



EL CAMPO DE GIBRALTAR: FRONTERA Y PUENTE

Francisco Serrano Gómez

M^a del Mar Cerbán Jiménez

M^a José Foncubierta Rodríguez

M^a José Holgado Ferrero

Pilar López Ortega

Universidad de Cádiz

DESCRIPCIÓN DE LA COMARCA

La provincia de Cádiz posee una peculiaridad poco frecuente en el resto del territorio español, pues en ella encontramos tres núcleos importantes de población: la Bahía de Cádiz, Jerez y la Bahía de Algeciras. Todos ellos con una población en torno a las 200.000 personas.

La comarca del Campo de Gibraltar está situada al sudeste de la provincia de Cádiz (*Anexo 1*). Se compone de los siguientes municipios: Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, Tarifa, Jimena, San Roque y Castellar. Se halla dividida en cinco unidades territoriales:

- Arco de la Bahía (Bahía de Algeciras). Incluye los términos municipales de Algeciras, La Línea, zona litoral de Los Barrios, sur de San Roque y Castellar. Su carácter es residencial-industrial-portuario. En ella se concentra la mayor parte de la población.
- Litoral Mediterráneo. Incluye La Línea en su borde norte y la zona litoral de San Roque hasta su límite con la provincia de Málaga. Su carácter es turístico.
- Vertiente Atlántica. Corresponde al municipio de Tarifa y sus pedanías de Facinas y Tahivilla. Su carácter es turístico-agrícola.
- El Valle del Guadiaro. Comprende los municipios de Jimena y sur de Castellar. Tiene carácter agrícola.
- El interior serrano. Se extiende, básicamente, por los términos municipales de Jimena, Castellar y Los Barrios (Parque Natural de “Los Alcornocales”). Su carácter es forestal.

La población del Campo de Gibraltar se cifra actualmente en 230.752 habitantes, repartidos de la siguiente forma por sus diferentes municipios:



MUNICIPIOS	Nº ABSOLUTOS	% TOTAL
Algeciras	104.216	45,16
La Línea	62.454	27,07
San Roque	22.258	9,65
Los Barrios	15.218	6,59
Tarifa	15.089	6,54
Jimena	9.072	3,93
Castellar	2.445	1,06
TOTAL	230.752	100

FTE: Padrón Municipal con fecha 1-1-96

Las posibilidades de desarrollo del Campo de Gibraltar se han visto siempre condicionadas por circunstancias exteriores en mayor medida que las que se derivan del propio territorio (condicionantes internos).

Condicionantes Externos	Situación geoestratégica y geopolítica
	Accesibilidad
	Marco institucional-administrativo
Condicionantes Internos	Población
	Medio Físico
	Base económica

Condicionantes externos

Situación geoestratégica y geopolítica

La posición geoestratégica, conjunción de dos continentes -Europa y África¹- y de dos espacios marítimos -Mediterráneo y Atlántico- hacen del Estrecho de Gibraltar paso obligado para viajeros y mercancías a nivel internacional. A ello se une el hecho de que la Bahía de Algeciras posea unas favorables condiciones de abrigo y calado (7.500 Ha de extensión y calado de hasta 400 m), que la convierten en lugar idóneo para la actividad portuaria. Ambos factores constituyen la base del desarrollo presente y futuro del Campo de Gibraltar.

La situación geoestratégica también tiene implicaciones políticas que han afectado y afectan a la comarca, haciéndose patentes, principalmente, en los siguientes hechos:

- Amplia presencia militar.
- Desarrollo de actividades, lícitas o ilícitas, derivadas de la situación fronteriza con relación a Gibraltar y Marruecos.

¹ La Bahía de Algeciras se encuentra situada en la zona más occidental de Europa hacia África, a sólo 12 millas del puerto de Ceuta y 33 millas del de Tánger.

- Ejecución de un Plan de Desarrollo Socio-Económico para el Campo de Gibraltar a partir de 1965 (Decreto de 28 de Octubre), que, aunque aprobado con anterioridad al cierre de la frontera con Gibraltar, parece causado en opinión de algunos autores, por este último hecho¹.

En 1966, a través del Decreto 1325, de 28 de mayo, se declaró al Campo de Gibraltar como Zona de Preferente Localización Industrial, impulsado, además de las causas políticas de fondo, por las grandes posibilidades que ofrecía la Bahía de Algeciras. A partir de este decreto se han ido instalando en la comarca un conjunto de grandes empresas que la han convertido en uno de los polos industriales más importantes de Andalucía. En 1991 se constituyó la Asociación de Grandes Industrias del Campo de Gibraltar (AGI) con el objetivo de coordinar los esfuerzos de los asociados en interés propio y de la comarca. Actualmente se compone de las siguientes empresas:

Empresa	puesta En marcha	Productos finales o Aplicaciones principales
CEPSA (Cía. Española de Petróleos, S.A.)	1967	Carburantes, productos energéticos, materia prima para petroquímicas, lubricantes, etc.
REPSOL BUTANO, S.A.	1968	Gases licuados del petróleo
CELUPAL, S.A.	1969	Papeles estucados para impresión
PETROQUÍMICA ESPAÑOLA (Grupo CEPSA)	1970	Materia prima para detergentes
CÍA. SEVILLANA DE ELECTRICIDAD (Central Térmica "Bahía de Algeciras")	1970	Energía eléctrica (753 Mw. de potencia instalada)
ACERINOX, S.A.	1973	Chapas y bobinas de acero inoxidable
INTERCONTINENTAL QUÍMICA, S.A. (Grupo CEPSA)	1976	Poliéster, soporte de película fotográfica y magnética, botellas de plástico (PET), plásticos de ingeniería (PBT), aramidas.
CÍA. SEVILLANA DE ELECTRICIDAD (Central Térmica "Los Barrios")	1985	Energía eléctrica (550 Mw. de potencia instalada)
TERMINAL INTERNACIONAL DE CARBONES GIBRALTAR, S.A. (Grupo SEVILLANA)	1985	Carbones procedentes de Australia, Sudáfrica, EE.UU., Indonesia, Colombia y España
SDAD.EÓLICA DE ANDALUCÍA, S.A.	1993	Energía eólica (>400 W/m ²)
MAERKS ESPAÑA, S.A.	1986	Transporte de mercancías en contenedores

FTE: A.G.I. (Asociación de Grandes Industrias del Campo de Gibraltar). 1997

¹ En 1964 el "Comité de los Veinticuatro" dictamina la descolonización de la roca por parte de Inglaterra. A partir de este momento comienza un período de negociaciones que se rompe en 1966. Tres años más tarde el gobierno español decide cerrar la verja (frontera terrestre) y suspender las comunicaciones marítimas a través de la Bahía, al llegar a la conclusión de que Inglaterra no tenía intenciones de proceder a la descolonización.



Durante el año 1995, las empresas de la AGI contribuyeron a la renta del Campo de Gibraltar con 121.663 millones de pesetas y dieron empleo a 25.222 personas, 6.346 de forma directa y 18.876 de forma inducida, lo que representó un 46% de la población ocupada de la comarca.

Accesibilidad

El bajo grado de accesibilidad de la comarca se justifica por los siguientes factores:

- El deficitario estado del sistema vial actual.
- Un medio físico caracterizado por la presencia de una sierra con puntos de altitud considerables, que no es atravesada por ninguna vía importante, excepto por la carretera costera (N-340) que lo hace salvándola por tres puertos de montaña.

Marco institucional-administrativo

La posibilidad de desarrollo del Campo de Gibraltar se ha visto afectada por su dependencia administrativa respecto a la capital de la provincia, agravada por su situación periférica y sus deficientes conexiones.

El grado de dependencia exterior de la comarca hacia los condicionantes anteriormente referidos es una situación que no se presenta con frecuencia, pudiéndose, por tal motivo, considerar a esta zona:

- A nivel mundial, como punto de unión intercontinental e intermarítimo y enclave portuario básico .
- A nivel europeo, como *frontera* sur de Europa respecto a África.
- A nivel nacional, como uno de los principales puertos españoles, frontera respecto a Gibraltar y *punte* entre la península y Ceuta.
- A nivel regional, como una de las principales aglomeraciones urbanas andaluzas y primer puerto, polo industrial básico y productor energético de la Comunidad Andaluza.

Nuestro objetivo a la hora de elaborar esta ponencia ha consistido en poner de relieve los aspectos más destacables de la comarca. No hacemos un recorrido exhaustivo por ella, sino que destacamos tres ámbitos que consideramos esenciales para conocer la situación actual y el potencial de la zona:

I. Población

II. Actividad portuaria.

Infraestructuras: vías de comunicación.

I. POBLACIÓN

En primer lugar vamos a hacer referencia a los rasgos más relevantes de la población campogibaltareña, atendiendo a su estructura y evolución, y destacando distintos indicadores demográficos y socioeconómicos.

La población de esta comarca (230.752 habitantes) representa el 21% de la población de la provincia de Cádiz, que asciende a 1.078.404 habitantes según el último censo disponible.

El modelo de población actual es consecuencia de un proceso histórico permanentemente vinculado al carácter geoestratégico de esta comarca como espacio fronterizo. En el siglo XV se conforma el sistema de asentamiento que, a grandes rasgos, ha perdurado: Castellar, Jimena, Gibraltar, Tarifa y Algeciras. Posteriormente, el establecimiento de la colonia inglesa en Gibraltar en 1704 provoca un reajuste poblacional con la creación de nuevos asentamientos: San Roque, Los Barrios, y más tardíamente La Línea;

y una revitalización de Algeciras. Desde entonces la influencia de Gibraltar en la dinámica poblacional se ha dejado notar con distinta intensidad en la zona de la Bahía.

Por otra parte, el incremento de las relaciones con el exterior, motor de la actividad económica basada en el tráfico marítimo, unido al Plan de Desarrollo de 1965, refuerzan la tendencia a la concentración de población en el arco de la Bahía.

En la actualidad, la inercia generada por la progresiva concentración de población y actividad del citado arco, y la actividad turística en la fachada mediterránea- y en menor medida la atlántica-, son fuerzas que actúan en la localización de la población.

El volumen de la población campogibaltareña presenta una tendencia ascendente desde principios de siglo. Así, el número de habitantes de la comarca casi se ha triplicado durante este período. Sin embargo, este incremento del volumen poblacional no ha sido uniforme. Se suceden períodos de crecimiento más o menos moderados con períodos de retroceso, como queda reflejado en la siguiente tabla:

Años	Población (nº absolutos)	%incremento s/total
1910	88.861	
1920	123.044	38,46
1930	97.739	(20,56)
1940	115.345	18,01
1950	161.861	40,32
1960	183.932	13,63
1965	182.598	(0,72)
1968	193.348	5,88
1970	188.031	(2,74)
1975	198.839	5,74
1980	199.063	0,11
1982	202.594	1,77
1987	217.771	7,49
1991	220.107	1,07
1996	230.752	4,8
2020*	250.072	4,8

FTE. Torremocha Silva. Historia Económica del Campo de Gibraltar., Tomo III. 1989. Censo INE 1.991, Padrón 1.996

Durante la primera mitad del siglo se observan dos períodos de fuerte crecimiento de la población. En concreto, el decenio 1910-20 con un incremento del 38%, y el decenio 1940-50 con un incremento del 40%. Entre éstos, el decenio 1920-30 presenta un fuerte descenso del 20%. El factor más destacable para explicar estos movimientos lo encontramos en Gibraltar. La influencia económica de la colonia británica se deja notar en toda la comarca, incidiendo sensiblemente en el volumen poblacional.

A partir de 1950 el elevado crecimiento natural (nacimientos-defunciones) se ve contrarrestado por la emigración. Ésta, motivada por el desempleo y las escasas perspectivas económicas, se consolida en 1965. Se produce entonces, y por primera vez desde 1930, un descenso de la población comarcal (0,72%).

El cierre de la verja en 1969 repercutió negativamente en el volumen poblacional. Se produce un nuevo descenso, éste más intenso (2,72%). En un solo año, 1969-70, el Campo de Gibraltar pierde 8.361

habitantes. La década de los setenta se inicia con un incremento poblacional débil y termina con un cierto estancamiento del conjunto.

