

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR COMO ENCRUCIJADA DE ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO.

Dr. Jesús Gabriel MORENO NAVARRO

jgamore@us.es

Dr. Jesús VENTURA FERNÁNDEZ

jventura@us.es

Guillermo ALFARO SÁNCHEZ

g_alfaro@us.es

Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional.
Facultad de Geografía e Historia.
Universidad de Sevilla

El Estrecho de Gibraltar es la frontera más dispar del mundo en *renta per cápita* y en Índice de Desarrollo Humano (Naciones unidas 2004). Esta diferencia crece en cada nuevo informe de la ONU. Las expectativas grandilocuentes de desarrollo basadas en su situación estratégica encubren la función de servidumbre de éste ámbito geográfico para intereses externos a la población de las dos orillas, que tienen la renta per cápita más baja y los índices de desempleo más altos en sus respectivos países.

Este contexto se desarrolla en un entorno geográfico con reconocido valor geoestratégico y no faltan las alusiones a esta condición cada vez que se diseña un plan de desarrollo en la zona. La fortaleza regional que se toma como argumento suele basarse en su condición potencial de nexo de redes de transporte, siendo vía obligada para el tráfico marítimo entre el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico por una parte y entre Europa y África por la otra. En ésta línea se han llevado a cabo acciones como el Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico del Campo de Gibraltar a mediados de los 60 o el actual Plan de Ordenación del Estrecho del lado Marroquí (Puerto Tánger-Med) ambos sospechosamente cerca de una plaza de soberanía¹ en litigio.

Frente a estas actitudes, otras estrategias de desarrollo con presupuestos mucho menores han tenido ya resultados positivos para los habitantes del entorno. Estos proyectos tienen como objetivo final el bienestar de la población de los territorios adyacentes al Estrecho de Gibraltar. En ellos participan diferentes ONG y la Junta de Andalucía, con acciones para el fomento de la creación de microempresas, rehabilitación urbana, etc.

En esta comunicación se quiere poner de relieve las líneas estratégicas tan dispares que concurren en el mismo territorio y que manifiestan el perjudicial papel de servidumbre de este enclave geoestratégico. Las conclusiones aspiran a enriquecer el debate sobre las dificultades de prolongación de los ejes de desarrollo en el entorno del Estrecho de Gibraltar. Los autores de esta comunicación han trabajado para el gobierno Marroquí en el Proyecto de Ordenación Territorial del Estrecho (SDAU), para la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía en proyectos de cooperación en el norte de Marruecos y para la Consejería del medioambiente de la Junta de Andalucía en el Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural Los Alcornocales.

¹ Aunque anacrónico, el término de “Plaza de Soberanía” pretende definir dos circunstancias distantes en el tiempo pero que resume la condición de dos tipo de enclave; colonia el uno y ciudad autónoma el otro y ambos bajo la reclamación de dos estados soberanos.

1. INTRODUCCIÓN.

La actualidad del Estrecho de Gibraltar se ha afianzado en la imagen de una frontera entre dos mundos, una imagen de desigualdad cuyo indicador se nos manifiesta a través del drama de la inmigración desesperada. Son sólo ocho millas las que ensanchan la frontera política y socioeconómica más desequilibrada del mundo. Como frontera sur de Europa, la política europea recuerda al Estrecho de Gibraltar en materia de seguridad y de desarrollo de sus redes “paneuropeas”; como frontera sur de España la política Estatal también la recuerda en materia de seguridad y estrategias de transporte. Finalmente, la política autonómica busca la extensión de sus relaciones funcionales y culturales de un espacio vivido por sus propios habitantes. Andalucía se encuentra en la solución de continuidad entre los arcos Mediterráneo y Atlántico, hecho que en otros bloques supraregionales puede considerarse una ventajosa situación de transición, pero que aquí recuerda una situación claramente periférica. De la otra orilla sólo salen oportunidades y alicientes que no dejan de presentarse como aventuras con más o menos fortuna y con los riesgos que conlleva una situación de desequilibrio. Y la tendencia es a que ese desequilibrio se acreciente...

