View metadata, citation and similar papers at core.ac.uk
brought to you by CORE
provided by idUS. Depósito de Investigación Universidad de Sevilla

Jesus Gabriel Moreno Navarro y Jesús Ventura Fernández:
"El nuevo esquema de competividad portuaria en el estrecho de gibraltar. la irrupción de tánger-med". Comercio, Servicios y Transporte. Patrones de una Sociedad Avanzada. Geografia de los Servicios. Madrid, España. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). 2008. Pag. 355-365. ISBN: 978-84-933457

EL NUEVO ESQUEMA DE COMPETIVIDAD PORTUARIA EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR. LA IRRUPCIÓN DE TÁNGER-MED

JESUS GABRIEL MORENO NAVARRO
jgamore@us.es

JESÚS VENTURA FERNÁNDEZ
jventura@us.es

Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional
Universidad de Sevilla

El mercado de los puertos con función *Hub*[i] ha revolucionado el panorama de la competitividad portuaria. Las previsiones de crecimiento de este mercado han justificado no sólo la remodelación de los que actualmente ya cumplían con esta función, sino también la construcción de otros nuevos. Estos puertos tienen que ofrecer buenos servicios de estiba, almacenamiento y operatividad logística, además de enormes calados y largas líneas de muelles para dar servicio a los nuevos y gigantescos buques porta-contenedores ya en servicio.

El puerto de Tánger-Med es de nueva construcción. Se encuentra ya en servicio y presume de una situación ventajosa en el Estrecho de Gibraltar, por prestaciones de sus instalaciones y costes laborales. Pero además la construcción del Puerto Tánger Mediterráneo (PTM) está acompañada de la transformación radical de las zonas adyacentes para crear un entorno empresarial y urbanístico que permita el desarrollo en cadena de actividades complementarias.

La puesta en servicio de este puerto está teniendo un efecto estructurante en la configuración de los transportes en el Reino de Marruecos, y por ende en el contexto competitivo del Estrecho de Gibraltar. Enfrente se encuentra el puerto de Algeciras, que ostenta el primer puesto en tráfico de contenedores en todo el Mediterráneo, mérito que se disputa anualmente con el de Gioia Tauro. Tánger-Med aspira a destronar al puerto de Algeciras y su baza mayor parece estar en la transformación a medida de todo su entorno regional con ese objetivo. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras ofrece al contrario un alto nivel de eficiencia con el que afronta las dificultades de inserción en el esquema nacional de transporte.

Palabras clave: Competición portuaria, Estrecho de Gibraltar

A NEW PORT COMPETITION SCHEME IN THE STRAIT OF GIBRALTAR: TANGER-MED GETS INTO SCENE.

HUB ports market has changed dramatically port competition scenario. Growth forecasts about this market have not only justified the renewal of HUBs ports in service but also the building of new ones. These ports have to offer good stevedoring, stock and logistic services, as well as very deep and long docks to give service to new and huge container-carriers already in service.

The port of Tanger-Med is a just-built one and it is already in service. It boasts of having an advantage in strategic location at the Strait of Gibraltar, with high-performance facilities and labour costs. But the building of this port is also accompanied by the radical transformation of next-to areas in order to create an urban and entrepreneurship atmosphere which should yield a chain of complementary activities.

This port's coming into service is producing a structuring effect in the transport network of Morocco Kingdom, and thus in the competition context of the Strait of

Gibraltar. The port of Algeciras is just in front of Tanger-Med, which is the first HUB in the Mediterranean ranking, being a narrow difference with Gioia Tauro. Tanger-med's aim is to surpass Algeciras outcomes and its main advantage seems to be founded in the objective regional transformation of its surrounding. An the other hand, Algeciras port authorities offer a high efficiency level that help to overcome the handicap of a deficient connection with its hinterland.

Key words: Port competition, Strait of Gibraltar.

1. LAS BASES DEL NUEVO PUERTO TANGER-MED.

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

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

La construcción del puerto y sus accesos ha recibido un tratamiento prioritario y la inyección de fondos por parte de las arcas reales, de modo que el proyecto se ha llevado a cabo sin demoras.

Tabla 1. CRONOGRAMA DE LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN SERVICIO:

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

Fuente: elaboración propia con datos de TMSA.

