

EL MAR EN LA ECONOMÍA DEL MAGREB

Por GONZALO SIRVENT ZARAGOZA

PERSPECTIVA GENERAL MARÍTIMA DEL MAGREB

Los países del Magreb, junto con el antiguo Sahara Español (Sahara Occidental), presentan dos amplias fachadas marítimas: una atlántica que comprende Mauritania, el Sahara Occidental y Marruecos, y otra mediterránea formada por Marruecos, Túnez, Argelia y Libia. La primera abarca unas 1.500 millas náuticas (MN), es decir 2.800 km. de costa frente al Océano Atlántico, desde la frontera con Senegal hasta el estrecho de Gibraltar. La segunda unas 1.800 MN (3.300 km.) de la ribera sur del Mediterráneo, frente a las costas de la Unión Europea que se extienden desde Portugal hasta Grecia.

Se trata de dos fachadas marítimas de considerable extensión. Piénsese que la distancia entre Cádiz y Canarias es de 700 MN, es decir, menos de la mitad que cualquiera de las dos franjas de costa magrebíes y que un barco emplea casi dos días en recorrerla. En el caso del Magreb, un barco tardaría tres días y medio en recorrer la franja atlántica y algo más de cuatro en recorrer la franja mediterránea citadas. Prácticamente ocho días navegando junto a la costa, en total. Así pues, el mar es un factor clave en la geografía del Magreb, común a los cinco países que lo forman.

De hecho, el mar es un elemento de gran importancia para la economía y la vida en estos cinco países debido a múltiples razones. En primer lugar, porque la gran mayoría de sus poblaciones se concentra en la costa, donde se encuentran las principales ciudades y las capitales de sus Estados, las cuales reciben sus principales suministros por vía marítima. En segundo lugar, porque su infraestructura portuaria y su comercio marítimo con el resto del mundo son vitales para mantener funcionando sus economías y para su desarrollo económico. En tercer lugar, por la proximidad del Magreb a Europa, con la que el mar es el nexo natural de unión, la cual cuenta con un nivel de vida extraordinariamente superior al suyo, del que pueden y deben beneficiarse, algo que en definitiva debe repercutir en beneficio de todos, como muy bien ha entendido la política mediterránea de la Unión Europea de los últimos años. Y, finalmente, por sus importan-

tes recursos, fundamentalmente la pesca y, en algunos países, las reservas de hidrocarburos que yacen en el subsuelo marino. Veamos con un poco más de detalle estas cuatro razones.

En lo que respecta a la concentración de sus poblaciones en la costa, ésta es muy notable. Si nos fijamos en el mapa, la costa magrebí es casi un continuo desfile de las principales ciudades de estos países de sur a norte y de oeste a este: Agadir, Casablanca, Rabat, Tánger, Nador, Orán, Argel, Bizerta, Túnez, Trípoli, Bengazi, etc. Solamente unas pocas ciudades importantes, como Marraquech y Fez, se encuentran relativamente alejadas del mar. De hecho, el Atlas Sahariano y el desierto aparecen en la mayoría de estos países, a poco que nos alejemos de la costa, como una gran barrera hacia el sur.

Como consecuencia, se puede constatar en todo el Magreb la existencia de importantes puertos, no sólo asociados a las ciudades anteriormente nombradas —Casablanca, Argel, Túnez-La Goleta o Trípoli son puertos de gran entidad—, sino otros menos conocidos pero también notables, generalmente de carácter industrial, como Jorf Lasfar (Marruecos), Sfax (Túnez) o Skikda (Argelia), sin los cuales las economías de estas naciones sencillamente no subsistirían. Téngase en cuenta que el 96% de sus intercambios comerciales con el resto del mundo tienen lugar por mar y que los principales engranajes de sus economías dependen por completo de ellos para funcionar.

El nexa natural de unión entre Europa y el Magreb es, obviamente, el mar y es evidente que los países de la orilla sur mediterránea poseen un elevado interés en beneficiarse de su proximidad a una de las zonas más prósperas y desarrolladas del mundo, cual es la Unión Europea. Téngase en cuenta que la renta per cápita en los países de la Europa Mediterránea —inferior a la media europea— es cuatro veces más alta que en éstos y que solamente el PIB español (cuya entidad no hay que olvidar) cuadruplica el PIB del conjunto de los cinco países magrebíes. Así pues, son países a los que les queda un gran camino por recorrer en su marcha hacia el desarrollo y que precisan de Europa para alcanzarlo.

Pero también España y Europa pueden beneficiarse de unas relaciones comerciales fluidas con el Magreb y de contribuir a su desarrollo, invirtiendo, aprovechando su mano de obra barata, intercambiando nuestros respectivos productos y abriendo nuevos mercados, hasta conseguir una zona de libre cambio que, sin duda, resultará beneficiosa para todos (1).

(1) La Unión Europea proyecta crear una zona de libre cambio mediterránea que deberá estar consolidada en el año 2010.

En lo que respecta a los recursos marinos, la pesca, sobre todo en el Atlántico, merece una atención especial. En efecto, los principales caladeros de las aguas del Magreb se encuentran situados en este océano, en particular el gran banco canario-sahariano que se extiende frente a las costas de Marruecos y el Sahara Occidental, así como el banco de Arguin en Mauritania, que son dos de los más ricos caladeros de pesca del mundo. Su riqueza se deriva de dos hechos afortunados: la existencia de una amplia plataforma continental que se extiende muchas millas mar adentro y la presencia de corrientes marinas frías que provocan el desarrollo de abundante plancton marino, verdadero sustento de la cadena alimentaria en el mar.

De esta forma, numerosos pesqueros pertenecientes a gran cantidad de países, muchos de ellos españoles, faenan en estas aguas al amparo de los correspondientes acuerdos con Marruecos y Mauritania y, a su vez, los dos estados ribereños explotan esta gran riqueza pesquera en beneficio propio, con el apoyo, la tecnología y la experiencia de otros países, particularmente España. Las mayores capturas pesqueras del Magreb corresponden a Marruecos (en torno a 800.000 toneladas anuales), seguido de Mauritania y, a considerable distancia, de Túnez, Argelia y Libia, por este orden.

Otro recurso marino de especial importancia en el Magreb lo constituyen las reservas de hidrocarburos no sólo tierra adentro, sino frente a las costas de algunos países. En este sentido, destacan las reservas marinas de Argelia, Túnez y Libia, sin olvidar las que existen frente a las costas del Sahara y Marruecos, todavía no muy bien cuantificadas.

No debe olvidarse tampoco, por su importancia, el gasoducto Argelia-España a través del estrecho de Gibraltar. Este gasoducto supone una gran obra de ingeniería, una importante fuente de ingresos para el país argelino y un importante nexo de unión, a través del mar, entre estos dos países, pero también con Marruecos y Portugal, que es de esperar incrementalmente progresivamente los lazos económicos y la interdependencia entre las dos orillas mediterráneas, en beneficio mutuo. Otro tanto podría decirse del gasoducto Libia-Italia a través de Túnez y el canal de Sicilia.

Pues bien, los espacios marítimos adyacentes a las costas del Magreb no sólo son de gran importancia para los cinco países que lo forman, sino también para Europa y para España, por el océano Atlántico España recibe o expide del orden de cien millones de toneladas anuales de mercancías, de las cuales aproximadamente un tercio transitan frente a las costas de

África. En cuanto al Mediterráneo, por él circula una cantidad aún mayor de mercancías con destino a los puertos españoles o procedentes de ellos, pero en este caso todas ellas desfilan frente a la costa de los países del Magreb. En lo que respecta al Estrecho de Gibraltar, un día cualquiera lo cruzan en torno a 200 barcos con diferentes destinos y muchos de ellos proceden o se dirigen a puertos españoles, formando parte de las cien mil entradas de buques al año que se reciben en España.

Si la importancia estratégica del mar Mediterráneo para España y para muchos países de Europa está fuera de toda duda —y los barcos mercantes que lo transitan tienen mucho que ver en ello—, no debe menospreciarse el tráfico mercante que se desplaza frente a la costa atlántica africana que, aunque normalmente de menor entidad, incluye el vital tráfico de superpetroleros que utilizan la ruta de El Cabo, de gran valor estratégico. Además, debe tenerse presente que esta ruta, ya de por sí importante, cobraría mucho mayor auge en el caso de un hipotético cierre del canal de Suez. En definitiva, podemos concluir que el tráfico marítimo que se desplaza frente a las costas del Magreb, tanto atlánticas como mediterráneas, es muy elevado y de un indudable valor estratégico para España. Y lo mismo podría decirse para Europa en su conjunto.

Pues bien, los países del Magreb se encuentran situados al otro lado de esas autopistas marinas que van y vienen de Europa. Son cinco países muy distantes cultural y económicamente, pero a la vez muy próximos a nosotros, prácticamente los más próximos de todo el tercer mundo. Téngase en cuenta que el Estrecho se cruza tan sólo en una hora y que la mayor distancia entre las orillas sur y norte del Mediterráneo no llega a un día de navegación.

Frente a la Unión Europea nos encontramos, de hecho, cinco naciones con un nivel de vida muy bajo, que apenas comercian entre sí, que dependen enormemente de sus intercambios con ella, con unas posibilidades de desarrollo importantes, una mano de obra muy barata e importantes recursos naturales (fosfatos, petróleo, gas natural, mineral de hierro, pesca, etc), pero que precisan de nuestra ayuda para desarrollarse.

Los cinco viven de cara al mar y dependen de él en alto grado. Todos ellos reclaman doce millas de Mar Territorial en el Mediterráneo (a excepción de Libia en el Golfo de Sidra), distancia igual a la establecida por los países europeos de acuerdo con el Derecho Internacional Marítimo. Los que poseen fachada atlántica reclaman, también de acuerdo con el Derecho del Mar, una Zona Económica Exclusiva (ZEE) a efectos de explota-

ción de recursos, que se extiende hasta 200 millas o, en su caso, hasta la mediana con las Islas Canarias. Esta distancia mayor en el Atlántico es importante pues los ricos caladeros de pesca en él existentes se extienden más allá de las doce millas de costa y, por tanto, quedan plenamente dentro de la soberanía de los estados ribereños, de acuerdo con el concepto jurídico de ZEE.

A lo largo de 1997 los intercambios comerciales entre los países del Magreb y la Unión Europea fueron aproximadamente de 3 billones de pesetas. Ello supone casi el 70% de sus intercambios con el resto del mundo, lo que revela su gran dependencia de la orilla norte mediterránea. Veamos a continuación, de forma detallada, los principales aspectos marítimos de estos cinco países.

MAURITANIA

Perspectiva general marítima

Mauritania posee una extensión doble que la de España y 750 km. de costa atlántica. Sus fronteras limitan al norte con el antiguo Sahara Español y Argelia, al este con Malí y al sur con Senegal. Con el Sahara y con Malí mantiene inmensas fronteras de 1.561 km y 2.240 km respectivamente, con Argelia de 463 km y con Senegal de 813 km. La franja costera es rectilínea y baja, generalmente bordeada por bancos de arena y de escasa vegetación. En ella se encuentran tres puertos importantes:

- Cansado: puerto mineralero en el que pueden entrar buques de hasta doce metros de calado.
- Nohuadibou: próximo al anterior, además de puerto comercial y mineralero, es un puerto pesquero de primer orden. Abastece a una población total de 200.000 habitantes. En sus proximidades existe una refinería de petróleo, gran parte de cuya producción se dedica a la exportación.
- Nouakchott: puerto comercial y cementero que ha sido dragado y ampliado en los últimos años, incluyendo la construcción de un muelle petrolero. Abastece a la ciudad de su nombre, capital del Estado, con una población cercana a los 700.000 habitantes.