A partir de 1980 se comienza un período de recuperación y crecimiento que se confirma en las proyecciones de población realizadas por el INE para la comarca.

La siguiente tabla especifica el crecimiento poblacional a nivel municipal:

MUNICIPIO	1950	1960	1965	1968	1970	1980	1991	2020*
ALGECIRAS	52.732	66.317	72.266	76.146	81.663	86.042	101.256	119.366
L. BARRIOS	7.990	8.844	8.614	8.810	8.770	10.667	13.669	21.050
CASTELLAR	1.943	2.491	1.949	2.002	2.016	1.990	2.269	3.764
JIMENA	10.660	11.656	10.723	10.089	9.735	8.258	8.862	9.552
LA LÍNEA	55.105	59.456	57.033	59.794	52.127	56.282	58.315	58.250
SAN ROQUE	15.333	17.126	15.894	20.206	17.727	20.604	21.224	20.840
TARIFA	18.098	18.042	16.119	16.301	15.833	15.220	14.512	17.502

FTE. Torremocha Silva. Historia Económica del Campo de Gibraltar. Tomo III.1989 y Censo INE 1.991

Los fenómenos descritos para el conjunto de la comarca afectan de forma desigual a los distintos municipios que la conforman. La tabla anterior muestra la evolución del volumen poblacional y destaca las notables diferencias intermunicipales.

Desde 1950 se ha constatado una clara tendencia a una mayor concentración de la población en los municipios urbanos y una pérdida de efectivos en los municipios rurales. El análisis del sistema de asentamientos evidencia la existencia de núcleos progresivos o muy progresivos junto a núcleos estacionarios o regresivos (*Anexo 2*).

Entre los primeros encontramos Algeciras, que concentra en la actualidad el 45% de la población. Presenta una tendencia alcista, ni siquiera quebrada tras el cierre de la verja. Los Barrios comparte dicha tendencia, incluso con mayor intensidad en la última década, debido a la inmigración intracomarcal. San Roque manifiesta un crecimiento más moderado. La Línea, muy afectada en su población por el cierre de la frontera con Gibraltar, muestra un cierto estancamiento, incluso retroceso. Por otra parte, Tarifa, con un descenso lento de su volumen poblacional, junto a Castellar y Jimena muestra una tendencia regresiva.

En síntesis, los municipios del interior - Jimena y Castellar-, y Tarifa, caracterizados por la situación periférica, el aislamiento y una economía basada en el sector agrario, han sufrido una merma en su población. Frente a ellos, los núcleos urbanos de Algeciras, Los Barrios y San Roque - y a gran distancia La Línea-, caracterizados por la situación central y una economía basada en el sector industrial y en servicios, se han convertido en municipios receptores de población.

La consecuencia más visible es la aparición de dos estructuras demográficas bien diferenciadas: el modelo de aglomeración en el arco de la Bahía- excepto La Línea-, caracterizado por un rejuvenecimiento de la población, y el modelo de dispersión propio de los municipios interiores y periféricos caracterizados por un envejecimiento de la población.

La densidad demográfica se recoge en la siguiente tabla:

MUNICIPIO	DENSIDAD POBLACIÓN (Hab./Km ²)
ALGECIRAS	1.208,88
LA LÍNEA	2.361,88
SAN ROQUE	145,94
CASTELLAR	12,65
JIMENA	25,66
TARIFA	35,00
LOS BARRIOS	41,65
COMARCA	145,34
PROVINCIA	144,94
GIBRALTAR	4.916,63

FTE. Censo de población de Andalucía 1991 IEA

La densidad demográfica comarcal es de 145 hab./ km² , aunque este no es un dato representativo. Se confirman los fuertes contrastes entre municipios rurales y urbanos.

Así, la distribución espacial de la población se caracteriza por una fuerte concentración en la Bahía: en 1996, 204.146 (88%), lo que contrasta con el resto de la comarca, sobre todo el interior serrano, en el que se da un gran vacío poblacional.

Desempleo

A modo de apunte socio-económico, los datos que encontramos en la comarca reflejan una comprometida realidad laboral. Así, el porcentaje de la población activa ni siquiera alcanza el 40%, y el desempleo - a diciembre de 1996-, afecta a cerca de 18.000 personas, siendo uno de los problemas más acuciantes de la comarca. Estos datos siguen la tónica general de la provincia de Cádiz. Según la EPA del cuarto trimestre del 96, la tasa de actividad en la provincia es del 49,62%, y la tasa de desempleo del 38,63%.

Inmigración

Finalmente, es necesario hacer referencia a la creciente presión de los flujos inmigratorios que llegan a la comarca. Este fenómeno afecta a Europa, a España y especialmente al Campo de Gibraltar, que constituye la puerta sur de entrada al Viejo Continente.

Históricamente, la situación geográfica de la comarca ha propiciado el desarrollo de movimientos de población y comerciales, mas o menos ortodoxos, propios de cualquier zona fronteriza.

A partir de la entrada en vigor del Tratado de Schengen en abril de 1994, se produce una modificación sustancial que afecta a estos flujos. La supresión de las fronteras interiores de los países comunitarios firmantes¹ se traduce en un incremento de la importancia de las fronteras exteriores para el control de la circulación de personas.

La política europea se torna cada vez más restrictiva para la admisión de extranjeros en territorio comunitario, aunque no acaba con uno de los problemas más notable de la sociedad actual, que es sin duda,

¹ Los países firmantes de este Tratado son: Alemania, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Francia, Italia y España.

la inmigración. Algeciras, como frontera sur de la Europa comunitaria, se ve afectada por un flujo inmigratorio que no cesa, y que, ya sea a través de canales legales o ilegales, se reproduce continuamente.

En la actualidad, Enero del 97, el número de residentes extranjeros en el Campo de Gibraltar asciende a 4.046. Esta cifra representa casi la mitad (49,56%) de los residentes extranjeros en la provincia que suman 8.180.

La siguiente tabla muestra como se distribuyen en la Comarca y el tipo de permiso:

MUNICIPIO	TOTAL RESIDENTES	PERMISO RESIDENCIA	P.RESID/TRABAJO
ALGECIRAS	1.306	850	454
LA LÍNEA	996	843	153
SAN ROQUE	1.082	829	253
LOS BARRIOS	249	208	41
JIMENA	144	122	22
CASTELLAR	25	19	6
TARIFA	244	147	97
TOTAL (%)	4.046 (100)	3.020 (75)	1.026 (25)

FTE: Gobierno Civil de Cádiz a 1 de Enero de 1997

La tabla anterior nos descubre que el 75% de los extranjeros sólo tienen permiso de residencia. Este puede ser un dato engañoso, puesto que muchos trabajan aunque en situación irregular.

Los residentes extranjeros en la comarca representan un 1,7% de la población total. Este porcentaje está aún lejos de los parámetros europeos, alrededor del 5% de media, pero muestra una tendencia al alza fuerte y constante. La distribución de residentes extranjeros según el continente de procedencia se muestra en la tabla expuesta a continuación:

CONTINENTE	Nº ABSOLUTO	% S/ TOTAL
EUROPA	2.363	58,4
Europa Comunitaria	1.927	47,62
Resto de Europa	436	10,77
ÁFRICA	988	24,41
África Norte	938	23,18
África Subsahariana	50	1,23
AMÉRICA	360	8,89
América del Norte	104	2,57
Centro-América	106	2,61
Sudamérica	150	3,70
ASIA	321	7,93
OCEANÍA	14	0,34
TOTAL	4.046	100

FTE. Elaboración propia según datos del Gobierno Civil de Cádiz. 1997

Los residentes extranjeros son un grupo heterogéneo. El perfil de éstos es diferente en función del país de procedencia o del tipo de permiso al que acceden. Básicamente se dan dos situaciones: la de aquellos europeos y norteamericanos que vienen buscando un lugar de descanso y ocio, o bien de trabajo; y la de aquellos que llegan procedentes mayoritariamente de África (Marruecos) buscando unas condiciones de vida y trabajo más dignas.

Atendiendo a la nacionalidad, destaca la importancia de países como Gran Bretaña, con un 27%, seguido de lejos por otros países comunitarios. Por otra parte, entre los países no comunitarios, destaca la gran presencia de marroquíes con un 23%, y el creciente peso de los países centro y sudamericanos. En cualquier caso, no podemos olvidar que en el Campo de Gibraltar la inmigración de asentamientos no es el hecho más destacable. La inmigración de tránsito hacía otras regiones españolas y hacía Europa, es la verdadera protagonista de estas corrientes migratorias. Una corriente protagonizada mayoritariamente por hombres, aunque con un porcentaje de mujeres progresivamente más importante, con edades que oscilan entre los 20 y los 40 años.

Las nacionalidades más representativas se muestran en la siguiente tabla:

PAÍS	Nº ABSOLUTO	% S/ TOTAL
GRAN BRETAÑA	1.094	27,03
MARRUECOS	929	22,96
GIBRALTAR (G.B.)	372	9,19
PORTUGAL	176	4,34
ALEMANIA	171	4,22
FRANCIA	132	3,26
ITALIA	110	2,71
FILIPINAS	109	2,69
INDIAS	96	2,37
ESTADOS UNIDOS	95	2,34
DINAMARCA	88	2,17
REP. DOMINICANA	84	2,07
CHINA	80	1,97
ARGENTINA	70	1,73
SENEGAL	38	0,93
OTRAS	402	9,93
TOTAL	4.046	100

FTE. Elaboración propia según datos del Gobierno Civil de Cádiz. 1997

Un último aspecto, que no podemos olvidar, es el de la inmigración ilegal. Un fenómeno creciente, que afecta directamente al Campo de Gibraltar. El tráfico ilegal de mercancías y personas es difícil de cuantificar, pero algunos datos pueden dar luz sobre la importancia de éste.

Según las estadísticas facilitadas por el Gobierno Civil de Cádiz, durante el año 1996 las expulsiones de extranjeros ascienden a 573 y las devoluciones a 3.700. Entre ambas suman 4.273 actuaciones, de las cuales un 86% (4.027) implican a inmigrantes procedentes de tres países: Argelia, Mauritania y Marruecos.



Por otra parte, el tráfico ilegal no se limita a la inmigración, ya sea de tránsito o de asentamiento. En muchas ocasiones, los canales y redes creados trafican con personas y con mercancías. Los datos de decomiso de distintas sustancias en el Campo de Gibraltar son un claro exponente de la especial conflictividad de la zona. Durante 1995, 43.000 Kg de hachís, 24.000 Kg de cocaína, 8.000 Kg de heroína y otras sustancias (éxtasis 46.000 dosis) fueron decomisados por la 234 Comandancia de la Guardia Civil. Así mismo, fueron realizadas 832 actuaciones de carácter fiscal relacionadas con el contrabando de tabaco.

En definitiva, nos encontramos ante un fenómeno complejo y en alza, que seguirá afectando a la comarca campogibraltareña.

II. ACTIVIDAD PORTUARIA

La economía del Campo de Gibraltar se sustenta principalmente en los sectores portuario e industrial, estando ambos íntimamente interrelacionados y favorecidos por la situación geoestratégica de la comarca, como ya se ha señalado.

En el año 1892 se pone en funcionamiento la línea de ferrocarril Bobadilla-Algeciras, y es en el año siguiente cuando se inicia la construcción de un muelle de madera en Algeciras. En 1907 se constituye la Junta de Obras del Puerto, organismo regulador de la actividad portuaria. Debido a los sucesivos aumentos en el tráfico de pasajeros y comercial con Gibraltar y Ceuta, se llevaron a cabo varios proyectos para la ampliación del Puerto en 1914 y 1921.

Entre 1926 y 1929, debido al auge económico internacional, se produce un despegue del Puerto de Algeciras; pero fue en 1964, tras la ruptura de relaciones con el Gobierno de Gibraltar y el cierre posterior de la verja que le unía con La Línea de la Concepción, cuando se desarrolla el Puerto de Algeciras. Posteriormente, en 1967, mediante Real Decreto de 19 de octubre, el Puerto de Algeciras pasa a denominarse Puerto Algeciras - La Línea.