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

a) Una terminal de contenedores con una línea de 1.610 m de muelle.

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

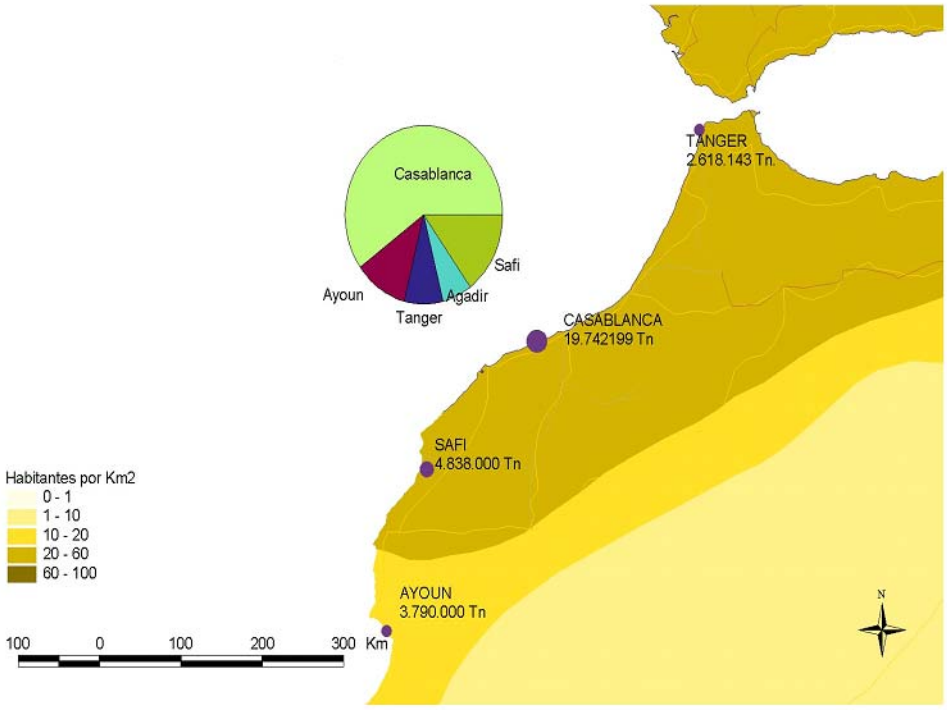
Figura 1. PUERTO DE TANGER-MED OPERATIVO EN 2007

Foto de los autores.

2. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN ANDALUCÍA Y NORTE DE MARRUECOS.

Andalucía y Marruecos tienen un centro básico de comunicación en el Estrecho de Gibraltar, complementado con las comunicaciones desde Málaga hacia Tánger en avión y hacia Melilla en línea regular de Ferry y entre Almería y Melilla también por línea regular de ferry.
Los hinterlands en las respectivas orillas tienen características diferentes. Los puertos marroquíes son la vía necesaria de comunicación del país alauita con la Unión Europea, con la que mantienen la mayor parte de su comercio exterior. Su hinterland nacional tiene escasa penetración y aún la mayor parte de las mercancías pasan por el Puerto de Casablanca.

Figura 2. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO PROTUARIO EN EL REINO DE MARRUECOS ANTES DEL PROYECTO DE TÁNGER-MED