Además, el río Senegal es navegable en unos 700 km. y en él se encuentran tres puertos fluviales: Rosso, Kaedi y Boghe. La población de las dos primeras ciudades es de casi 200.000 habitantes, siendo Kaedi la tercera ciudad del país en importancia, tras Nouakchott y Nohuadibou. Las

únicas tierras fértiles del país se encuentran en la cuenca de este río, única zona con agua, donde llegan a caer 660 mm. de lluvia al año, frente a 100 mm. anuales de media en el conjunto del país. En ella se concentra la mayor parte de la población.

La extensión de la plataforma continental marítima es considerable: 120.000 km. cuadrados. Este hecho, unido a la existencia de una importante corriente de agua fría procedente de las Islas Canarias muy rica en plancton, proporciona al país una gran riqueza pesquera. De hecho, Mauritania cuenta con una de las plataformas continentales más ricas del mundo en este recurso, lo que constituye su principal fuente de ingresos desde 1983.

La pesca es una de las fuentes de riqueza más importante del país. Las aguas mauritanas están llenas de múltiples especies de pescado (bacalao, atún, fletán, mero, lenguado, etc.), así como de cefalópodos y langostas. Esta abundancia se da sobre todo en el Banco de Arguin, situado al sur de Nouadhibou. El banco, de aguas muy poco profundas y repleto de aves marinas, ha sido declarado parque nacional por el gobierno y patrimonio de la humanidad por la UNESCO.

En los caladeros mauritanos han pescado los barcos españoles desde hace muchos años. El primer acuerdo data de 1964, habiéndose firmado otros posteriormente, tanto bilaterales como más recientemente entre la Unión Europea y el país ribereño. El acuerdo actualmente en vigor comprende cinco años que terminan el 31 de julio del año 2001 e impone la obligación de llevar un determinado número de marineros mauritanos en las tripulaciones. En su virtud pescan en estas aguas 150 barcos españoles, que lo hacen a más de doce millas de costa y con la correspondiente licencia.

El comercio marítimo

La pesca conoció hasta 1990 una espectacular expansión, llegando a producirse una sobreexplotación, principalmente por parte de buques japoneses y coreanos, que ha hecho disminuir su producción apreciablemente desde las cerca de 500.000 toneladas capturadas que se alcanzaron en 1990. En relación con este hecho, también podría haber influido el que las flotas locales pesquen dentro de las doce millas de costa y la falta de una legislación que prohíba la pesca en determinadas épocas y zonas de reproducción. Es de destacar que recientemente se ha creado una comisión mixta hispano-mauritana encargada de proponer unas tallas mínimas

que sería deseable fueran cumplidas escrupulosamente por todas las flotas si no se quiere dañar esta importante fuente de riqueza.

A pesar de todo, las exportaciones de pescado suponen un porcentaje muy alto del valor total de las exportaciones mauritanas (2), siendo su contribución al sector exterior muy superior a su participación en el PIB, que se sitúa en torno a un 10%. Las exportaciones de pescado van destinadas principalmente a Japón, Italia, España, Portugal y Francia, por este orden.

La totalidad de las exportaciones de minerales se realizan por mar. Las más importantes son las de hierro, cobre, yeso y fosfatos. También existen reservas de oro y uranio y se están efectuando prospecciones petrolíferas. Los yacimientos más importantes son los de hierro de Zouerate, que están unidos por ferrocarril al puerto de Nouadhibou. En este puerto pueden entrar cargueros de hasta 150.000 toneladas.

La flota mercante

Mauritania cuenta con dos pequeñas compañías navieras denominadas Compagnie Mauritanne de Navigation Maritime (Comaunam) y Societé Ouest Africane d'Enterprises Maritimes. Además, cuenta con otra pequeña compañía que efectúa los servicios entre Nouadhibou y Nouakchott. Su flota mercante nacional se compone casi exclusivamente de embarcaciones de pequeño porte, que totalizan la modesta cifra de 43.000 TRB.

La flota pesquera

Su flota pesquera, propia y mixta con otros países, no ha parado de crecer. No se cuenta con información exacta en cuanto al número de unidades que la componen, si bien algunas fuentes consultadas las sitúan en torno a dos mil pequeños botes fueraborda y 125 arrastreros congeladores. Desde 1980, todos los países que pescan en sus aguas están obligados a formar empresas mixtas con al menos el 51% de las acciones en poder de Mauritania. Como consecuencia, la flota está compuesta de una parte por la artesanal oriunda del país, en proceso de modernización y, de otra, por flotas mixtas, más modernas en sus medios y capacidades.

En los últimos años, Mauritania ha firmado importantes acuerdos de explotación con la Unión Europea (fundamentalmente pesqueros españo-

(2) En un pasado reciente llegaron a constituir el 65%.

les), Japón, Corea, Rusia y Rumania, al tiempo que ejerce un mayor control sobre las flotas que pescan en sus aguas. No obstante, no posee una reglamentación clara con respecto al tamaño de las piezas capturadas aunque sí en relación con la cantidad total pescada por cada flota. Dado que, frente a una pesca extranjera industrializada, los pescadores locales continúan haciéndolo, en gran parte, en forma artesanal y con embarcaciones pequeñas, una de las principales prioridades establecidas por el gobierno mauritano es la reestructuración del sector pesquero, la modernización de su flota "vieja y falta de instalaciones frigoríficas" y la vigilancia marítima de sus caladeros.

La marina de guerra

El gasto de defensa supone el 3,2% de su PIB (año 1996). Cuenta con un ejército de tierra de 15.000 hombres, con gendarmería y guardia nacional, estos dos últimos con una dotación de unos 5.000 hombres en total, así como con una pequeña marina y aviación. Su marina de guerra está formada solamente por 500 hombres, 7 patrulleros pequeños y 4 lanchas interiores. Tres de los primeros son del tipo El Vaiz, comprados a España e idénticos a los patrulleros españoles de la clase Barceló, capaces de desarrollar gran velocidad. Su reducido ejército del aire cuenta con dos pequeños aviones de vigilancia marítima.

A pesar de sus esfuerzos, la marina mauritana no es capaz de controlar suficientemente las numerosas flotillas de pesqueros que faenan en sus aguas y que a menudo violan sus leyes, por lo que el país necesitaría reforzarla, lo que previsiblemente suceda en un futuro.

Otros aspectos de interés

Mauritania renunció a sus intereses en el Sahara en 1979, tras cuatro años de sufrir ataques armados diversos del Frente Polisario contra Nouakchott, así como contra sus instalaciones mineras en Zouerate y los convoyes ferroviarios de mineral hacia la costa. Posteriormente se mostró favorable a la admisión del Sahara Occidental en la "OUA" y, en 1984, reconoció a la autoproclamada República Árabe Saharaui Democrática (RASD).

Potencialidades y debilidades de carácter marítimo

La única potencialidad destacable de carácter marítimo es la de sus recursos pesqueros. Estos recursos, si se administran debidamente,

podrán explotarse de forma permanente en el tiempo, y al mismo tiempo ir desarrollando su flota y su industria pesqueras.

Frente a ella existen importantes debilidades:

- Falta de medios adecuados de vigilancia pesquera.
- Gran dependencia marítima de las importaciones de grano para alimentar a su población.
- Existencia de una flota pesquera poco modernizada.
- Falta de una marina mercante nacional más potente.

EL SAHARA OCCIDENTAL

Generalidades

Entre Mauritania y Marruecos se encuentra el antiguo Sahara Español, que se extiende a lo largo de 1.100 km. de costa atlántica. Comprende una superficie de 267.000 km² —aproximadamente la mitad de la de España—, en su mayoría cubierta de arena o piedras, con un terreno y un clima muy poco aptos para la agricultura. Su población es del orden de 200.000 habitantes, en gran parte nómada. No obstante, el tamaño exacto de su población de origen es muy discutible, siendo el último censo español, efectuado en 1974, de 74.000 saharauis. A sus fronteras sur y oriental con Mauritania (1.561 km.), norte con Marruecos (443 km.) y atlántica (1.110 km.), añade una pequeña frontera con Argelia, al noreste, de tan sólo 48 km., que ha jugado un papel histórico importante. Sus fronteras terrestres no son naturales; son rectilíneas y discurren a lo largo de paralelos y meridianos.

Como es sabido, en 1976 España cedió su administración a Marruecos y Mauritania, renunciando este último país en 1979 a sus derechos. Desde entonces, Marruecos reivindicó la totalidad del territorio como propio. Por su parte, Argelia exigió su independencia y apoyó al Frente Polisario a tal fin. En 1984, la autoproclamada República Árabe Saharaui Democrática fue admitida como miembro de la Organización para la Unidad Africana y actualmente se está a la espera de la realización de un referéndum para que la población de este territorio decida su propio futuro. La elaboración del censo para el referéndum está siendo supervisada por la ONU y su ejecución ha sido aplazada sucesivas veces por Marruecos.

Desde 1976 Marruecos mantuvo una guerra con el Frente Polisario, en la que ha tenido importantes bajas. En los últimos años la situación ha mejorado sensiblemente para Marruecos gracias a la construcción de diversos muros que impiden gozar a los guerrilleros de dicho Frente de la

gran movilidad que tenían anteriormente, incluida la posibilidad de actuar desde territorio argelino, el cual constituía su santuario. Así mismo, el 6 de septiembre de 1991 se alcanzó un alto el fuego que continua en vigor, bajo vigilancia de las Naciones Unidas.

Perspectiva general marítima

La pesca en aguas del Sahara se lleva a cabo en el banco sahariano, el cual se extiende a lo largo de toda la franja costera y es uno de los más ricos del mundo. En él faenan numerosos barcos españoles, portugueses, rusos, coreanos, chinos, japoneses, marroquíes y de otros países. Los pesqueros españoles son mayoritarios en la zona, actualmente en torno a doscientos barcos con tripulaciones mixtas hispano-marroquíes, de los que aproximadamente la mitad son arrastreros congeladores. Las principales capturas son de merluza, crustáceos, cefalópodos y sardina. Este importante banco no es jurídicamente marroquí hasta tanto no se resuelva el contencioso del referéndum en el territorio del antiguo Sahara Español y su pertenencia o no a Marruecos. En cualquier caso, España reconoce implícitamente no la plena soberanía marroquí sobre estas aguas, pero sí su papel como potencia administradora y negocia con ella los correspondientes acuerdos pesqueros.

