

# CAMBIOS Y TENDENCIAS DEL TRÁFICO NORTE-SUR EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN BASE A LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y EL TRANSPORTE

J.G. Moreno Navarro

Profesor Asociado del Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional

Universidad de Sevilla

## Resumen:

Las relaciones comerciales con nuestros vecinos del sur han estado determinadas por el peso comercial y geoestratégico de Francia y otros países centroeuropeos. El creciente papel que está cobrando España en las relaciones entre Marruecos y la Unión Europea no ha roto con unas pautas comerciales marcadas ya por la nueva era de la información y con un desarrollo de los sistemas de transporte que ponen de relieve las deficiencias que aún existe en nuestros sistemas de transporte y comercialización.

Tanto las inversiones como el comercio español en Marruecos presentan un perfil muy diferente del que tienen el resto de los países de la Unión Europea. En el presente trabajo se pone de relieve el papel que en ello está teniendo el desarrollo tecnológico en la información y el transporte, destacando la caracterización que respecto a ello está tomando el Estrecho de Gibraltar.

## 1. LOS ESTUDIOS PRELIMINARES.

La caracterización del Estrecho de Gibraltar desde la perspectiva geopolítica ha evolucionado de modo paralelo al papel que España ha ido tomando en el contexto internacional en las dos últimas décadas. Esta apreciación ha ido siempre oscilando entre la valoración del riesgo y la oportunidad, al tratarse de una frontera que nos separa de una zona políticamente inestable pero con las perspectivas que presentan ciertos países en vías de desarrollo para la inversión extranjera.

Este trabajo pretende ser la continuación de una serie de estudios sobre los factores que pueden incidir en una futura concepción estratégica del Estrecho de Gibraltar. Dichos factores se observan a la luz del contexto geoestratégico actual y de las transformaciones sobre éste derivados de la evolución tecnológica. Estos estudios comenzaron con un análisis de la logística desarrolladas en otros estrechos estratégicos como son el Canal de la Mancha, el de Seikan en Japón, el Sound en Dinamarca, etc. En todos los casos el desarrollo funcional entre ambas orillas se ha debatido entre la eficiencia de la multimodalidad en el transporte (remolques, contenedores, ferries, etc.) y la posibilidad del enlace fijo (1). De aquella fase de observación se pasó a la aplicación de los modelos en el caso concreto del Estrecho de Gibraltar, resultando ser coincidente en lo que al comportamiento de los flujos se refiere, es decir, un mayor crecimiento del tráfico conforme nos vamos alejando de la zona donde la travesía marítima es más corta, es decir, Algeciras-Ceuta, Dover-Calais, etc. De este modo se pretende buscar la travesía más recta, reduciendo el trayecto que corresponde al segmento terrestre. Con ello se evita la incidencia de impedancias como la sobrecarga aduanera de zonas fronterizas y el necesario cumplimiento del reglamento sobre períodos de conducción y descanso en el transporte por carretera 3820/85 de la Comunidad Europea (MORENO NAVARRO 1997), entre otras. Posteriormente, y con la base de estudios prospectivos llevados a cabo por la Sociedad Española para el estudio del enlace fijo en el Estrecho de Gibraltar, del Ministerio de Transportes SECEGSA (1994), se extrajeron los inconvenientes añadidos que una obra similar a la emprendida en el Canal de la Mancha tendría en el Estrecho de Gibraltar (MORENO NAVARRO 1998). El futuro de las comunicaciones en el Estrecho han sido a su vez consideradas en el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía y el Plan Director de Infraestructuras CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1998) desde los cuales se muestra a Andalucía como un ámbito especialmente localizado que podrá aprovecharse para mejorar la integración económica entre Europa y África. Hay que destacar al futuro espacio mediterráneo como escenario de cooperación en el desarrollo socioeconómico de los países de la ribera sur, especialmente en Marruecos. En este papel que desempeñaría la región Andaluza se traza una clara dirección de los Arcos Mediterráneos y Atlántico, que se unirían en el Estrecho de Gibraltar, alzando este punto como nexo entre ambos, el norte de África y una proyección internacional vinculada al escenario de cooperación mencionado.

