



Asociación Española de Ciencia Regional

Asociación Andaluza de Ciencia Regional



XXXIV Reunión de Estudios Regionales

Política Regional Europea y su incidencia en España. Economía, sociedad y medio ambiente.

X Congreso de la Asociación Andaluza de Ciencia Regional

El olivar andaluz: Territorio y Economía

Baeza-Jaén, 27 al 29 de noviembre de 2008

RESUMEN EL NUEVO PUERTO DE TÁNGER-MED Y EL ESQUEMA DIRECTOR DE ORDENACIÓN DEL ESTRECHO ¹ (SDAU). CONSECUENCIAS TERRITORIALES A DIFERENTES ESCALAS.

JESUS GABRIEL MORENO NAVARRO

jgamore@us.es

JESÚS VENTURA FERNÁNDEZ

jventura@us.es

Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional

Universidad de Sevilla

Área temática: Ordenación del Territorio

Este esquema de ordenación gira en torno a la construcción de un macro-puerto *Hub*² ya en servicio, alentado por la tendencia creciente del transporte de contenedores y la situación ventajosa del Estrecho frente a este tipo de tráfico. La construcción del Puerto Tánger Mediterráneo (PTM) está acompañada de la transformación radical de las zonas adyacentes para crear un entorno empresarial y urbanístico que permita el desarrollo en cadena de actividades complementarias.

Desde nuestro punto de vista avanzamos que la puesta en funcionamiento del PTM está teniendo un efecto estructurante en la configuración de los transportes

¹ Schéma Directeur d'Aménagement du Détroit. SDAU

² Tipo de puerto dedicado al tráfico de contenedores que no penetran en el Hinterland, sino que son almacenados y gestionados para redistribuirlos hacia otros destinos.

en el Reino de Marruecos, y por ende en el contexto competitivo del Estrecho de Gibraltar. La orientación tradicional del comercio exterior marroquí a partir de los polos económicos de Casablanca, Rabat y Kenitra va a tener su contrapeso gracias a esta apuesta por el Marruecos mediterráneo, lo que necesariamente habrá de dar mayor cohesión a la Ordenación del Territorio alauita. La apuesta por bascular las estrategias de desarrollo hacia el Norte Mediterráneo marroquí puede llegar a animar la continuidad funcional del Arco Mediterráneo europeo, hoy en día diluido incluso antes de llegar a la provincia de Cádiz en España.

Palabras clave: Estrecho de Gibraltar, *Hub*, competitividad portuaria, desarrollo regional.

1. Introducción y marco geográfico.

Si asumimos la Ordenación del Territorio como la acción de mejora en la disposición de las distintas variables espaciales, según las encontramos como consecuencia de la interacción entre elementos naturales y actuaciones antrópicas, la construcción de un puerto de nueva planta resulta una ocasión excepcional para planificar procesos que coadyuven a la mejora socio-económica y territorial del ámbito que soporta la intervención en sí e incluso de su entorno más o menos próximo.

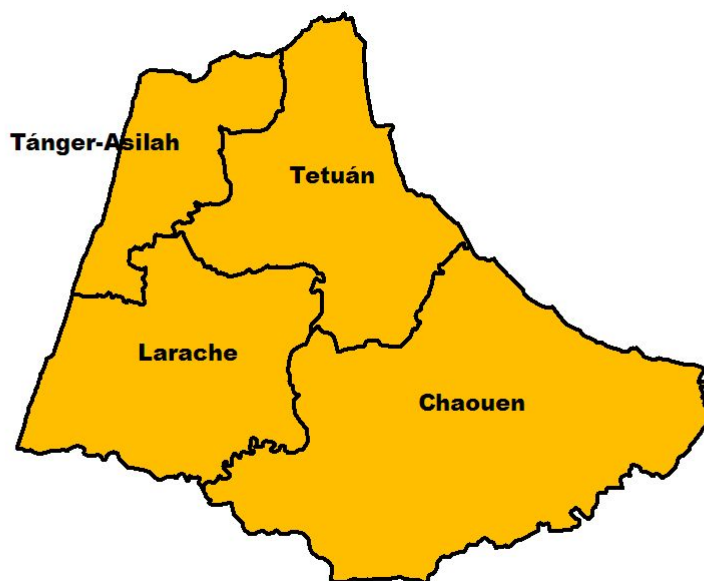
En los países desarrollados esta circunstancia no es demasiado frecuente, si bien el crecimiento del sector del transporte marítimo y, en especial, del tráfico de contenedores, está repercutiendo en reformas, ampliaciones, y en algunos casos en la construcción de nuevas instalaciones. Este hecho origina, como es evidente, un gran impacto ambiental, que previamente hay que evaluar, para poder establecer así correspondientes medidas correctoras o, cuando menos, paliativas.

