

El desarrollo de los transportes en la región del Mediterráneo occidental

Jillali Chafik

Secretario general

Société Nationale d'Etudes
du Détroit (SNED), Rabat

Los transportes en la región del Mediterráneo constituyen una oportunidad de desarrollo económico y social integrado para esta zona. Tienden a federarse en torno a la idea central de la cooperación y de la unión de las potencialidades, y con frecuencia constituyen saltos cualitativos y aceleradores del tiempo respecto a las mentalidades y a las relaciones económicas, entre otras. Asimismo, pueden permitir una nueva disposición global del territorio, el desarrollo de la estructura que los alberga y, en consecuencia, sugieren una nueva dimensión no sólo de las relaciones y de los intercambios de personas y de mercancías, sino también de otros bienes menos tangibles.

Hoy en día el Mediterráneo forma todavía una frontera bastante marcada en lo referente al desarrollo económico. Pero con esfuerzo y tiempo esas disparidades acabarán atenuándose. Ya se están poniendo en práctica políticas muy activas y voluntaristas a favor del desarrollo de toda la región de África del Norte, que se llevan a cabo en cooperación con las instancias europeas. Por otra parte, el presente y el futuro del conjunto de la zona tendrían que estar llenos de promesas beneficiosas, por la sencilla razón de que esta zona dispone de numerosas ventajas, entre las que destaca su privilegiada posición estratégica, cercana a los centros de decisión y de consumo; este hecho puede atraer las inversiones internacionales en lo referente a productos que precisan una difusión más amplia.

Se trata de una zona de futuro que cuenta con un fuerte potencial de desarrollo, la cual, gracias a sus muchas ventajas dentro de la economía mundial, en el futuro puede llegar a rivalizar con las plazas tradicionales de Extremo Oriente.

Por otro lado, cuando se sabe que la distancia que separa a las dos orillas del estrecho de Gibraltar es de unos treinta kilómetros, y que, cuando en un futuro se materialice el proyecto de una unión fija a través de dicho brazo de mar, ambas orillas tan sólo estarán a unos veinte minutos de distancia una de otra, es fácil esperar un crecimiento de los trayectos llamados de tipo urbano, o al menos pertenecientes a una misma conurbación. Esto permite presagiar a largo plazo –o a muy largo plazo– un extraordinario potencial de intercambios entre las dos orillas, que hoy en día aún no se llega a entrever y que puede aportar una nueva remodelación territorial local de ambas partes. Entonces las personas podrán vivir en sus casas y mantenerse vinculadas a su tierra, en una orilla, e ir a trabajar o de compras en el mismo día a la otra. En el futuro, la presencia de un sistema de transporte rápido podría ayudar y unificar a las personas sin que éstas se vieran obligadas a desarraigarse.

Situado en su contexto económico internacional, el desarrollo de los transportes en la zona del Mediterráneo occidental se inscribe en la construcción de un espacio de verdadero partenariado entre la Unión Europea y el Magreb, cuyas bases se pusieron en marcha en la Conferencia de Barcelona, celebrada en noviembre de 1995, y se tradujeron en hechos a través de una serie de acuerdos de asociación firmados entre la Unión Europea y sus

socios mediterráneos (con Túnez en 1995, con Marruecos en 1996 y con Argelia en 2001).

Ya, tanto en el norte como en el sur de la zona, se están organizando las redes de transportes y se está llevando a cabo un esfuerzo para desarrollar de común acuerdo los principales corredores.

Por un lado, Europa, que dispone de una red de puertos mediterráneos modernos y equipados con infraestructuras adecuadas, desarrolla los corredores norte/este-sur/oeste, con sus múltiples ramificaciones y modos de transporte, que desembocan en el Mediterráneo. Un buen modelo lo constituye el caso de España, que con ocasión de su ingreso en la Unión Europea ha hecho un esfuerzo considerable en este ámbito, al construir en apenas diez años cerca de 5.000 kilómetros de autopistas y de autovías, así como una línea ferroviaria de alta velocidad que, partiendo del sur del país, está destinada a prolongarse hacia el norte, hasta la frontera francesa.

Por otro lado, dentro del marco de una estrategia global, los países pertenecientes a la Unión del Magreb Árabe han emprendido, especialmente, la realización de dos grandes ejes:

- La autopista de la Unidad Magrebí, que une las cinco capitales de los países magrebíes –desde Nouakchot, en Mauritania, hasta Trípoli, en Libia– y cuya longitud es de 6.850 km. Este eje terrestre, que ya está enteramente asfaltado a excepción del tramo Nouakchott-Nouadhibou, de 470 km, cuyos trabajos están actualmente en curso, hoy en día comporta 947 km de tramos de autopista en explotación; 2.500 km

programados a medio y largo plazo, y 504 km de carreteras existentes de cuatro carriles.

- El tren transmagrebí, que ya une Marruecos, Argelia y Túnez, y que cuenta con una longitud de 8.383 km, de los que 5.587 tienen un ancho de vía europeo. Actualmente se están llevando a cabo importantes trabajos de renovación de las vías y de mejora de la capacidad, así como de modernización de los equipos de comunicación y señalización.