De acuerdo con esta estrategia se plantea la necesidad de adecuar las infraestructuras conforme a la creación de este nexo, pero en ningún caso se hace una valoración de los canales que nuestro país vecino utiliza para comunicarse con Europa, reivindicando un papel quizás sobredimensionado del puerto de Algeciras (MORENO NAVARRO 1999).

## 2. EL ESTRECHO DE GIBRALTAR COMO ENCLAVE EN LA ACTUALIDAD

El Estrecho de Gibraltar se nos muestra como un enclave particular ya sea como nexo o como solución de continuidad entre dos ámbitos político-económicos bien distintos, pero además su modo de inserción geográfica está hoy día matizado por el papel que están jugando las nuevas tecnologías de la información y el desarrollo de la logística intermodal en el transporte. Ambos factores inciden de manera determinante en la concepción geográfica actual del Estrecho. El planteamiento estratégico tradicional sobre el Estrecho de Gibraltar se ha basado fundamentalmente en su condición de paso entre el Mediterráneo y el Océano Atlántico, considerando el bagaje que supone el tránsito no sólo desde los países ribereños, sino por la unión entre el lejano Oriente y el norte de Europa a través del Canal de Suez. Actualmente, una vez disuelto el esquema geopolítico de bloques establecido tras la Segunda Guerra Mundial y reconociendo las crecientes relaciones económicas y comerciales entre la Unión Europea y los países del norte de África, se advierte una especial atención hacia la frontera sur de la Unión Europea. Sin embargo, las relaciones norte-sur que se establecen en torno a este estrecho deben ser abordadas de acuerdo con dos matizaciones fundamentales: en primer lugar hay que tener en cuenta la gran discontinuidad que supone el Desierto del Sahara, concentrándose los intereses en el norte de África no sólo ya por un hecho de proximidad. Y en segundo lugar, advertir que el mercado principal se encuentra en Europa Central, constituyendo la Península Ibérica más un obstáculo que un puente hacia los mercados, por razones ya expuestas en el punto sobre preliminares.

Los estudios realizados hasta el momento sobre el tráfico N-S se centran sobre el fenómeno estacional que ha dado lugar a la organización de las operaciones conocidas como "Paso del Estrecho", tratándose éste de un fenómeno más social que económico. Se trata de un flujo de pasajeros en masa, con escasa aportación económica relativa, mientras que se deja de lado a los flujos reales y potenciales de mercancías, que en el conjunto del Magreb con la Unión Europea supera los 140 millones de tns. en 1991. Poco que ver con los 60 millones que movieron todos los puertos andaluces en su comercio exterior con todo el mundo.

En cuanto a la tendencia de los flujos, podemos poner como ejemplo el hecho de que el valor de las mercancías traficadas entre Marruecos y el resto de la Unión Europea ha crecido más de un 21% entre 1990 y 1994, siendo un 15% el crecimiento del valor correspondiente al tráfico con España para el mismo período. Podemos apelar también al "informe sobre los nuevos ejes europeos" del INSTITUT FRANÇAISE DE LA MER (1993) para advertir que la Península ya no es paso obligado, sino para tráficos menores, debido a lo inapropiado de los sistemas de control en las fronteras, además del déficit en infraestructuras. El gobierno de Marruecos, sencillamente no ha permitido que su cordón umbilical con Europa pase por un cuello de botella.

Por otra parte, si consideramos que donde los productos magrebíes son realmente competitivos es en Europa Central, son los operadores de los países en este área, como consumidores, los que controlan la distribución de los flujos. En este aspecto entran en juego las nuevas tecnologías de la información, optimizando las rutas desde el origen mismo de los productos. Ya ha habido pruebas de como se desvían incluso los flujos menores en caso de inconveniencias para el tráfico con Marruecos, por la alternativa del puerto de Marsella. En este caso ha colaborado incluso la climatología caprichosa del Estrecho, haciendo necesaria una red de información para mantener el transporte de mercancías N-S. Estas tecnologías son asequibles ya en cualquier punto del norte de África debido a las nuevos modos de transmisión móviles y por la existencia de una red de transmisión de datos creciendo a la velocidad que estos asuntos nos tienen acostumbrados.