La transformación infraestructural y de equipamientos añadida a esta operación conllevará un efecto de arrastre en el desarrollo de la región Tánger-Tetuán, si bien no podemos olvidar que las infraestructuras son condición necesaria pero no suficiente para un modelo desarrollo de carácter integral. En éste se debe compaginar el crecimiento económico esperado con la búsqueda de la mayor equidad socio-territorial que sea posible, y también con la sostenibilidad ambiental, esto es, que no se esquilen los recursos naturales para que puedan así usarse por parte de las generaciones venideras.

La región Tánger-Tetuán está formada por las cuatro provincias Tánger, Tetuán, Chaouen y Larache, una región que en el momento del trabajo abarcaba una extensión de 11.570 Km². Las estadísticas con la que contábamos en el momento con datos del censo de 1994 daban una población de poco más de dos millones de habitantes, siendo entonces la proyección demográfica para el año 2002 de 2.430.000 h. Los datos de desempleo variaban del 12% al 19% según las fuentes. Chikhaoui (2000) Direction General de la Statistique (2000) Las cuatro provincias están marcadas físicamente por su orografía rifeña, las influencias climatológicas del Estrecho de Gibraltar y una

población que sufre las consecuencias de éxodo rural provocado por la economía de subsistencia que aún permanece en sus valles.

FIGURA I División provincial de la Región Tánger-Tetuán en 2002



Fuente elaboración propia con datos.

Sin embargo, cada provincia tiene unos rasgos que la diferencian de las demás así en Chaouen, el paisaje serrano alberga una mayor connotación rural que va siendo absorbida más lentamente por el rápido crecimiento urbano del núcleo cabecera. Su economía de origen rural, ha encontrado en el turismo y el comercio de artesanía a los dos motores de su progreso. Larache mantiene la esperanza en la riqueza de su sector primario; la actividad pesquera y una incipiente industria de transformación de productos agrícolas destacan con evidencia en un entorno de desolación empresarial y deterioro urbanístico. La provincia de Tánger se vuelca hacia la ciudad costera, que a su vez organiza su economía en torno al puerto y a la zona franca. En su desarrollo urbanístico se deja ver su reciente pasado internacional y cosmopolita, habiendo favorecido cierto nivel en el sector turístico. El comercio tanto de Tánger como de Tetuán están muy marcados por el comercio franco y el inevitable contrabando que algunos consideran imprescindible para el abastecimiento de la población. De cualquier forma, esta circunstancia añade un carácter informal a la economía de la zona que dificulta la elaboración de un diagnóstico territorial en la Región. Tetuán, ha recibido en los últimos años una gran masa poblacional proveniente de las comunas rurales, aumentando de forma considerable la proporción de población desempleada. Uno de los alicientes que ha acelerado dicho éxito es la ventaja que supone el privilegio del visado para pasar la frontera de Ceuta, por el mero hecho de estar empadronado en Tetuán. Un entorno de degradación ambiental con una gran proporción de población en edad laboral que se desplaza fácilmente por un territorio con escasas oportunidades y que comprensiblemente se ve atraída por la aventura de cruzar las ocho millas que les

separan del sueño europeo. Ocho millas que tiene la frontera política y socioeconómica más desequilibrada del mundo. Y la tendencia es a que ese desequilibrio se acreciente...

Tabla 1. Comparación España Marruecos

	Lugar que ocupa en el IDH*		Renta Per Cápita \$	
	2002	2004	2002	2004
España	21	20	19.472	21.460
Marruecos	123	125	3.546	3.810

Fuente: elaboración propia con datos del *Índice de Desarrollo Humano 2002 y 2004

