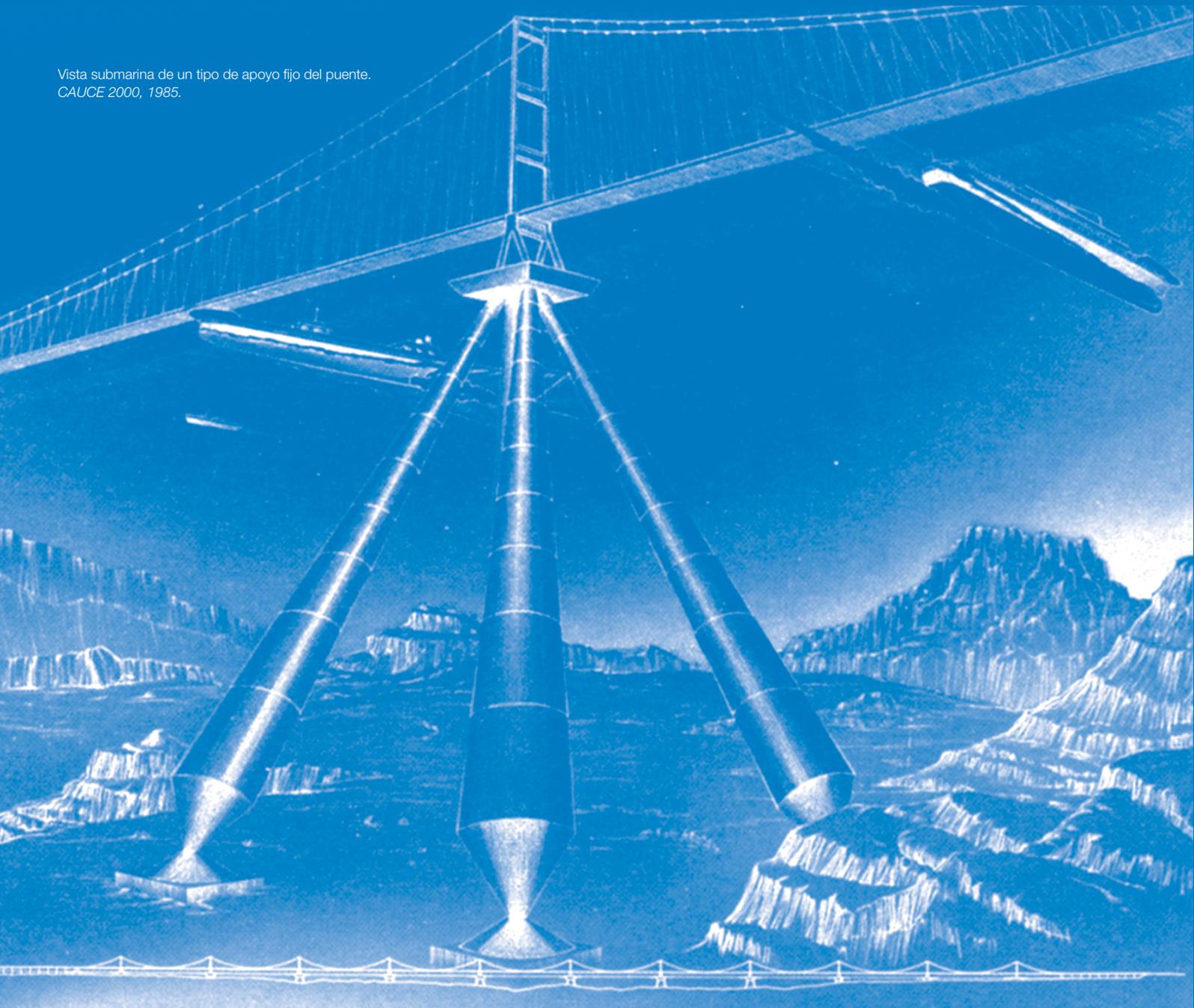


7^VefdWZa W9[TdS^fSd G dMá VjUWUa`S^WfdWae Ua`f[WfW

Ángel Sánchez Blanco

Vista submarina de un tipo de apoyo fijo del puente.
CAUCE 2000, 1985.