La situación aventajada de estos países europeos parte de la anticipación en el mercado y de unas relaciones comerciales en las que España no tenía tradición. Actualmente el comercio español confía en su "localización aventajada" respecto a sus competidores europeos. Sin embargo, es el tráfico con el resto de la Unión Europea el que ha venido experimentando la transformación más importante en relación con la naturaleza de la mercancía traficada.

La disponibilidad de tecnología innovadora está haciendo posible la progresión de las tendencias señaladas, extendiendo los ámbitos de competencia más allá del ámbito geográfico al que tradicionalmente hemos relacionado al Estrecho de Gibraltar. Esta tecnología innovadora se presenta con la imagen de la "flexibilidad", la oferta de alternativas y asequibilidad, factores indispensable en el nuevo contexto globalizador. Son las ventajas que establecen la diferencia sobre la cualidad estratégica de un enclave por oposición en sus respectivas esencias.

Como ejemplos simples que comparen la situación en la cuenca del Mar del Norte y el Estrecho de Gibraltar podemos señalar que el precio de transportar un contenedor desde el puerto de Casablanca y desembarcarlo en Cádiz cuesta la mitad que hacer lo propio con Rotterdam que se encuentra a una distancia diez veces superior (2), por lo que los costes para situar un contenedor en Cádiz resulta relativamente mucho más caro. Si comparamos en tiempo, tenemos que añadir la travesía en camión hasta Europa central con sus pertinentes descansos, mientras que la travesía por mar es ininterrumpida, la inspección de la carga se puede realizar ya durante la larga travesía por barco, ya que no llegará hasta la aduana hasta varios días después, incluso la facturación puede hacerse simultánea. En otro orden podemos comparar que los ferries del Canal de la Mancha pueden llevar hasta 200 trailers a la orilla opuesta situada a 50kms en el mismo tiempo que otro ferry trasladaría 40 trailers de Algeciras a Ceuta a tan sólo 16 kms.

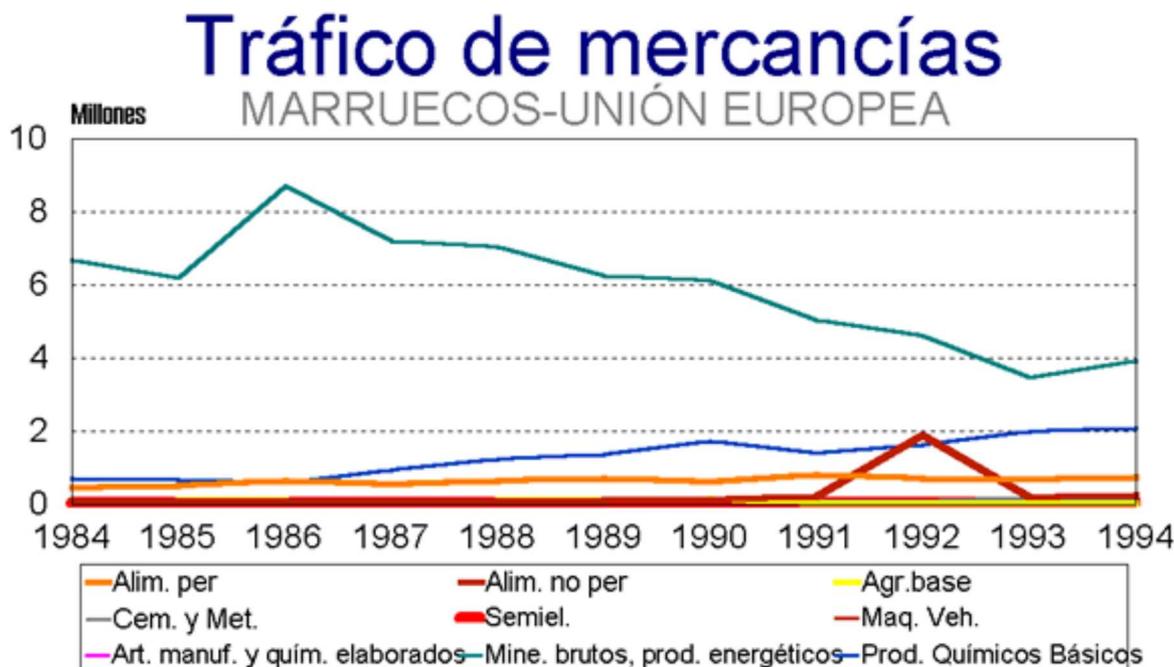
### 3. EL PERFIL DE LA MERCANCÍA.