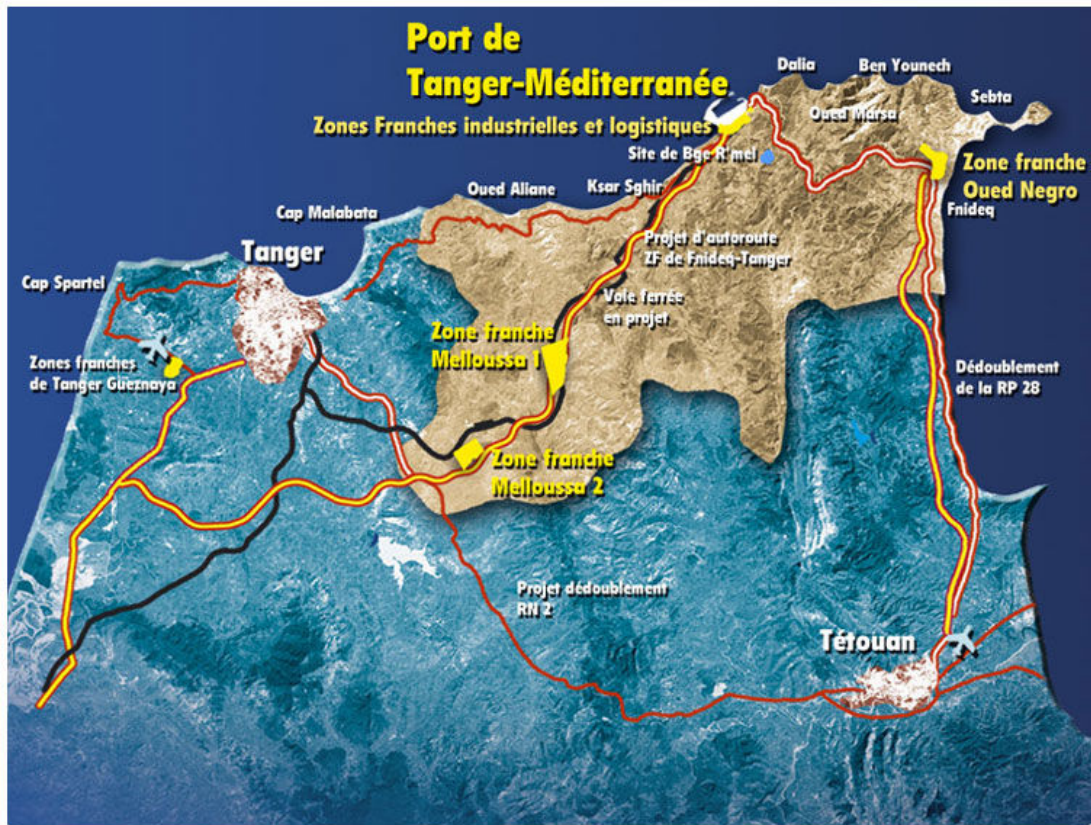
2. El plan de Ordenación del Estrecho (SDAU)³

Todo el proyecto gira en torno a la construcción de un macro-puerto *Hub*⁴ aprovechando la tendencia creciente del transporte de contenedores y la situación ventajosa del Estrecho frente a este tipo de tráfico. La construcción del Puerto Tánger Mediterráneo está acompañada de la transformación de las zonas adyacentes para crear un entorno empresarial y urbanístico que permita el desarrollo en cadena de actividades complementarias. Desde nuestro punto de vista podemos avanzar que la puesta en funcionamiento del PTM va a resultar estructurante en la configuración de los transportes en el Reino de Marruecos, y por ende en el contexto competitivo del Estrecho de Gibraltar. La orientación tradicional del comercio exterior marroquí a partir de los polos económicos de Casablanca, Rabat y Kenitra va a tener su contrapeso gracias a esta apuesta por el Marruecos mediterráneo, lo que necesariamente habrá de dar mayor cohesión a la Ordenación del Territorio alauita. La apuesta por bascular las estrategias de desarrollo hacia el Norte Mediterráneo marroquí puede llegar a animar la continuidad funcional del Arco Mediterráneo europeo, hoy en día diluido incluso antes de llegar a la provincia de Cádiz en España.

³ Schéma Directeur d'Aménagement du Detroit.

⁴ Tipo de puerto dedicado al tráfico de contenedores que no penetran en el Hinterland, sino que son almacenados y gestionados para redistribuirlos hacia otros destinos.