Fuente: Elaboración propio con datos de Office d'Explotaition des Ports, 2000

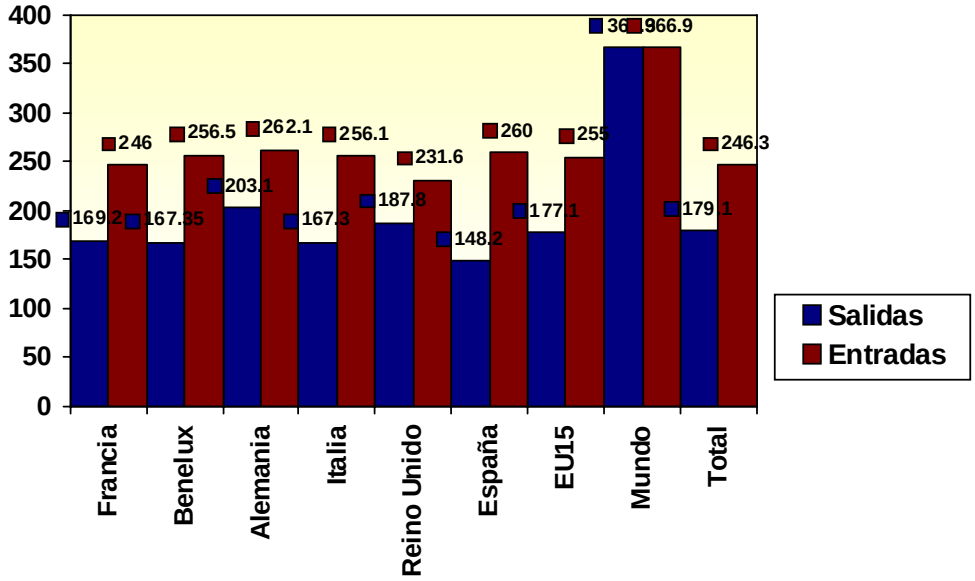
No obstante se están produciendo cambios importantes en la red de infraestructuras del norte de Marruecos que vaticinan un cambio en el papel del Estrecho para nuestro vecino del norte. En Marruecos se advierten tres ejes principales de carreteras: a) Tánger-Casablanca, b) Tetuán-Fes c) Tánger-Nador.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

En el caso de Andalucía, no puede hablarse de un hinterland profundo y sólido como sí lo tienen los puertos de Valencia y Barcelona, debido a las deficientes conexiones hacia el interior que han tenido hasta la construcción de las nuevas autovías. La conexión de Algeciras hacia el interior está todavía en fase de proyecto sobre un trazado viario y ferroviario con más de cien años de antigüedad. No obstante, Andalucía está experimentando el fortalecimiento de dos corredores de transporte que la unen con la unión europea: un corredor central de tradicional comunicación con el interior peninsular y el corredor mediterráneo que está demostrando ser un eje de desarrollo supraregional objeto de interés por parte de la planificación comunitaria.

2. CONTEXTO COMPETITIVO DE LOS PUERTOS *HUB*

En el trasfondo de toda esta cuestión se trabaja en un contexto de crecimiento espectacular del tráfico de contenedores, facilitado por la globalización de los mercados y los avances en ingeniería. Existe además el fundamento de las previsiones sobre crecimiento del comercio:

Figura 3. PROYECCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS HACIA EL EXTERIOR Y HACIA EL INTERIOR PARA EL AÑO 2025 EN %

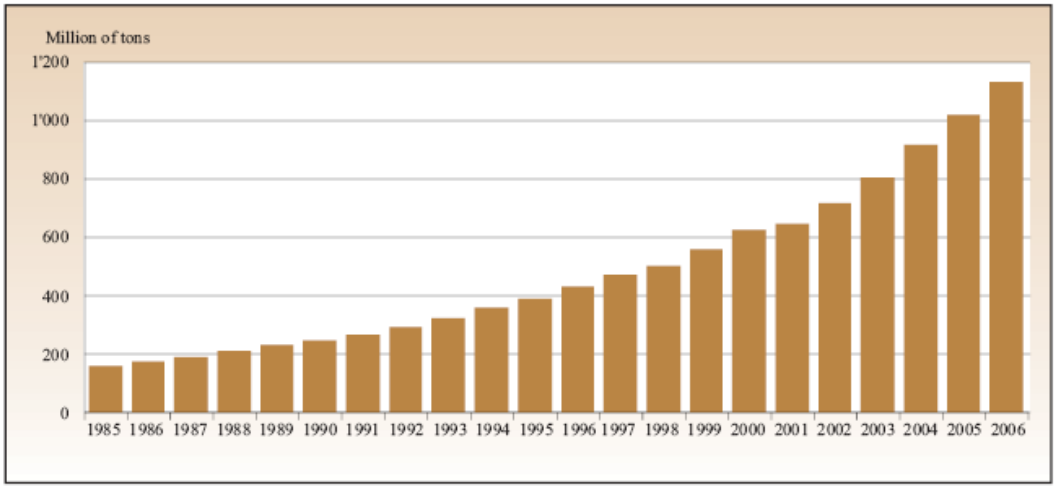


Fte.: Elaboración propia con datos de la Comisión Europea 2001.