Plano del Estrecho de Gibraltar. Instituto Geográfico Nacional. 1980.

La Roca de Gibraltar identificaba una de las dos Columnas de Hércules que para los marineros fenicios marcaban los límites de la navegación segura en el antiguo Mediterráneo. Identifica también el angosto Estrecho de Gibraltar la única abertura entre las barreras topográficas que separan el mar Mediterráneo de los océanos: sólo 13 kilómetros de anchura en un mar de 3.700 kilómetros de largo y que cubre alrededor de 2,5 millones de kilómetros cuadrados.

La imagen mitológica de las Columnas y los contrastes entre la angosta brecha y las macromagnitudes del Mediterráneo nos aportan una primera aproximación a la importancia estratégica de lo que el Estrecho de Gibraltar fue y es, y al tiempo el inestimable valor de lo que es y lo que puede ser.

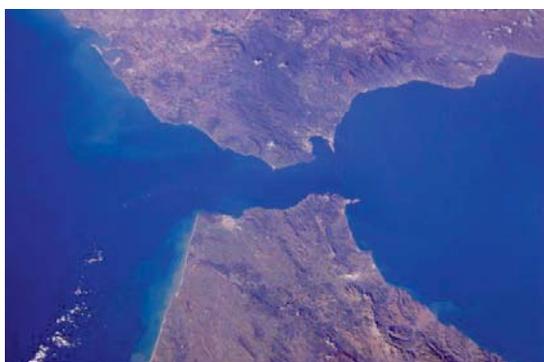
El dato de ser el Estrecho de Gibraltar la imagen mas fotografiada por la NASA (<http://eol.jsc.nasa.gov/sseop/clickmap/>) expresa su valor estratégico como punto de tránsito entre los océanos del mundo y el mar Mediterráneo, y como punto de conexión entre dos continentes.

La circunstancia de que la Roca de Gibraltar esté administrada por el Reino Unido tiene el complemento de la presencia de la Administración española en las ciudades de Ceuta y Melilla, circundadas por el Reino de Marruecos, en la articulación de los flujos de transitos en las entradas y salidas del Mediterráneo y entre las dos orillas.

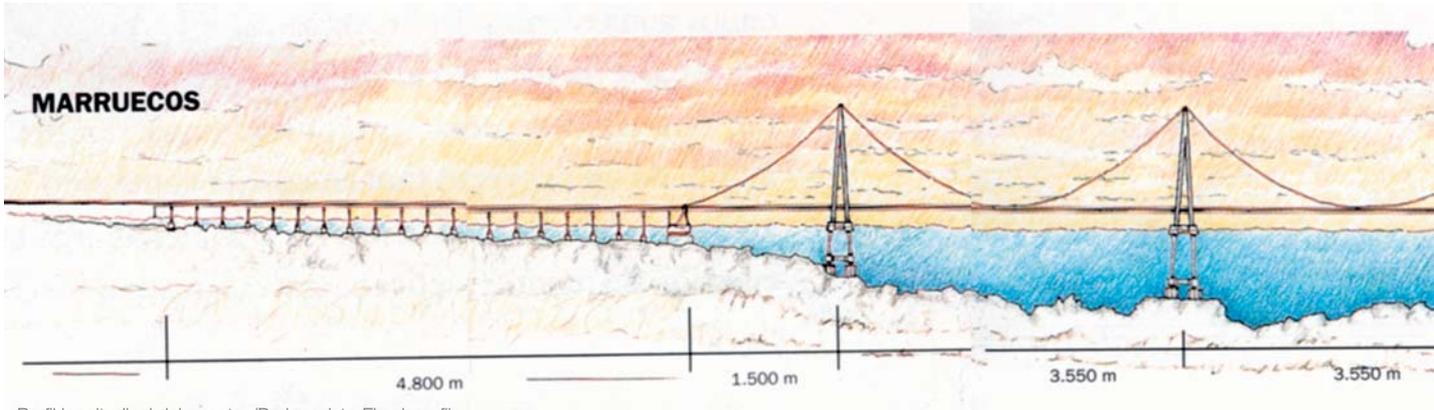
La complejidad administrativa de la Administración británica en territorio español y de Administración española en territorio marroquí produce el indeseable efecto de provocar severas contradicciones y tensiones institucionales en ambas orillas del espacio territorial que delimita el Estrecho de Gibraltar.