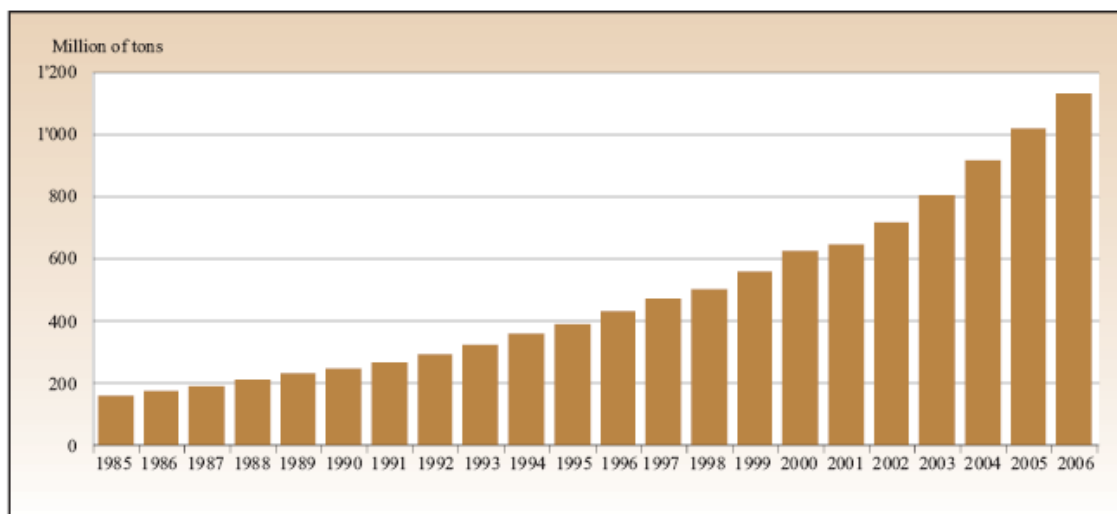
Figura 2. El entorno del SDAU



Fuente: TMSA 2002.

Las perspectivas de crecimiento del mercado de los contenedores, así como la transformación del perfil de la mercancía importada y exportada desde Marruecos, justifican el respaldo a esta obra del Puerto Tánger-Mediterráneo, situándose en un escenario privilegiado como es el Estrecho de Gibraltar.

Figura 2. Evolución del tráfico de contenedores 1985-2006



Fuente: IICL Fleet Surveys, UNCTAD Review of Maritime Transport, 2007.

Una vez en funcionamiento el PTM, el ámbito del Estrecho de Gibraltar puede convertirse en un auténtico centro direccional para el Norte de África y Sur de Europa, siguiendo el modelo de las concentraciones de superpuertos en el Mar del Norte. No

obstante, para tener éxito no basta con la ventaja geoestratégica que presenta el Estrecho, sino que hay que materializar los ambiciosos proyectos de infraestructura y ordenación territorial siguiendo una tendencia estructurante. El PTM debe insertarse, pues, en un tejido suficientemente elaborado como para competir con espacios de alto nivel. Esto es lo que debe esperarse de un entorno con el alto nivel dotacional que corresponde a las zonas francas y a las actividades logísticas previstas para este puerto *hub*. En cualquier caso la ubicación del nuevo puerto de Tánger presenta una clara vocación para captar el tráfico entre el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, compitiendo con los puertos de Algeciras, Gibraltar y, sobre todo, Ceuta. Hasta el momento el proyecto se manifiesta en una serie de acontecimientos institucionales, comienzos de obras e inauguraciones que no arrojan cifras concretas sobre la magnitud del puerto, excepto su inminente entrada en servicio en el año 2008. Esta actuación habría que ponerla en relación con la otra política similar llevada a cabo en los 60 por parte del gobierno español con el *Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar*. Todo ello se vincularía a la especial atención que el nuevo monarca alauita está prestando a la región Norte⁵. En este sentido hay que destacar que el Puerto Tánger-Mediterráneo se ubicará sólo a unos pocos minutos de la frontera con Ceuta. Una de las acciones más sugerentes en cuanto a la ordenación del territorio podemos atestiguarla en la nueva división administrativa en el entorno de la Ciudad Autónoma de Ceuta, con la creación de una nueva provincia, con a intención de dar mayor autonomía administrativa a los cambios que se avecinan.

Figura 3. Nueva división administrativa



Fuente: Wilaya de Tánger.

⁵ Al contrario que su antecesor Hassan II que no hizo ninguna visita oficial a la región norte de Maruecos durante todo su reinado, El monarca actual Mohammed VI ha conseguido la reconciliación con la población estableciendo su residencia de verano junto a la autovía Ceuta-Tetuán, arrastrando consigo todo un proceso urbanístico que algunos no dudan en llamar “la Marbella Marroquí”.