En este contexto globalizador las previsiones sobre el crecimiento de los flujos comerciales alcanzan siempre proporciones sorprendentes. El papel que el contenedor ha cobrado desde los años 50 hasta nuestros días en el transporte intermodal se ha debe a sus posibilidades funcionales, ya que ha conseguido estandarizar la carga en unas medidas uniformes, fáciles de almacenar y de trasvasar de un medio a otro de transporte (impulsa la intermodalidad).

La relación entre el crecimiento del comercio y el aumento del tráfico de contenedores necesita poca explicación. El modo de carga que se ha impuesto es el contenedor, siguiendo una tendencia revolucionaria que ha conllevado el desarrollo tecnológico adaptado a las exigencias del mercado. Así pues, conforme la mercancía ha ido adoptando formatos cada vez más en una línea de mayor compatibilidad con el contenedor, este modo de carga ha ido ganando terreno frente a la carga en granel.

FIGURA 4. EVOLUCIÓN DEL TRAFICO DE CONTENEDORES 1985-2006



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

El fenómeno de la unitización ha tenido un efecto especialmente importante en el transporte marítimo de corta distancia, posibilitando un mayor contacto entre origen y destino. La agilización de las operaciones de carga y descarga en los muelles, junto con el aumento de la velocidad de los navíos, ha estrechado la relación del transporte marítimo con el rodado, de manera que el trasbordo de la mercancía pasa, en un gran porcentaje, a ser embarque directo de las unidades de transporte terrestre. Las diferentes modalidades de transporte de mercancía en las líneas de transporte marítimo de corta distancia vendrán determinadas por las diferentes formas que, a su vez, presenta el transporte unitizado, y muy especialmente por el sistema de embarque de estas unidades.

Conforme la mercancía ha ido adoptando formatos cada vez más compatibles con el contenedor, este modo de carga ha ido ganando terreno frente a la carga en granel. Esa tendencia ha continuado en los últimos años y por supuesto se ha manifestado también a través de los movimientos en los puertos españoles.

Tabla 2 MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCÍAS. TRÁFICO DE CONTENEDORES EN TEUS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES.(En miles de TEUs) 2000-2006

PUERTO	2000	2005	2006	% 2005/06
Bahía de Algeciras	2.009	2.084	2.163	3,80
Valencia	1.308	1.706	1.807	5,89
Barcelona	1.388	1.335	1.490	11,57
Las Palmas	621	842	912	8,26
Bilbao	434	326	334	2,62
Málaga	S/D	167	322	92,97
Sta. Cruz de Tenerife	393	303	304	0,39
Vigo	145	119	132	10,95
Baleares	282	122	123	0,92
Alicante	113	101	110	8,31
Bahía de Cádiz	S/D	92	102	10,81
Sevilla	S/D	73	76	3,88
Castellón	S/D	43	69	60,32
Restantes puertos	S/D	86	98	13,09

TOTAL	7.052	7.400	8.041	8,67

Fuente: Elaboración propia con datos de Puertos del Estado 2007

Efectivamente, siguiendo la tendencia global, el tráfico de contenedores es un mercado que no ha dejado de crecer desde su aparición a mediado de los 50. Este hecho orienta las estrategias de crecimiento hacia el mercado del transporte intermodal y más concretamente al mercado de los puertos HUB.

El crecimiento de este tipo de transporte está forzando la construcción de buques cada vez mayores, denominándose su tipología con términos progresivos en función de su tamaño: Panamax, Post Panamax, Super Post Panamax... Como puede verse en la tabla adjunta, las previsiones son de concentración de contenedores por nave, las cuales serán cada vez más grandes, previéndose incluso hasta superar los 14.000 contenedores por buque.

Tabla 3. EVOLUCIÓN DE BUQUES PORTACONTENEDORES

	1987	1997	2006	2007	% 2006-2007
Nº de navíos	1 052	1.954	3.494	3.904	11.7
Capacidad en TEUs total	1.215.215	3.089.682	8.120.465	9.436 377	16.2
Capacidad media por navío	1.155	1.581	2.324	2.417	4.0

Fuente: Review of Maritime Transport 2007.