En el despegue portuario influye decisivamente el hecho de que el Gobierno español apostara por el desarrollo industrial de la comarca campogibraltareña para compensar las pérdidas económicas de la ruptura con la colonia británica. Entre las empresas creadas en base a esta política cabe destacar la metalúrgica Acerinox y la refinería petrolífera “Gibraltar” de CEPSA.

Todo ello provoca un cambio sustancial en la actividad portuaria, que traslada su importancia del tráfico de pasajeros y de la pesca al movimiento de graneles sólidos y líquidos, a través de las terminales portuarias de las grandes empresas de la zona. Concretamente se instala una terminal de graneles líquidos en la refinería de petróleo, y de sólidos en Acerinox y en la empresa Sevillana de Electricidad.

En 1975 se consolida el tráfico de contenedores con la puesta en marcha de una terminal de la empresa estadounidense Sea-Land. Posteriormente, en 1986, la empresa danesa de transporte de contenedores Maersk instala otra terminal e invierte cerca de 8.000 millones de pesetas en la construcción de la plataforma de contenedores “Terminal 2000”, la más moderna del mundo y que fue inaugurada el 31 de marzo de 1995.

En 1982, a través de un decreto del 2 de abril, el Puerto de Tarifa pasó a formar parte del Puerto Algeciras - La Línea

La Bahía de Algeciras, con un frente abierto al Sur de ocho kilómetros, entre Punta Carnero (Algeciras) y Punta Europa (Gibraltar), y fondo de diez kilómetros, constituye un sistema portuario gestionado desde hace años por el ente público Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, puerto de interés general y dependiente del organismo de titularidad estatal Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA) está compuesta por los Puertos de Algeciras -que es el que posee las instalaciones más extensas e importantes- La Línea, Tarifa y las terminales autónomas de Acerinox, CEPSA y Sevillana de Electricidad. (Su distribución espacial queda reflejada en el Anexo 3)

Las inversiones realizadas por la APBA en los últimos diez años se pueden ver reflejadas en la siguiente tabla:

AÑO	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
IMPORTE*	895	502	940	1.355	2.336	3.295	4.880	3.097	3.668	4.031

* (En millones de pesetas)

Estas inversiones se han enmarcado en una filosofía empresarial de apertura a nuevos mercados, y los resultados de ellas han sido que la APBA sea el primer puerto de España en volumen de mercancías, por encima de Bilbao, Barcelona y Valencia.

En transporte de contenedores, el Puerto de Algeciras es líder de España y del Mediterráneo, sexto de Europa y vigesimoquinto del panorama mundial. La instalación portuaria algecireña destaca también en el tráfico de petróleo y derivados, binomio pasajeros-automóviles, principalmente emigrantes norteafricanos que trabajan en Europa occidental, y, en menor medida, en la pesca.

Dentro de las instalaciones del Puerto algecireño se distinguen claramente dos zonas: Norte y Sur, separadas por el ahora sepultado Río de la Miel. La zona Norte está compuesta por:

1.- **Muelle del Navío.** Destinado principalmente al movimiento de contenedores. Allí se encuentra la terminal de las empresas Maersk y Sea-Land. Las grúas para carga y descarga de contenedores son las más grandes del mundo. Su altura fija es de 78 metros, 106 metros de altura hasta el brazo más elevado y 48 metros de ascensión hasta la maquinaria. El coste de construcción unitario es de 1.500 millones de pesetas y puede manejar eléctricamente dos contenedores a la vez desde una distancia de 48 metros desde el borde del muelle. Esto permite reducir el tiempo de estancia de los buques, que actualmente es de unas 15 horas.

Maersk y Sea-Land hacen de los muelles del Navío y de la Isla Verde el principal Puerto de tránsito de contenedores del Mediterráneo. Los portacontenedores atracan normalmente en Algeciras procedentes de Singapur, Hong Kong o Japón. Posteriormente, esta mercancía se distribuye por el Mediterráneo, norte de Europa, África y América.

Actualmente se está desarrollando un proyecto de ampliación en 300 metros lineales, para obtener una superficie total aproximada de 15 hectáreas.

2.- **Muelle de la Galera.** Se dedica al tráfico de pasajeros. Al estar éste caracterizado por una alta estacionalidad, es necesario completar el espacio disponible para el estacionamiento de vehículos con los terrenos del denominado “llano amarillo”, que son los más próximos al frente urbano.

Se está llevando a cabo la ampliación de la terminal de viajeros. Para ello se puso en marcha a finales de 1995 el relleno de la dársena de la Galera, que dispondrá de una extensión de 12.000 metros cuadrados, dedicados al control de entrada y salida de vehículos y pasajeros. En las instalaciones actuales, de 7.000 metros cuadrados, se mantendrán las agencias de viajes y otros servicios.

La futura estación marítima, con una superficie de 19.000 metros cuadrados, agilizará el tráfico de pasajeros con destino a Ceuta y Tánger y podrá cubrir las puntas estacionales de las operaciones “Paso



del Estrecho”, habituales en julio y agosto por ser éstos los meses en los que los emigrantes norteafricanos van de vacaciones a sus lugares de origen.

3.- **Muelle pesquero.** Se sitúa entre el muelle de la Galera y el del Navío, y no tiene problemas espaciales para su desarrollo, a diferencia de los anteriores, ya que la pesca no ha tenido un auge tan intenso.

El de Algeciras es un puerto fundamentalmente extractor, receptor y comercializador de todo tipo de productos marinos, congelados incluidos. En 1995, debido a la falta de acuerdo con Marruecos (en cuyas aguas faenaban muchos barcos de nuestra flota) se produjo una disminución de la actividad pesquera; pero en 1996, se logró llegar a un entendimiento con el gobierno marroquí y el volumen de capturas creció un 27,03% con respecto a 1995, situándose en 19.169 Tm.

Dentro todavía de esta zona, hay que destacar las obras de acceso Norte al Puerto de Algeciras, destinadas a descongestionar el tráfico urbano y a canalizar el precedente tanto de la Comarcal 440 como de la Z.A.L (Zona de Actividades Logísticas). El presupuesto es de 3.916 millones de pesetas y su longitud de 2,5 kilómetros. En el supuesto de que la C- 440 se transforme en autovía, este acceso se consolidará como el eje viario de relación más importante entre el puerto y su área de influencia terrestre o “hinterland”.

La zona Sur está compuesta de:

1.- **Muelle de la Isla Verde.**- En él se localizan terminales de graneles líquidos y sólidos, y en menor medida, se dedica a mercancía general, avituallamiento y base de los servicios de Vigilancia Aduanera y Guardia Civil. Actualmente se está elaborando un proyecto para la creación de una terminal pública de contenedores, así como otro de instalación para la recogida y tratamiento de los residuos oleosos de los buques.

2.- **Puerto deportivo de El Saladillo.** Es un proyecto en curso que dará abrigo a más de 800 embarcaciones deportivas en su primera fase y hasta 1.200 en una segunda fase. En su zona terrestre se ubicará un club náutico e instalaciones comerciales.

Actualmente se encuentra en fase de estudio la duplicación del acceso Sur a Algeciras, con la intención de proporcionar al puerto una vía de gran potencia y capacidad. Este proyecto ha quedado en un plano secundario ante la prioridad concedida al acceso Norte.

Las infrautilizadas instalaciones portuarias de La Línea están siendo objeto de una remodelación para adaptarlas al tráfico de pasajeros y actividades náutico-deportivas. Su puerto deportivo contará con 267 puntos de atraque en siete pantalanes flotantes para embarcaciones de 6 a 30 metros de eslora. Estarán protegidas por un dique de abrigo de 225 metros y dispondrá de un área destinada a reparaciones de 8.300 m².

Cerca del Puerto de La Línea se encuentran las antiguas instalaciones de astilleros de Crinavis, que, tras mucho tiempo de abandono, han sido adquiridas por la APBA con el objetivo de crear un centro de reparaciones navales. Actualmente tiene 50 hectáreas, ampliables hasta 100, y contará con un dique flotante con capacidad para buques de hasta 170 metros de eslora.

El Puerto de Tarifa, limitado por su superficie terrestre, tiene tres funciones básicas: tráfico de pasajeros con Tánger, pesca y base de lanchas de la Armada.

Por otra parte, está previsto convertir a la Bahía de Algeciras en una plataforma de distribución de mercancías para Andalucía, España y el norte de África. Para ello se está llevando a cabo una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) aproximadamente a tres kilómetros de Algeciras, localizada en el Fresno y



La Menacha, con el objetivo de que a medio y largo plazo no se produzcan carencias de terrenos cerca de las terminales de contenedores. Para su puesta en marcha se crea un consorcio entre la Junta de Andalucía, la APBA y el Ayuntamiento de Los Barrios.

Esta zona, que contará con 150 hectáreas que se irán desarrollando a medida que sea necesario, estará conectada con la plataforma ferroviaria de Coslada (Madrid) conocida como “Puerto seco”, de forma que se cree un gran nudo logístico para el movimiento de contenedores.

En este proyecto participan los puertos de Algeciras, Bilbao, Barcelona y Valencia, que estarán conectados mediante cuatro trenes diarios de 450 metros y se podrán manejar hasta 65.000 TEUs a través de dicha red intermodal.

La creación de espacios terrestres donde localizar nuevas funciones portuarias pretende lograr una mayor articulación del tejido productivo de la zona, de forma que se genere un verdadero “hinterland”. Hasta ahora, el déficit de infraestructuras territoriales, viarias y ferroviarias de alta capacidad, ha provocado la desconexión con el interior y la imposibilidad de desarrollar el “hinterland”.

Una actividad en la que destaca el Puerto Bahía de Algeciras es el “bunkering” o suministro a buques que pueden operar o no en él. Normalmente, los puertos que se dedican a esta actividad tienen grandes áreas de fondeo o puntos de atraque y los buques son suministrados generalmente mediante gabarras.

Esta actividad hace necesario que el puerto que la realiza deba cumplir ciertas condiciones, como una adecuada situación geográfica con respecto a las grandes rutas de navegación, ya que normalmente el barco toma combustible en uno de los puertos que estén en su trayecto, de forma que los costes sean menores.

Por otra parte, se necesitan grandes áreas de fondeo, con suficiente abrigo y protección de los vientos, debido a que el suministro se realiza principalmente en estas áreas. Suelen ser grandes bahías naturales, dado el alto coste de su creación por medios artificiales. También se puede llevar a cabo el suministro en los muelles, aprovechando las operaciones de carga y descarga de los buques. Para ello es necesario disponer de puntos de atraque, aunque no se construyen estos puntos especializados para el “bunkering” porque sus costes de realización, únicamente para el ejercicio de esta actividad, son demasiado elevados.

También son necesarias instalaciones para el almacenaje, que pueden ser terrestres o depósitos flotantes, aunque estos últimos tienen grandes riesgos con respecto a la seguridad y el medio ambiente.

La calidad del servicio es otro factor a tener en cuenta a la hora de elegir un puerto para llevar a cabo el “bunkering”, así como unos bajos costes de explotación de la actividad para lograr un precio final competitivo por la prestación del servicio.

El Mediterráneo posee un gran potencial para el “bunkering”, tanto por su tráfico interior como por el exterior. Dentro de él, los principales puertos en cifras de 1995 son:

PUERTO	Tm BUNKER
ESPAÑA	
Algeciras	1.101.000
Ceuta	520.000
Valencia	139.000
Tarragona	115.000

Barcelona	286.000
GIBRALTAR	1.200.000
FRANCIA	
Lavera	132.000
Fos Sur Mer	735.000
ITALIA	
Génova	900.000
Augusta	250.000
Puerto Marguera	200.000
MALTA	
La Valetta	N/D
GRECIA	
Pireo	800.000
ÁFRICA	
Port Said	145.000

FTE: Boletín de información mensual de Puertos del Estado . Diciembre de 1996

En el cuadro anterior se pone de manifiesto la gran importancia de esta actividad en el Estrecho de Gibraltar (Algeciras, Ceuta y Gibraltar), siendo sus principales competidores Port Said y El Pireo. No obstante, el desarrollo del “bunkering” está todavía por debajo de los grandes centros internacionales como Singapur (12 millones de toneladas) y Rotterdam (8 millones de toneladas).

