad portuaria de Tánger (Fuente: Autoridad Portuaria)

Vistas aéreas del puerto y de la ciudad de Tánger