Ello significa que los puertos deben ofrecer las prestaciones necesarias para dar servicio a estos gigantes del mar. La siguiente tabla resume los factores decisivos en la competitividad de los puertos HUB.

Tabla 3. FACTORES DE COMPETITIVIDAD DE UN PUERTO HUB

FACTORES ENDÓGENOS	***FACTORES EXÓGENOS***
INFRAESTRUCTURAS	LOCALIZACION
Línea de muelles Calados Superficie de manipulación y depósito	Potencia económica del hinterland. Distancia a grandes rutas marítimas. Distancia a puertos competidores.
SERVICIOS	RED DE DISTRIBUCIÓN
Servicio ininterrumpido Capacidad y productividad de las grúas Sistema automatizado de manipulación Servicios de valor añadido Eficacia en transbordo grandes buques/feeder	Optima dispersión/concentración de flujos. Calidad y capacidad de las conexiones con el hinterland: carretera, ferrocarril, marítimo. Servicios intermodales de calidad.
COSTES	FACTORES DE ENTORNO
Competitividad en costes portuarios. Competitividad en coste manipulación Competitividad en coste transporte distribución	Tejido empresarial Apoyo institucional.

Fte.: Ministerio de Fomento (2002). Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Granadilla de Abona.

En el caso de Tánger-med, sólo podemos hasta el momento evaluar el primer apartado de "factores endógenos" ya que el resto de los factores que pueden ser indicadores de su eficacia están aún por probar. De momento los elementos de

competitividad que podemos exponer en el contexto de puertos *hub* en un radio de competencia son los siguientes:

TABLA 4. COMPARADA DE DISTINTOS PUERTOS DEL ATLÁNTICO MEDIO Y MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL.

	Línea de muelles en m.	***Calado en m.***	***Superficie de contenedores, en m²***
Granadilla (proyecto)	1.100	12	550.000
Las Palmas	2.175	14	1.882.000
Casablanca	7.000	S/D	6.050.000
Tánger	870	8	60.000
Tánger-Med	1.610	18	1.380.000
Sines	940	16	1.120.000
Algeciras	1.456	16	1.309.510
Gioia Tauro	3.011	18	740.000

Fuente: Elaboración propia con datos de las respectivas autoridades portuarias.

Llama la atención que el puerto de Casablanca ostente los indicadores lineales y de superficie mayores, sin embargo su productividad es muy inferior a la del puerto de Algeciras. Es un ejemplo de la importancia de la operatividad y eficiencia en las actividades logísticas.

3.- LOS PUERTOS EN EL ENTORNO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR ANTES DEL PROYECTO.

Son varios los proyectos de remodelación e incluso de construcción de nuevos puertos dedicados al transporte de contenedores en todo el mundo. El puerto de Gioia Tauro (Italia). En 1995 este puerto sólo movía 17.000 contenedores al año superando los 2000.000 en 2004. El crecimiento del tráfico de contenedores por vía marítima se prevé espectacular, de acuerdo con informes de la Organización Mundial de Comercio y documentos especializados de instituciones como Lloyd´s, Containerization International. Al ejemplo de Gioia Tauro habría que unir el de tantos otros como el de Sines, digno de mención no sólo por encontrarse en el área geográfica de competencia del futuro puerto de Granadilla, sino por el éxito que está demostrando como puerto HUB. Los puertos que se citan a continuación son los que se verán afectados más directamente por la actividad del puerto de Tánger-Med. Del correcto diseño y aplicación de estrategias depende que obtengan un resultado positivo en el futuro inmediato.

3.1.- El actual puerto de Tánger.

El actual puerto de Tánger tuvo en el año 2000 un tráfico total de mercancías de 2.618.143 toneladas. No se han encontrado datos desagregados según el modo de carga, pero en total unos 2 millones fueron de tráfico unitizado. De este tráfico el 83 % ha sido de tráfico *ro/ro* con vehículos TIR. Del total del tráfico unitizado sólo un 7 % corresponde a contenedores. La dotación para la estibación de contenedores es de algunas carretas elevadoras y una única grúa pórtico de 45 toneladas. Se trataría de un equipamiento pequeño si tuviéramos que considerar un gran volumen de tráfico de contenedores, pero en realidad son las dos rampas *ro/ro* las que le dan la vida al puerto. Sus dos líneas básicas son las que le unen con los puertos de Cádiz (3 horas aproximadamente) y Algeciras, además de con

Casablanca. En todo caso el gran hándicap del mismo está en la deficiente red de transporte terrestre en la que se inserta.