La evolución concreta del “bunkering” en el Puerto Bahía de Algeciras desde 1986 es la siguiente:

AÑO	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
BUNKER*	617	742	721	699	795	744	673	886	1.147	1.101	1.044

* En miles de toneladas

El descenso que se ha producido en los últimos años se debe principalmente al desvío de buques hacia otros puertos por la incidencia del Acuerdo de Schengen en los cambios de tripulación y por la reducción del precio de los combustibles en puertos competidores. En este sentido, hay que señalar que Gibraltar superó en el tráfico de “bunkering” al Puerto Bahía de Algeciras en 1995 debido a que sus precios eran más competitivos por las empresas del exterior, que compran el combustible en el mercado libre y posteriormente lo almacenan en grandes cisternas flotantes a la entrada del puerto gibraltareño, así como por el mayor número disponible de gabarras para el suministro.

En cualquier caso, estas importantes cifras son el resultado de que el Puerto Bahía de Algeciras cumple la mayor parte de las condiciones para el “bunkering”: una bahía natural de 7.500 hectáreas, protegida del oleaje y el viento, calados adecuados, una refinería con puntos de atraque e instalaciones para el almacenamiento, operadores cualificados y una política de reducción de costes dirigida a incrementar su competitividad.

Por otra parte, el “bunkering” reporta ingresos tanto al Puerto y a las compañías petroleras que suministran combustible como a un gran número de pequeñas y medianas empresas especializadas en el

suministro de todo tipo de avituallamiento (aceites lubricantes, agua potable, hielo, repuestos, reparaciones de averías...).

El volumen de negocio obtenido, en Tm, por la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras en sus principales partidas de tráfico, en los últimos ocho años, queda reflejado en la siguiente tabla:

Concepto	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Graneles líquidos	16.486.000	16.061.000	17.125.000	16.897.000	14.724.000	18.296.000	17.226.000	15.879.000
Graneles sólidos	1.582.000	1.545.000	1.721.000	2.051.000	1.835.000	2.109.000	2.162.000	1.729.000
Mercancía general	5.699.000	6.932.000	9.161.000	9.355.000	11.272.000	11.918.000	14.987.000	16.209.000
TOTAL	25.448.000	26.346.000	29.646.000	30.034.000	30.002.000	34.771.000	36.987.000	36.362.000
Avituallam.	905.000	991.000	917.000	1.123.000	1.318.000	1.591.000	1.550.000	1.602.000
TEUs	397.163	552.555	761.795	780.336	806.543	1.003.528	1.154.714	1.306.825
Pasajeros	3.843.000	3.688.000	3.522.000	3.696.000	3.686.000	3.697.000	3.315.000	3.373.000
Número Buques	11.254	14.369	12.451	12.162	13.088	13.967	12.863	17.980

El tráfico de Graneles Líquidos en 1996 ha sido de 15.879.000 Tm, lo que supone un descenso con respecto a 1995 del 7,82%. Esto ha sido debido a la reducción del tráfico de los productos petrolíferos refinados cargados y con destino a otras factorías nacionales, así como por el menor tráfico de agua a Ceuta por la desaparición de la sequía. *Gráfico 1.*

En cuanto al tráfico de Graneles Sólidos, con 1.729.000 Tm en 1996, ha supuesto un descenso del 20,02% respecto al año anterior, debido principalmente a dos motivos: la parada técnica en Acerinox y la reducción del tráfico de carbón de la planta de Sevillana de Electricidad, ya que utilizó los excedentes de recursos hidráulicos y no tuvo necesidad de importar más carbón. Para incrementar el rendimiento económico de esta última terminal, se inicia un nuevo tráfico de graneles sólidos, concretamente áridos procedentes de Escocia. *Gráfico 2.*

La Mercancía General ha alcanzado durante estos doce meses 16.209.000 Tm, representando un crecimiento del 8,15% con respecto a 1995. Ello ha sido debido, principalmente, al aumento de las toneladas contenerizadas, que son aproximadamente un 83,21% del total. El tráfico RO-RO (Roll-on, Roll-off) también ha aumentado un 23,34%, situándose en 1.797.443 Tm, debido a la firma del acuerdo pesquero con Marruecos y a la reducción de fletes de las navieras que operan con Tánger. *Gráfico 3.*

El Tráfico Total supuso en su conjunto una cifra cercana a los 37 millones de Toneladas métricas, manteniéndose aproximadamente igual que en el año anterior. En concreto, se ha producido un incremento en la Mercancía General generado por el mayor crecimiento en el tráfico de contenedores llenos y el mayor tráfico RO-RO con Marruecos. Pero como consecuencia de la desaparición de la sequía, apenas hubo tráfico de agua con Ceuta y se redujo la cifra de graneles líquidos. *Gráfico 4.*

El Tráfico de Contenedores ha aumentado en un 13,17% en estos doce meses, con 1.306.825 TEUs, siendo las Toneladas métricas contenerizadas 13.776.991 (+15,84%). Maersk, con 962.684 TEUs, ha aumentado con respecto al año anterior un 28,4%. Por otra parte, en la terminal de Sea-Land, hubo un movimiento de 292.937 TEUs descendiendo con respecto a 1995, pero las previsiones son que se

recuperen los tráficos de años anteriores con la utilización conjunta en la terminal del muelle del Navío con Maersk. *Gráfico 5.*

El Avituallamiento ha representado un total de 1.602.000 Tm, lo que implica un aumento con respecto al año anterior del 3,34%. El principal motivo de este incremento es el aumento de otros avituallamientos (hielo, agua muelle y gabarra...), que se incrementaron en un 24,3%; pero los productos petrolíferos descienden un 5,19%, debido al desvío de buques hacia otros puertos por la incidencia del Acuerdo de Schengen y por las reducciones competitivas de los precios de los combustibles en otros puertos. *Gráfico 6.*

El tráfico de Buques entrados ha alcanzado en 1996 la cifra de 17.980 representando un descenso con respecto al año anterior del 39,78%. Las principales causas de esta reducción han sido la sustitución de embarcaciones rápidas y otras, por buques de alta velocidad y más capacidad, así como la incorporación, durante la Operación Paso del Estrecho 1996, de barcos de gran capacidad por las compañías Transmediterránea e Isnasa. *Gráfico 7.*

En relación al tráfico de Pasajeros ha aumentado un 1,75% en estos doce meses, lo que supuso un movimiento de 3.372.961 de personas que cruzaron el estrecho de Gibraltar. La línea con Ceuta registró un tráfico de 12.035.699 pasajeros, lo que supuso un aumento del 2,37%; por otra parte, con respecto a Tánger, incluido Tarifa, se produjo un movimiento de 1.337.262 pasajeros (+ 0,82 %). Ambas líneas se han recuperado, pero en la de Tánger se ha producido un cierto estancamiento. Esto se ha debido a la suspensión durante largo tiempo del tráfico hacia estas ciudades desde Tarifa, y de otros factores como la nueva línea Almería-Nador y la potenciación de la de Alicante-Orán utilizada por los argelinos que no podían llegar a su país vía Marruecos. *Gráfico 8.*

Las previsiones de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras de Tráfico Total para el año 2.000 son de alrededor de 50 millones de Tm, así como alcanzar los 2 millones de TEUs.

Podemos concluir diciendo que el Puerto Bahía de Algeciras busca competir en calidad, variedad y seriedad del servicio prestado. Se ha convertido en muy poco tiempo en un Puerto Hub, es decir, de referencia y distribución del Mediterráneo. Pero la competencia es fuerte y no descansa. En Italia se ha inaugurado un nuevo puerto en el Estrecho de Messina, el Gioia Tauro, cuyo objetivo es hacerse con parte del tráfico de contenedores que desde Asia se distribuye a todo el mundo a través del Canal del Suez, restándosele al Puerto de Algeciras. Por otro lado, Marruecos tiene previsto construir un puerto en Tánger destinado a captar gran parte del movimiento de mercancías contenerizadas de Algeciras.

Los Puertos de Tarifa y La Línea tienen como objetivo diversificar la oferta de puntos de atraque para el tráfico de pasajeros y de mercancías en camión con destino al Norte de África.

En la Bahía de Algeciras se sabe que es necesario seguir invirtiendo para conservar el liderazgo, prestando especial atención a obras de infraestructura que garanticen la fluidez del transporte por ferrocarril y carretera, de forma que se supere el tradicional e histórico aislamiento de esta zona.

III. INFRAESTRUCTURAS: VÍAS DE COMUNICACIÓN

La situación geoestratégica y las demás características ya comentadas han dejado patente la condición de puente internacional de la comarca del Campo de Gibraltar. Sin embargo, el pleno desarrollo de esta condición requiere la mejora y modernización de sus actuales vías de comunicación con el resto del país y de Europa.

El proceso de integración económica europea y la creciente globalización de la economía internacional han aumentado considerablemente las relaciones comerciales. En este contexto, el Campo de Gibraltar se

clasifican como de interés comunitario prioritario los ejes de carreteras Irún-Madrid-Algeciras y Narbona-Barcelona-Valencia-Algeciras; proclamándose de importancia comunitaria el eje Salamanca-Sevilla-Algeciras.

Por otra parte, en el acuerdo europeo sobre grandes líneas internacionales, redactado por la Comisión Económica para Europa de la ONU, se estableció como línea complementaria el eje Madrid-Córdoba-Algeciras.

Proyectos y Estudios

Por todo lo indicado anteriormente, la Administración, en estos últimos años, se ha concienciado de la necesidad de mejorar y transformar la actual red viaria campogibraltareña.

El Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 17 de mayo de 1994 formuló el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de la Comarca del Campo de Gibraltar. En él se señalan, entre otros, los siguientes objetivos generales:

“Potenciar las funciones a desarrollar en la Comarca del Campo de Gibraltar y favorecer su configuración como futuro centro de transporte y comercio internacional del Sur de Europa”

“Mejorar la accesibilidad del Campo de Gibraltar respecto a la Bahía de Cádiz, Sevilla y el centro peninsular y aprovechar las ventajas derivadas de su posición en el marco nacional e internacional”

En base a dicho Plan se constituyó, el 25 de julio de 1994, la Comisión de Redacción del mismo, que acordó llevar a cabo los trabajos en tres fases:

- Diagnósis, objetivos y criterios (ya elaborada)
- Avance del Plan (en vías de ejecución)
- Plan Final.

Las actuaciones programadas/planificadas por parte de la Administración estatal son las siguientes:

ESTADO DE LA ACTUACIÓN	ACTUACIÓN	IMPORTE (Millones ptas.)
PROYECTOS EN REDACCIÓN	E. Informativo Chiclana-Algeciras y Acondicionam.Vejer-Algeciras.N-340	10.300
ESTUDIOS Y PROYECTOS REMITIDOS PARA APROBACIÓN	Duplicación acceso sur de Algeciras N-351 Variante de Campamento	2.204,1 1.551,2
OBRAS EN LICITACIÓN	N-340 Autovía Guadiaro-Estepona* Acceso a La Línea. N-351 Enlace La Menacha-Algeciras	22.192,5 773,8 1.269,7
OBRAS EN EJECUCIÓN	Acceso Norte al Puerto de Algeciras Autovía San Roque-Guadiaro. Remodelación enlace C-440/N-340	3.912,6 5.041,0 3.815,6



* Al haber decidido el gobierno recientemente su transformación en autopista de peaje, antes de su licitación deberá procederse a la readaptación de los Estudios realizados a un Anteproyecto que sirva de base a la misma.

FTE: Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado. Andalucía Occidental. Sevilla, marzo de 1997; y elaboración propia.