3. Las bases del nuevo puerto Tánger-Med.

El puerto Tánger Mediterráneo, fue pensado en un momento como Tánger-Atlántico, llegando incluso a inaugurarse el comienzo de sus obras por el anterior rey marroquí, Hassan II. Se trataba de un puerto destinado a participar del crecimiento del tráfico de contenedores Norte-Sur, siendo complementario al actual puerto de Tánger. Sin embargo la obra no prosperaba, hasta en el 2003 se produjo un vuelco en la planificación de la región norte de Marruecos, centrándose ahora en el proyecto “Tánger-Mediterráneo”, que modifica obviamente su ubicación inicial. Si en el primer caso el proyecto se iba a localizar al norte de la prolongación de la inacabada autovía Casablanca-Tánger, este nuevo enfoque está requiriendo un esfuerzo por parte del gobierno marroquí para dotar a la región norteña de las infraestructuras adecuadas. Así, se están realizando nuevos accesos hacia la zona, incluyendo el desdoble de la carretera entre Tetuán y Ceuta. Su localización también parece estar relacionada, o al menos así se pretende por parte del Gobierno Marroquí, con la ubicación del Enlace Fijo en el Estrecho.

La ubicación del puerto presenta una clara vocación por captar el tráfico entre el Atlántico y el Mediterráneo, compitiendo con los de Algeciras, Gibraltar y Ceuta. Además más bien habría que relacionarlo con una política similar que la llevada a cabo en los 60 por parte del gobierno español mediante el Plan de Desarrollo de la Bahía de Algeciras. Para algunos autores el objetivo de este plan no era otro que hacer sombra en la economía gibraltareña tras el fracaso en las negociaciones sobre la soberanía de la colonia. Todo ello puede ponerse en relación, pues, con la especial atención que el nuevo monarca alauita (Mohamed VI) está prestando a la región norte, y al nuevo impulso en las reivindicaciones marroquíes sobre Ceuta y Melilla. En este sentido hay que destacar que el puerto de Tánger-Mediterráneo se ubicaría a sólo unos pocos minutos de la frontera con Ceuta. La construcción del puerto y sus accesos ha recibido un tratamiento prioritario y la inyección de fondos por parte de las arcas reales, de modo que el proyecto se ha llevado a cabo sin demoras.

Tabla 2. cronograma de la construcción y puesta en servicio

2002	Se crea la zona de desarrollo portuario.
2003	Acuerdo entre TMSA (sociedad explotadora) y gobierno Marroquí
2004	Primera concesión de la explotación de la terminal de contenedores a Maersk Sea land
2005	Concesión de segunda terminal.
2006	Fin de obra y comienzo de pruebas
2007	Entrada en servicio

Fuente: elaboración propia con datos de TMSA.

El puerto es hoy una realidad y ya está operativo. Tras Una inversión que supera los 1.400 millones de euros, el puerto de Tánger Med tiene hoy las siguientes características.

- a) Una terminal de contenedores con una línea de 1.610 m de muelle.
- b) Una terminal ro/ro para el tráfico de pasajeros y TIR con capacidad para 100.000 camiones y 2.500.000 pasajeros al año.
- c) Terminal de graneles diversos.
- d) Terminal de hidrocarburos.
- e) 600 has de superficie para zona franca industrial.
- f) 138 has de zona franca logística.
- g) 200 has de zona franca comercial en la vecina ciudad de Fnideq, al sur inmediato de Ceuta.

