

Dossier sobre Ceuta

MARRUECOS, una visión a través del tiempo (1997-2019)



Contiene artículos recopilados sobre el tema desde los libros *“Ceuta, problemas y soluciones”*, *“Ceuta en su laberinto”*, *“Predicando en el desierto”*, *“Ceuta, ciudad sin rumbo”* y *“Ceuta, ciudad olvidada”* de José María Campos.

INDICE

Pág

Mirar hacia el sur	3
El momento de actuar	5
Condenados a entenderse	7
El dilema de Al-Andalus.....	9
El Super-puerto del Estrecho	11
Las ayudas a la zona norte de Marruecos.....	14
Tánger, la favorita.....	19
La estrategia sin respuesta	23
Opinando sobre el futuro	25
Ceuta y Tangermed	27
Conversaciones sobre Marruecos	29
La prensa	33
Las zonas francas marroquíes	36
Del Conde Don Julián a Jesús Pardo	43
De nuevo el Super-Puerto Marroquí.....	46
El embajador que dejó de serlo	50
Un jubilado conflictivo	55
Mirar hacia el sur	60
Marruecos: el norte se incorpora al desarrollo	62
De Larache a Ceuta	68

Mirar hacia el sur

Ceuta ha vivido y vive todavía, mirando hacia la Península y con la espalda al Tarajal. De Algeciras llega casi todo lo que se consume, desde alimentos hasta los zapatos. Y seguimos insistiendo en captar turistas peninsulares que deben pagar, por venir a vernos con cierta comodidad, unas 6.000 pts. por persona.

Sin embargo, casi nadie se preocupa del Sur. De ese territorio donde todavía la peseta representa algo, los alimentos están más baratos que en España y sus habitantes pueden viajar a Ceuta sin pagar nada y con la ventaja de regresar con el depósito del coche lleno de combustible y toda clase de mercancías nacionales y extranjeras a precio excepcional.

Solo pensamos en Marruecos para venderles cosas a sus «porteadores» y disfrutar del tipismo y las playas en fines de semana. Pero se sigue diciendo, a ambos lados de la frontera y en voz baja, que la economía ceutí se apoya en el vecino país, como la de Marruecos del norte se sustenta en el intercambio con Ceuta. En este fariseísmo a dos bandas, influye naturalmente la política, tanto nacional como extranjera. Lo mismo un hombre público marroquí esgrime la reivindicación sobre nuestra ciudad como elemento de presión, que un periódico o un político español se equivoca, de forma consciente o inconsciente, al hablar de Ceuta. Y con ese ambiente, los habitantes de esta ciudad cometemos a veces el error de no reconocer que Ceuta está en Africa con frontera a Marruecos y viviendo en parte del intercambio comercial con ese país.

Y aquí vuelve a darse una situación confusa y equívoca que debería evitarse. Mientras que determinados círculos marroquíes se lamentan del «contrabando» desde Ceuta y algunos medios de comunicación españoles destacan esta circunstancia, lo cierto es que Marruecos, al no disponer de aduana comercial, impide en la práctica un tráfico normal a través de la frontera de Bab-Sebta. Aparte de que una cohorte de personas modestas desde Castillejos hasta Tetuan y desde Tanger a Larache viven a duras penas de este comercio irregular perfectamente tolerado por no existir la referida aduana de parte marroquí mientras España termina con rapidez un magnífico edificio preparado para asumir cualquier tráfico.

Por tanto, parece que la conclusión, evidentemente, es que a ambos lados del Tarajal, se vive con la venda sobre los ojos para no ver lo evidente. La alternativa a esta situación kafkiana debe ser estudiada cuidadosamente y puesta en práctica con toda urgencia. Como ya reconoce la Unión Europea, las colaboraciones transfronterizas deben ser apoyadas. Ceuta puede recibir importantes ayudas para irradiar hacia el sur todo tipo de ventajas que nos serían financiadas. Y desde Marruecos llegarían igualmente multitud de cosas que abaratarían sensiblemente la vida de Ceuta. En estos intercambios que Europa está dispuesta a apoyar, figuran sin duda colaboraciones tan evidentes como el agua, la electricidad, el tratamiento de basuras, los materiales básicos de construcción, el tráfico portuario, las empresas mixtas, las cultura, la lengua, etc.