Por aplicación del punto XIII del Tratado de Utrecht, la ciudad de Gibraltar ha propiciado el perverso efecto de generar el vacío socioeconómico en su entorno, con sensible daño, en sus sucesivos y continuos handicaps, para el conjunto de municipios que se articulan en el espacio definido como Campo de Gibraltar.

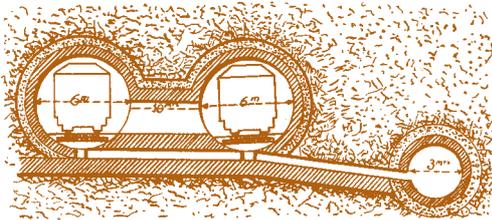
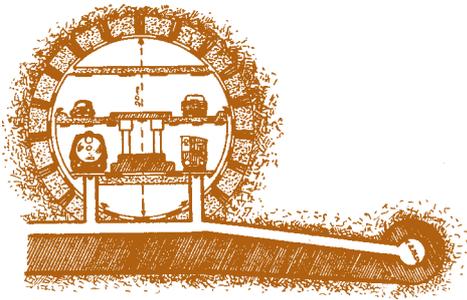
Las ciudades de Ceuta y Melilla y los islotes y peñones con Administración española provocan contradictorios efectos en todo el norte de Marruecos, condicionado en su desarrollo por socioestrategias que al tiempo que se apoyan en las ciudades autónomas, las condicionan en sus relaciones institucionales y en sus posibilidades de proyección en su entorno.



Cortesía de "Image Science & Analysis Laboratory", NASA, Johnson Space Center



Perfil longitudinal del puente. (De la revista *El enlace fijo del Estrecho de Gibraltar. Un proyecto en estudio*)



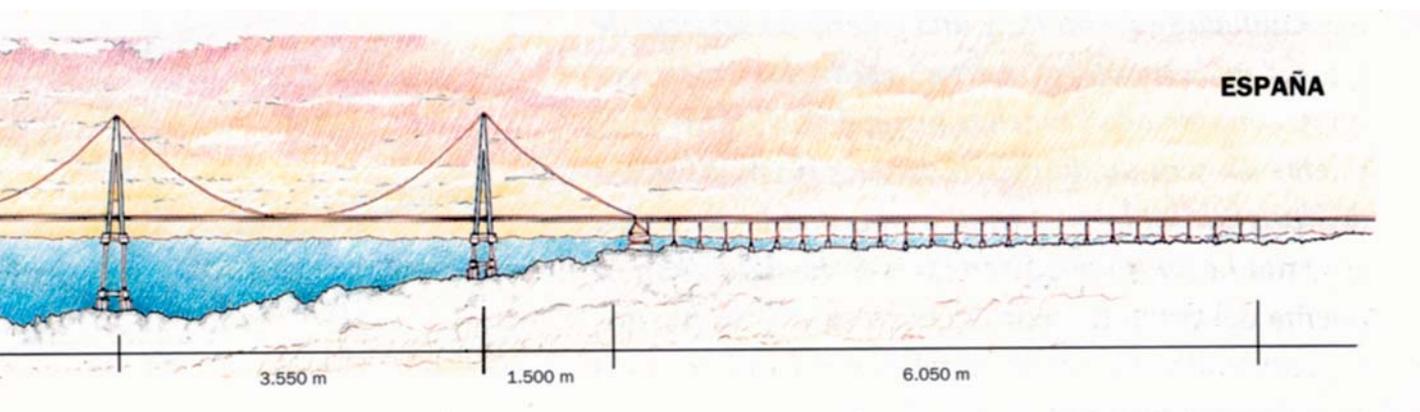
Secciones transversales del túnel de Ibáñez de Ibero. 1ª y 2ª anteproyectos

En acusado contraste con los cortocircuitos que padecen los municipios del Campo de Gibraltar y la propia Gibraltar, y las ciudades de Ceuta y Melilla y su entorno territorial, el valor estratégico del Estrecho trasciende a las pequeñas miserias del día a día de la verja de Gibraltar y de los mas graves condicionantes de los pasos fronterizos de Ceuta y Melilla, y a las continuas limitaciones administrativas en la articulación de las normales relaciones portuarias o aéreas entre las ciudades de ambas orillas.