3.2.- El puerto de Nador.

El puerto de Nador está en funcionamiento desde 1989, con un escaso volumen de tráfico. Le hace competencia directa al puerto de Melilla, y tiene enlace directo con Almería. No se han obtenido estadísticas del volumen de mercancías acarreado, lo que puede deberse a su papel estratégico frente al puerto de Melilla, función similar a la que ha venido ejerciendo el de Tánger frente al de Ceuta (y más aún el nuevo en proyecto).

3.3.- El puerto de Ceuta.

Constituye una verdadera vía de entrada de mercancías hacia Marruecos, a pesar de no disponer de aduana para ello. Sin embargo su infraestructura portuaria no parece tener aspiraciones hacia el mercado marroquí, de hecho su infraestructura de estiba para contenedores se basa fundamentalmente en muelles para *ro/ro* y grúas multiuso con carretas elevadoras. La mercancía es traficada por los llamados "porteadores" que transportan la mercancía individualmente como equipaje personal. Este contrabando encubierto llega a proporciones difíciles de medir, pero una gran parte de la población marroquí de los núcleos próximos a la frontera (provincia de Tetuán) se dedica a esta actividad, la cual se convierte en una importantísima vía para el abastecimiento de los comercios, especialmente los dedicados a la alimentación. Debido a ello, el *hinterland* del puerto de Ceuta habría que considerarlo mucho más allá de la frontera con el país marroquí, pero no como tráfico intermodal, sino como resultado de éste, es decir, con fin de trayecto en la ciudad de Ceuta. De hecho toda la región Tánger-Tetuán se encuentra dentro del radio de acción del comercio informal a través de la frontera con Ceuta. Sin embargo no está permitido el paso de camiones ni autobuses, los cuales tienen que llegar a Marruecos a través del puerto de Tánger.

En todo caso, y debido a la dependencia del exterior y a la consiguiente necesidad de importar que posee la economía ceutí, el puerto constituye un elemento indispensable para la vida de la ciudad. Desde que se terminó su construcción en 1942 ha sido un estratégico nudo de comunicaciones, dada su localización entre dos mares. Su función resulta esencial en la ciudad de Ceuta, ya que, como hemos dicho, las comunicaciones por tierra están limitadas por la frontera marroquí, a través de la cual no está permitido el paso de mercancías.

Su período más importante transcurrió durante el protectorado español en Marruecos, suponiendo el principal núcleo de abastecimiento de los territorios interiores. Pero a partir de la independencia marroquí en 1956 el tráfico decayó. La recuperación emprendida en los años 60 no llegó a alcanzar los niveles de apogeo que tuvo durante los 50, con altibajos consecutivos hasta los 80. En la actualidad su situación ventajosa lo convierte en un importante eje de servicios sobre el *hinterland* marroquí a través de sus dos facetas más importantes: el tráfico de pasajeros y el avituallamiento de buques, convirtiéndose en un área de grandes flujos de transporte marítimo. No obstante Ceuta se mantiene en competencia con los puertos de Algeciras, Gibraltar y Tánger. Dicha situación ha motivado la diversificación de la actividad hacia otros ámbitos, como son los casos del tráfico de contenedores y de las escalas de cruceros.

De cualquier modo la base de la actividad portuaria en Ceuta se fundamenta en cuatro líneas esenciales:

1. Es el medio fundamental para abastecer de productos al mercado local, ante la casi inexistente actividad agrícola y el escaso desarrollo industrial. No sólo es necesario para el abastecimiento del consumo, sino para suministrar con materias primas a las industrias manufactureras que se desarrollan en la ciudad. Ambos casos se pueden considerar como "tráficos cautivos". En otro orden debemos valorar la importancia de los visitantes que vienen desde la Costa del Sol atraídos por el comercio ceutí, así como la demanda que ejercen los viajeros de paso.