Toda la costa del antiguo Sahara español se caracteriza por la enorme extensión de su plataforma continental cuyos límites se localizan a una distancia de tierra que oscila entre las 20 MN a la altura de Cabo Bojador y las 100 MN a la altura de Punta Leven, es decir mucho más allá de las tradicionales doce millas de mar territorial que precedieron al concepto más moderno de Zona Económica Exclusiva (ZEE) y que se extiende hasta 200 millas de costa. Como consecuencia, el banco fue de libre uso internacional por fuera de las 12 MN hasta que una vez cedido el Sahara a Marruecos, este país implantó una ZEE. Actualmente España pesca en el banco en virtud de un acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Marruecos, con una vigencia de cuatro años, que expira el 30 de noviembre de 1999. Otros países también han firmado acuerdos, si bien Marruecos es el único que pesca dentro de las 12 MN de costa.

Este banco fue tradicionalmente explotado por la pesca artesanal canaria hasta que comenzó la pesca industrial. Actualmente, la flotilla española más numerosa es la que se dedica a la pesca de cefalópodos, que está formada por unos cien barcos y algo más de mil tripulantes. En total, las diferentes flotillas españolas suman poco más de doscientos pesqueros.

No obstante, el acuerdo en vigor obliga a una progresiva reducción, mientras la flota pesquera marroquí continua aumentando.

En el pasado el Frente Polisario ha efectuado numerosos ataques a pesqueros con embarcaciones neumáticas de cubierta rígida con capacidad para unos diez hombres y también desde la costa contra aquellos que se aproximaban lo suficiente. En septiembre de 1985 se produjo un ataque contra el patrullero de la Armada Tagomago, de vigilancia en aquellas aguas, en el que resultó muerto un miembro de la dotación. A raíz de este grave incidente España cerró la delegación que el Frente Polisario mantenía en Madrid.

El Sahara Occidental cuenta con los puertos de El Aaiún y Dakhla (antigua Villa Cisneros). En el primero existen dos diques de 1.500 y 500 metros que forman un puerto comercial y pesquero, así como una terminal de oleoducto balizada para descarga. También cuenta con un cargadero de minerales en el muelle de Fos Bucraa, con una longitud de 3.000 metros y con capacidad para cargar fosfatos en buques de hasta 100.000 toneladas. Dakhla, por su parte, sólo cuenta con dos pequeñas dársenas en las que pueden entrar embarcaciones de poco porte, fundamentalmente pesqueros.

La frontera con Argelia ha desempeñado siempre un importante papel geoestratégico, al permitir tanto el tráfico de la población nómada saharauí con Argelia, como el hecho de que dicho país se plantease la posibilidad de una salida al Atlántico. Esta salida hubiera sido de indudable interés estratégico y económico para Argelia pero, por el contrario, habría supuesto una situación muy preocupante para Marruecos, al quedar rodeado por su país vecino, lo que probablemente habría sido considerado como *casus belli*.

MARRUECOS

Perspectiva general marítima

Marruecos se encuentra emplazado en una destacada situación geoestratégica, al ser bañadas sus costas tanto por el océano Atlántico (1.300 km.) como por el mar Mediterráneo (460 km.), confluyendo unas y otras en la orilla sur del estrecho de Gibraltar. Se encuentra, pues, en posición de poder controlar en buena medida los dos accesos al Estrecho. Además es el país de África más próximo a Europa y al mundo desarrollado y el puente natural de comunicación entre ambos continentes para muchos países del África negra.

A sus fronteras marítimas añade las siguientes fronteras terrestres: 1.400 km. con Argelia, 200 km. con el Sahara Occidental —al que Marruecos considera oficialmente como parte de su territorio—, 16 con Ceuta y 12 con Melilla. Frente a su costa mediterránea se encuentran situadas, bajo soberanía española, las islas Chafarinas, la isla de Alhucemas y el Peñón de Vélez que junto con Ceuta y Melilla constituyen las cinco plazas de soberanía española en el norte de África. Así mismo, a medio camino entre la costa española y la marroquí se encuentra situada la isla española de Alborán. Ésta última se interpone entre ambos países, lo que beneficia a España a efectos de una posible implantación del concepto de ZEE en el Mediterráneo u otras zonas de explotación de recursos.

En lo que respecta a las cinco plazas en el norte de África, su situación hace que no sea fácil alcanzar acuerdos sobre las aguas territoriales que les corresponden, defendiendo cada país su propia postura al respecto. A pesar de ello, las relaciones de amistad y buena vecindad entre ambos países evitan que en la práctica se produzcan incidentes por este motivo.

Los principales puertos marroquíes se encuentran situados en la costa atlántica, siendo de menor importancia los de la costa mediterránea, más rocosa y acantilada, a excepción del de Nador. En la costa atlántica el más importante es el puerto de Casablanca, el cual recibe o expide el 40% de los intercambios comerciales de Marruecos con el resto del mundo. Este puerto posee una longitud de muelles comparable a la del puerto de Valencia, siendo superior a éste tanto en extensión como en movimiento anual de mercancías. Su importancia es extraordinaria para Marruecos.

La costa norte no tiene apenas plataforma continental, reduciéndose ésta a una estrecha franja de tres millas. Sin embargo en la costa atlántica, los 200 metros de profundidad, dentro de los cuales tiene lugar la actividad fotosintética —básica para el desarrollo de la pesca—, no se alcanzan hasta las veinte o treinta millas de costa. Ello da lugar a la existencia de inmensos bancos muy ricos en recursos pesqueros. Así, mientras en la costa mediterránea las capturas de pesca son muy pequeñas y se dedican exclusivamente al consumo interno, en la del Atlántico las capturas constituyen el 90% del total y en gran parte se dedican a la exportación. De ellas, una cantidad apreciable proceden del banco sahariano anteriormente descrito.

Si bien en la costa atlántica existen indicios de lo que podrían ser importantes reservas de hidrocarburos, lo cierto es que la economía marroquí es, hoy por hoy, altamente deficitaria en recursos energéticos,

viéndose obligada a importar el 90% de la energía que precisa. En este sentido, es de destacar que el pasado 25 de mayo España comenzó a vender energía eléctrica a Marruecos a través de cuatro cables submarinos que cruzan el Estrecho, por los que se suministrarán 100 millones de kilovatios hora en los próximos cinco años. Los cables poseen una capacidad seis veces superior que se espera sea aprovechada en un futuro.

El comercio marítimo

Prácticamente todo el comercio marroquí con el resto del mundo se realiza por mar, pues los intercambios con otros países del Magreb suponen sólo en torno a un 4%. Para ello resulta vital toda su infraestructura portuaria y su marina mercante.

El puerto más importantes de la costa norte es el de Nador, situado junto a Melilla. En la costa atlántica, de norte a sur, están situados los de Tánger, Kenitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir y Tan-Tan, así como los dos puertos saharianos de Laayoun (El Aaiún) y Dakhla (Villacisneros). A continuación se exponen sus características más destacadas.

Nador, que comparte su bocana de acceso con el puerto de Melilla, es un importante puerto comercial y pesquero con casi 3 km. lineales de muelles. Tánger, en pleno Estrecho, es el principal puerto de enlace de viajeros entre Marruecos y Europa, en particular con España. Por él transitan anualmente un millón y medio de marroquíes, razón por la que es el segundo puerto en importancia por movimiento anual de buques, detrás de Casablanca.

El puerto de Casablanca, con 600 hectáreas, 7 Km. lineales de muelles y un tráfico de 25 millones de toneladas anuales, supone el 40% del tráfico portuario marroquí. Cuenta con terminales para carga general, cereales, contenedores, petróleo y minerales, así como un muelle pesquero. Su importancia es, pues, enorme, alimentando la región más próspera de todo Marruecos: la Wilaya de Casablanca. Esta región, con el 15% de la población, representa el 70% de la actividad industrial de todo el país.

Mohammedia es un importante puerto próximo a Rabat, con 3 km. de muelles y terminales de carga general y petrolera. Su movimiento anual de mercancías es el tercero del país en importancia. Además es el primer puerto petrolero por sus instalaciones y el tonelaje de productos petrolíferos que maneja.

Jorf Lasfar es el primer puerto mineralero, dotado con múltiples muelles: de fosfatos, de carbón, de azufre, de ácido fosfórico, de petróleo y de cereales. Está destinado a ser el más importante complejo de fosfatos de Marruecos. Tiene una superficie de 200 hectáreas y puede acoger buques de hasta 100.000 toneladas y 16 metros de calado. Safi es otro puerto mineralero muy importante, dotado de un complejo químico, además de puerto pesquero. Kenitra es un puerto fluvial situado a 17 km. del mar, que no puede recibir buques de gran calado. Por su parte, Tan-Tan es un gran puerto pesquero, al igual que Laayoun (antiguo El Aaiún) y, en menor medida, Dakhla (antigua Villacisneros). En El Aaiún se exportan también 1,5 millones de toneladas de mineral bruto de fosfatos anualmente.

Por tránsito de buques, Kenitra y Nador son, entre los puertos más importantes, aquellos que registran un menor movimiento. No obstante, existen otros muchos puertos menores, con escaso tráfico, entre los que se encuentra el de Rabat-Sale. Éste sólo permite la entrada de barcos de menos de cinco metros de calado y ha ido perdiendo importancia progresivamente, a pesar de que en un pasado llegó a ser uno de los principales del país.

El número total de entradas y salidas en 1996 fue de 13.135 buques, con un total de 114,4 millones de TRB. Estos números suponen en torno a la sexta parte de los correspondientes a España en el mismo año. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la proporción entre el PIB marroquí y el español es muy inferior (3), lo que demuestra que la actividad portuaria marroquí es muy elevada y, en términos relativos, superior a la española. Así pues, puede concluirse que la economía marroquí depende del mar y de sus puertos en mayor grado que la de España.

La flota mercante

Marruecos cuenta con trece compañías de navegación marítima y con 55 buques mercantes que totalizan un arqueo de 263.293 toneladas GT. Esta marina mercante es aproximadamente la quinta parte de la que España mantiene abanderada bajo pabellón nacional. Mediante ella, Marruecos consigue que el 12% de sus intercambios comerciales totales con el resto del mundo, y el 30% de los correspondientes a líneas regulares, tenga lugar a bordo de su propia flota. Ello supone un grado de cobertura importante, dada la entidad de sus intercambios con el resto del mundo.

(3) El PIB marroquí es aproximadamente 15 veces menor que el español.

Se trata en su conjunto de una flota mercante de un tamaño apreciable para su economía, que se corresponde con la gran importancia de sus puertos e intercambios comerciales, sin duda alguna vitales para su desarrollo. Está distribuida entre seis buques de pasaje, siete ro-ros (carga rodada), siete quimiqueros, doce refrigeradores, tres petroleros, dieciséis cargueros y tres portacontenedores. Con ella, Marruecos demuestra tener una clara visión de la importancia del mar para el tan deseado y difícil desarrollo económico por muchos países que, sin duda, le reportará importantes beneficios en el futuro.

Por su parte, el sector de la construcción naval es muy pequeño, estando concentrado en cinco astilleros menores dedicados a la construcción de pesqueros y embarcaciones de pequeño tonelaje, así como a la reparación de los buques de la Marina Real.