Parece mentira, pero pagamos al año cientos de millones de pesetas en transporte de agua cuando a 20 kilómetros de Ceuta existe un pantano repleto; no podemos instalar una planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos porque no producimos la suficiente basura para su mantenimiento, mientras en Marruecos precisan de esas instalaciones y de la electricidad que podría generarse; gastamos enormes sumas de dinero en transporte de materiales de construcción cuando a diez kilómetros se comprarían un 30% más barato, lo que de paso nos permitiría conservar los montes dedicados ahora a canteras. Carecemos de aeropuerto y existe uno recientemente ampliado a 40 minutos de Ceuta

Por otro lado, dentro de ese espíritu de colaboración, debería entrar nuestro puerto que, con la creación de empresas mixtas u otras formas de convenio, permitiría el relanzamiento de unas instalaciones sin «hinterland», y la posibilidad para miles de industrias manufactureras, agrícolas o de pesca marroquíes de canalizar por Ceuta sus exportaciones a España y al resto de la Unión Europea. De esta forma, se podría conseguir que Ceuta pasara a ser esa plataforma comunitaria en el Norte de Africa, un enorme depósito de productos europeos que sirvieran de intercambio legal con Marruecos. Pero, para esto, es preciso establecer colaboraciones económicas y culturales con reparto de beneficios.

En el aspecto del intercambio cultural, las ventajas serían igualmente importantes. Aparte de cubrir el abandono que España ha dispensado en este aspecto a su antiguo Protectorado, Ceuta podría exportar una cultura europea y occidental que Marruecos está ávida por recibir y que frenaría, de paso, veleidades de otro tipo en el país magrebí. Al mismo tiempo, comprenderíamos mejor el Islam, sus costumbres y sus lenguas a lo que Ceuta ha vivido de espaldas tradicionalmente.

Ya nuestro anterior ministro de asuntos exteriores Fernández Ordóñez, reconocía hace años a la Cámara de comercio, que ese clima de colaboración era deseable y el actual encargado de la misma cartera ministerial, aunque más timidamente, se pronuncia por estudiar posibilidades. En este sentido, España debe plantear la situación de una ciudad que, sin ser aduana sur de la Unión Europea, debería aspirar, por encima de los muros y las alambradas, a ser la representación en el norte de Africa del modo de ser europeo y español. Pero todo ello en un clima de colaboración y ayuda que en modo alguno estarían reñidos con el debido control, el cual, por otra parte, deja mucho que desear en estos tiempos.

18 de abril de 1995

El momento de actuar

El 3 de Marzo de 1995, publiqué un artículo titulado “Mirar hacia el sur”, en el que denunciaba que Ceuta vivía de espaldas a Marruecos, pero sostenida en gran parte por los negocios indirectos con este país. Igualmente, se ponía de relieve una actitud parecida al otro lado de la frontera. Y, desde luego, defendía iniciar una colaboración mutua para normalizar las relaciones fronterizas y establecer una aduana comercial en Bab-Sebta.

Aquel artículo me costó algunas críticas en privado, todas muy correctas en las formas, pero cuando ha pasado más de un año y va a terminar 1996, la casi totalidad de los partidos políticos defienden, abiertamente, lo que antes algunos reconocían en privado: es necesario entenderse a nivel local con nuestros vecinos.

Este paso ha sido importante. Ya se habla en voz alta del problema. Sin embargo, Ceuta y su entorno marroquí siguen como dos personajes a la espera de comenzar el duelo: erguidos, orgullosos y dándose la espalda. Pero el reconocimiento de la situación no es suficiente. Hay que ir más allá.