La diferencia de los modos de transporte también está en la naturaleza de la carga. Así la multimodalidad se emplea en cargas cuyo valor medio por peso superior a otras. Se trata de mercancía que requiere embalajes determinados y que puede unitizarse a modo de contenedor, tratándose en su mayoría de productos manufacturados. Es esta precisamente la modalidad de carga que más ha crecido entre Europa y Marruecos en los últimos años, mientras que en el caso del comercio con España se mantiene dentro de

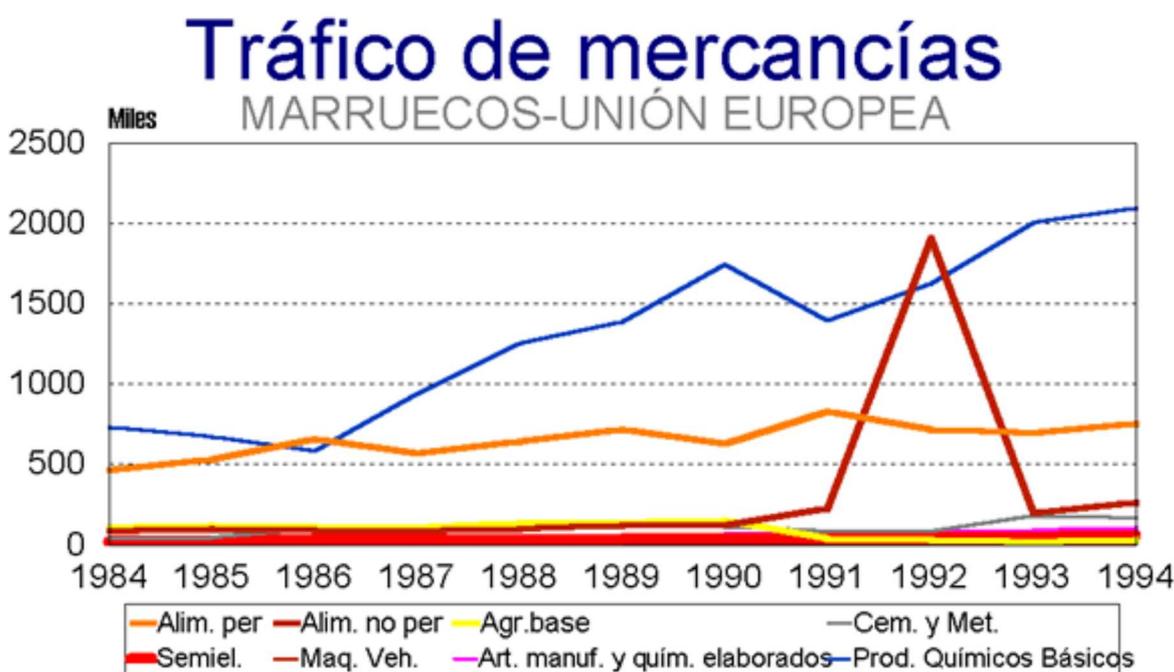
los patrones tradicionales de exportación de materia prima. Hay que destacar en este caso la participación que supone el comercio de productos pesqueros, y cuyo transporte se encuentra en buena parte incluido en los proceso de carga y descarga del producto por los mismos barcos de pesca en los puertos de la península.

En los gráficos siguientes puede apreciarse la diferenciación ente la evolución del tráfico entre la Unión Europea y Marruecos frente al mismo entre España y Marruecos entre 1984 y 1994.

En primer lugar apreciamos que se mantiene la vocación de Marruecos como país eminentemente exportador de minerales, si bien la tendencia es al descenso.