El proyecto de realización de la autovía Jerez-Los Barrios (A-381) afecta a la carretera C-440, cuya titular es la Junta de Andalucía. El 12 de diciembre de 1995 se firmó una addenda al Convenio de Colaboración entre el MOPTMA y la Junta para la financiación y ejecución de las obras de carreteras en el Corredor Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras. La estipulación primera dice que “la Dirección General de Carreteras de la Junta, una vez tramitados los Estudios Informativos de la autovía C-440, entre Jerez y Los Barrios, sometidos a Información Pública y la Declaración de Impacto Ambiental, llevará a cabo la redacción de los correspondientes proyectos y ejecutará la totalidad de las obras”. En su estipulación tercera se fija que el MOPTMA transferirá de los presupuestos de la Dirección General de Carreteras el 50% del importe total de las obras. En la actualidad están redactados ambos Estudios Informativos desde el 25 de julio del pasado año de 1996.

Este proyecto se encuentra con la oposición de los grupos ecologistas de la zona, al atravesar su trazado el Parque Natural de “Los Alcornocales”. Según éstos, una obra de estas características debería estar precedida de un estudio del impacto ambiental en su conjunto, y acompañada, por consiguiente, de una alternativa al eje completo y no por tramos como se está realizando. La alternativa propuesta por el grupo AGADEN es la del desdoblamiento de la N-340 hacia Cádiz y la mejora de la C-440, mientras que Verdemar (grupo ecologista de la comarca) aun reconociendo la importancia de esta autovía para el desarrollo de la zona, exige mayores inversiones para la protección del medio ambiente.

COMUNICACIONES FERROVIARIAS

La única red ferroviaria existente en el Campo de Gibraltar la constituye el eje Algeciras-Bobadilla, de la línea Algeciras-Madrid, pudiéndose comunicar a través de ella con Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga. Está formada por un solo eje que la atraviesa de norte a sur con un trazado muy sinuoso de curvas con radios reducidos y fuertes pendientes, lo que la imposibilita para competir como medio alternativo o complementario a la carretera.

El transporte de mercancías cuenta, en el Campo de Gibraltar, con dos terminales: una en el muelle de “Isla Verde” (que se conectará próximamente con el muelle de “El Navío”), y otra en San Roque, en la estación de clasificación de mercancías. La primera recoge el tráfico derivado de la actividad portuaria, mientras que la segunda canaliza el tráfico de mercancías del polo industrial campogibraltareño. Con tal fin se trazó el eje San Roque-Campamento que une las industrias de la zona con la estación sanroqueña.

El dictamen aprobado por el Parlamento Europeo, ya citado, incluye el eje Irún-Madrid-Algeciras dentro de los de interés comunitario prioritario.

Proyectos y Estudios

Se han estudiado las diversas posibilidades de mejora y ampliación de la red ferroviaria actual en tres sentidos:

Conexión con la Bahía de Cádiz.

Conexión por el litoral mediterráneo hasta Málaga.

Mejora de las infraestructuras existentes.

El Plan Director de Infraestructura Andaluz (PDIA) considera más viable a nivel autonómico la conexión con la Bahía de Cádiz. Sin embargo, RENFE no comparte dicho criterio fundamentándose en el excesivo

coste y bajo nivel de utilización que tendría al quedar su trazado alejado de la costa y atravesar pocos y pequeños núcleos urbanos.

En cuanto a la segunda alternativa presenta el inconveniente de la necesidad de expropiación de terrenos en la Costa del Sol, lo cual podría encarecer excesivamente la inversión. No obstante, RENFE estima que la ventaja de este proyecto se centraría en el atractivo turístico.

Por último, cabe señalar el proyecto de RENFE, a corto o medio plazo, de conectar la Bahía de Algeciras con la vía de alta velocidad del eje Sevilla-Madrid. Para ello se requiere acondicionar el actual trazado comarcal con el fin de poder ser utilizado por un tren tipo Talgo 200. La duración estimada del recorrido Algeciras-Madrid será, según este proyecto, de cinco horas y media. Con el fin de dar una mayor funcionalidad a este eje estarían coordinadas las entradas y salidas del tren con las entradas y salidas de los buques que atraviesan el Estrecho. Mientras se decide la viabilidad de este proyecto, RENFE ha aprobado la realización de un enlace entre dos de sus líneas con el fin de que se pueda realizar el trayecto Algeciras-Madrid, ida y vuelta, en un mismo día. Se trata de enlazar el primer tren Algeciras-Bobadilla de la mañana con el tren Talgo 200 con dirección Málaga-Madrid; y realizar la misma operación, pero en sentido contrario, a última hora de la tarde.

(Mapas de redes viarias y ferroviarias en Anexos 4 y 5)

COMUNICACIONES AEROPORTUARIAS

En la actualidad la comarca campogibaltareña carece de infraestructuras aeroportuarias. Además, limitaciones de carácter institucional han impedido hasta el momento presente la utilización conjunta del aeropuerto de Gibraltar.

Proyectos y Estudios

A principios de la década de los setenta se realizaron estudios sobre la viabilidad de la construcción de un aeropuerto en la comarca basado en el tráfico tanto de pasajeros como de mercancías, pero sobre todo de éstas últimas. La conclusión a la que se llegó fue negativa en cuanto a que el tipo de mercancías que entraban y salían de la comarca no era el adecuado para el transporte aéreo (mercancías pesadas). Por otra parte, no existía por entonces una demanda suficiente de pasajeros. Sin embargo, no quedó descartada la posibilidad de su necesidad a medio o largo plazo.

Actualmente, la solución más viable parece ser la de compartir las instalaciones gibraltareñas para pasajeros, así como para productos o materias cuyo alto valor y bajo peso hicieran aconsejable su transporte por vía aérea. Esta opción está supeditada al buen término de las negociaciones entre los gobiernos de España y Gran Bretaña. No obstante, aun superándose este obstáculo, siempre existirán problemas operativos que dificulten el tráfico en este aeropuerto, ya sea por las reducidas dimensiones de su única pista, como por la limitación del número de vuelos derivada de su cruce con la carretera de entrada a Gibraltar.

EL ENLACE FIJO A TRAVÉS DEL ESTRECHO

El enlace fijo es un proyecto que pretende comunicar por vía terrestre el continente europeo con el africano a través de un túnel que discurriría bajo las aguas del Estrecho.

Con tal fin, en 1980 se constituyeron la sociedad estatal española SECEGSA (Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar) y la sociedad estatal marroquí SNED (Société Nationale d'Etudes du Détroit).



Desde su constitución estas sociedades han mantenido encuentros periódicos. La última de sus reuniones se celebró en los días 20 al 23 de febrero de 1997 en el Campo de Gibraltar.

Dicho encuentro fue desarrollado a través de un seminario, y ha servido para avanzar en el conocimiento del terreno donde se efectuarían las obras.

El túnel, una vez finalizado, tendría las siguientes características:

Eje con un diámetro de 7,5 m por el que discurriría una única vía de ferrocarril que sería utilizada en ambos sentidos.

El tren estaría compuesto por vagones para uso de pasajeros a los que se añadiría una plataforma para transporte de mercancías y vehículos.

Se construiría una vía paralela al túnel, de 4,5 m de diámetro, como vía de servicio y de evacuación de pasajeros.

Sus características serían similares a las del túnel que cruza el Canal de La Mancha -"Eurotúnel"-, aunque con una profundidad mayor (150 m en éste frente a 350 m del túnel del Estrecho).

Su longitud total sería de 38 Km, de los que 28 discurrirían subterráneos por el Estrecho. Los puntos extremos parece que se localizarían en Punta Paloma, en la costa española, y Punta Malagata en la costa marroquí.

La duración de las obras se estima en un plazo entre 10 y 12 años.

El coste total previsto ronda el medio billón de pesetas.

La Asociación Internacional de Túneles (AIT) es la entidad que viene apoyando estos congresos, auspiciados a su vez por la ONU. Para el seguimiento del proyecto del enlace fijo del Estrecho esta asociación ha nombrado a un grupo técnico compuesto por especialistas de siete países (Alemania, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Marruecos, España y Estados Unidos), a los que se les ha unido, procedente de Canadá, un conjunto de expertos en construcción de máquinas tuneladoras.

En opinión de la AIT el proyecto es técnicamente viable, ya que el suelo del Estrecho, de caliza y arcilla básicamente, presenta unas condiciones inmejorables para este tipo de infraestructuras.

CONCLUSIONES

La comarca del Campo de Gibraltar encierra un gran potencial de desarrollo económico y social, aunque presenta también ciertas carencias y problemas peculiares.

La Bahía de Algeciras es un enclave portuario e industrial de primer orden. El nacimiento del tejido industrial de la comarca se produjo por generación espontánea, puesto que no existía tradición en este sector. Surgió como fenómeno aislado, con un bajo nivel de formación de la población y sin infraestructuras suficientes. Aun así, ha sido y sigue siendo una gran industria diversificada, poco afectada, consecuentemente, por las crisis económicas. Apoyado en ella nace el primer puerto de España. La principal base de éste es, sin embargo, la riqueza natural de la Bahía de Algeciras.

Hoy día, la interdependencia económica mundial lleva consigo un incremento en el intercambio comercial. En este contexto se produce una concentración del tráfico en aquellos puertos que logran desarrollar factores competitivos dentro de esta gran cadena de distribución. Siendo conscientes de que el puerto de la Bahía de Algeciras es un factor clave para la economía campogibaltareña, y puerta de comunicación entre distintos mercados, debemos señalar que es esencial el entorno en el que esta actividad se lleva a cabo. Se hace, por tanto, imprescindible cubrir las graves carencias de



infraestructuras de la comarca para que continúe siendo factible su potencial de desarrollo y para dar una respuesta ágil a la demanda del sector de transporte tanto a nivel nacional como internacional.

La población campogibraltareña, con una constante tendencia al alza, es otro de sus potenciales. Una población que, por otra parte, se encuentra inmersa en un proceso de formación y profesionalización, preparada para asumir los nuevos retos que plantean la globalización de la economía y la internacionalización de los mercados.

Con respecto a los flujos inmigratorios, todo parece indicar que continuarán aumentando. La inmigración de asentamiento y, sobre todo, la de tránsito serán una nota constante y tendrán en el Campo de Gibraltar su principal puerta de entrada al continente europeo.