La explotación pesquera

El Reino Alauí obtiene actualmente unas ochocientas mil toneladas de capturas anuales (4), de las que aproximadamente un tercio son destinadas a la exportación. La pesca en aguas atlánticas, que supone en torno al 90% de las capturas, se descarga fundamentalmente en Tan-Tan (291.000 tons.), El Aaiún (187.000 tons.), Agadir (70.000 tons.) y Tarfaya (47.000 tons.). En el Mediterráneo la pesca es artesanal en su mayoría y los puertos más importantes son Nador y Alhucemas, con tan sólo unas 15.000 tons. de pesca anual cada uno.

En la pesca costera, las capturas más importantes son las de especies pelágicas (principalmente sardina), pescado blanco (dorada, merluza, lenguado, etc.), cefalópodos y crustáceos, por este orden. En 1996 estas capturas sumaron 1.660 millones de dirhams. En lo que respecta a la pesca de altura, las capturas en dicho año fueron muy superiores: 3.842 millones de dirhams. En su conjunto, la pesca de altura supone el 68% de los ingresos totales por este concepto, la pesca costera el 29% y la acuicultura el 3%. De las exportaciones de pescado, en torno a un 60% van destinadas a países europeos, principalmente a España, un 22% a Asia y el resto a otros países africanos. No obstante, por países Japón es el principal destinatario de las capturas. El peso específico de las exportaciones de pescado en el conjunto de las exportaciones marroquíes es de un 15%.

(4) 782.800 toneladas en 1997.

La industria pesquera (conservas, congelados, salazones, etc.) es importante, existiendo un total de 280 empresas, todas ellas privadas, que dan trabajo directo a 50.000 asalariados. Las más importantes se encuentran, lógicamente, en la costa atlántica, especialmente en Casablanca, Safi y Agadir (en torno a 150 empresas entre los tres puertos). En Laayoune (El Aaiún), a pesar de su escasa infraestructura y su lejanía, operan una empresa de conservas, dos de congelados, y seis de harina de pescado. Por su parte en Dakhla (Villacisneros) lo hacen siete de congelados y una de salazones.

Marruecos ha firmado un acuerdo de explotación pesquera compartida con la Unión Europea, ya mencionado al hablar del Sahara Occidental, en virtud del cual faenan en las aguas bajo su soberanía (al norte de cabo Nun) o jurisdicción (al sur de cabo Nun) numerosos barcos españoles, que expira a finales de 1999. Según el acuerdo en vigor, el número máximo de buques españoles que pueden faenar en aguas marroquíes va disminuyendo progresivamente, siendo en la actualidad de 482. De sus capturas, un porcentaje en torno a un 20% debe ser desembarcado en puertos marroquíes. Del mismo modo, entre uno y seis tripulantes por buque deben ser de dicha nacionalidad, dependiendo del tamaño de su tripulación.

En virtud de este Acuerdo, del que España es el principal país europeo beneficiario (también afecta a Francia, Portugal y Grecia), la Unión Europea debe entregar sucesivamente al país alauita 500 millones de euros en concepto de compensación económica y ayudas diversas. Además, los armadores deben hacer frente al pago de derechos de pesca y cánones diversos. Marruecos ha firmado, además, otros acuerdos con Rusia, Japón y EEUU.

La flota pesquera

Marruecos cuenta con unas 12.500 embarcaciones menores de pesca que suman en torno a 75.000 TRB y con 455 de altura que suman 151.000. Estas últimas son arrastreros congeladores en su práctica totalidad y constituyen una potente flota pesquera. Su flota y su industria pesquera están creciendo notablemente y ya dan trabajo directo o indirecto a 150.000 personas.

Para el desarrollo de esta flota, cuenta con siete tipos distintos de buques-escuela, con un tonelaje comprendido entre 60 y 600 TRB, en su mayoría de reciente construcción. También cuenta con siete modernos

centros de formación pesquera y otros tres en proyecto. En conjunto, es previsible un importante desarrollo de esta flota en los próximos años.

La marina de guerra

Este país gasta actualmente en torno al 3,5% del PIB en su defensa. Estos gastos han sido muy superiores en un pasado reciente, cuando estaba en pleno apogeo el conflicto del Sahara. Posee un ejército de tierra muy poderoso, dotado de 175.000 hombres —superior por tanto al español— un ejército del aire de tamaño medio formado por 14.000 hombres y una marina pequeña, formada por 8.000 hombres.

Su marina cuenta con una corbeta y cuatro patrulleros pesados, todos ellos comprados a España y similares a las corbetas clase Descubierta y patrulleros clase Lazaga respectivamente. También posee otros veinte patrulleros menores y cuatro barcos anfibios. Así pues, cuenta con un número elevado de patrulleros para defender sus costas y sus intereses marítimos, que se ve además reforzado por algunos aviones de vigilancia marítima. Sus principales bases se encuentran en Casablanca, Agadir, Alhucemas, Tánger y Dakla. Su marina militar puede considerarse modesta, comparada con la extensión de sus costas y con el señalado carácter marítimo de su economía.

Potencialidades y debilidades de carácter marítimo

Marruecos presenta un amplio abanico de potencialidades de carácter marítimo, alguna de las cuales ya constituyen una realidad destacable hoy en día. Son las siguientes:

- Situación estratégica privilegiada con proyección atlántica y mediterránea, control de ambos accesos del Estrecho de Gibraltar y puente natural de acceso a Europa.
- Inmensos recursos pesqueros, particularmente en la costa atlántica, susceptibles de ser explotados de forma permanente en el tiempo.
- Buena infraestructura portuaria.
- Cuenta con una marina mercante nacional adecuada a sus necesidades.
- Buena flota e industria pesqueras, con grandes posibilidades de desarrollo.
- Control, y posible integración futura, del Sahara Occidental.
- Posibles reservas de petróleo en la costa atlántica.

Frente a estas potencialidades presenta las siguientes debilidades:

- Necesita importar casi toda la energía que consume.
- Déficit importante en su producción de trigo, que debe ser compensado con importaciones.
- Gran dependencia marítima para mantener el 96% de su comercio con el resto del mundo, imprescindible para su desarrollo.
- Baja capacidad de construcción naval.

ARGELIA

Perspectiva general marítima

Argelia se encuentra dando frente, de oeste a este, a la costa mediterránea española —desde Cabo de Gata hasta Cabo Creus— y francesa, hasta llegar a Cerdeña. Este gran país, casi cinco veces mayor que España, tiene las siguientes fronteras terrestres: al oeste con Marruecos (1.400 km.), el Sahara Occidental (48 km.) y Mauritania (390 km.), al este con Túnez (834 km.) y Libia (1.224 km.) y al sur con Malí (1.112 km.) y Níger (2.133 km.). Argelia es, pues, un país inmenso, verdadero centro de gravedad de todo el Magreb.

Su frontera marítima se extiende a lo largo de 1.200 km. de costa, en algunos puntos muy próxima a la española, pues Orán se encuentra a sólo a 200 km. de Cartagena y a poco más de Alicante, de forma que un barco puede recorrer estas distancias en un tiempo de seis a ocho horas. Como dato curioso, Alicante se encuentra más cerca de Orán y de Argel que de Barcelona.

Dada esa gran proximidad, resulta claro que lo que suceda en Argelia —inmersa en una crisis muy grave desde hace años—, afecta a España, de la que además es su principal socio comercial en la zona. Del mismo modo, su posición central en el Magreb hace que los avatares argelinos sean susceptibles de afectar de forma considerable a toda la región. De ahí la importancia de su actual crisis y de la evolución que siga el fenómeno del fundamentalismo islámico argelino, en sus diferentes acepciones, en los próximos años.

Desde un punto de vista estratégico, Argelia ocupa una situación privilegiada frente al tráfico marítimo mediterráneo, el cual circula a muy poca distancia de su costa, prácticamente a escasos cien kilómetros de ella y a lo largo de toda su extensión, desde la salida del canal de Sicilia hasta el cabo de Gata y viceversa. Sin embargo, su situación con respecto a

Marruecos es desfavorable, ya que éste le cierra el paso al Atlántico, que le resultaría necesario para dar salida a los minerales que posee en su región occidental, en especial en Tinduff, zona muy próxima a la frontera con el Sahara Occidental. De ahí el interés argelino por este territorio en un pasado.

Su costa es en general alta y montañosa, sobre todo en la parte este, siendo la línea costera casi una recta. En ella se encuentran situados importantes puertos: Orán, Argel, Mostaganem, Annaba, etc. También posee importantes puertos pesqueros como los de Tennes y Cherchel o mineros como los de Skikda y Bejaia.

Sus principales ciudades se concentran en la costa, como viene siendo habitual, siendo Argel la más poblada, con dos millones de habitantes, seguida de Orán con una población en torno al millón. Su plataforma continental se extiende entre dos y diez millas de la línea de costa y su riqueza pesquera es importante, a pesar de tratarse de un país Mediterráneo. Ello se debe a longitud de sus costas y a la existencia de una corriente de origen oceánico que proviene del estrecho de Gibraltar y las barre sistemáticamente de oeste a este.

Al igual que una mayoría de países, reclama una anchura de mar territorial de 12 MN, aunque también aboga por una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 MN sobre su línea de costa. Este concepto se encuentra en la práctica ausente del Mediterráneo, donde sería muy conflictivo de implantar y de llegar a acuerdos entre los Estados ribereños. Como, por otra parte, Argelia ha negado tradicionalmente el derecho de los archipiélagos de Estado a tener su propia ZEE, esta postura podría dar lugar a un contencioso con España en el futuro, dada la proximidad de las islas Baleares a la costa argelina, a las que por supuesto España defiende su propia ZEE (en coincidencia con la opinión internacional mayoritaria). Este potencial foco de conflicto ha sido hasta ahora prudentemente soslayado por ambas naciones.

Al igual que los demás países del Magreb, Argelia vive gracias al mar, pues la inmensa mayoría de sus intercambios comerciales con el resto del mundo tienen lugar por vía marítima.

El comercio marítimo

Los principales puertos de Argelia son los de Argel, Annaba, Orán, Skikda, Bejaia y Mostaganem. Al año operan en torno a 85 millones de

toneladas de mercancías y transitan por ellos cerca de 300.000 pasajeros (esta última cifra podría ser potencialmente muy superior). Los tres primeros reciben o exportan el 71% del tráfico total argelino: Argel el 32%, Annaba el 23% y Orán el 16%. Bejaia y Skikda son importantes puertos de exportación de hidrocarburos y minerales. Mostaganem es un puerto de carga general. Existe además un nuevo puerto, Djendjene, que fue financiado por Arabia Saudita y que está especializado en el tráfico de contenedores. El número total de entradas en sus puertos es de ocho mil barcos al año.

El 96% de los intercambios de Argelia con el resto del mundo se efectúan por vía marítima. De ellos, aproximadamente un tercio tienen lugar a través del puerto de Argel, en el que entran unos 2.000 barcos al año. Este puerto es comparable al de Casablanca: tiene 10 km. lineales de muelles, 126 hectáreas de extensión y 70.000 metros cuadrados de almacenes cubiertos. En él trabajan 20.000 personas y recibe diariamente 1.500 camiones. Es también el primer puerto del país en tráfico de contenedores, de pasajeros y de carga/descarga rodada.