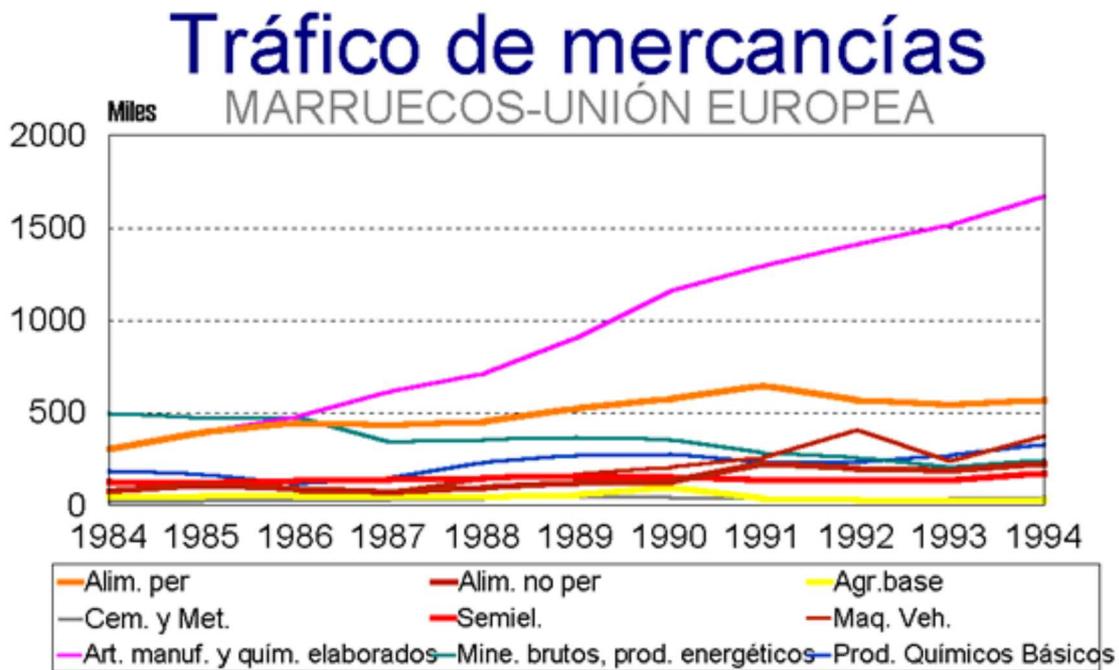


En el siguiente gráfico se omite este tipo de exportación que tienen supone un peso relativamente mucho mayor en lo que a valor añadido se refiere, de este modo podemos apreciar (en miles) el valor que van tomando los productos semielaborados y manufacturas.