GRÁFICO 1

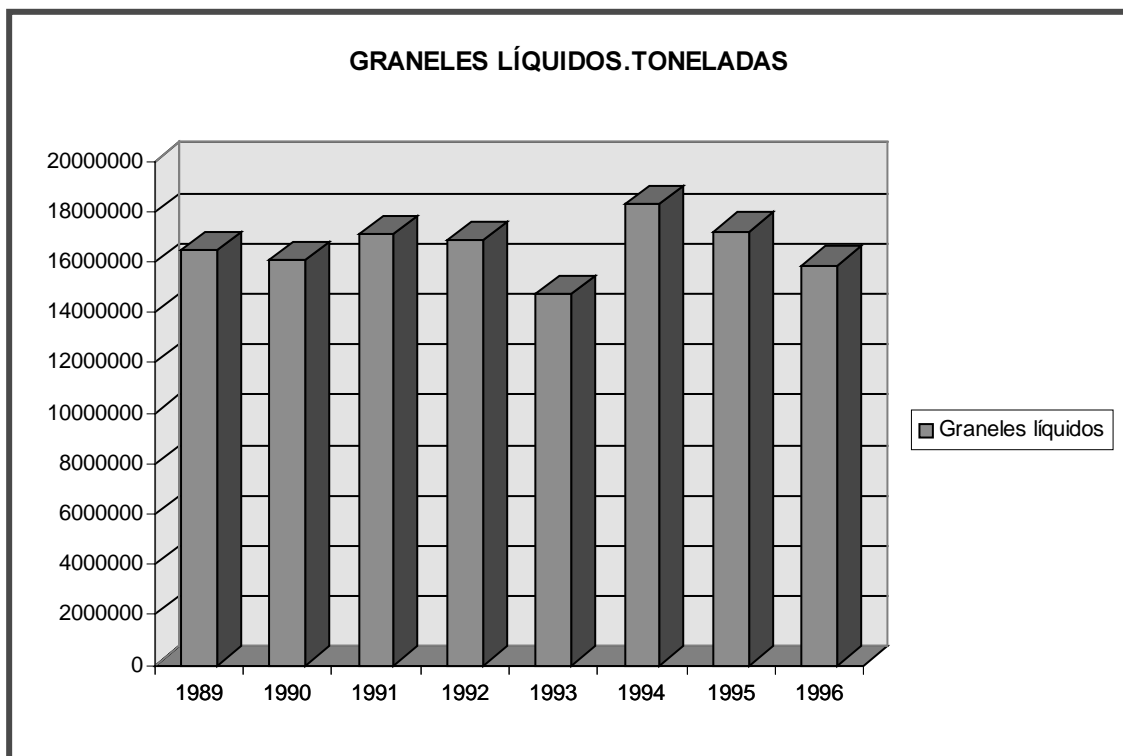




GRÁFICO 2

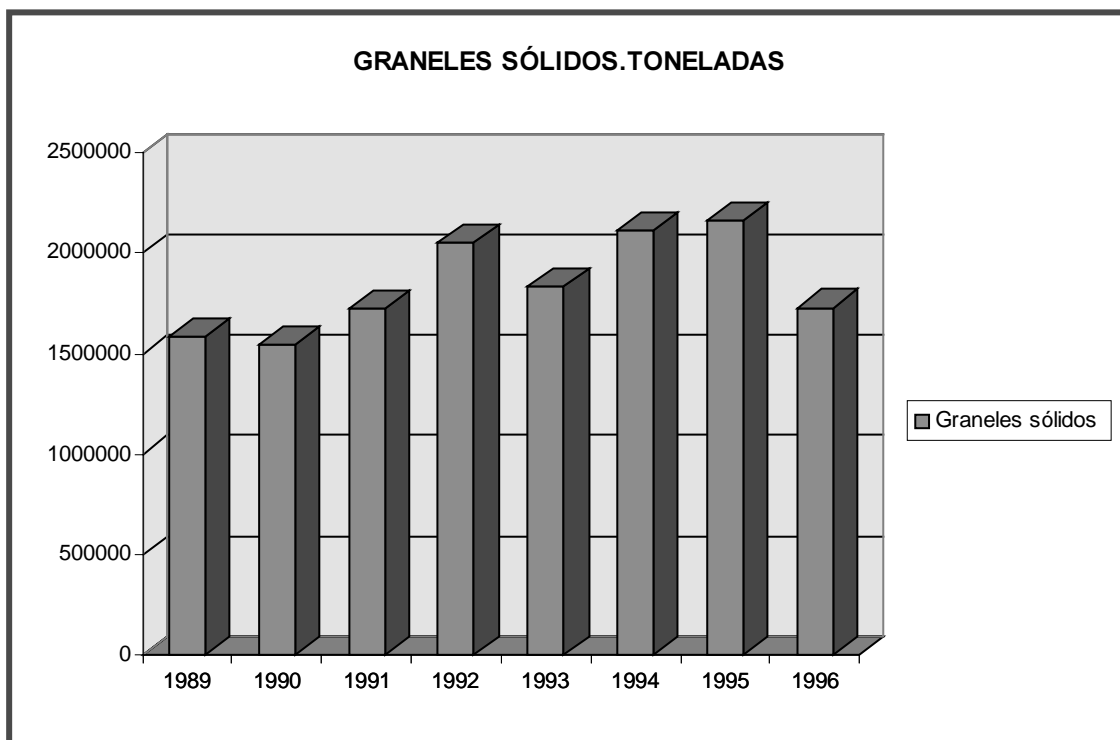


GRÁFICO 3

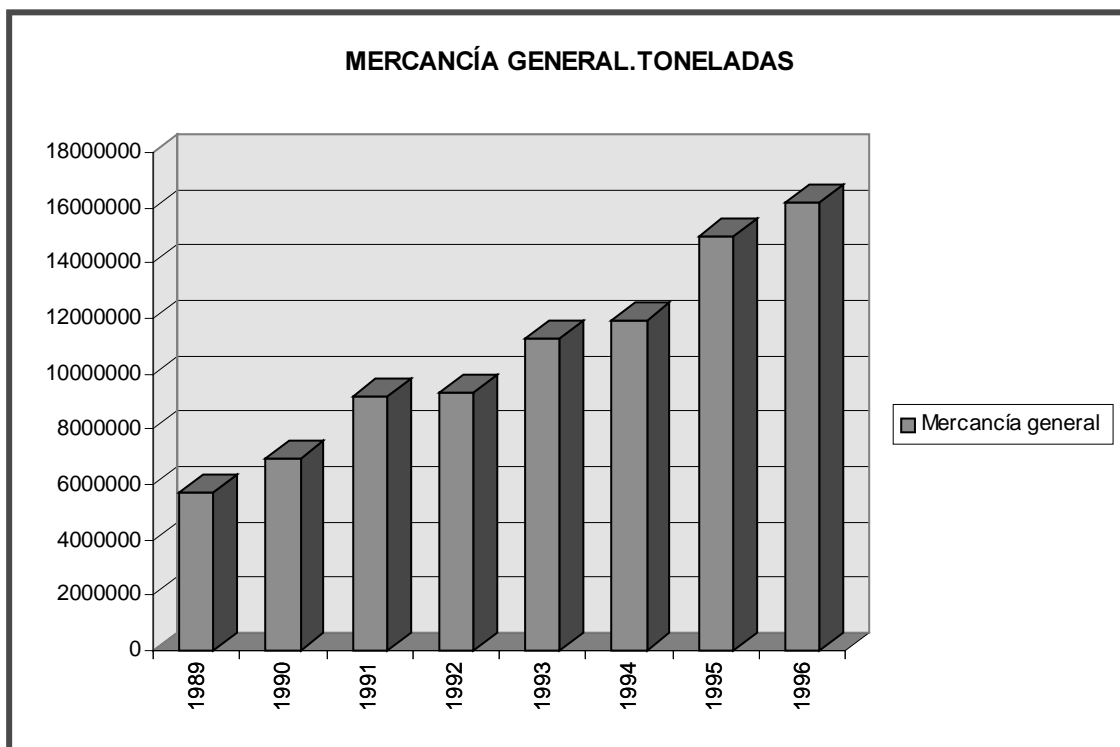




GRÁFICO 4

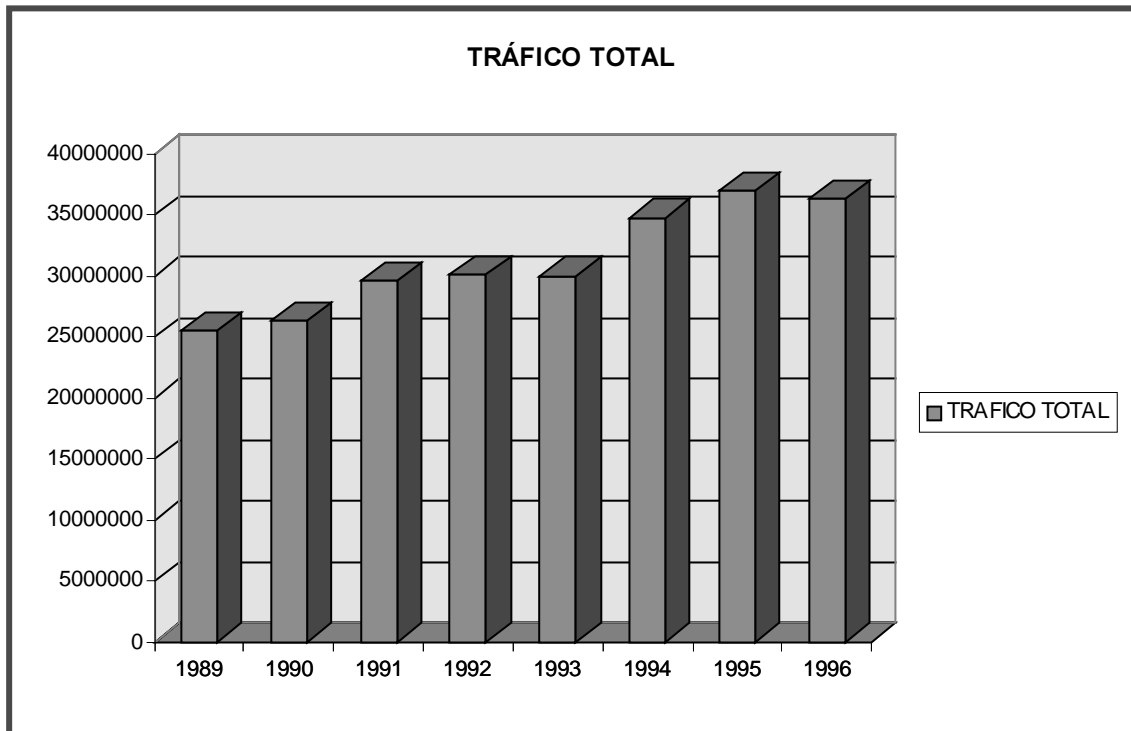


GRÁFICO 5

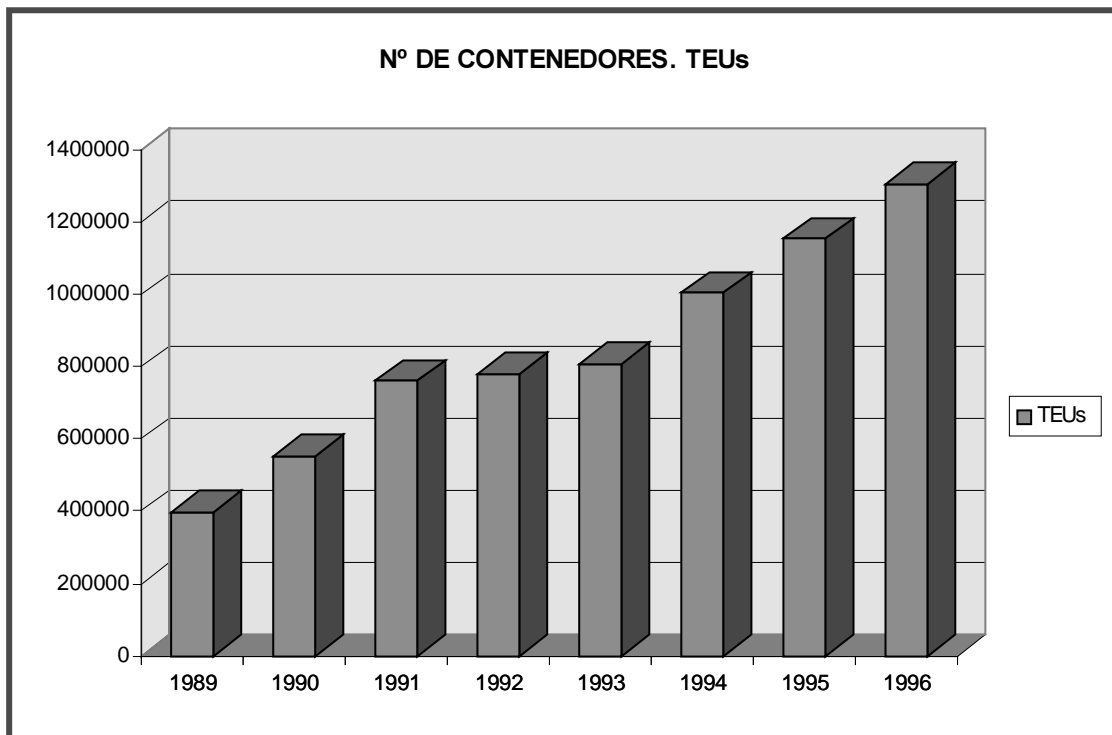




GRÁFICO 6

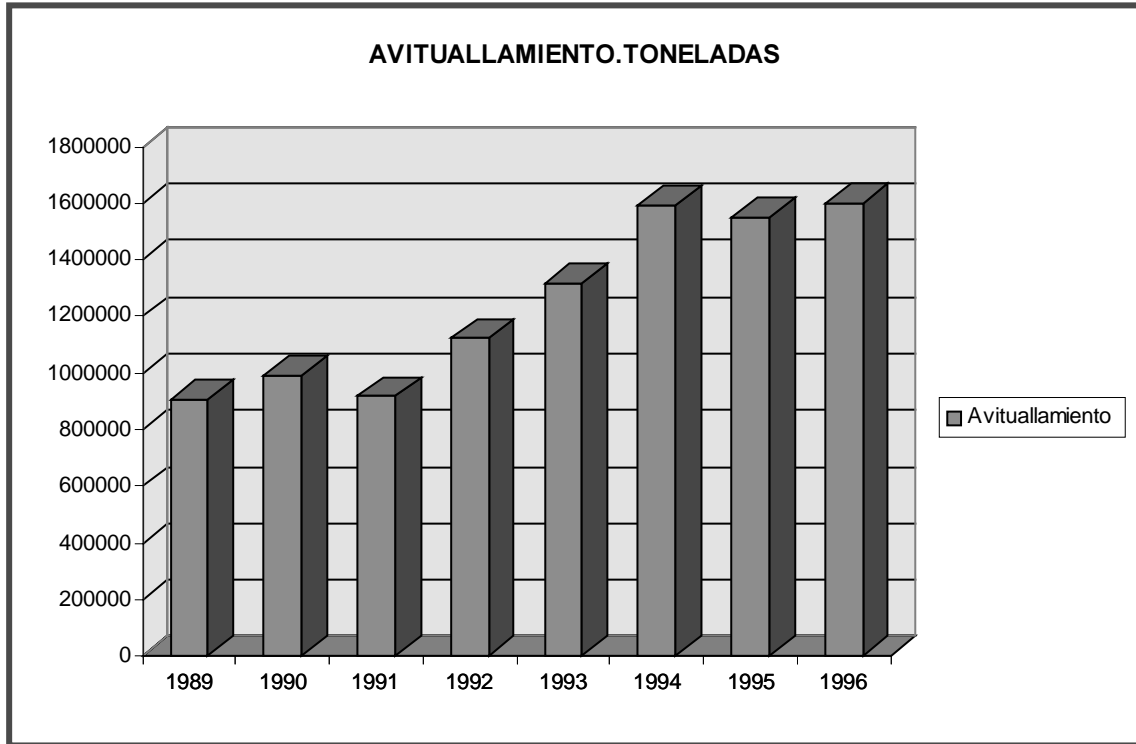


GRÁFICO 7

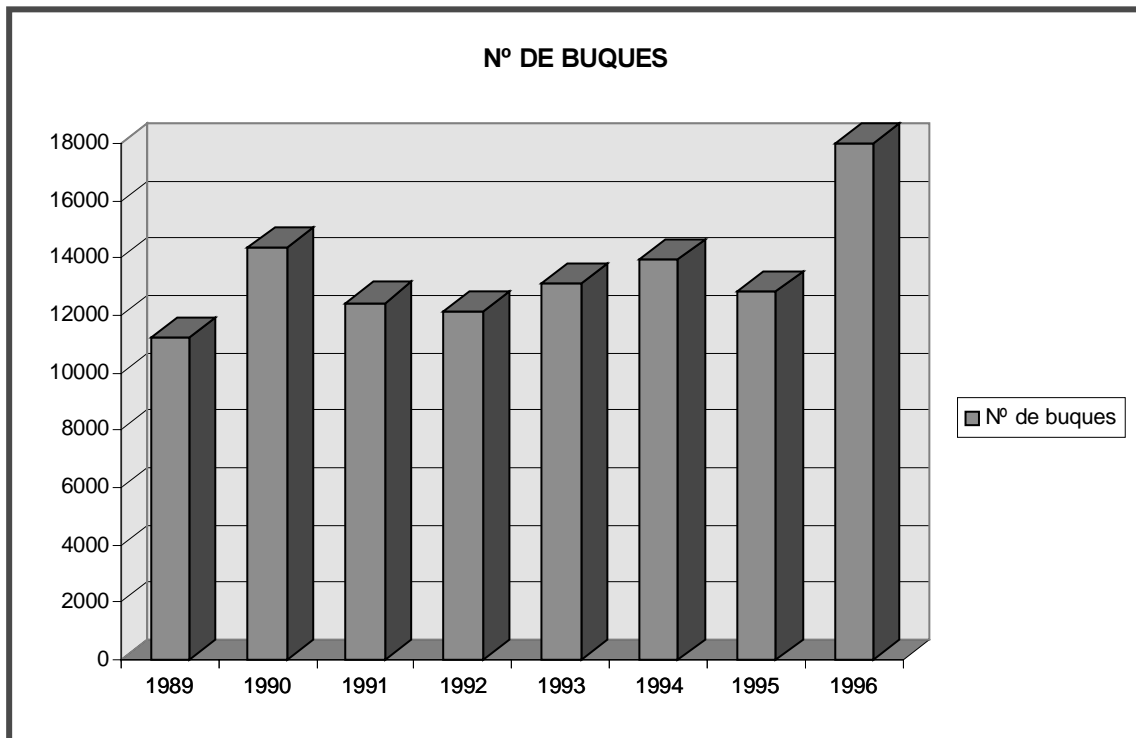
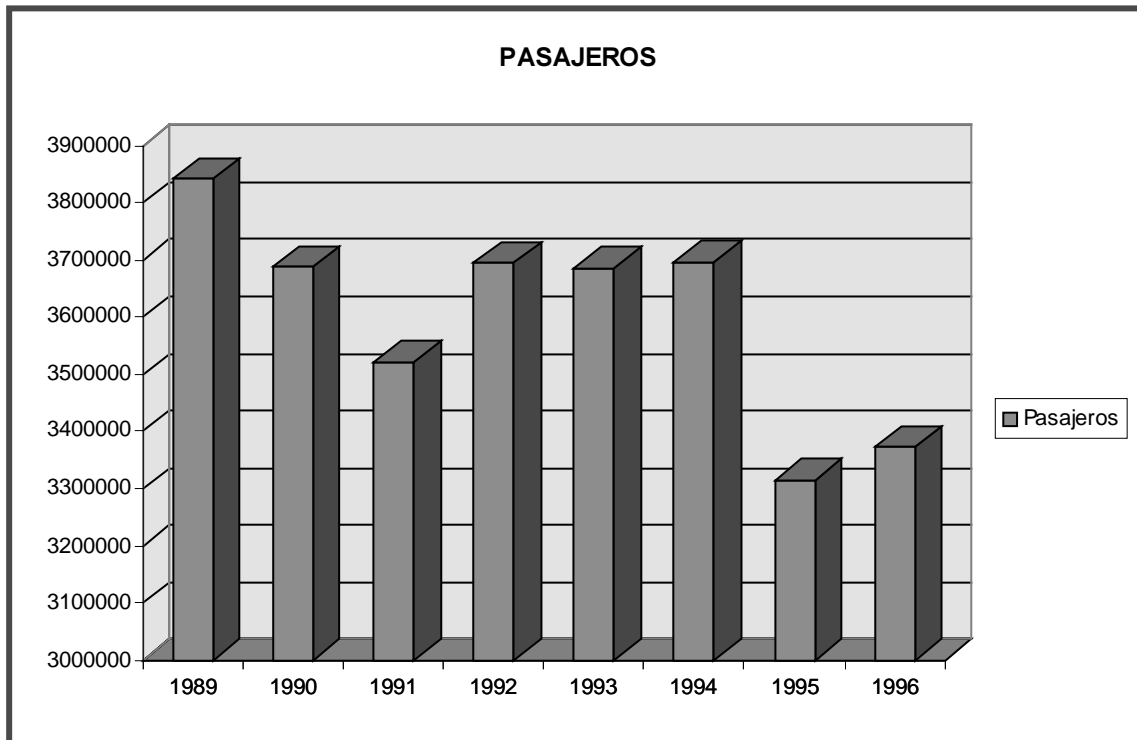


GRÁFICO 8**BIBLIOGRAFÍA**

- Informe de la Asociación de Grandes Industrias (AGI) del Campo de Gibraltar. 1995
- Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente y la Junta de Andalucía para la financiación y ejecución de obras de carreteras en el corredor Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras. 1994
- “Alternativa a la Autovía C-440. Documento de Reflexión”. AGADEN. 1995.
- Alegaciones de la Asociación Ecologista “Verdemar. Campo de Gibraltar” al estudio del Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la A-381 (C-440). 1996.
- Plan de Ordenación Territorial del Campo de Gibraltar. Documento de Diagnósis, Objetivos y Criterios. 1995.
- “El desarrollo socio-económico del Campo de Gibraltar (1965-75)”. Tesis Doctoral de D. Manuel Natera García. 1996.
- Atlas de la provincia de Cádiz. Geografía, Sociedad y Economía de la provincia. Diputación de Cádiz. 1995.
- Propuesta de Resolución de la Comisión de Redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de la Comarca del Campo de Gibraltar. 19 de mayo de 1996.
- Acuerdo de 17 de mayo de 1994 del Consejo de Gobierno por el que se formula el Plan de ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de la Comarca del Campo de Gibraltar.
- Plan de Ordenación del Territorio Bahía de Cádiz. Documento de Diagnóstico Territorial de la Aglomeración Urbana Bahía de Cádiz. Marzo, 1995.



- Jornadas “Infraestructura de Transporte”. Joaquín Lefler Pino. Director Junta de Obras del Puerto Algeciras-La Línea. Ponencia presentada en la Cámara de Comercio del Campo de Gibraltar. Junio de 1988.
- Torremocha Silva, A. y Humanes Jiménez, F. Historia Económica del Campo de Gibraltar. Vol. III. Edad Contemporánea. Segunda Edición. Algeciras. 1989.