En este marco, Marruecos ha emprendido la realización de importantes obras. En el sector portuario, se han iniciado los trabajos de construcción de un proyecto integrado, Tánger-Mediterráneo, que comprende un puerto de aguas profundas destinado a desarrollar las actividades de transbordo de contenedores y cereales, de mercancías de carácter general y de pasajeros, y que integra zonas francas de tipo industrial, logístico, comercial y turístico, así como infraestructuras de conexión con las autopistas y líneas férreas. El nuevo puerto, cuya puesta en funcionamiento está prevista para 2007, permitirá atraer tráfico complementarios de diversas naturalezas, con destino o procedentes de la cuenca mediterránea y transportados por líneas marítimas que comunican el continente americano con los países del Próximo y Extremo Oriente.

En lo referente a la red de autopistas, Marruecos ha programado a lo largo de los ejes que estructuran el país la construcción de 1.500 km de autopistas en el horizonte de 2010, de los que 552 km ya están en funcionamiento, 206 en construcción y 800 se hallan programados a corto y medio plazo. Asimismo, ha iniciado los trabajos de la vía de circunvalación mediterránea que deberá unir Tánger con la frontera de Argelia; esta vía tiene un total de 550 km, de los que 250 corresponden a carreteras ya existentes que hay que acondicionar y 300 a nuevas carreteras. Asimismo se puede llegar a la frontera sur de Marruecos por una carretera,

que se ajusta a la normativa internacional, cuyo trazado alcanza los 2.400 km y que va desde Tánger a Güera. Esta carretera constituye el tramo principal del eje Tánger-Lagos, que acercará este último país al Mediterráneo, y que tendrá una longitud total de 7.600 km, de los que ya se han construido más del 70 %.

Por otro lado, tres países –Marruecos, Mauritania y Senegal– han decidido unir sus esfuerzos para promover el desarrollo de la vía Tánger-Nouakchott-Dakar, cuya longitud es de 3.500 km. Desde hace ya más de dos años, las respectivas direcciones de estos tres países han iniciado los trabajos de construcción del tramo que falta entre Naoudhibou y Nouakchott, de un total de 470 km, del puente sobre el río Senegal y del acondicionamiento de otros tramos ya construidos.

Este mismo espíritu es el que animó el I Encuentro de ministros de Transportes del Mediterráneo occidental, celebrado en París en 1995, y en el que participaron España, Italia, Francia, Marruecos, Argelia, Túnez y la Comisión Europea. Los ministros de Transportes estimaron que los sistemas y las infraestructuras de transporte adaptados y eficaces constituyen una ventaja para la búsqueda de la integración económica y social sostenible del conjunto de países del Mediterráneo occidental, que por sí sola representa un gran reto para los años futuros. Dichos ministros previeron iniciar gestiones regulares y comunes de concertación, con vistas a identificar los corredores prioritarios en la prolongación de las redes transeuropeas hacia y entre los países de la orilla sur del Mediterráneo, y para ayudar a su desarrollo. En este encuentro se examinó el estado de madurez de algunos proyectos, así como su posibilidad de financiación y realización.

A escala euromediterránea, este trabajo se ha transferido al Foro Euromed de Transportes para el desarrollo del sector, creado en 1999 bajo la égida de la Comisión Europea, con vistas a la instauración de la zona euromediterránea de librecambio. En este contexto, la

Comisión Europea ha iniciado varias acciones, especialmente dos importantes estudios que están en curso de realización, financiados por la propia Comisión, destinados a actualizar y completar varios estudios realizados en este mismo marco. El primero de ellos, denominado DESTIN, aspira a poner en marcha diversos proyectos prioritarios de la zona del Mediterráneo occidental; el segundo, titulado *MEDA-TEN/T*, tiene por objetivo definir y desarrollar los corredores mediterráneos que están situados en la prolongación de los corredores europeos.

Como puede verse, poco a poco se está abriendo paso una lógica de red euro-magrebí. Una sencilla reflexión sobre el acondicionamiento del territorio, a escala de la Unión Europea, pone de relieve la importancia de desarrollar redes de transporte en el suroeste, es decir, en los territorios correspondientes a Francia, la península Ibérica e Italia. Este conjunto no debe verse marginado en el ámbito de la inversión integrada en materia de transporte. De otro modo, la Unión Europea podría correr el riesgo de olvidar su fachada mediterránea y de concentrar sus esfuerzos únicamente en la apertura al este; de ahí la necesidad de poner en marcha una lógica de red euro-magrebí.

Europa, atraída hacia el norte y hacia el este por los vientos de la historia, deberá equilibrar esta situación para no favorecer un aumento de las disparidades económicas entre las dos orillas del Mediterráneo y para volverse verdaderamente hacia el sur. No se puede concebir el desarrollo de una parte de Europa sin pensar en un co-desarrollo del vecino norte de África; por otro lado, esto último parece necesario ya que se trata, de hecho, de un sistema común. Más allá de las vicisitudes coyunturales, hay una voluntad real de anclar firmemente al Magreb en el camino de exultante desarrollo que ha emprendido Europa, a condición de que la voluntad política y el interés a escala de la zona puedan movilizar en torno a un desarrollo de las infraestructuras de transporte.