Tabla 1

| | 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 2004²

La percepción de la población que vive en los ámbitos adyacentes al Estrecho es la de habitar un espacio peculiar con potencialidades mal aprovechadas y con problemas desatendidos. Y esta parece ser la única situación posible de una frontera que poco tiene que ver con las que se han ido disolviendo en la opulenta Europa, al menos en los plazos que verán algunas generaciones. Las actuaciones programáticas aplicadas en el Estrecho o para el Estrecho no han ido siempre desencaminadas y parten a menudo de consideraciones que coinciden con esa percepción mencionada, pero cuyo resultado ha acentuado en muchos casos la condición de servidumbre de este ámbito.

Nos referimos a la servidumbre de paso en la operación Paso del Estrecho, la servidumbre en la producción de energía³, la servidumbre militar de las instalaciones de defensa costera, la servidumbre en las acciones y presiones diplomáticas, la servidumbre en el tráfico naval de toda clase de mercancías, etc. Por el lado marroquí habría que añadir la servidumbre para actividades ilegales como el contrabando, la inmigración ilegal y otras parecidas a las de la orilla opuesta.

2 El informe sobre Desarrollo humano 2006 está ya disponible pero tiene como última fecha de referencia el año 2004.

3 Renovable o no. La población lleva ya tiempo demostrando su descontento ante las estaciones eólicas.

Todas estas servidumbres están contenidas de un modo u otro en las actuaciones que se mencionarán a continuación.

2. LA PLANIFICACIÓN EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

La intervención por parte de los tres estados fronterizos en este entorno geográfico es bien diferente en cada caso y siempre motivado por la presión recíproca. Del papel estratégico militar que tuvo hasta la 2ª GM y que supuso la fortificación y montaje de defensas con artillería apuntándose mutuamente, se ha pasado a un contexto en el que la globalización y cooperación internacional acaban por imponerse. Sin embargo, no cesan las diferencias entre los intereses de los tres estados, España, Marruecos y Gran Bretaña. Este hecho ha pesado siempre por encima del desarrollo de la zona que mantiene desventajas comparativas con las adyacentes. Por parte del Campo de Gibraltar encontramos grandes problemas de acceso y comunicación hacia el resto de la Península, dificultando seriamente el desarrollo de la actividad portuaria, a pesar de su importancia a escala nacional y continental. Su relevancia en la red de transporte se basa en una localización inmejorable respecto a las vías de comunicación marítimas de paso entre el Mediterráneo y el Atlántico, así como de enlace entre el norte de África y el sur de Europa. Físicamente hay que destacar la ideal disposición de su Bahía con una gran profundidad media y abrigada de temporales de levante y poniente. Estas ventajas justifican su importancia y su figuración en los primeros puestos del ranking europeo. De esta actividad portuaria se beneficia Gibraltar, con una economía indirectamente relacionada y otras plenamente relacionadas como es el "bunkering"⁴ llevándose un alto porcentaje de una de las actividades económicas más lucrativas de los puertos, siendo en este caso mucho mayor por ser la bahía de Algeciras el centro más importante de esta actividad en el Mediterráneo.

En la otra orilla nos encontramos con circunstancias bien diferentes. El puerto más importante del norte de África es Tánger, que en ningún caso puede compararse al de Algeciras, ni por volumen acarreado ni por la importancia que supone para la red del país en su conjunto. El puerto de Ceuta no forma sistema con el de Tánger y su hinterland es puramente informal ya que ni siquiera tienen aduana, lo que supone que no puede haber tráfico de mercancías hacia Marruecos⁵.

Estos factores son la base de la planificación física y económica llevada a cabo y en curso. La planificación económica tiene un marcado sesgo de oposición o competitividad con los países vecinos y ello ha tenido directa o indirectamente repercusiones en la planificación física. Por una parte tenemos la presión en España sobre el contencioso de Gibraltar que tuvo su máxima expresión en el Plan de Desarrollo Socioeconómico de 1965, por parte gibraltareña está la impunidad de actividades ilegales, competencia desleal y elementales problemas de convivencia con un entorno que quiere distanciarse de los problemas de una potencia militar. En el norte los problemas son de convivencia transfronteriza y tienen que ver con las actividades

⁴ Abastecimiento a buques. Gibraltar aprovisiona a los buques que transitan el Estrecho con precios mucho más bajos que en España.