El tráfico de hidrocarburos (petróleo y gas natural) supone la abrumadora cifra del 95% de las exportaciones totales argelinas, las cuales se elevan a unos 15.000 millones de dólares anuales. Este tráfico se lleva a cabo a través de los puertos de Argel, Arzew, Annaba, Skikda y Bejaia. Los pozos petrolíferos se encuentran en su mayoría en el desierto del Sahara, algunos de ellos próximos a las fronteras de Túnez y Libia, lo que podría ser foco de conflictos en un futuro. Existen cuatro oleoductos desde los campos petrolíferos hasta los puertos del Mediterráneo, uno de los cuales finaliza en el puerto tunecino de La Skirra. Argelia produce actualmente cerca de un millón de barriles de petróleo diarios, en su mayor parte destinados a la exportación, estando previsto duplicar esta capacidad en pocos años.

En lo que respecta al gas natural, las reservas argelinas son las séptimas del mundo (5) y sus exportaciones prometen tener mayor importancia incluso que las de petróleo en los próximos años. Actualmente existen plantas licuadoras en Arzew y Skikda, así como dos importantes gasoductos internacionales: uno con Italia, vía Túnez, por el que se suministran actualmente dieciséis mil millones de metros cúbicos anuales y el más recientemente inaugurado con España y Portugal, vía Marruecos y Estre-

(5) Estimadas en tres billones de metros cúbicos.

cho de Gibraltar. Este último recorre 525 km. por territorio marroquí y suministra actualmente en torno a diez mil millones de metros cúbicos, estando previsto doblar esta cifra en los próximos años. La importancia de estos dos gasoductos, que han podido construirse a través del mar, es clave pues benefician a los países del sur de Europa y también a los del Magreb, al tiempo que aumentan la interdependencia entre unos y otros, lo que es un factor generador de estabilidad.

El gasoducto Argelia-España entró en servicio a finales de 1996, siendo de destacar que actualmente la red interior española está conectada tanto a Francia como a Argelia, pudiendo recibir gas desde cualquiera de estos dos países. Este gasoducto abastece también a Marruecos (1.000 mill. m³), país que también cobra un canon de paso por su territorio y a Portugal (2500 millones m³), frente a un consumo inicial de 6.000 millones de m³. por parte de España, que se incrementará notablemente en un futuro.

En los próximos años se prevé que, gracias a los dos gasoductos, Argelia aumente sus exportaciones totales de gas natural de los actuales 30.000 millones de m³ a 62.000. Ello hará que Europa reciba el 30% de sus necesidades de gas desde Argelia y Libia.

El principal socio comercial argelino es la Unión Europea, seguido de EE.UU. y Canadá, siendo por el contrario sus intercambios con otros países del Magreb de sólo un 2%. Por su parte, el comercio con Francia ha disminuido fuertemente en términos relativos, desde constituir el 80% del total a comienzos de la década de los sesenta hasta algo menos de un 20% en la actualidad. Una vez más llama la atención la penetración estadounidense en África, cuyas exportaciones a Argelia han aumentado considerablemente. Estas exportaciones son fundamentalmente de productos agrícolas, equipamiento industrial, aviones, ordenadores, material de telecomunicaciones y productos farmacéuticos.

Argelia tiene un déficit importante en productos agrícolas, dada su escasez de tierra fértil y de agua. Ésta es una vulnerabilidad importante: en 1996 necesitó importar el 60% de su consumo de cereales y productos lácteos, el 70% de las materias grasas y el 95% del azúcar y del aceite. En 1969 su nivel de autosuficiencia alimentaria era del 70%, pero en la actualidad es de sólo un 30%. Este descenso se debe en parte al caos en que se ve envuelta, pero sobre todo al notable incremento de su población y a su mala planificación agrícola de años anteriores. Su principal suministrador de productos lácteos es la Unión Europea y su principal proveedor de cereales EEUU, del que importa las tres cuartas partes de sus necesida-

des. Otro déficit importante es el de maquinaria industrial, actualmente muy envejecida. En conjunto, sus principales importaciones son de equipamiento industrial (40%), alimentos (22,5%) y bienes diversos para el consumo privado (13%).

Sus principales exportaciones son de petróleo, gas natural y minerales. La explotación de hidrocarburos se encuentra en pleno auge, bajo la fórmula de industrias mixtas argelino-extranjeras. Además de sus reservas de hidrocarburos Argelia cuenta con otras importantes de hierro en Tinduff y otras plazas, pero también de fosfatos, plomo, zinc, uranio, platino y diamantes. En particular, las reservas de hierro y fosfatos son muy importantes y constituyen un capítulo destacado en su cuenta de exportaciones.

Su principal socio comercial es, como se ha dicho, la Unión Europea. Por países, sus proveedores más destacados son, por este orden: Francia, Italia, EEUU, Alemania y España. Por su parte, sus clientes más importantes son Italia, EEUU, Francia, España y Alemania.

Los puertos argelinos están habitualmente comunicados con Francia, particularmente con Marsella, pues en este país residen legalmente dos millones de argelinos. Últimamente existe una línea marítima Alicante-Orán que se encuentra en auge, por la que se desplazaron el pasado verano cerca de 100.000 argelinos y unos 15.000 coches. No obstante, la población argelina residente en España es muy reducida —del orden de cinco mil personas con permiso de residencia y un número muy bajo de ilegales—. En cuanto al tráfico de mercancías, las navieras argelinas operan habitualmente con los puertos de Barcelona, Tarragona, Valencia, Bilbao, Huelva y Sagunto. En 1997 entraron en los puertos españoles 98.505 toneladas de productos argelinos, en su mayoría petróleo, minerales y fosfatos. En conjunto, Argelia es el principal socio comercial de España en el Magreb, por delante de Marruecos (6).

La flota mercante

Su flota mercante está nacionalizada. La principal compañía estatal de navegación es la "Compagnie Nationale Algerienne de Navigation", fundada en 1963. También existen una empresa Nacional de Transporte Marítimo de Pasajeros y una compañía mixta argelino-libia. La marina mercante argelina consta de un total de 84 buques con un arqueo de 967.603 toneladas GT. Se compone de los siguientes barcos: trece petroleros, once

(6) Debido fundamentalmente a la magnitud de sus exportaciones de petróleo y gas natural.

de transporte de gases líquidos, veintinueve barcos de carga general, once de carga rodada, nueve graneleros, siete de pasaje y cuatro quimiqueros. Se trata, por tanto, de una flota mercante considerable, la más potente del Magreb. Es de destacar la existencia de los mencionados trece petroleros y once barcos de transporte de gas, que proporcionan una gran autonomía de gestión a su importante industria de hidrocarburos. En términos relativos a su PIB, la flota mercante argelina posee un tamaño y una importancia muy superiores a los de su homóloga española, a la que incluso supera en términos absolutos en algunos aspectos.

La flota pesquera

Su extensa franja costera alberga importantes cantidades de especies marinas apenas sin explotar. Su nivel de capturas es hoy en día extraordinariamente bajo, debido al caos en que vive inmersa: unas 35.000 toneladas al año, estimándose que podría explotar del orden de 200.000 toneladas anuales de forma ininterrumpida. Sus capturas, antes de que degenerase su situación, eran ya próximas a la mitad de esta cifra. Argelia ha firmado contratos de explotación con España, Japón y Corea.

Las condiciones hidrológicas de sus costas son muy favorables para el desarrollo de determinadas especies (7). De sus capturas actuales, una parte importante se exporta a España, Italia y Francia, aunque a su vez importa algunas especies de pescado de España (atunes, caballa y bonito) y Mauritania (otras especies). España es el gran socio pesquero de Argelia, pues las exportaciones de pescado y marisco están en su mayoría dirigidas a nuestro país, al que también compra partidas significativas. Los intercambios bilaterales por este concepto ascienden a 21 millones de dólares anuales.

Dispone de unos dos mil pesqueros, de los que 150 son mayores de cien toneladas y están diseñados para la pesca industrial. No obstante, el 40% se encuentran inactivos. La pesca da trabajo directo a unas 25.000 personas.

La situación actual del sector es la de una flota envejecida, con una infraestructura pobre y con escasas inversiones. Los operadores son esencialmente privados. No obstante, el país dispone de numerosos puertos pesqueros, algunas industrias de transformación y, sobre todo, de un potencial de crecimiento considerable en este sector. Actualmente hay

(7) Sardina y boquerón principalmente.

varios proyectos en curso y parece que el gobierno argelino está intentando seguir una política pesquera adecuada, a fin de no desperdiciar esta importante fuente de riqueza.

La marina de guerra

Argelia gasta un 3,5% del PIB en sus fuerzas armadas. Su ejército de tierra se compone de 107.000 hombres, su marina de 7.000 y su ejército del aire de 10.000. La marina de guerra cuenta con bases en Mers el Kebir, Argel, Annaba y Jijel. Los puertos de Argel, Annaba y Mers el Kebir son excelentes plataformas para la acción de submarinos y de lanchas lanzamisiles.

Su Armada cuenta con dos submarinos clase KILO exsoviéticos, tres fragatas clase Koni con misiles superficie-aire, tres corbetas clase NANUTHCKA con misiles superficie-aire y antibuque, once lanchas OSA armadas con misiles antibuque Styx y unos veinte patrulleros armados con cañones. Además cuenta con algunos minadores, torpederos, tres buques de desembarco y diversos buques auxiliares. Aunque no posee aviación naval, algunos aviones del ejército del aire cooperan en misiones de vigilancia marítima. También posee un pequeño servicio de guardacostas.

La marina argelina se constituyó mediante buques adquiridos a la antigua URSS, algunos de ellos bien armados y con un potencial ofensivo considerable. En particular, destacan los dos submarinos clase KILO, muy modernos y en estado operativo. No obstante, hoy en día se enfrenta a problemas de mantenimiento debido a la desaparición de la URSS, a la crisis económica de Rusia y a sus graves problemas internos. Sus niveles de formación y adiestramiento no son altos, pero demuestran interés por mantener operativa su flota, que puede considerarse la más potente del Magreb.

Además de sus submarinos, las lanchas OSA y sobre todo las corbetas clase NANUTCHKA, a pesar de sus problemas de mantenimiento, podrían suponer una amenaza potencial destacada para el tráfico marítimo, debido a sus misiles antibuque.

Argelia es prácticamente el único país que cuenta con una cierta capacidad de construcción naval propia, aunque pequeña. De hecho, ya ha construido en Mers El Kebir algunas lanchas de vigilancia marítima y existen planes para construir corbetas.

Potencialidades y debilidades de carácter marítimo

Sus potencialidades más importantes son las siguientes:

- Su situación estratégica muy próxima a las rutas del tráfico marítimo por el Mediterráneo Occidental.
- Su poderosa marina de guerra.
- Su importante flota mercante, en particular sus más de veinte buques de transporte de petróleo y de gas líquido.
- Su buena infraestructura portuaria.
- Su control de la llave del gas natural a España, Italia y Portugal.

Por su parte, las debilidades marítimas más importantes son:

- Carecer de salida al Atlántico para los ricos yacimientos de minerales del suroeste.
- Su gran dependencia de alimentos, pues sólo produce el 30% de los que consume.
- Su gran dependencia del mar para recibir y exportar el 96% de sus intercambios comerciales.
- Su reducida y anticuada flota e industria pesqueras.