Figura 4. Puerto de Tánger-Med operativo en 2007

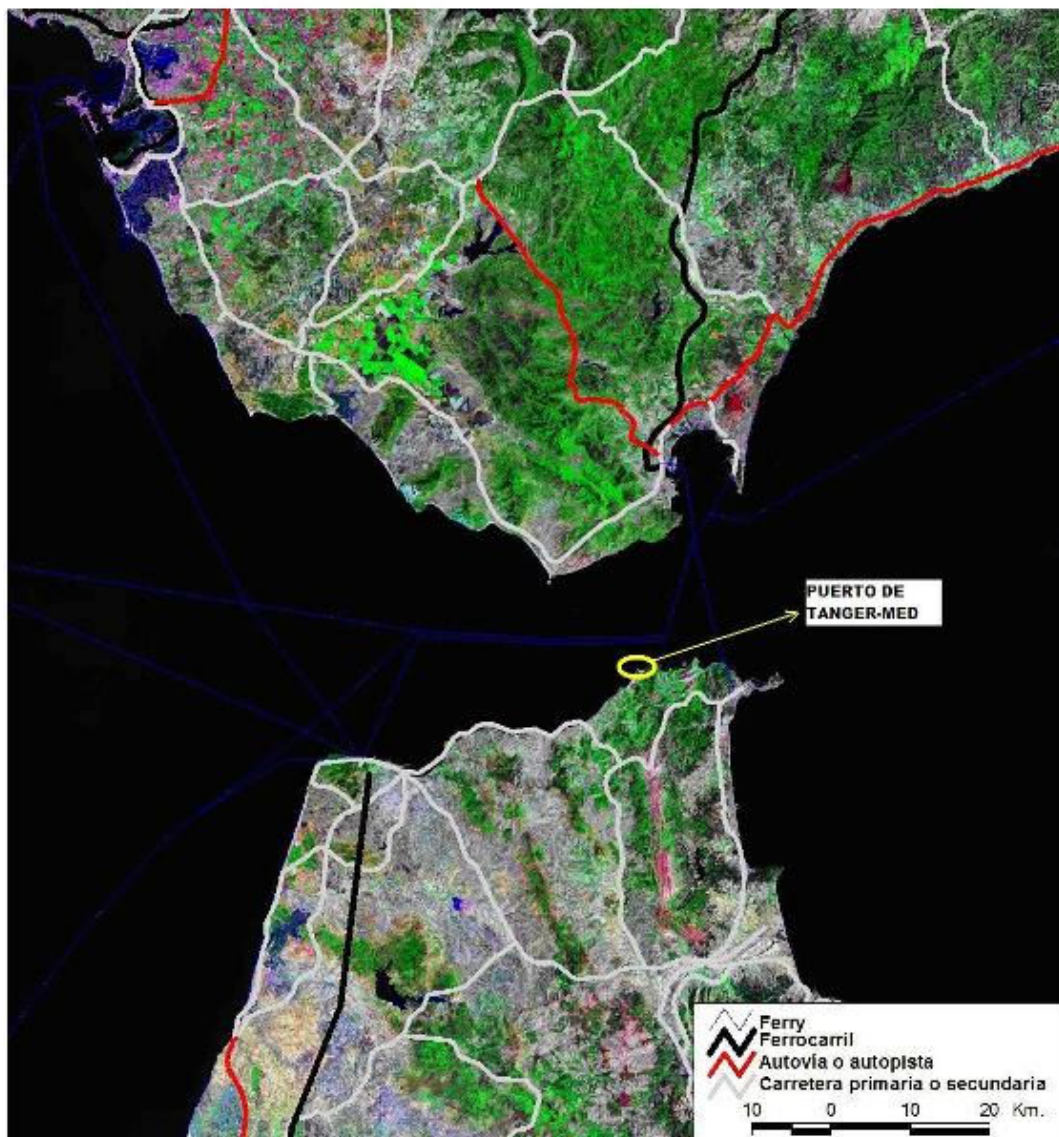


Foto de los autores.