⁵ En entrevistas con los camioneros especializados en las rutas Europa-África manifestaron claramente la conveniencia de crear una aduana en Ceuta, ya que ello les permitiría continuar la ruta en Marruecos cuando tienen que descargar en Ceuta, en vez de tener que regresar al puerto de Algeciras desaprovechando una travesía de ferry.

ilegales y la falta de libertad de movimiento de sus habitantes. Estas circunstancias van en consonancia con un comportamiento histórico por parte del gobierno marroquí de desatención de la región rifeña en beneficio de las zonas más centrales y del sur.

Estos hechos que esbozan los puntos de controversia perjudican seriamente la génesis de una región funcional como se da en el Canal de la Mancha y con ello el desarrollo de unas infraestructuras de calidad muy necesitadas en la zona. El desarrollo y planificación de infraestructuras es obviamente mayor por parte de España, que es el estado que más intereses y peso tienen de los tres en la zona. El papel del puerto de Algeciras hace que necesariamente sea tenido en cuenta a la hora de desarrollar planes de infraestructuras a escala nacional regional y local.

Por parte marroquí en su tradición de no llevar a cabo más política regional que la que supone la concentración de las actividades económicas en el triángulo Fes-Rabat-Casablanca, hace que las infraestructuras se hayan concentrado en densidad y calidad en dicha zona. Sin embargo hay una serie de infraestructuras a tener en cuenta cuyos proyectos son clave para el papel que Marruecos puede jugar en el Estrecho, especialmente en su integración de cara al exterior.

3. LA PLANIFICACIÓN ESTRUCTURAL EN EL CAMPO DE GIBRALTAR.

La falta de eficiencia del Campo de Gibraltar como región competitiva se hace patente en sus indicadores socioeconómicos. Cada intervención pública o valoración de sus fortalezas a la hora de planificar una estrategia tienen como eje central su condición de enclave estratégico. Solamente podemos hablar de planes estructurales en el lado español ya que por parte marroquí la planificación se realiza en planes quinquenales con actuaciones puntuales en cada región. Por parte de Gibraltar, debido a su tradición parasitaria sus condiciones económicas dependen del tráfico de la Bahía.

Una zona geográfica con tanto contenido geopolítico es necesariamente objeto de intervención, independientemente de lo acertado de las medidas. La inserción geográfica del Estrecho de Gibraltar y su entorno está determinada tanto por intervenciones como por actitudes de los tres gobiernos implicados. Las líneas estratégicas de España, Marruecos y el Reino Unido han tenido como eje la prevalencia de sus intereses frente a los de las otras partes. Pero mientras que por parte marroquí y británica está la supervivencia en un contexto de *status quo*, por parte de España está además la necesidad de progresar en un contexto regional donde se concentran actividades económicas con industria pesada y el puerto de mayor volumen de tráfico a nivel nacional. Este último hecho es decisivo para las perspectivas de planificación en un ámbito superior al urbano, que es la escala posible que se da en el caso del Estrecho de Gibraltar, mientras que por lado marroquí, la provincia del norte estuvieron ausente en los principales planteamientos estratégicos de nuestros vecinos, los cuales siempre estuvieron pendientes de la concentración de la banda entre Kenitra y Casablanca.

La planificación que se tratará en este apartado se enfoca principalmente a la planificación estructural y económica del ámbito geográfico. Los planes de Desarrollo Socioeconómico, Bechtel, Plan de Actuación y de Ordenación de la Comarca tienen un enfoque global sobre debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades de la zona.

a) Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico del Campo de Gibraltar.