TÚNEZ

Perspectiva general marítima

Túnez está situado frente al Canal de Sicilia, paso obligado del tráfico mercante mediterráneo, donde este mar se estrecha a poco más de cien kilómetros y se divide en dos mitades. En la costa tunecina se pueden diferenciar dos franjas: una occidental desde Argelia hasta cabo Bon que se extiende 240 km., y otra oriental desde cabo Bon hacia el sur, que se extiende 600 km. hasta llegar a la frontera con Libia. Sus fronteras terrestres con Argelia y Libia son de 965 km. y de 460 km. respectivamente. Su situación estratégica y sus llanuras hacen de Túnez el trampolín natural, hecho históricamente demostrado, de las invasiones tanto desde Europa hacia África como a la inversa.

A pesar de su relativamente pequeña fachada marítima, Túnez posee una ancha plataforma continental, pues el veril de los 200 metros de profundidad no se alcanza normalmente hasta más allá de las 12 MN de costa e incluso bastante más lejos en algunos puntos. En particular, en la región sur la plataforma continental se extiende de 150 a 300 km. mar adentro, convirtiéndose en una de las más amplias del Mediterráneo. Sus aguas territoriales se extienden las habituales 12 MN desde la línea de costa.

A diferencia de otros países del Magreb, su superficie es cultivable en su mayor parte, lo que le permite obtener una importante producción agrícola y ser el cuarto productor mundial de aceite de oliva. Posee minas de fosfatos y otros minerales, así como importantes yacimientos de hidrocarburos, muchos de ellos próximos a la frontera con Argelia. Algunos de ellos son marinos, como los del Golfo de Gabes. Éstos se encuentran muy próximos a Libia, lo que obligó a ambos países a someterse al Tribunal Internacional de La Haya para salvar sus diferencias, habiéndose llegado actualmente a una solución de compromiso para su explotación conjunta.

Sus puertos más importantes son los de Túnez-La Goleta, Rades, Sfax, Sousse, Bizerta, La Skirra y Gabes. Son puertos aptos para todo tipo de carga, excepto La Skirra que es un puerto exclusivamente petrolero, al que también llega un oleoducto argelino. En Gabes se está construyendo un complejo de tres puertos con instalaciones separadas de carga general, mineral y petróleo. Además, existen otros veinte pequeños puertos hábiles para pesqueros y tráfico menor de cabotaje.

El comercio marítimo

El número total de barcos mercantes que entran anualmente en sus puertos es del orden de seis mil, siendo el volumen de mercancías intercambiadas de dieciséis millones de toneladas y el de pasajeros de trescientos mil.

El 75% de las importaciones entran a través de La Goleta y Bizerta. Mientras La Goleta y Sfax pueden recibir todo tipo de buques, Bizerta está especializado en hidrocarburos y carga a granel principalmente. Los puertos de La Goleta, Túnez y Rades se encuentran prácticamente juntos y comunicados por canales. De ellos, el de Rades está especializado en tráfico rodado y portacontenedores, absorbiendo el 70% de ambos tráficos. Sousse y Gabes son puertos exportadores de fosfatos y la Skirra exclusivamente petrolero. El tráfico de pasajeros se concentra casi exclusivamente en La Goleta.

Las exportaciones de petróleo constituyen el 12% del total, estimándose que sus reservas son suficientes para mantener durante 50 años el actual ritmo de explotación. También produce y exporta gas natural, aunque sus reservas son inferiores a las de Argelia y Libia. Además recibe como canon de paso un 5% del valor del gas natural argelino exportado hacia Italia a través del gasoducto que cruza su territorio. Otros importantes productos de su cuenta de exportaciones son el aceite de oliva, los pro-

ductos textiles y de cuero, los fosfatos y el ácido fosfórico. Entre las principales partidas que importa destacan las de bienes de equipo industrial, derivados del petróleo, trigo, plásticos y productos farmacéuticos.

De nuevo, en torno al 95% de sus intercambios tienen lugar por mar. El nivel de sus exportaciones e importaciones es de unos ocho mil millones de dólares (año 1996), siendo su balanza normalmente deficitaria. Su principal socio comercial es, como siempre, la Unión Europea (80%), seguido de EEUU, Oriente Medio y Japón. El comercio con Argelia y Libia solamente supone el 2% de sus intercambios. Sus socios europeos más importantes son Francia (25%), Italia (20%), Alemania (15%), Bélgica (7%) y España (4%). EEUU es el cuarto país vendedor, por delante de España.

La flota mercante

La Compañía Tunecina de Navegación, fundada en 1971, cuenta en la actualidad con 19 barcos, que son los más importantes. Su marina mercante cuenta en total con 24 barcos con un arqueo global de 220.000 toneladas GT, repartidos de la siguiente forma: siete cargueros, cuatro de pasaje, cinco mineraleros, siete petroleros y un buque de transporte líquido de gas. La marina mercante tunecina ha disminuido de tamaño en los últimos años y, como consecuencia, el grado de cobertura nacional de sus intercambios se ha situado por debajo del 10%.

La flota pesquera

Posee una flota de unos seis mil pesqueros, pequeños en su mayoría, que tradicionalmente capturan en torno a las 100.000 toneladas de pescado anuales. No obstante, en los últimos años se aprecia una cierta disminución en el total de las capturas (82.000 toneladas en 1996). Su principal puerto pesquero es Sfax, pero existen otros muchos tales como Bizerta, Túnez, Sousse y Gabes, en su mayor parte localizados en la costa este. La pesca da trabajo directo a 25.000 personas y en torno a un 18% de sus capturas son destinadas a la exportación. También destacan la pesca de coral en los puertos de Tabarka y Túnez y el grado de desarrollo alcanzado por la acuicultura en los últimos años.

La marina de guerra

Túnez gasta en su defensa el 2,4% de su PIB, habiendo evolucionado a la baja este gasto en los últimos años. Su ejército de tierra cuenta con 27.000 hombres, además de una guardia nacional de 12.000, la marina

con 4.500 y el ejército del aire con 3.500. Su marina se compone de veinte patrulleros, tres de ellos dotados de misiles antibuque Exocet, de fabricación francesa. Sus bases principales se encuentran en La Pecherie, La Goulette, Bizerta y Sfax. Las principales instalaciones técnicas y logísticas se encuentran en Bizerta. También cuenta con un servicio de guardacostas que forma parte de la marina.

Potencialidades y debilidades de carácter marítimo

Sus principales potencialidades son:

- Su posición estratégica frente al canal de Sicilia.
- Su amplia plataforma continental, una de las mayores de todo el Mediterráneo, muy rica en recursos pesqueros y con importantes reservas de hidrocarburos.
- Al contrario que los demás países, posee una gran independencia alimentaria, aunque necesita importar trigo.
- Importante flota pesquera, con posibilidades de crecimiento.

Sus principales debilidades de carácter marítimo son:

- Su reducida flota mercante petrolera y de transporte de gas.
- Sus problemas de delimitación de aguas con Libia.

LIBIA

Perspectiva general marítima

Libia posee una extensión de 1.800.000 km² en su mayoría desérticos, y 1.800 km. de costa mediterránea, en la que se sitúan todas sus ciudades importantes: Trípoli, Bengasi, Tobruk, etc. De sus cinco millones y medio de habitantes, las dos terceras partes viven en la franja costera, única zona no desértica del país, la cual se divide entre Tripolitania al oeste y Cirenaica al este. Tripolitania es la zona agrícola más importante y la más poblada. Libia precisa importar el 75% de los alimentos para su población, aunque pretende incrementar notablemente su producción agrícola futura gracias a la construcción de un gran río artificial desde sus acuíferos subterráneos del desierto.

Su franja costera central incluye el Golfo de Sidra sobre cuyas amplias aguas —250 millas de abertura— reclama plena soberanía nacional hasta el paralelo de 32° 30' N. Ello supone una distancia a la costa que llega a ser de 90 MN, muy superior a las doce millas náuticas que le reconoce el derecho internacional marítimo, lo que ha sido motivo de enfrentamiento

bélico con EEUU en el pasado. Justo en el interior de este golfo se encuentran dos puertos petroleros de primera línea: Ras Lanuf y Marsa el Brega. En el resto de su franja costera, Libia reclama solamente las tradicionales 12 millas. Entre sus fronteras destacan casi 1.000 km. con Argelia, 460 km. con Túnez y 1.150 km. con Egipto. Además posee importantes líneas fronterizas al sur con Níger, Chad y Sudán.

Su principal fuente de riqueza es el petróleo, recurso del que posee la mayor reserva de África. El petróleo libio es de gran calidad y supone la casi totalidad de sus exportaciones. Entre sus yacimientos petrolíferos existe uno de considerable riqueza situado muchos kilómetros mar adentro al noroeste de Trípoli y próximo a la frontera de Túnez, cuya delimitación entre ambos países no está clara y sobre el que también existen reclamaciones por parte de Malta. Actualmente, se ha llegado a un acuerdo entre Libia y Túnez y se está explotando conjuntamente por estos dos países. Los demás yacimientos se encuentran situados tierra adentro y repartidos por la geografía del país. Libia ocupa el puesto número doce entre los principales países exportadores de petróleo del mundo y es hoy en día uno de los principales suministradores de España. También posee gas natural, aunque en cantidad más reducida.

Por su parte, la pesca es una fuente de alimentación y de riqueza muy pequeña que apenas destaca en las cifras de la economía libia.

El comercio marítimo

Sus puertos más importantes son los de Trípoli, Misratah, Bengasi, Darnah, Tobruk, Ras Lanuf, Es-Sider y Marsa el Brega. Trípoli y Bengasi son los dos puertos principales, en los que se lleva a cabo la mayor parte de la actividad portuaria del país. Trípoli es un puerto natural con capacidad para albergar buques de hasta 8 metros de calado, que cuenta con toda clase de instalaciones. Bengasi puede recibir barcos de hasta 12 metros de calado. Tobruk es el tercer puerto en importancia. El petróleo se exporta fundamentalmente desde Tobruk, Ras Lanuf y Marsa el Brega. Este último, situado en el golfo de Sidra, cuenta también con un gran oleoducto procedente del interior que permite la carga de grandes petroleros de hasta 100.000 toneladas y con la planta de licuefacción de gas más grande del mundo. Además existen otros puertos petroleros como Es-Sider, en el que termina otro oleoducto y Mersa Hariga.

Las principales exportaciones libias son de petróleo crudo, derivados y gas natural. Sus principales clientes son, por orden: Italia, Alemania,

España, Francia, Turquía, Grecia y Egipto. Importa maquinaria, material de transporte, comida y productos manufacturados. Sus principales proveedores son Italia, Alemania, Francia, España, Turquía y Túnez.

El volumen de sus intercambios comerciales es del orden de ocho mil millones de dólares anuales, prácticamente transportados por mar en su totalidad, pues los que lleva a cabo con países del Magreb son muy escasos. Sus principales intercambios son, como es habitual, con la Unión Europea. Entre los países europeos, Alemania e Italia reciben el 50% de todas sus exportaciones y son responsables de un 30% de las importaciones. Por su parte, España ha importado petróleo libio por valor de 156.000 millones de pesetas en 1997.