2. Cambios en las infraestructuras en el entorno de Tánger-Med.

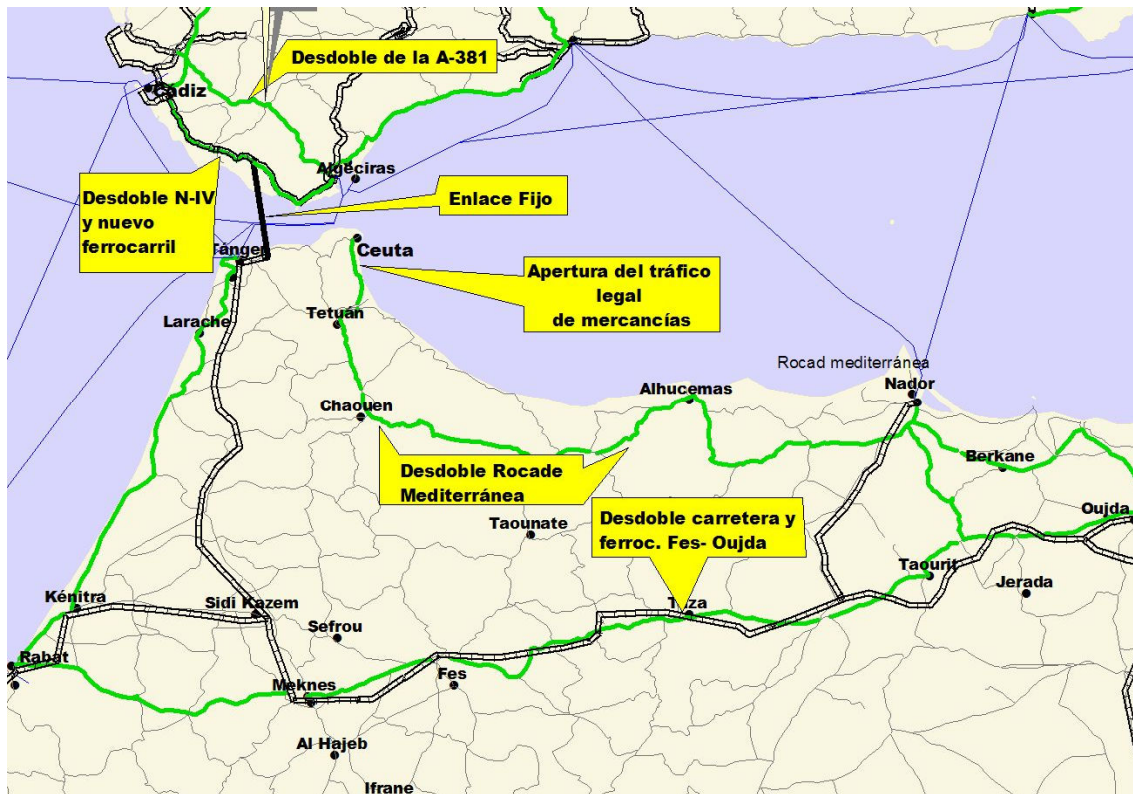
Andalucía y Marruecos tienen un centro básico de comunicación en el Estrecho de Gibraltar, complementado con las comunicaciones desde Málaga hacia Tánger en avión y hacia Melilla en línea regular de Ferry y entre Almería y Melilla también por línea regular de ferry.

Los hinterlands en las respectivas orillas tienen características diferentes. Los puertos marroquíes son la vía necesaria de comunicación del país alauita con la Unión Europea, con la que mantienen la mayor parte de su comercio exterior. Su hinterland nacional tiene escasa penetración y aún la mayor parte de las mercancías pasan por el Puerto de Casablanca.



Fuente: elaboración propia.

No obstante se están produciendo cambios importantes en la red de infraestructuras del norte de Marruecos que vaticinan un cambio en el papel del Estrecho para nuestro vecino del norte. En Marruecos se advierten tres ejes principales de carreteras: a) Tánger-Casablanca, b) Tetuán-Fes c) Tánger-Nador. Estos tres ejes básicos están recibiendo la mayor parte de las inversiones en infraestructuras por parte del Gobierno Marroquí, entre las que destacan la reciente puesta en servicio del Puerto Tánger-Med y los nuevos proyectos de puertos anexos a éste.



Fuente: elaboración propia

4.-Perspectivas para el nuevo puerto Tánger-Med.

Las perspectivas del nuevo puerto de Tánger-Med aparecen con frecuencia en la prensa del entorno Geográfico del Estrecho. Puede decirse que el recelo de la población de las ciudades portuarias españolas es proporcional a la esperanza que suscita en la población del norte marroquí. De las innumerables entrevistas a las autoridades portuarias de Ceuta y Algeciras se desprende que se acepta el reto con la confianza puesta en la solidez de la experiencia. De estas entrevistas extraemos por ejemplo que: el tráfico Ro/ro tendrá un crecimiento espectacular en los próximos años (EUROPA SUR, 2008); superará el volumen total actual de contenedores del estrecho en seis años, llegando a manejar 8.000.000 de TEUs y 700.000 camiones, etc, etc (EL FARO DE CEUTA, 2008)

Sin embargo, debemos subrayar que el éxito del puerto Bahía de Algeciras se basa en su eficiencia, y este es el principal elemento de competencia en cualquier puerto HUB antes que su localización estratégica. A esto debemos añadir las últimas evaluaciones de estibadores expertos que han visitado la zona donde ponen en tela de juicio la capacidad de manejar con eficacia buques de más de 8.000 teus por la disposición de los muelles y la localización de la bocana portuaria. De este modo volvemos a arrojar más valor a la experiencia acumulada de los puertos ya operativos (EUROPA SUR 2008).

Otro ejemplo lo tenemos en el caso de Gibraltar y su supervivencia ante el reto de Plan de Desarrollo Socioeconómico de la Bahía de Algeciras en 1968. El puerto de Gibraltar compite en el servicio de bunkeringⁱ, en atraques de crucero y otros servicios, algo que no ha pasado desapercibido a las autoridades del Puerto de Ceuta.