Para algunos autores (NAYLON, J. 1972)⁶ el objetivo de este plan era hacer sombra sobre la economía gibraltareña tras el fracaso de las negociaciones sobre la soberanía de la colonia. Sin embargo estas negociaciones se rompieron en 1966, cerrándose la verja en 1969. No obstante, las reivindicaciones sobre la colonia tuvieron necesariamente que pesar sobre el diseño de este plan, al menos como un acto de presión sobre el futuro de aquella. En 1966 a través del decreto 1325 del 28 de mayo, se declaró al campo de Gibraltar como zona de Preferente Localización Industrial, impulsado además por las grandes posibilidades que ofrecía la zona (PADILLA y OTROS 1997). La aplicación de este plan dejó en Andalucía uno de los polos industriales más importantes de España con la instalación de un conjunto de grandes empresas. El plan se había proyectado para convertir al Campo de Gibraltar en un gran complejo petroquímico junto a industrias siderúrgicas, alimentarias, textiles y de construcción.

b) Informe Bechtel⁷

Así se llamó al resultado de los trabajos de dicha consultora para llevar a cabo un nuevo plan de desarrollo en la zona. Este trabajo no concluyó en ningún plan. El informe se centró en las posibilidades estratégicas del Campo de Gibraltar en el sector del transporte marítimo. Sus propuestas se reducían a la construcción de infraestructuras a escala americana, con puentes colgantes sobre la bahía, enlaces fijos, etc. Pero hay que destacar como aspecto relevante la necesidad de competir con otras regiones apoyándose en las fortalezas del Campo de Gibraltar. Los estudios estaban elaborados sobre unos precisos análisis de mercado y factores de optimización de ruta basándose en la logística del transporte intermodal al más puro estilo anglosajón. Estos detalles no se han puesto de relieve en ningún otro documento de planificación consultado.

c) Plan de Actuación del Campo de Gibraltar, 1991⁸.

Este plan no pasó la fase de evaluación, pero hay que destacar el conocimiento del medio y la valoración de los problemas de la comarca por parte de los autores del Plan. En este plan aparece por primera vez el objetivo de convertir a la Bahía como el Centro direccional del sur de Europa, reconociendo las dificultades que presenta la deficitaria infraestructura de acceso.

No llegó a aprobarse por su falta de factibilidad política -según comentarios de autores y evaluadores- pero es el primero de la era democrática. Sus líneas estratégicas se basaban en:

- Configurar el Campo de Gibraltar como uno de los centros direccionales del Sur de Europa.
- Mejorar la calidad de vida y el progreso de las personas.
- Potenciar el desarrollo empresarial y el comercio internacional.

El primer punto está claramente vinculado al desarrollo de las infraestructuras de

⁶Este autor hace referencia al texto del Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar; posibilidades industriales, editado en Madrid en 1967 por la Comisaría del Plan de desarrollo del Ministerio de Industria.

⁷ Documento de circulación interna facilitado por el Instituto de Fomento de Andalucía para su consulta.

⁸ Id

transporte, asumiendo claramente la condición como enclave para el transporte marítimo.

d) Schéma Directeur d'Aménagement du Détroit. SDAU. (Esquema director de ordenación del Estrecho).

Es el primer plan integral de ordenación estructural sobre el Norte de Marruecos del que hemos tenido información pública. Todo el proyecto gira en torno a la construcción de un macro-puerto *Hub*⁹ 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.

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. 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 Norte¹⁰. En

9 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.

10 Al contrario que su antecesor Hassan II que no hizo ninguna visita oficial a la región norte de

este sentido hay que destacar que el Puerto Tánger-Mediterráneo se ubicará sólo a unos pocos minutos de la frontera con Ceuta.

En otro orden debemos situar los proyectos concretos de infraestructuras. El planteamiento estratégico tradicional sobre el Estrecho de Gibraltar tiene un peso fundamental en la inserción de la comarca dentro de los planes regionales y nacionales. En este sentido, el diseño de la infraestructura viaria que desemboque en el Estrecho pone sus miras en la función de nexo. Pero además también se contemplan perspectivas de un futuro creciente en el nivel y calidad de flujos, atendiendo a la progresión económica de nuestros vecinos y al estrechamiento de lazos económicos, pudiendo vaticinar un estado climácico de región funcional en un futuro no muy lejano. Todos estos proyectos se incluyen en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA 2006), en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA 1993-2007) y en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020) y se refieren al reforzamiento de las infraestructuras de alta velocidad y la construcción del Enlace Fijo en el Estrecho de Gibraltar.