La fuerza estratégica del Estrecho supera las disfuncionales medidas del día a día, marcadas por la metodología de la retorsión diplomática, y las limitaciones burocráticas que intentan filtrar las relaciones laborales y empresariales por verjas, vallas y puestos fronterizos, y que son relativizadas por la presión creativa de los flujos comerciales y por la presión de arriesgados emigrantes que hacen saltar los controles, con desprestigio de la tecnología incorporada a los muros electrónicos y con manifiesta superación de los medios personales y materiales de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y del Ejército.

El incontenible valor estratégico del Estrecho obliga al Reino de España a mutar con preocupante frecuencia su legislación de extranjería, por su ineficaz respuesta a la imprevisible casuística, y repercute sobre el conjunto de Europa la emigración procedente del centro y el norte de África, que obliga a España y a la Unión Europea a recuperar murallas, almenas y torres de vigilancia.

Con ello, de modo muy poco perspicaz, se trata de parar lo que es simplemente imparable mientras el desnivel de renta y riqueza entre Europa y África actúe como atractivo efecto llamada para los que, insatisfechos con su situación, quieren mejorar sus condiciones de vida, admirable metodología humana que, no debiera olvidarse, permite particularizar a los seres más inteligentes.



Para las instituciones europeas la problemática del Estrecho, hasta el momento, sólo ha encontrado la respuesta, urgida por la condición de España de frontera sur de Europa, en la Cumbre de Sevilla en el final de la Presidencia española, en junio de 2002. Las Cumbres Euromediterráneas, articuladas por el protagonismo de Barcelona y Valencia, han estado marcadas por las estrategias en relación con los conflictos abiertos en el Mediterráneo entre los que no han merecido especial atención los flujos migratorios y sus alternativas .

La desatención al Magreb, propiciada por la desafortunada dinámica palestino-israelí en el este del Mediterráneo, ha minusvalorado los tránsitos irregulares África-Europa y el subyacente problema de distorsiones administrativas que injustamente han obstaculizado y siguen obstaculizando el desarrollo socioeconómico de los territorios de ambas orillas.

En clave española y específicamente andaluza, las bahías de Algeciras, Cádiz y Málaga, queriendo entrar hacia el continente africano, están detenidas por la punta de Algeciras a la corta y simbólica distancia de los trece kilómetros que delimita el Estrecho de Gibraltar. Cádiz y Málaga personifican en sus territorios áreas de bienestar situadas en el punto más elevado del ranking del prestigio mundial, que contrastan con zonas deprimidas, tanto en el ámbito rural como en la precariedad de empleo y condiciones de trabajo en todas las actividades productivas.

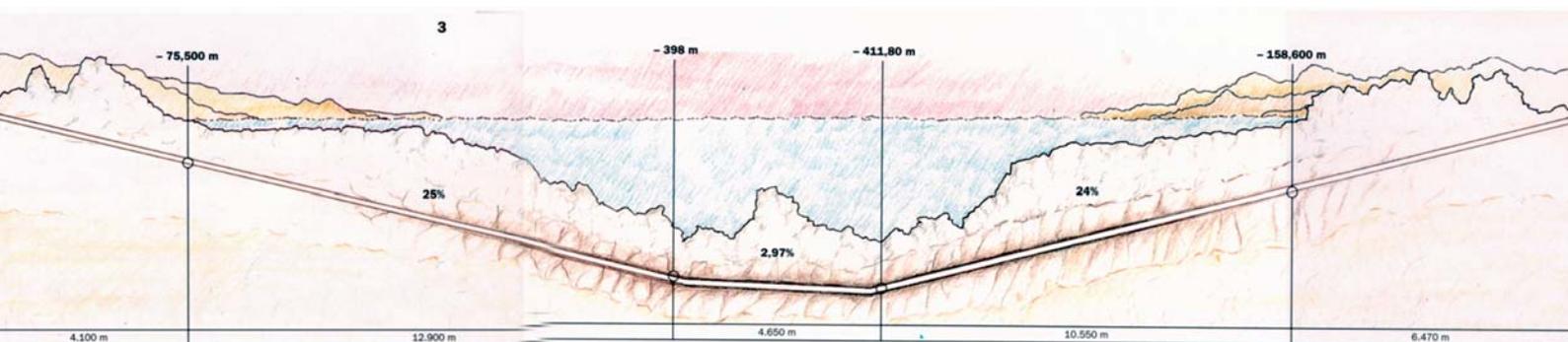
Como muestra de contradicción con los referentes cualitativos de Marbella o Sotogrande, las áreas litorales de la provincia de Cádiz, castigadas por el sobrevenido problema de la reestructuración del sector pesquero y por las crisis periódicas de los astilleros, derivan, en sus alternativas sociales, a los tráficó ilícitos, con el conflicto subyacente de los enfrentamientos de la población con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