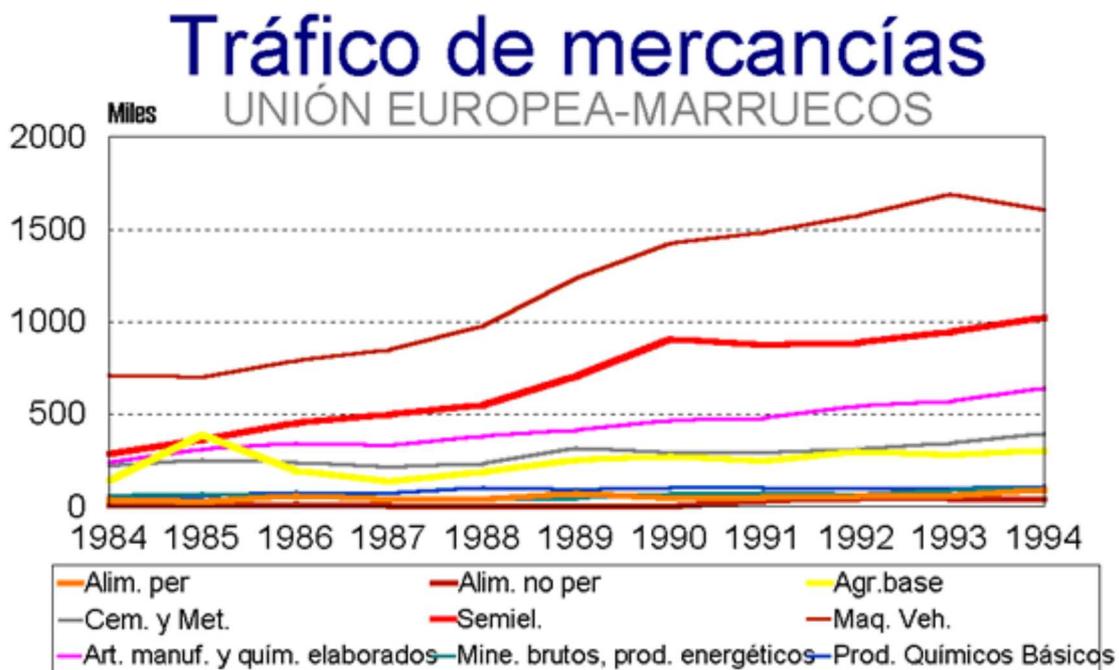


La evolución es aún más llamativa si atendemos al valor de la mercancía, apreciando un incremento del valor de los productos

marroquíes con cierto nivel de elaboración.



En miles de Ecus.



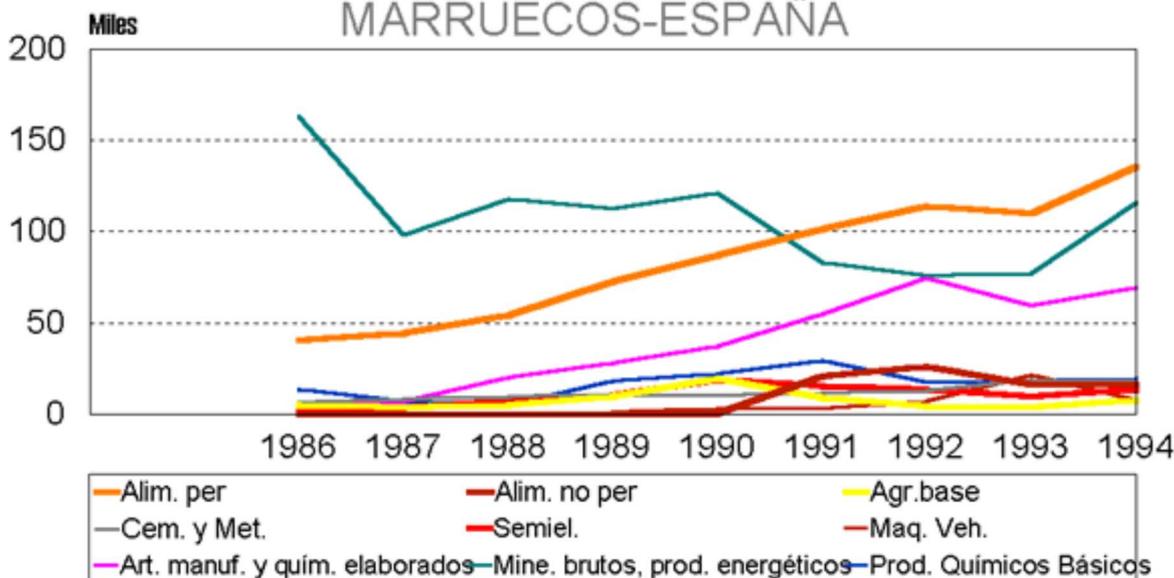
En miles de Ecus.

Puede sorprendernos la inversión del tráfico tradicional. Ahora la U.E exporta productos semielaborados a Marruecos y los importa semielaborados.

Sin embargo esta no es la tendencia que se aprecia en el caso del comercio con España.