4. LA INICIATIVA INTERREG Y LAS ESPERANZAS DE CONSEGUIR UNA ESTRUCTURA FUNCIONAL PARA EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

La única intervención llevada a cabo sobre el Estrecho de Gibraltar enfocándose en el aspecto funcional transfronterizo parte de la iniciativa INTERREG. Esta iniciativa comenzó en 1989 cuando una serie de 14 grupos de esquemas pilotos sobre cooperación transfronteriza fue llevada a cabo. El presupuesto con el que se fundó fue pequeño, unos 21 millones de ECUs. En julio de 1990 la comisión decidió establecer cuatro líneas básicas definiendo las intenciones de la nueva iniciativa (COMISIÓN EUROPEA 1999):

- Ayudar a las regiones fronterizas tanto internas como externas a superar los problemas de desarrollo derivados de su lejanía de los centros económicos nacionales.
- Animar el desarrollo de redes de cooperación transfronteriza.
- Ayudar a las regiones fronterizas con estados no miembros de la Unión a mejorar su papel como fronteras del mercado único.
- Cooperar con los estados no miembros de la Unión en las fronteras exteriores de ésta.

Posteriormente la iniciativa INTERREG I solicitada por España contó ya con más de un millardo de ECUs con la mayor parte dedicada a la frontera entre España y Portugal, así como las regiones exteriores de Grecia. Ello puede explicar el hecho de que esta iniciativa tuviera que priorizar y relegar a las relaciones transfronterizas del Estrecho a una posterior iniciativa INTERREG II.

La Comisión Europea aprobó un programa operativo en el marco de la Iniciativa comunitaria INTERREG II, destinado a desarrollar la cooperación transfronteriza entre España y Marruecos y a acelerar el ritmo de adaptación e integración de la región en el

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”.

mercado único. El programa está dirigido a las provincias españolas de Cádiz y Málaga, así como a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

Se dará prioridad a las acciones de mejora de las infraestructuras económicas y sociales y de fomento del potencial autóctono. En concreto, se intentará aumentar la competitividad del sector productivo, acelerar la convergencia con economías más desarrolladas, y promover la creación y el desarrollo de la cooperación transfronteriza para intensificar la cooperación económica. La Unión Europea cofinanció el 54,7% del gasto total, siendo el resto aportado por las autoridades nacionales, regionales y locales y por otras fuentes. La financiación comunitaria sería aportada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo Social Europeo (FSE).

Los siguientes cuatro grupos de medidas tienen como finalidad contribuir al logro de los anteriores objetivos:

1. Medidas de desarrollo socioeconómico.
2. Medidas relacionadas con el patrimonio natural y cultural.
3. Mejora de las comunicaciones transfronterizas.
4. Gestión y control del programa.

Una vez completado los cronogramas de los proyectos acogidos a las iniciativas INTERREG I y II se planteó la continuidad con una nueva extensión llamada INTERREG III

Las propuestas de cooperación transnacional en INTERREG III debían tomar como punto de partida la experiencia de INTERREG II y tener en cuenta las prioridades políticas de la Comunidad como las recomendaciones de la Perspectiva Europea de Ordenación Territorial (PEOT). Las líneas fueron las siguientes:

- Elaborar estrategias operativas de desarrollo territorial a escala transnacional, entre ciudades y entre zonas urbanas y rurales.
- Fomentar un sistema de transporte sostenible y eficiente, así como un mayor acceso a la sociedad de la información.
- Fomentar la conservación del medio ambiente y la gestión del patrimonio cultural y recursos naturales.
- Fomentar la integración entre regiones marítimas estableciendo para cada una prioridad con la asignación financiera oportuna.
- Fomentar la cooperación integrada de las regiones ultraperiféricas.

La iniciativa INTERREG se inició en España con la fase II que es la que a continuación se trata, el programa operativo INTERREG España-Marruecos, atendiendo a los casos concretos que afectan directamente al Estrecho de Gibraltar: Cádiz, Ceuta y Melilla. Los objetivos marcados por los proyectos son difíciles de cuantificar con indicadores, siendo muchos de ellos relativos a transporte y comunicaciones.

Enumeraremos los siguientes:

a) INTERREG Ceuta.