La preocupante problemática del orden público se reproduce con más complejidad en su génesis en las ciudades de Ceuta y Melilla, en las que menores y jóvenes se confrontan con habitualidad a Policía Nacional y Guardia Civil y son el contrapunto a la espectacularidad de los últimos acontecimientos del asalto de emigrantes centroafricanos a las vallas fronterizas.

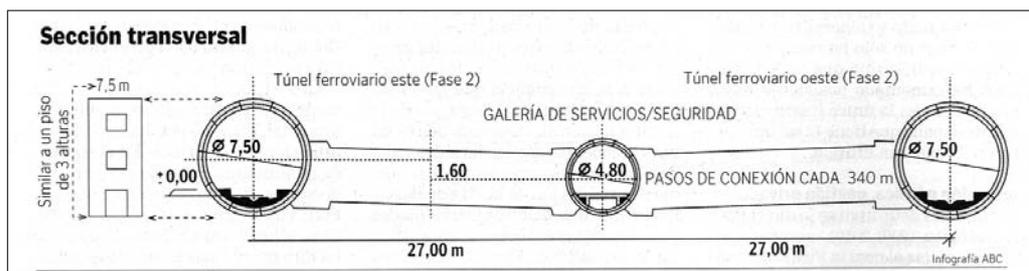
La fenomenología del hostigamiento a los responsables del orden público, al dejar de ser noticia, no puede incurrir en la miopía de ocultar un grave problema social e institu-



Una pila del puente



Perfil longitudinal del túnel. (De la revista *El enlace fijo del Estrecho de Gibraltar. Un proyecto en estudio*)



cional, que deja ver significativas contradicciones en el área de prosperidad a la que quieren acceder los cientos de miles de norte y centro africanos que observan desde sus tierras de origen los pocos kilómetros que separan África de Europa en el Estrecho de Gibraltar.

Los datos que anteceden parecen aconsejar que las entidades e instituciones de Cádiz y Málaga, y de Ceuta y Melilla, superen su cómoda compartimentalización administrativa estanca y lideren una serena reflexión sobre el grave problema que significa que se haya llegado a transformar, en efecto negativo, sobre las expectativas de sus jóvenes y la tranquilidad de sus mayores, el estar en un privilegiado punto estratégico del planeta Tierra.

Como significativo ejemplo del diferencial entre potencialidad y realidad puede ser considerada la problemática que perturba el desarrollo

del Puerto de Algeciras: el que tendría que ser el gran Superpuerto europeo está condicionado, en su consolidación y en el desarrollo de sus sinergias, por el conjunto de municipios del Campo de Gibraltar y sobre el conjunto de Andalucía y España, por el simple efecto de su proximidad a la Roca bajo Administración británica. Lo que debiera ser su excepcional plataforma logística está lastrada en sus comunicaciones por carretera y ferrocarril por obsoletos diseños de siglo XIX, lo que proyecta sus perversos efectos sobre las actividades empresariales, profesionales e industriales, incluidos los usos y servicios turísticos.