El nuevo puerto de Tánger, para competir en costes, tendrá que aplicar necesariamente sistemas innovadores que favorezcan la acumulación de flujos y permitan un abaratamiento por economía de escala. Por otro lado, la eficiencia y rapidez en las labores es también un factor de atracción, prioritario en la mayoría de los casos. Este puerto fue pensado en un primer momento como Tánger-Atlántico, llegando incluso a inaugurarse el comienzo de sus obras por el Rey Hassan II. Se trataba de un puerto destinado a participar del crecimiento del tráfico Norte-Sur, siendo complementario al actual puerto de Tánger. Sin embargo la obra no prosperaba, hasta que recientemente un vuelco en la planificación de la región Norte de Marruecos ha concretado lo que parece ser más ciertamente el proyecto “Tánger-Mediterráneo”, cambiando como es lógico su ubicación. Si en el primer caso el proyecto se iba a localizar al Norte de la prolongación de la inacabada autovía Casablanca-Tánger (que no ha llegado todavía a esta última ciudad, habiéndose quedado a la altura de Larache, a más de una hora hacia el Sur), este nuevo enfoque está requiriendo un esfuerzo por parte del gobierno marroquí para dotar a la región de las infraestructuras adecuadas. En este sentido habría que indicar que se están realizando nuevos accesos a la zona, como es el desdoblamiento de la carretera entre Ceuta y Tetuán.

Queda por ver el sentido que tomaran todas estas transformaciones en el entorno del Estrecho y todo parece tener un sentido positivo, excepto por sectores de las poblaciones marroquíes y españolas con escasa confianza en las autoridades de quienes dependen.

De momento puede aseverarse sin duda que el Puerto de Tánger-Med ya ha cambiado las perspectivas de la población de la región Tánger-Tetuán, no sólo la ordenación y los límites administrativos, a la vez de que ha dado una nueva imagen de la Casa Real Alauita en una región proscrita para el anterior monarca

ⁱ Suministro a buques.

BIBLIOGRAFÍA.

Chikhaoui (2000) Dimensión de la decentralisation au Maroc 13 pp.
<http://www1.kas.de/publikationen/2000/entwicklung/chikhaoui-fr.pdf> 2 marzo 2003.

-
- ESRI (2002) *World Base Map* <http://mapserver2.esri.com> octubre 2002.
- EL FARO DE CEUTA. <http://www.elfaroceutamelilla.es/content/view/12796/61/> (11/09/2008)
- EUROPA SUR.
[Http://www.europasur.es/article/maritimas/166909/estudio/los/estibadores/catalanes/det/ecta/problemas/tangermed.html](http://www.europasur.es/article/maritimas/166909/estudio/los/estibadores/catalanes/det/ecta/problemas/tangermed.html) (11/09/2008)
- MINISTERE DE LA PREVISION ECONOMIQUE ET DU PLAN (2001) Section 16 Region de Tánger-Tetuan <http://www.dp.gov.ma/Plan/Vol3/16Tanger.pdf> 2 Marzo de 2003
- MORENO NAVARRO (2006): "Análisis con SIG de la Red de Transporte Intermodal Entre Marruecos y la Union Europea. Evaluacion de Rutas y Enclaves Estrategicos. Cuadernos Geograficos de la Universidad de Granada. 2006. Pag. 309-365
- MORENO NAVARRO, VENTURA FERNANDEZ (2006): Metodologia con SIG en Dos Estudios de Competitividad: el Puerto de Granadilla de Abona (Tenerife) y el Nuevo Puerto Tanger-Med (Marruecos). XIV Congreso de Tecnologias de la Informacion Geografica. Granada. Age, Universidad de Granada. 2006. Pag. 1687-1694
- NACIONES UNIDAS (2004) Informe sobre desarrollo humano 2004. <http://hdr.undp.org/reports/global/2004/espanol/?CFID=16104&CFTOKEN=41133810> 8 de marzo 2006.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD) (2007) *World Review of maritime transport*. 167 pp.
- VENTURA FERNANDEZ, FERNÁNDEZ LATORRE, MORENO NAVARRO, GONZÁLEZ RELAÑO (2007): Consecuencias Socio-Económicas y Territoriales del Proyecto de Puerto de Granadilla de Abona (Tenerife, Islas Canarias): Criterios para su Sostenibilidad. *Annali di Ricerche e Studi di Geografia*. 2006. Pag. 79-96
- Wilaya de Tetuán (1997) *Monographie L'Interieur*. Rabat. 107 pp.