Libia ha estado sometida en los últimos años a un embargo internacional de carácter aéreo y financiero, excepto para el comercio de petróleo y productos agrícolas, de acuerdo con las resoluciones 748 y 883 de las Naciones Unidas. Ello ha afectado negativamente a su comercio exterior, incluso a sus exportaciones de petróleo, debido a la existencia de diversos controles sobre la tecnología de producción de crudos y a las dificultades en viajar hasta el país. El desplazamiento hasta él solamente era posible haciéndolo por tierra desde Túnez o Egipto, o en un ferry desde Malta, habitualmente repleto de pasaje y con unas malas condiciones de habitabilidad. Debe tenerse en cuenta, además, que la distancia entre Malta y Trípoli es aproximadamente de 200 millas, por lo que se trata de un viaje en barco de unas doce horas.

Con respecto a este embargo, Libia ha presentado diversos informes al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, quejándose de sus repercusiones no sólo económicas sino en el ámbito sanitario, donde expresaba entre otras cosas que la recepción de medicinas y material sanitario y las evacuaciones de enfermos se veían bastante afectadas.

Es difícil calibrar esta influencia pero, en cualquier caso, se considera que las consecuencias del embargo sobre los viajes que debía hacer el numeroso personal extranjero que trabaja en su industria, han frenado sin duda el desarrollo económico del que es el país más rico del Magreb (su renta per cápita es la más alta de África, sus reservas petrolíferas las mayores y su porcentaje de población agrícola el más bajo). Así mismo, se considera importante el perjuicio que el embargo ha supuesto en la operatividad de su armamento militar y en sus planes de modernización. Es indudable que el embargo, unido a las malas relaciones diplomáticas con Occidente y a la desaparición de la URSS, ha repercutido seriamente

sobre sus programas de armamento para los próximos años y el grado de operatividad de su equipo militar. No obstante, existe en la actualidad una seria preocupación sobre sus claras intenciones de dotarse de armamento químico y de misiles de alcance medio, capaces de alcanzar el territorio europeo.

Libia es una buena fuente de suministros para diversificar las importaciones de crudo, tal y como han comprendido diversos países europeos, España entre ellos. Además, en caso de conflicto en Oriente Medio y, por supuesto, en caso de cierre del canal de Suez, las exportaciones libias de crudo alcanzarían un valor estratégico muy importante, dada su gran proximidad a Europa. A ello debe unirse que su crudo es de muy bajo contenido en azufre y de gran calidad. Libia posee además una ventajosa situación en el centro del Mediterráneo, lo que le permite un fácil control de las derrotas marítimas, principalmente al sur de Malta y Creta. Así pues, se trata de un país con un indudable valor estratégico en múltiples aspectos.

La flota mercante

Cuenta con unos treinta buques que totalizan en torno a 700.000 toneladas GT. Su flota está formada por los siguientes barcos: diez cargueros, once petroleros, un buque de transporte de gas licuado, tres buques de carga rodada y cuatro buques pequeños de pasaje. Además cuenta con otros seis barcos que operan bajo pabellón de Argelia o Túnez. En conjunto, se trata de una poderosa flota mercante.

Los buques de mayor tamaño son los de transporte de crudo y derivados, que fueron comprados a Japón y Suecia para transportar el petróleo bajo pabellón libio. Su flota de petroleros es la más importante de África y es capaz de transportar más de un millón de toneladas de crudo. A pesar de ello, la entidad de sus exportaciones de crudo hace que gran parte de éste deba ser transportado a bordo de buques extranjeros.

La flota pesquera

Las aguas costeras libias no son ricas en corrientes ni en plancton, por lo que no albergan grandes cantidades de peces. La demanda de este alimento por parte de su población es muy baja y sus capturas también. La mayor parte del que se obtiene es capturado en la costa de Tripolitania por pescadores libios y tunecinos, así como malteses y griegos con licencia. La explotación pesquera se lleva a cabo por sociedades estatales o mixtas y también por cooperativas. Los principales puertos pesqueros son los

de Misratah, Zuwara y Al Khums. Posee además una pequeña industria de conservas y algunas plantas congeladoras. Las capturas principales son atunes, sardinas, mujol y esponjas.

El número aproximado de pesqueros puede establecerse en unos cuatrocientos, de tamaño pequeño y mediano, lo que supone el número más bajo de todo el Magreb. En lo que respecta al número de pescadores, puede establecerse en torno a dos mil como máximo. Las capturas anuales han sido tradicionalmente muy bajas, habiendo experimentado un ligero incremento en los últimos años. En el año 1995 fueron de 30.000 toneladas, cifra muy baja comparada con los demás países del Magreb (8).

La marina de guerra

Libia gasta actualmente en sus Fuerzas Armadas en torno a un 2% del PIB, si bien en un pasado sus gastos fueron muy superiores. Posee unas FAS muy respetables que se componen de 65.000 hombres, repartidos entre el ejército de tierra con 35.000, la marina con 8.000 y un poderoso ejército del aire con 22.000.

Su marina militar cuenta con bases en Trípoli, Bengasi, Derna, Tobruk y otras menores. Posee cuatro submarinos ex-soviéticos clase Foxtrot, tres fragatas (dos soviéticas y otra italiana dotada con misiles antibuque Otomat), cuatro corbetas (tres clase Nanuchka con misiles Styx y otra italiana con misiles Otomat), así como con 24 patrulleros lanzamisiles franceses y ex-soviéticos. Además cuenta con ocho dragaminas, cinco barcos anfibios y 32 helicópteros navales. También cuenta con un minador y con otros ocho buques con capacidad de minado.

En conjunto, se trata de una marina muy poderosa. Su capacidad de infringir daños a otros barcos mercantes o de guerra, en el Mediterráneo es, en teoría, considerable. Sin embargo, se considera que no está bien mantenida, debido a las siguientes razones: la desaparición de la URSS, su dependencia tecnológica de Occidente unida a las malas relaciones existentes y el embargo de los últimos años. Debe tenerse en cuenta que todos sus misiles son de procedencia soviética, italiana o francesa y que la dependencia tecnológica de su marina de guerra del exterior es altísima. En lo que respecta a sus submarinos, ya anticuados, se considera que no se encuentran operativos y que no pueden hacer inmersión, debido a su

(8) Aunque la producción argelina fue de 35.000 toneladas en dicho año, su potencial es muy superior, estimándose éste en torno a las 200.000 tons. anuales.

falta de mantenimiento. Todo ello hace que el grado de operatividad de su marina sea, en la práctica, muy bajo.

Como amenaza potencial para otras flotas que se acerquen a sus costas, es de destacar la potencia de su aviación, que es la más poderosa de todo el norte de África. Libia cuenta con cuatrocientos aviones de combate, si bien es previsible que muchos de ellos no se encuentren operativos y tampoco su número de pilotos es muy elevado. Sus aviones más modernos son 60 Mig-25 y otros tantos Mirage 5D y F1.

Potencialidades y debilidades de carácter marítimo

Se pueden considerar como potencialidades marítimas más importantes las siguientes:

- Su gran riqueza petrolífera, unida a unas adecuadas instalaciones terrestres y portuarias, todo lo cual le permite exportar grandes cantidades de crudo.
- Sus reservas marinas de hidrocarburos y minerales.
- Su importante flota de petroleros.
- Su potente marina de guerra, aunque con un nivel de operatividad actual bajo.

Sus debilidades más importantes de carácter marítimo son:

- Escasa riqueza pesquera.
- Gran dependencia tecnológica y comercial de Occidente, unida al embargo y a la pésimas relaciones de los últimos años.
- Gran dependencia de las importaciones para alimentar a su población.
- Falta de mantenimiento de su marina de guerra y de su aviación.

VISIÓN GLOBAL DEL COMERCIO MARÍTIMO EN EL MAGREB

Los intercambios entre los cinco países del Magreb apenas alcanzan un 4% de su comercio exterior total, siendo su principal socio comercial la Unión Europea, con la que llevan a cabo cerca del 70% de sus exportaciones e importaciones. El comercio con Europa y con el resto del mundo se efectúa por mar en su totalidad. Por países, los socios más importantes son por una parte Francia, Alemania, Italia y España y, por otra, los EEUU, país que supera frecuentemente a los europeos (a excepción de Francia) en sus exportaciones al Magreb, las cuales consisten fundamentalmente en grano, equipamiento industrial, aviones, ordenadores, material de telecomunicaciones y productos farmacéuticos.

Así pues destacan, ante todo, tres hechos: la bajísima interdependencia entre los cinco miembros de la UMA, su total dependencia de Europa y la importancia que tienen las exportaciones de EEUU a esta zona. A ellos debe añadirse un cuarto factor muy destacado: la gran dependencia alimentaria del Magreb (con la relativa excepción de Túnez), principalmente en cereales, pero también en otros productos. En este sentido, el país peor situado es Argelia, pues solamente produce el 30% de las necesidades alimentarias de su población actual. Esta tendencia es además creciente en el Magreb, debido a la elevada tasa de natalidad de los cinco, que a menudo supera el ritmo de crecimiento de su productividad agrícola (9).

En su conjunto, el Magreb acumula el mayor déficit de cereales del mundo, siendo EEUU su principal proveedor.

La dependencia marítima de estos países es enorme, pues todo su desarrollo depende de lo que reciban o, como contrapartida, envíen por mar. Sus instalaciones portuarias son numerosas y de alto nivel; todos ellos cuentan con magníficos puertos y con una buena marina mercante, excepto Mauritania. El número total de toneladas de mercancías que el Magreb intercambia con otros países es, en su conjunto, similar al de España y también la suma de sus flotas mercantes alcanza un tamaño semejante al de la actual marina mercante española (por otra parte muy reducida con respecto al pasado), a la que incluso superan en algunos tipos de buques. Esto es cierto aún refiriéndonos a cifras absolutas, puesto que en términos relativos a su tamaño económico, la importancia de sus intercambios marítimos y de su marina mercante son claramente superiores a los correspondientes a España. Ello demuestra que sus economías poseen un carácter marítimo superior al nuestro y que han alcanzado un grado de desarrollo marítimo muy notable.

Si se observa la evolución de las cifras del comercio exterior de estos países desde 1980, llaman la atención dos hechos: que el comercio intermagrebí no ha aumentado en este tiempo (este es pues un problema sobre el que se ha actuado muy poco, a pesar de la creación de la UMA) y que el valor de sus exportaciones al resto del mundo ha permanecido prácticamente constante en dólares, lo que sin duda se debe a la bajada progresiva en el precio de las materias primas, principal fuente de sus exportaciones. Sería, pues, muy bueno para ellos aumentar los intercambios regionales aprovechando en lo posible su complementariedad, esta-

(9) En Argelia el grado de autosuficiencia alimentaria era del 70% en los años 60, cuando su población no alcanzaba la mitad de su tamaño actual.

blecer industrias de transformación de materias primas (por ejemplo de los fosfatos y del petróleo), las cuales hoy en día se ven obligados a importar una vez procesadas y, desde luego, les beneficiaría una subida de los precios de las materias primas, aunque la experiencia demuestra que ello no bastaría para solucionar sus problemas estructurales. Así mismo, la inversión europea resulta vital para su desarrollo (10) y, por supuesto, es imprescindible que disminuyan su tasa de natalidad para conseguirlo.