La reflexión concertada de las entidades e instituciones de Cádiz, Málaga, Ceuta y Melilla, con el acompañamiento de Granada y Almería, pueden y deben contribuir a definir la Estrategia Europea en el Mediterráneo, capitalizada hasta el momento, en clave española, por Barcelona y Valencia, con exitosos resultados para ambas ciudades, en la captación de partes alícuotas del Presupuesto de la Comunidad Europea. Y ello mediante la opción de radicar instituciones y acontecimientos comunitarios, pero que, en su subyacente elitismo, está siendo superado por, entre otros, el grave problema de la emigración africana, proyectada, no sobre Barcelona o Valencia, sino sobre todas las provincias de Andalucía oriental y con especial fuerza.

La integración de las entidades e instituciones de la vertiente mediterránea andaluza en la reflexión sobre la integración Europa-África, con el estímulo de la precondicionada charnela



Österreichische National Bibliothek, Wien



Panorámica del puente colgante. CAUCE 2000, 1985.

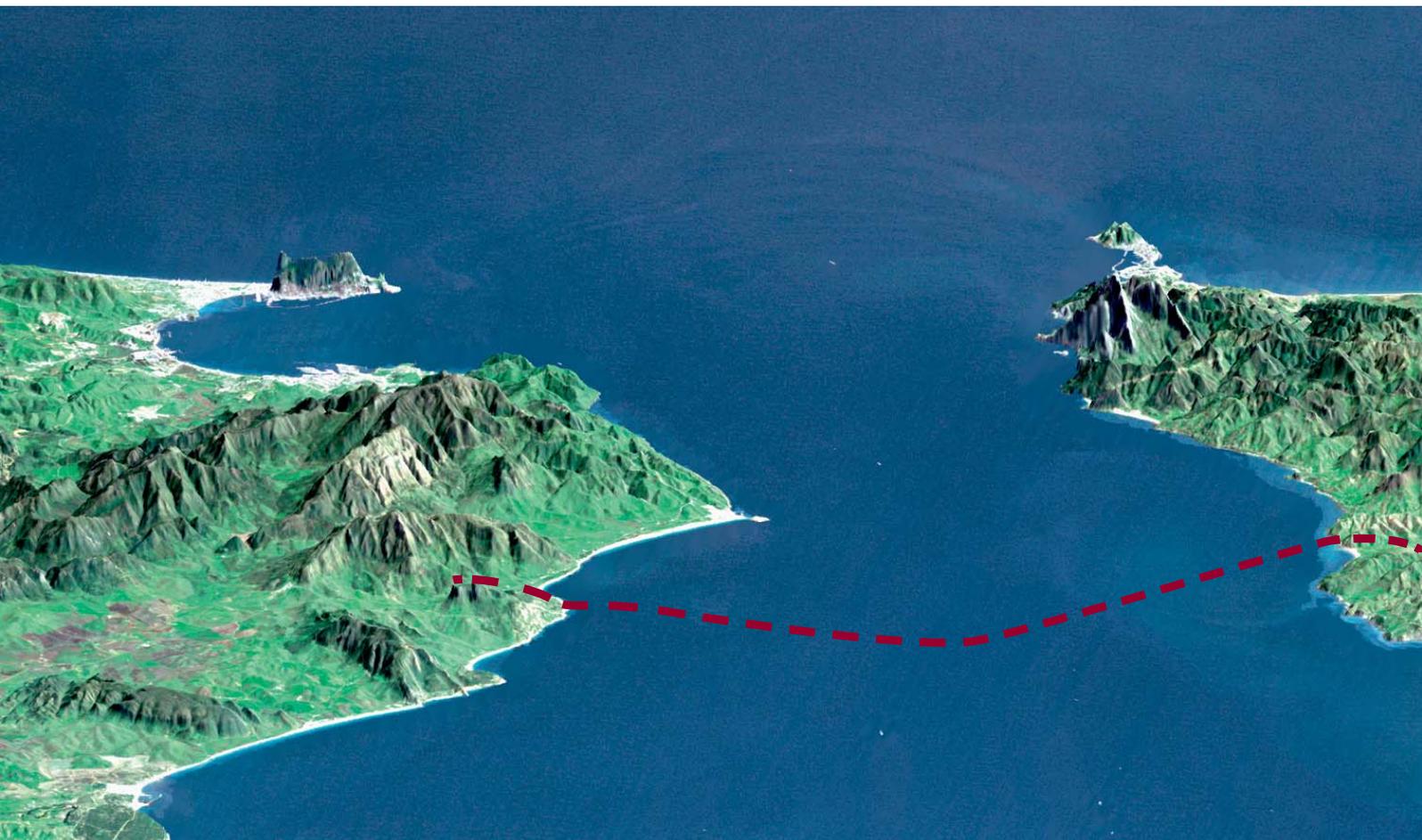
del Estrecho de Gibraltar, no puede ni debe ignorar la integración en el estudio prospectivo sobre el territorio de Gibraltar y el de las ciudades marroquíes de Tánger, Tetuan, Taounat, Nador...