2. La mencionada función de avituallamiento de buques presenta también una importante fuente de beneficios para la ciudad. En este sentido hay que destacar la calidad de los servicios que ofrece, debido a la tradicional competencia con los puertos del entorno, lo que ha convertido al puerto de Ceuta en un lugar atractivo.

3. La labor del puerto de Ceuta como enlace con la Península tiene por una parte su principal argumento en los desplazamientos de la población local, pero también es una importante vía de entrada hacia Marruecos. Los servicios más frecuentes se realizan con el puerto de Algeciras, aunque recientemente se ha incorporado una línea desde Málaga. El puerto de Ceuta recibe unas 16 escalas diarias de *ferries*, casi todos ellos de alta velocidad, habiéndose creado un sistema de enlaces muy eficiente. La ventaja competitiva de Ceuta frente a Tánger estriba en la mayor cercanía hacia Algeciras y en constituir la vía más rápida hacia la zona oriental de la Región Norte marroquí. Ahora bien, este tráfico está sometido a un régimen estacional intenso, de forma que el 45 % de los viajeros y vehículos embarcados y desembarcados se acumula entre los meses de junio y septiembre.

4. También constituye un destacado núcleo para la prestación de servicios realizada con carácter industrial y logístico en su entorno más inmediato.

3.4.- El macro-puerto Bahía de Algeciras.

El puerto de Algeciras es el más importante de España por volumen de mercancías, (Ver tabla y mapa 1) lo que le convierte en uno de los principales de Europa en esta modalidad de transporte. Su situación de cara a las conexiones con el vecino continente africano, y como paso obligado entre el Mediterráneo y el Atlántico, lo sitúan, como es obvio, en una posición inmejorable en el entramado de líneas de transporte marítimo a escala mundial. Ahora bien, su principal punto débil es la dificultosa integración hacia el interior de su red de transporte por carretera y ferrocarril, debido, fundamentalmente, al relieve serrano del Subbético que rodea la Bahía, resultando más fáciles las conexiones costeras. Desde la aparición del puerto italiano de Gioia Tauro, es el segundo más importante en cuanto a tráfico de contenedores del Mediterráneo, si bien esta condición en el *ranking* es bastante cambiante.

El símil que se realiza considerando al puerto Bahía de Algeciras como un "puerto isla" es muy habitual. Ahora bien, se debe tener cuidado con el empleo de este símil, ya que una de las características de un puerto insular es que posee un *hinterland* absolutamente cautivo (debido a la baja sustituibilidad de los servicios prestados por el puerto), independientemente del tamaño del *hinterland.* Luego, si se supone un puerto insular con un gran *hinterland,* estaríamos ante una situación diametralmente opuesta al caso del puerto Bahía de Algeciras, con un *hinterland* pequeño y no muy cautivo, salvo para las grandes empresas de la Bahía.

En 1975 comenzó el tráfico de contenedores en Algeciras, y con él, el inicio de la más reciente e importante etapa de este puerto, que lo ha aupado al primer puesto en este tráfico dentro del sistema portuario español, para después situarlo a la cabeza del Mediterráneo, junto al italiano de Gioia Tauro. Sobre el origen de este tráfico en el puerto Bahía de Algeciras hay varias interpretaciones, aunque principalmente se considera fruto de la voluntad y confianza que depositaron en él las grandes empresas del sector; inicialmente SEA LAND Ibérica S.A., junto a Naviera del Odiel, y posteriormente MAERSK España.

El crecimiento en el tráfico de contenedores, y de forma global en el tráfico de mercancía general, se ha debido tanto a la captación de nuevos tráficos comerciales como al desvío de tráficos procedentes de los puertos de Huelva, Málaga y Sevilla, explicado en gran parte por la mejor dotación en utillaje especializado que ofrece el puerto Bahía de Algeciras. Aunque en los años 60, 70 y principios de los 80 se estableció una cierta competencia entre los puertos de Bahía de Algeciras y de Cádiz por atraer este tipo de tráfico, actualmente esta competencia es inexistente, dado que, desde los años 80 el puerto Bahía de Algeciras ha terminado imponiéndose a todos sus competidores andaluces.

4.- VALORACIÓN DE LAS POSIBLES REPERCUSIONES DEL NUEVO PUERTO TÁNGER-MEDITERRÁNEO.