- Radio Algeciras de la Cadena SER. Información: “El túnel del Estrecho”. Febrero, 1997.
- RENFE. Departamento de Información y Atención a Medios de Comunicación. Sevilla. Febrero, 1997.
- Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado. Andalucía Occidental. Sevilla. Marzo, 1997.
- Esteve Secall, R. “El Frente Portuario Andaluz”. Revista de Estudios Regionales. Nº 13. 1984.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. “España y la Política de Transportes en Europa”. 1986.
- Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Junta de Andalucía. Estudio del Area de Influencia del Puerto de Algeciras. 1987.
- Barragán Muñoz, J. M. Incidencia Territorial de la Política Portuaria en Andalucía. Geografía de Andalucía, Dir. Cano, G. Vol. VII. 1989.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes. “Los Puertos Andaluces y la Ordenación del Territorio”. 1990.
- Costas y Puertos. Biblioteca de Legislación Serie Menor. Ed. Civitas. Primera Edición. 1994.
- Ministerio de Comercio y Turismo. Boletín Económico del ICE Nº 2460-2461. 1995.
- Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras. Memorias Anuales de 1990, 1991, 1992, 1993, 1994 y 1995.
- Puertos del Estado. Boletín de Información Mensual de Noviembre y Diciembre de 1996, y de Enero y Febrero de 1997.
- Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras. Documentos Internos de Tráfico Portuario. Marzo, 1997.
- Revista de Estudios Regionales. Nº 44. “Las Infraestructuras Portuarias en Andalucía: Balance del Período Autonómico”. 1996.
- Diario Económico Cinco Días. Monográfico del Puerto de Algeciras. 28 de Junio de 1996.
- Diario Europa Sur. Sección Marítima. Distintos Números.
- Dirección Provincial del Instituto Nacional de Empleo (INEM). Estadísticas de la Provincia de Cádiz. Diciembre de 1996.
- Instrumento de Ratificación del Acuerdo de Adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985. BOE de 5 de abril de 1994.
- Instituto de Estadísticas de Andalucía (IEA). Censo de Población y Vivienda de Andalucía. 1991.
- Encuesta de Población Activa (EPA). Cuarto trimestre de 1996.
- Mancomunidad del Campo de Gibraltar.
- Excmo. Ayuntamiento de Algeciras.
- Excmo. Ayuntamiento de Castellar.