Como coherente referencia para esta integración en el proceso de reflexión y de decantación de alternativas, no debiera ser olvidada la propuesta del ministro de Economía del Reino Unido, Gordon Brown, en la Conferencia de Monterrey, celebrada en la primavera del año 2002, para la creación de un fondo mundial anual de cincuenta mil millones de dólares basado en los principios que inspiraron el Plan Marshall. Deben tener muy presente todos los países

de la Unión Europea el “Plan de Recuperación Europea” que, entre 1948 y 1952, donó el 1% anual de PIB de los Estados Unidos de Norteamérica, con una aportación total de 12.000 millones de dólares, dotación que permitió un aumento del PIB en los países destinatarios entre el 12% y el 25%. (Navil Kabbabe, del Ecoforo Social Europeo, y Joaquín Tamames, de Axel Group: El puente de Monterrey, diario Expansión Económica, de 27 de marzo de 2002).

La ralentización de la propuesta de la Unión Europea de Estrategia Común para la Región Mediterránea (Consejo Europeo de Feira, del 19 de junio de 2000, “Estrategia Común para la Región Mediterránea”, C5-0510/2000 - 2000/2247 (COS)), debiera redefinir las alternativas que comiencen a situar a Europa en la metodología de la generosidad de la que se benefició, en su posguerra, gracias a la inteligente actitud de los Estados Unidos de Norteamérica, materializada en el Plan Marshall.

Este inicial posicionamiento de la Unión Europea debiera definir intercambios sociales e institucionales, y podría y debería ser un inicial y obligado punto de reflexión y de definición, de



Trazo del túnel bajo el Estrecho, sobre una imagen virtual. Cortesía de "Image Science & Analysis Laboratory", NASA, Johnson Space Center

intereses y de proyectos de colaboración, entre ambas orillas del Mediterráneo, con inmediata proyección en los países del Magreb, y con efectos inducidos en la solución de las contradicciones institucionales de las provincias de Andalucía oriental, en las que aún no está materializado el principio comunitario de cohesión económica y social.

La distensión del actual gobierno de España con Marruecos y la receptividad de nuestro vecino país a los problemas derivados de los asaltos a la fronteras de Ceuta y Melilla, permiten transformar el inicial punto de partida hacia la delimitación de opciones, con sentido de largo plazo y de inversión de tendencia de los problemas estructurales subyacentes.

Entre las piezas a articular requiere ser integrada, en el contexto de una estrategia institucional de Cádiz y Málaga, Gibraltar, Ceuta y Melilla, la incorporación de la poderosa infraestructura del Enlace Fijo Europa-África, felizmente prevista en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Ministerio de Fomento 2004-2020, integrado a afectos de su financiación en la Redes Transeuropeas de Transporte.

El diseño, ejecución y conducción de flujos del Enlace Fijo Europa-África, en su condición de gran infraestructura intercontinental, obliga

a transformar lo que, hasta el momento, ha sido un lamentable ejercicio de inercia institucional (que se ha limitado a confiar en la barrera natural de las corrientes marítimas del Estrecho de Gibraltar y en la discrecionalidad de sus vientos), en una coherente convergencia institucional, en la que la iniciativa articulada de los territorios de las bahías de Algeciras, Málaga y Cádiz debe vertebrarse en una creativa posición común, que ofrezca contenidos para la propia coherencia de sus territorios y de sus sociedades, y contribuya a las alternativas y diseños de solución del excepcional reto que supone el singular espacio estratégico en el que están situadas.