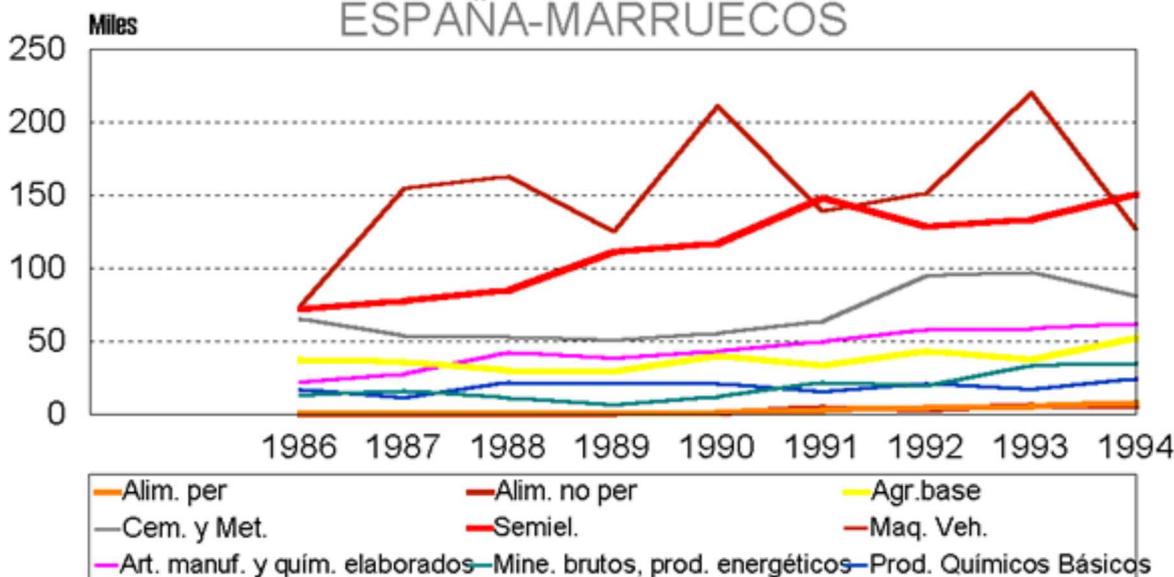
# Tráfico de mercancías

MARRUECOS-ESPAÑA



# Tráfico de mercancías

ESPAÑA-MARRUECOS



De ello podemos deducir que tanto el comercio entre ambos países como la generación de oportunidades está siguiendo unas pautas diferentes a las que corresponden al crecimiento económico actual de Marruecos y su apertura al exterior.

#### 4. LAS TELECOMUNICACIONES EN MARRUECOS.

En 1997, por Decreto Real comenzó un proceso de liberalización de las telecomunicaciones en Marruecos, sin precedentes en el resto de los países del Magreb. El proceso irrumpió de manera más repentina de lo que pudimos observar en los países occidentales, debido a que se trataba de evitar los obstáculos que existían ante una tendencia inevitable. La proliferación de servidores y compañías, fundamentalmente extranjeras dedicadas al tráfico de información en INTERNET fue espectacular. Esto respondió en buena medida a una demanda que existía por parte de empresas de capital extranjero sobre servicios avanzados de telecomunicaciones para mantener el contacto con las áreas receptoras de los productos marroquíes. Al contrario de lo que ocurrió en España, donde la INTERNET empezó como medio de divulgación científica y académica, en Marruecos el mayor peso lo llevaron las empresas exportadoras, ofertándose y poniéndose más al alcance de los mercados internacionales.

Dada la dificultad para contar con estadísticas oficiales tanto de este tipo como del tráfico comercial exterior de Marruecos con suficiente nivel de desagregación, en enero de 1998 y con motivo de este trabajo aún en curso, se procedió a elaborar un servidor de información sobre el Magreb con unas páginas sostenidas en el CICA de elaboración propia. situado en [www.cica.es/aliens/geo/magreb/magreb.htm](http://www.cica.es/aliens/geo/magreb/magreb.htm). De este modo se ha obtenido una selección temática de las consultas realizadas por los usuarios y que han sido recogidas por el contador ANALOG2.11/Unix. Este servidor se realizó con lenguaje HTML y está actualmente en una computadora con sistema UNIX situada en el CICA, la cual contiene el contador proporcionado también por el mismo centro. De este modo se ha podido determinar, con relativa precisión, el perfil de la información que dichos usuarios solicitan sobre el Magreb. La temática con la que se ha incluido a este servidor en los motores de búsqueda en INTERNET fueron siempre orientados hacia actividades como turismo, exportaciones, industria e inversiones en el Magreb. Esta información fue también incluida sobre todos los países del magreb en los idiomas Inglés, Alemán y Francés. En caso de no encontrarse la información solicitada se podía acceder a un diálogo de consulta que se enviaba por correo electrónico y que ha dado una idea del perfil de los usuarios y del tipo de información solicitada, además de seleccionar una muestra bastante numerosa de usuarios con sus respectivos correos electrónicos para mantener una encuestación interactiva. Hasta terminarse este año no estarán elaboradas unas tablas suficientemente detalladas sobre los resultados del servidor, sin embargo, tras una media de 1.500 consultas mensuales podemos extraer lo siguiente:

- a) La información solicitada por los países de habla hispana ha sido fundamentalmente de tipo cultural, política y académica.
- b) La información solicitada por los países de habla francesa y alemana se han interesado fundamentalmente por cauces para establecer contactos comerciales y procedían de pequeños y medianos empresarios.
- c) La información que solicitaban empresarios e ingenieros se refieren fundamentalmente a actividades innovadoras como son el reciclaje, suministros de componentes varios, depuración y nuevos materiales.

Ello puede indicarnos además la disponibilidad de las nuevas tecnologías de la información en los países centroeuropeos mucho más aplicada en medios productivos que en la divulgación y medios académicos como aún ocurre en los países de habla hispana. Esto vuelve a colocar en mejor situación a los países de Europa central de cara a aprovechar los cambios que se están produciendo en Marruecos

Este servidor de información ha contado con una ventaja para el acceso desde los países europeos y es que se han ahorrado de establecer búsquedas en un entorno aún por desarrollar como es el ciber-espacio marroquí, el cual no cuenta con redes de transmisión suficientemente rápidas y que aún están por mejorar.

## 5. CONCLUSIONES.

La intención de lo expuesto anteriormente es poner en evidencia la pérdida de valor geoestratégico de los enclaves frente a la innovación tecnológica. La innovación en transporte, logística y comunicaciones, hacen que las distancias se relativicen y si esto lo unimos a la experiencia en este ámbito, comprenderemos que el Estrecho de Gibraltar es un nuevo espacio en el que competir y en el que la baza jugada por España tienen que ser complementada con la mejora del sistema de comunicaciones con nuestro país vecino, así como mejorar la validez funcional de esta zona como nexo, favoreciendo la relación efectiva en contra de la informal que actualmente prevalece en la frontera sur de Europa.

## BIBLIOGRAFÍA.

INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER (1993): Transport de marchandises sur les grands axes européens - recherche de routes alternatives terre-mer. París 113 pp.

MORENO NAVARRO, J.G (1998): "El enlace fijo en el Estrecho de Gibraltar: Aproximación al estado de la cuestión desde la experiencia de Eurotunnel". Regiones y ciudades enclave. Ed, Cámara Artigas, Sevilla. pp 159-175

MORENO NAVARRO, J.G. (1997): "Tunel y Ferry en el Estrecho de Gibraltar: Cambios en la futura concepción estratégica basados en el modelo del Canal de la Mancha". I congreso de Ciencia Regional de Andalucía. Andalucía en el Siglo XXI. Jerez. Pp (616-628).

MORENO NAVARRO J.G. (1999): El enlace fijo en el Estrecho de Gibraltar y su papel en la articulación de los transportes. Actas III Encuentro de Geografía Regional. Sevilla Sevilla 1999. En Prensa.

SECEG. "Informe estadístico 1994. Base de datos Socio-Económicos y de flujos de tráfico Europa-África". Edita SECEGSA. Madrid 1995.

---

<sup>1</sup> La primera fase de la investigación 1992-93) transcurrió en el Dept. de Geografía de la Universidad de Keele en el Reino Unido, desarrollándose en un entorno especialista propiciado por la entonces inminente terminación de las obras del Eurotúnel. Los

estudios llevados a cabo por geógrafos, tanto en el Reino Unido como en Francia estaban en la línea del análisis de impacto en la configuración de los transportes de las regiones adyacentes y la nueva lógica intermodal. Buena parte de este trabajo se basa en su experiencia.

2. Según datos de COMANAV en 1997.