Los fondos se dedicaron a realizar un estudio sobre las posibilidades de desarrollo

industrial, creación de equipamientos para la mejora de la oferta turística, fomentar los contactos transfronterizos y la recuperación del Patrimonio arquitectónico de la ciudad. Estas actuaciones fueron fundamentalmente enfocadas a la mejora de las condiciones de vida en la propia Comunidad Autónoma de Ceuta. El impacto es realmente difícil de evaluar en lo que se refiere a los efectos en los contactos transfronterizos. Los resultados tendrían que valorarse a partir de indicadores directos concretos como número de contactos empresariales transfronterizos materializados en acuerdos, nuevas inversiones, etc.

b) INTERREG Melilla.

El perfil de las actuaciones sujetas a INTERREG en Melilla tienen una gran diferencia con el caso de CEUTA y es la dedicación a su articulación interna y externa en cuanto a infraestructuras. Se acometieron obras de mejora en las instalaciones portuarias, en las circunvalaciones y accesos de la ciudad y en el aeropuerto. Definitivamente, el mayor esfuerzo se orientó hacia la dotación de infraestructuras de transportes y comunicaciones, lo que resulta una condición fundamental para convertirse en puerta de entrada hacia Marruecos, es decir, una frontera moderna en el norte de África.

c) INTERREG del ayuntamiento de Cádiz.

Este programa es muy similar al de la Confederación de Empresarios de Andalucía y se basa fundamentalmente en la formación empresarial y creación de redes de información empresarial entre Cádiz y Marruecos.

d) INTERREG CEA.

El objetivo general pretendía la mejora de relaciones funcionales. Para lograr la consecución de este gran objetivo, se consideró necesario adquirir un mayor conocimiento de la realidad económica marroquí, promover un mayor acercamiento institucional entre las entidades representativas del empresariado de ambos países, analizar las posibilidades de cooperación en diferentes sectores, etc.

Estos dos últimos proyectos fueron probablemente los que más claramente plantearon el problema de la carencia de relaciones funcionales en el Estrecho, teniendo en cuenta directamente a los servicios y actuaciones que podrían tener un efecto positivo, es decir aquellos que fomentaban la comunicación entre los sectores empresariales.

Se puede hablar desde luego de una fervorosa actividad en torno al fomento de relaciones transfronterizas, pero no hay datos sobre la materialización de contactos si no es por casos concretos. Hay un evidente incremento de documentación específica sobre el Estrecho de Gibraltar, sin embargo existen evidentes escollos para la materialización de unos objetivos enfocados a la vocación transfronteriza que son las condiciones políticas y económicas estructurales de la otra orilla.

Actualmente la Consejería de la Presidencia está llevando a cabo el Programa de Cooperación en el Norte de Marruecos. Dentro de este programa hemos tenido la ocasión de participar activamente en el Proyecto de Desarrollo Local y Formación de Agentes de Desarrollo Local en la Región Tánger-Tetuán, donde se ha podido experimentar la diferente disposición a la colaboración de los agentes sociales y la

escasez de documentación estadísticas y otras fuentes de información imprescindibles para la realización de diagnóstico¹¹.

5. LA COOPERACIÓN ANDALUZA. LA CREACIÓN DE MICROEMPRESAS.

Este proyecto financiado por la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía y llevado a cabo por la Fundación Forja XXI, basa su originalidad en el protagonismo de los recursos humanos autóctonos en todas las fases del proyecto, que incluyó elaboración de diagnósticos, estudio de mercado, cualificación de jóvenes emprendedores y asesoramiento para establecer una empresa con una pequeña financiación. De este modo, este objetivo específico dio forma al objetivo transversal de actuar bajo un patrón estricto de desarrollo endógeno, con actuación externa sobre la formación, coordinación y financiación. Se exponen las dificultades que el entorno presentaba para la obtención de la información y las que de manera intrínseca presentaba el entorno de trabajo, concluyendo sobre la necesidad de ahorrar recursos fomentando la sistematización de la información pública en los países que acogen estos proyectos.

6. CONCLUSIONES.

Como se decía al principio, las acciones no parecen haberse alejado mucho de esa percepción de oportunidad sobre las peculiaridades del Estrecho que tienen sus habitantes y sin embargo no hay síntomas de que se haya atenuado el mencionado desequilibrio, la falta de comunicación, de relaciones funcionales, etc. Más bien, aunque más por la influencia de un contexto internacional, el Estrecho recibe hoy más miradas de preocupación que las que atrajo antes de todas estas actuaciones.