Comentaba hace algún tiempo, con otros fines, que el ex-ministro Morán en su libro **“Una política exterior para España”** (Planeta. Barcelona, 1.980), escribió refiriéndose a Ceuta y Melilla lo siguiente: *“... Una línea de actuación - que parece conveniente en cualquier supuesto - es la conexión socioeconómica de las dos ciudades con las unidades geoeconómicas regionales marroquíes. Es decir, hacer que el desarrollo normal de Ceuta y Melilla no estorbe, sino que beneficie, a las regiones vecinas. Esta orientación no excluiría la acción contra las ciudades en el caso de que se desencadenase una reivindicación impregnada de espíritu irredentista, pero la dificultaría y haría que, a nivel de intereses socioeconómicos, fuese irracional la creación de ese clima.....”*.

Los periodistas Javier Valenzuela y Alberto Masegosa en su obra **“La última frontera. Marruecos, el vecino inquietante”** (Temas de hoy. Madrid, 1996) coinciden en parte con el político socialista cuando preconizan que se lleve a cabo un enlace entre los intereses económicos a ambos lados de la frontera, como medio de normalizar las relaciones, ahuyentando o dificultando en la práctica posibles problemas reivindicativos. En este sentido, la existencia de una aduana comercial de parte marroquí, significaría importar de Marruecos tantas cosas y tan variadas, que sería preciso llegar a acuerdos empresariales justos. Y si el balance de ese comercio regularizado fuera, en su conjunto, favorable a Marruecos, ello sería una señal de todavía mayor estabilidad.

Quizás el llamado Comité Averroes, activado recientemente y que tiene como objetivo “eliminar recelos y prejuicios colectivos que impiden una mejor comprensión mutua”, pueda ayudar a estos fines, y que la presidencia de los ministros de Asuntos Exteriores de los dos países y su composición, basada en personalidades de la sociedad civil de ambos estados, elimine la pasión del problema que nos ocupa.

Tengan o no razón los analistas mencionados al principio, es imprescindible pasar desde la fase de las declaraciones a la de los hechos. Un ritmo progresivo y constante debe ser mantenido sobre todo porque Ceuta dispone de las ayudas comunitarias aprobadas para llevar a cabo esa política, con lo que las reuniones, los encuentros, las conferencias, los viajes, no costarán nada y se conseguirá el viejo sueño de entenderse con los vecinos directamente, no a través de intermediarios que viven precisamente de la falta de diálogo y relaciones entre Ceuta y su entorno marroquí.

16 de Enero de 1997

Condenados a entenderse

Cuando el escritor francés Robert Rézette, defensor de las tesis marroquíes, tituló su libro «Los enclaves españoles en Marruecos», lo hizo con una intención deliberada. En efecto, «enclave» es un territorio totalmente rodeado por el de otro país. El ejemplo típico sería Llívia, situado en plena tierra francesa. Ceuta no es un «enclave» porque, si bien limita al sur con Marruecos, se encuentra unido a la Península por una «vía de acceso marítimo», tal y como apuntó el Profesor Tomás Ortíz de la Torre en la conferencia que pronunció en nuestra ciudad invitado por el Rotary Club en 1994 y la referencia al tema en el libro sobre Ceuta y Melilla del diplomático Angel Ballesteros.

Pero si las aguas territoriales no fueran españolas, entonces Ceuta y Melilla se convertirían en «enclaves», palabra usada siempre por la terminología marroquí junto a la de «presidios». Al respecto hay que recordar que el 12 de marzo de 1973, Marruecos fijó su mar territorial en 12 millas estableciendo una zona exclusiva de pesca de 70 millas. El 12 de Marzo de 1973 se produjo la protesta de España. Dos años más tarde, en julio de 1975, Marruecos fijó la línea de bases rectas para delimitar su espacio marítimo, dejando incluidas a Ceuta y Melilla en las aguas interiores marroquíes. España tardó meses en reaccionar y presentó su protesta y reserva de derechos en febrero de 1976, basándose sobre todo en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 que establece en su artículo 7-6, «que el sistema de líneas de base rectas, no puede ser aplicado por un Estado de forma tal que aisle de alta mar el mar territorial de otro Estado».