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

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

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

El nuevo puerto de Tánger, para competir en costes, tendrá que aplicar necesariamente sistemas innovadores que favorezcan la acumulación de flujos y permitan un abaratamiento por economía de escala. Por otro lado, la eficiencia y rapidez en las labores es también un factor de atracción, prioritario en la mayoría de los casos. Este puerto fue pensado en un primer momento como Tánger-Atlántico, llegando incluso a inaugurarse el comienzo de sus obras por el Rey

Hassan II. Se trataba de un puerto destinado a participar del crecimiento del tráfico Norte-Sur, siendo complementario al actual puerto de Tánger. Sin embargo la obra no prosperaba, hasta que recientemente un vuelco en la planificación de la región Norte de Marruecos ha concretado lo que parece ser más ciertamente el proyecto "Tánger-Mediterráneo", cambiando como es lógico su ubicación. Si en el primer caso el proyecto se iba a localizar al Norte de la prolongación de la inacabada autovía Casablanca-Tánger (que no ha llegado todavía a esta última ciudad, habiéndose quedado a la altura de Larache, a más de una hora hacia el Sur), este nuevo enfoque está requiriendo un esfuerzo por parte del gobierno marroquí para dotar a la región de las infraestructuras adecuadas. En este sentido habría que indicar que se están realizando nuevos accesos a la zona, como es el desdoblamiento de la carretera entre Ceuta y Tetuán.

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

---

[i] 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.
[ii] Suministro a buques.

BIBLIOGRAFÍA.

ESRI (2002) *World Base Map* http://mapserver2.esri.com octubre 2002.
FAROOQ SOBHAN. (2001) *The Geography of Transporttation.* http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/TG_Chapter%203.pdf (19/11/03)
The Daily Star, Dhaka, November 27, 2001.
EL FARO DE CEUTA. http://www.elfaroceutamelilla.es/content/view/12796/61/ (11/09/2008)
EUROPA SUR. Http://www.europasur.es/article/maritimas/166909/estudio/los/estibadores/catalanes/detecta/problemas/tangermed.html (11/09/2008)
HOFSTRA UNIVERSITY (2006) *Transportation Modes. The Geography of Transportation* http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c3en.html (20/04/06)
MINISTERIO DE FOMENTO (2007). *Anuario estadístico* 2002-2007. PORTEL. www.portel.es 11/09/2008.
MINISTERIO DE FOMENTO (2002). *Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Granadilla de Abona.* 306 pp. Informe sin publicar
MORENO NAVARRO (2006):"Analisis con SIG de la Red de Transporte Intermodal Entre Marruecos y la Union Europea. Evaluacion de Rutas y Enclaves Estrategicos. Cuadernos Geograficos de la Universidad de Granada. 2006. Pag. 309-365
MORENO NAVARRO, VENTURA FERNANDEZ (2006): Metodologia con SIG en Dos Estudios de Competitividad: el Puerto de Granadilla de Abona (Tenerife) y el Nuevo Puerto Tanger-Med (Marruecos). XIV Congreso de Tecnologias de la Informacion Geografica. XIV Congreso de Tecnologias de la Informacion Geografica. (). Granada. Age, Universidad de Granada. 2006. Pag. 1687-1694
THE TIMES (1982). *The Times Atlas Of the Word.* Londres 263 pp.
TRUJILLO y NOMBELA (1998). *Transport Regulation and Privatization.* Background Paper para el curso "" Organizado por el *World Bank Institute.* Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Dpto. Análisis Económico Aplicado. (informe sin publicar)
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD) (2000) *World seaborne trade continues growth in 1999*. Review of maritime transport. http://r0.unctad.org/en/Press/pr2876en.htm. 12 de diciembre 2000
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD) (2007) *World* Review of maritime transport. 167 pp.
VENTURA FERNANDEZ, FERNÁNDEZ LATORRE, MORENO NAVARRO, GONZÁLEZ RELAÑO (2007): Consecuencias Socio-Económicas y Territoriales del Proyecto de Puerto de Granadilla de Abona

---

(Tenerife, Islas Canarias): Criterios para su Sostenibilidad. Annali di Ricerche e Studi di Geografia. 2006. Pag. 79-96