No cabe duda de que el SDAU está siendo bien recibido por la población marroquí. Sólo hay que echar un vistazo al entorno de la provincia de Tetuán para darse cuenta del efecto de arrastre que están provocando unas macro-inversiones que están saliendo de las arcas reales. Bienvenidas sean por tanto las pretensiones del monarca, ya que ha favorecido a una región olvidada y que es vecina de Andalucía. Otra cuestión sería que la satisfacción de esas pretensiones acabara con la anexión de una ciudad próspera, europea y democrática con o sin sus habitantes, en un país que ocupa el puesto 125 en el Índice de Desarrollo Humano.

El entorno físico del Estrecho de Gibraltar es lo único homogéneo que puede relacionarse y con matizaciones. Incluso los usos del suelo han provocado diferencias en la vegetación aún compartiendo la misma flora. Sería este un aspecto más en contra de las intenciones de compartir estrategias de desarrollo sostenible cuyo modelo en Andalucía parte de la consideración de una estructura democrática en los poderes. Nos referimos de este modo al uso responsable de la tierra y otros recursos y a ese “parque transfronterizo” del Estrecho en proyecto...

¹¹ Los datos suministrados por las cámaras de comercio marroquíes fueron muy limitados, sin actualizar y con frecuencia acompañados de un recelo propio de la falta de comunicación que existe entre ambas orillas.

7. BIBLIOGRAFÍA.

Agencia Española de Cooperación Internacional AECI (1994): Programme de Action Intégré Pur le Developement et ammenagement de la région editerrànee Marocaine PAIDARMED, Ministerio de Asuntos Exteriores. CD.

CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA (2005) :Acción exterior, área Mediterráneo. Marruecos.

CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA (2000): La aplicación de los Fondos Estructurales en la Ciudad de Ceuta 28 pp.

CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA (2000): Análisis sectorial. Memoria socioeconómica 1999 46 pp

CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA (2001): “Actuaciones desarrolladas por la Junta de Andalucía en el marco de la Iniciativa Comunitaria INTERREG II España Marruecos”

GESTION 1 "Plan de actuación del Campo de Gibraltar". Consejería de Economía y Hacienda. 1991. (Informe sin publicar)

HOLGADO y MOLINA (1999): "Efectos de la cooperación y el desarrollo comercial hispano marroquí sobre la estructura sectorial de los intercambios: especialización y diversificación". Actas de la XXV Reunión de Estudios Regionales.

HOLGADO (1999): "Resultados de la cooperación financiera bilateral española y de la política mediterránea comunitaria en el comercio España Marruecos en la última década". Actas de la XXV Reunión de Estudios Regionales.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DEL REINO DE MARRUECOS (2004): Schéma Directeur d'Aménagement du Detroit. SDAU. Documento de trabajo sin publicar.

MORENO NAVARRO, J.G. (2002): “Desarrollo Local en la Región Tánger Tetuán. La experiencia de un Proyecto enfocado a la creación de microempresas” III Congreso Universidad y Cooperación al Desarrollo. Madrid Abril 2006.

MORENO NAVARRO, J.G. (2002): Campo de Gibraltar. “Pueblos, Ciudades y Comarcas Andaluzas”. Sevilla,. Tartessos. 2002. Pag. 172-178.

NAYLON, J. (1972): "A challenge to the rock The campo de Gibraltar Economic development Plan" Geography vol (68) pp 155-170

PADILLA y OTROS (1997): "Los puertos de Cádiz (Cádiz y Algeciras) Actas del I Congreso de Ciencia Regional de Andalucía. Andalucía en el umbral del SXXI pp 954-974.

VENTURA FERNÁNDEZ, J. Y MORENO NAVARRO, J.G. "Un proyecto de cooperación interuniversitaria: Observatorio Transfronterizo del Estrecho de Gibraltar. Universidades de Sevilla y Abdelmalek Essaadi. En Colaboración con (J. Ventura). III Congreso Universidad y Cooperación al Desarrollo. Madrid Abril 2006.