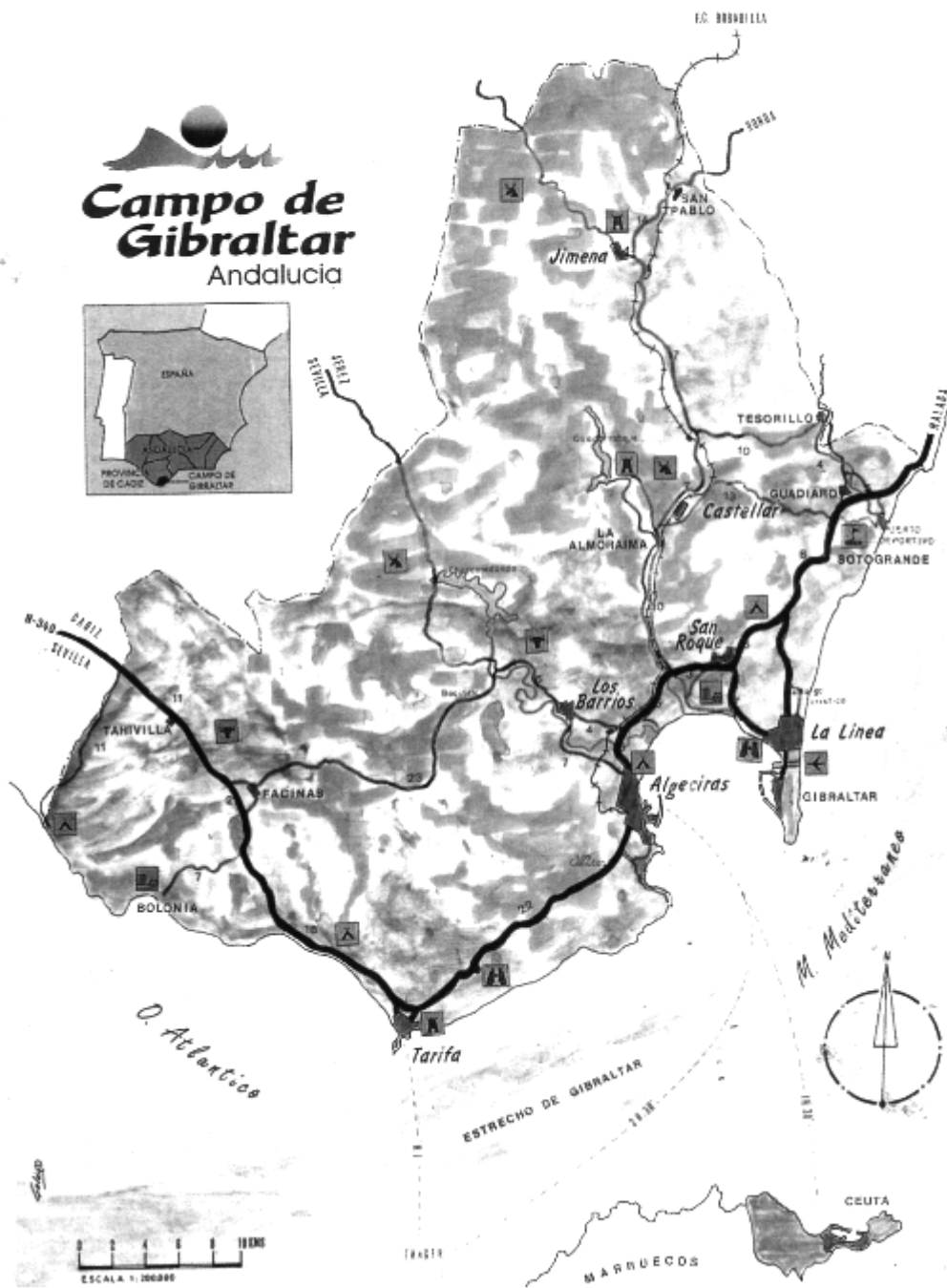


- Excmo. Ayuntamiento de Jimena.
- Excmo. Ayuntamiento de La Línea.
- Excmo. Ayuntamiento de Los Barrios.
- Excmo. Ayuntamiento de San Roque
- Excmo. Ayuntamiento de Tarifa.
- Gobierno Civil de Cádiz.
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Cádiz.
- Asociación “Algeciras Acoge”. Algeciras. Marzo, 1997.
- Asociación “Victoria Kent”. Algeciras. Marzo, 1997.

ANEXOS. VÉASE DIRECTORIO MEP2

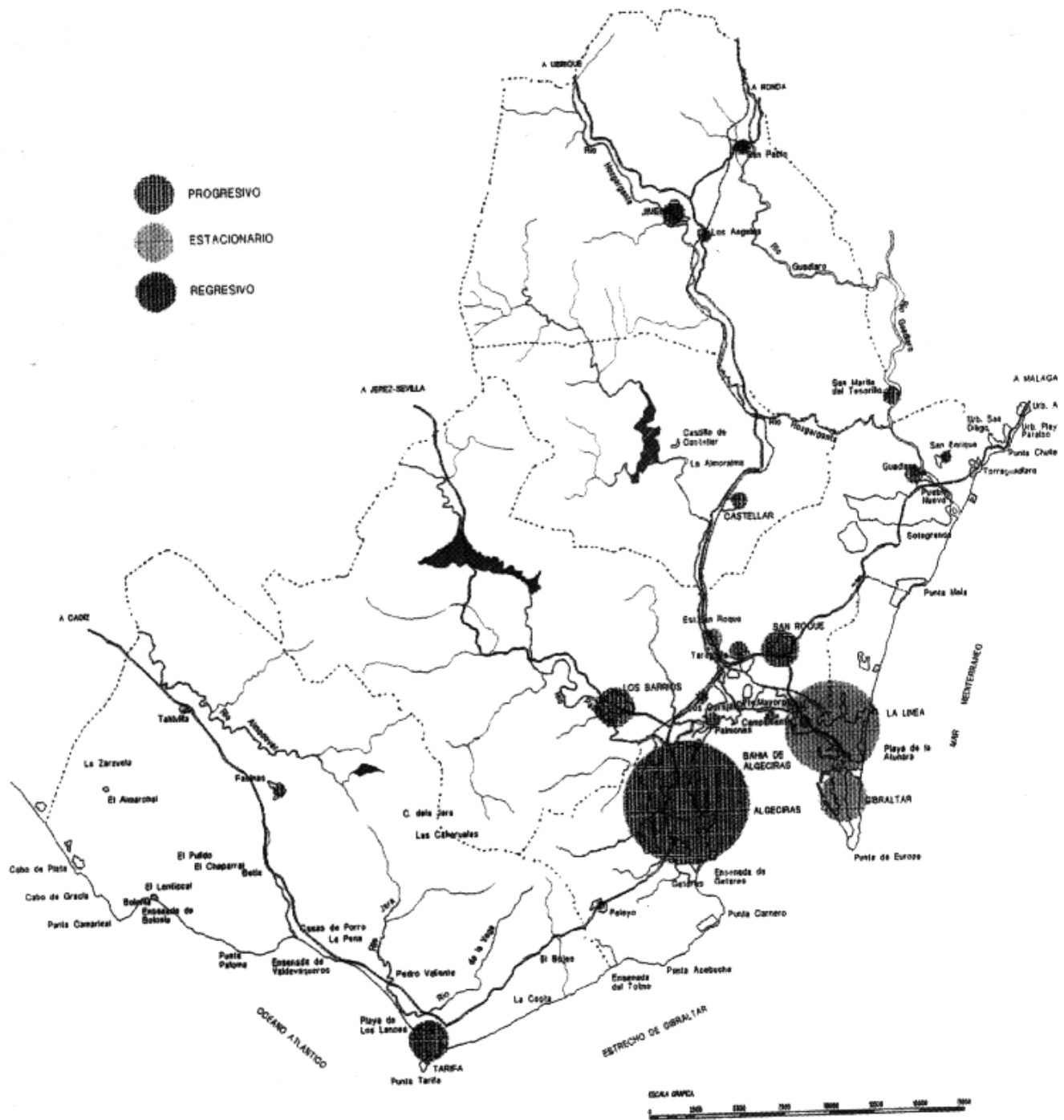


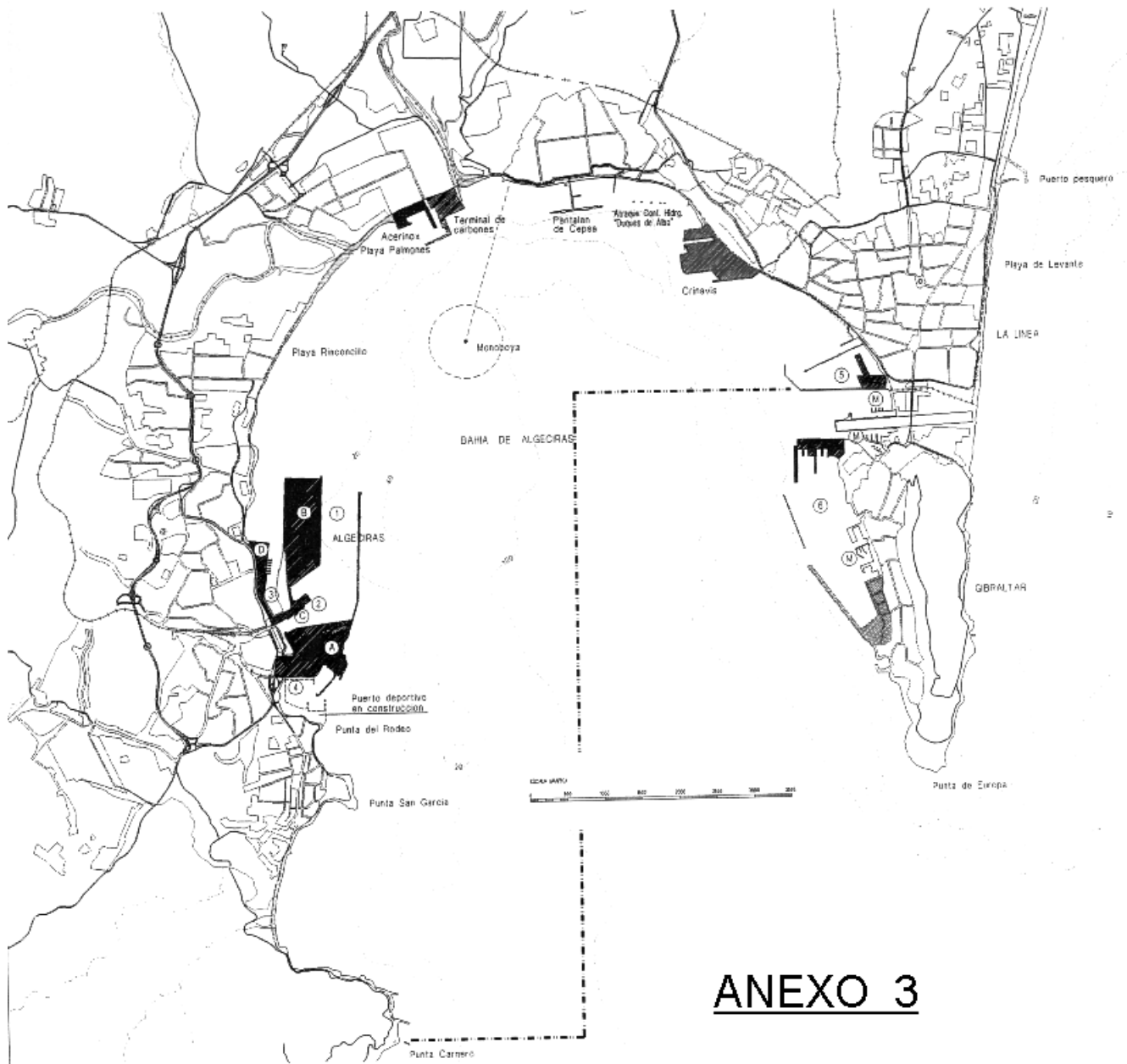
ANEXO 1





ANEXO 2





ANEXO 3



ANEXO 4