Otro aspecto destacado del comercio exterior del Magreb es que así como en la Unión Europea y en EEUU el grado de apertura de sus economías (11) con el resto del mundo es del orden de un 20%, en el Magreb se sitúa en torno al 50% (casi un 70% en el caso de Túnez). De esta forma, se confirma una vez más la enorme dependencia de sus intercambios comerciales con el exterior, fundamentalmente con Europa, como ha sido dicho.

Por último, comentar el gran desequilibrio económico que existe entre las orillas norte y sur del Mediterráneo. En efecto: el comercio de la Unión Europea con el Magreb supone tan sólo en torno al 1% de los intercambios comerciales totales de la Unión con el exterior. Esta cifra revela claramente la diferencia de desarrollo económico entre ambas regiones y que Europa puede todavía hacer mucho por estos países, al mismo tiempo que se abriría un nuevo mercado de noventa millones de personas. Para la Unión Europea, los socios más importantes son Argelia y Marruecos con unos intercambios en torno a seis mil millones de dólares anuales, seguidos de Túnez, Libia y Mauritania, por este orden. El comercio con Libia es muy reducido debido al embargo y a las malas relaciones existentes.

PERSPECTIVAS DE FUTURO

El Magreb se enfrenta a grandes retos en el próximo siglo. El más importante es un reto común con Europa, la progresiva creación de una zona de libre cambio en el Mediterráneo. Éste es un proyecto auspiciado por la Unión Europea que constituye, sin duda alguna, un acierto y la mejor garantía del paulatino desarrollo de esta región. Este proyecto redundará en beneficio mutuo, pues si se desarrolla el Magreb se abrirá un nuevo mercado para Europa y se generará un efecto estabilizador sobre la zona,

(10) Actualmente la Unión Europea está concediendo un período de cinco años de ayudas a los países del Magreb. Dichas ayudas alcanzan el valor de 4.700 millones de ECUS.

(11) Cociente de dividir la suma de las exportaciones y las importaciones por el PIB.

que es muy necesario. Éste es, probablemente, el aspecto más destacado y prometedor del futuro al que se enfrentan estos cinco países, pero para tener éxito en su empeño deben afrontarse otros retos más específicos y básicos: la creación de nuevas estructuras industriales de transformación de recursos (que eviten la necesidad de comprar los fertilizantes o productos derivados del petróleo a los países desarrollados), la consecución de una mayor producción agrícola, una reducción drástica de la tasa de natalidad y la elaboración de políticas encaminadas a una mayor integración entre las economías de los cinco. Tales deberían ser cuatro objetivos de extraordinaria importancia para los gobernantes magrebíes en los próximos años.

Para alcanzarlos precisan la ayuda de la Unión Europea, no sólo favoreciendo sus exportaciones sino también invirtiendo directamente en ellos, aportando nuestra experiencia y nuestro potencial económico e incluso colaborando en los planes necesarios para su desarrollo, a través de las instituciones adecuadas. En cualquier caso, se considera fundamental la inversión directa, pues aporta capitales y tecnología y genera, además, importantes beneficios recíprocos, dada la abundancia de mano de obra barata existente, al tiempo que se frenaría la emigración ilegal hacia Europa. En todo este proceso, el mar, que cada vez constituye menos una barrera para la emigración, no debería constituirla nunca para los intercambios comerciales, la inversión o el mantenimiento de unas fluidas relaciones de vecindad, amistad y cooperación. Por el contrario, debe ser una gran autopista por la que circulen toda clase de productos y que sustente la circulación de nuevas ideas de cooperación y de unas prometedoras relaciones entre las dos orillas mediterráneas.

CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo se han ido exponiendo las principales potencialidades y debilidades de carácter marítimo de los diferentes países del Magreb. Éstas constituyen un primer bloque de conclusiones importantes, que figuran al término del análisis de cada país. De ellas se pueden extraer con carácter general las siguientes:

- El desarrollo económico de los países del Magreb tiene una altísima dependencia del exterior. Esta dependencia posee un fuerte carácter marítimo, pues el 96% de sus intercambios con el resto del mundo tienen lugar por mar y un enorme sabor europeo, pues la Unión Europea acapara cerca del 70% de los citados intercambios.

Como contrapartida, el comercio entre ellos apenas alcanza el 4% de su comercio exterior total.

- Los países del Magreb cuentan en general con magníficos puertos e instalaciones para llevar a cabo estos intercambios, así como con marinas mercantes nacionales acordes con sus necesidades. Sus dificultades económicas no se derivan de ello, sino de otras causas entre las que probablemente habría que situar la tradicional falta de integración entre sus economías (terreno en el que la creación de la UMA ha supuesto muy poco hasta la fecha), su escasa productividad agrícola, su excesiva tasa de natalidad o la falta de unas políticas adecuadas de desarrollo industrial. A ello hay que añadir el bajo precio de las materias primas en los últimos años.
- Es común, prácticamente a todos ellos, su elevada dependencia industrial y alimentaria de Europa y de EEUU. Frente a ello, los países de la Europa Mediterránea tienen un grado de dependencia en torno al 25% con respecto al gas natural del Magreb, que aumentará apreciablemente en los próximos años.
- Marruecos y Mauritania poseen un destacado potencial pesquero que podrán explotar durante muchos años si se hace con racionalidad. Argelia y Libia, y en menor medida Túnez, poseen importantes reservas de hidrocarburos (petróleo y gas natural) que constituyen la principal partida en su cuenta de exportaciones. Los cinco países poseen importantes recursos minerales, que son exportados. Tampoco deben olvidarse las importantes reservas de fosfatos del Sahara Occidental y las probables reservas de petróleo en las costas frente a este territorio y Marruecos, si bien este país es altamente deficitario en recursos energéticos en la actualidad.
- Muchos de ellos cuentan con una destacada situación geoestratégica próxima a estrechos o pasos obligados para el abundante tráfico mercante mediterráneo que va o viene de Europa y solamente dos de ellos, Argelia y Libia, cuentan con marinas de guerra fuertemente armadas.

Así mismo, a lo largo del trabajo se han ido obteniendo otras conclusiones de interés:

- El número de toneladas de mercancías intercambiadas por el Magreb con el resto del mundo, así como el tamaño conjunto de sus cinco marinas mercantes es similar al de España y, en términos de importancia relativa con respecto al PIB, claramente superior, lo que revela la gran importancia del comercio —marítimo en su práctica

- totalidad— para sus economías.
- El comercio magrebí de los últimos quince años, expresado en dólares, apenas ha aumentado, debido a la disminución del precio de las materias primas y a su escaso desarrollo.
 - Una notable escasez de tierra cultivable y recursos hídricos, que acentúa su dependencia alimentaria.
 - El comercio de Europa con el Magreb supone sólo el 1% de los intercambios de la Unión Europea, siendo Argelia y Marruecos los principales socios, seguidos de Túnez, Libia y Mauritania. Ello revela el considerable desequilibrio entre ambas orillas y la existencia de un largo camino por recorrer.
 - Los grandes retos del Magreb van indisolublemente unidos no sólo a la adopción de políticas económicas y sociales adecuadas por parte de sus autoridades, sino a la ayuda de la Unión Europea para desarrollarse. Para ello, el proyecto europeo de alcanzar progresivamente una zona de libre cambio mediterránea, que deberá estar funcionando en el año 2010, será su principal motor y aliciente.
 - Las inversiones europeas en el Magreb son vitales para su desarrollo y pueden aprovechar su mano de obra más barata, generando empleo y abriendo nuevos mercados. Es preferible exportar capital, tecnología y conocimientos que importar emigración ilegal, cada vez más difícil de contener. De este modo, el mar que cada vez actúa menos como barrera de paso para los inmigrantes, debe comportarse cada vez más como nexo natural de unión entre las economías de ambas orillas.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERT FERRERO, JULIO: *"El equilibrio aeronaval en el Área Mediterránea"*. CESEDEN. 1994.
- ALCAIDE, LUIS: *"El mediterráneo: cooperación y proximidad"*. Política Exterior 1997.
- ANUARIO DE PUERTOS (Ministerio de Fomento). 1997.
- CALLIES DE SALIES, BRUNO: *"Europe-Maghreb: de la coopération au partenariat"*. Défense Nationale 1994.
- DERROTERO ESPAÑOL NÚM. 4 (Costa Oeste de África). Instituto Hidrográfico de la Marina.
- DIEGO JIMENA, JOSE LUIS DE: *"El antiguo Sahara Español"*. 1988.
- ENCICLOPEDIA BRITÁNICA. 1998.
- ESCUELA DE GUERRA NAVAL: *"Estudio de zonas: Magreb"*. 1994.

- HERNANDO DE LARRAMENDI, MIGUEL: "*La política exterior de Marruecos*". Ed. Mapfre. 1997.
- INFORMACIÓN DIVERSA OBTENIDA POR INTERNET (centros oficiales de Marruecos, Argelia y Túnez y estudios de diversos centros sobre el Magreb disponibles en la red). 1998.
- INFORMACIÓN FACILITADA POR ANAVE (Asociación de Navieros Españoles). 1998.
- INFORMACIÓN FACILITADA POR LA SECRETARÍA GENERAL DE PESCA. 1998.
- INFORMACIÓN FACILITADA POR EL INSTITUTO ESPAÑOL OCEANOGRÁFICO. 1998.
- INFORME SOBRE PUERTOS DEL MAGREB. 1995.
- INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA: "*Los recursos pesqueros del área de afloramiento del N.O. africano*".
- INSTITUTO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS. Balance Militar. 1997.
- LA MER EN CHIFRES: (Ministère des Peches Maritimes et de la Marine Marchande de Marruecos). 1996.
- MARTÍN, GEMA Y NUÑEZ, JESÚS: "*Modernización e inmovilismo en el Magreb*". Política Exterior 1995.
- MARTÍN ORTEGA: "*Cal y arena en el Magreb*". Política Exterior 1993.
- MARTÍN ROSALES, AMPARO: "*Magreb/Marruecos y UE/España ¿Acercamiento o Cierre?*". Fundación Promoción Social de la Cultura. 1996.
- M'BAREK EL MOUATANI: "*Los países del Magreb entre la unión y la desunión*". 1997.
- MINISTÈRE DES PECHES MARITIMES: "*Strategie de developpement du secteur des peches maritimes*". 1995.
- MINISTÈRE DES PECHES MARITIMES: "*Rapport d'Activité 1996*". 1997.
- MOHAMED KHALIPHY: "*Las relaciones hispano-marroquíes*". Escuela de Guerra Naval. 1996.
- PANDO DESPIERTO, JUAN: "*Las posiciones norte-sur en el Mediterráneo, problemas y perspectivas*". Boletín del CESEDEN. 1995.
- SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN PARA LA PAZ: "*El Magreb y una nueva cultura de la paz*". Ed. Centro Pignatelli. 1993.
- WILAYA DU GRAND CASABLANCA: Métiers Graphiques. 1994.