Posteriormente, en abril de 1981, Marruecos estableció 200 millas como zona económica exclusiva y España siguió aparcando una negociación directa de este asunto, lo que explicaría en parte las reiteradas incursiones de lanchas marroquíes en aguas de Ceuta, que afortunadamente no han terminado en ningún enfrentamiento sobre todo gracias a la probada paciencia española.

Parece, por tanto, que Felipe González en su visita a Marruecos ha tenido importantes y numerosos asuntos que negociar sobre Ceuta. Y no sólo está el tema expuesto de las aguas territoriales, sino también la ausencia de aduana de parte marroquí a pesar de que existe en Melilla, lo que justifica, en parte, el contrabando que realizan los marroquíes en esta zona al resultarles imposible abonar aranceles en sus transacciones comerciales.

Y al abordarse la puesta en marcha del proyecto de túnel submarino entre Tarifa y Tánger, debería haberse previsto la posible conexión de esta importante vía de comunicaciones en Ceuta. En este asunto hay dos hechos evidentes, el primero que el túnel debe unir dos países distintos y el segundo que la Unión Europea y España pagarán la mayor parte del costo. Por tanto, puede plantearse la necesidad de que el citado túnel disponga de una salida con autopista de conexión a Ceuta.

Igualmente, se habrá tratado de la inmigración ilegal que procedente en gran parte de Marruecos, sigue creando problemas de convivencia en nuestra ciu-

dad. Y, desde luego, la fijación exacta del contenido de la célebre «célula de reflexión» propuesta por el Rey de Marruecos en 1987 y aceptada en el sentido de diálogo sobre el “hinterland” por parte española. Y, sobre todo, sería preciso establecer las bases de cooperación futura en las fronteras de Ceuta y Melilla para, además, utilizar a ambas ciudades como base de operaciones desde la que accedan los importantes fondos comunitarios que en el futuro asegurarán el desarrollo de Marruecos y su acercamiento a Europa.

En definitiva, la visita de Felipe González a Marruecos debería haber clarificado las relaciones respecto a Ceuta de dos países «condenados a entenderse» para que, entre otros muchos asuntos comunes, nuestra ciudad y su puerto dejen de estar discriminados, incluso para los cargadores y ciudadanos de la Unión Europea que operan en Marruecos.

10 de Febrero de 1.995.

El dilema de Al - Andalus

Hasta ahora, muchas empresas españolas en general y andaluzas en particular han considerado la alternativa de invertir en Marruecos, cuando se encuentran con las limitaciones propias del mercado español. Las dificultades para competir con los altos costes salariales, el aburrimiento por los problemas de tipo laboral y la excesiva presión fiscal son razones que empujan al industrial o al comerciante andaluz a estudiar la posibilidad de inversión al otro lado del Estrecho.

La decisión suele fraguarse tras asistir a una de las reuniones que organiza el Instituto español de comercio exterior (ICEX) en colaboración con autoridades marroquíes y empresarios españoles establecidos allí. En esos curiosos encuentros, funcionarios españoles (sic) presentan una visión idílica del mercado, la administración pública y la economía marroquíes que, desde luego, no se corresponde con la realidad. Así, el inversor español ha venido recibiendo una versión, a veces distorsionada, que, siendo exacta en los textos legales, difiere de la aplicación práctica cuando se afronta la realidad de cada día.

A pesar de todo esto, los países europeos e incluso Estados Unidos, coinciden en que es necesario realizar fuertes inversiones en Marruecos y, para ello, se han aprobado importantes programas como el MEDA de la Unión Europea (Medidas de acompañamiento financieras y técnicas de las reformas de las estructuras económicas y sociales en el marco de la colaboración euromediterránea) la reciente reconversión española de deuda por adjudicación de proyectos, o el "Programa Español de Estudios para el Desarrollo del Norte de Marruecos" (PAIDAR), que se encuentra en fase de elaboración. Todo ello aportará al país magrebí una cantidad cercana a los dos billones de pesetas, una gran parte para invertir en el norte.

Además, otros instrumentos de ayuda contemplan créditos blandos y subvenciones a las empresas europeas o españolas que se instalen en Marruecos, unas veces con cargo al 0.7% y otras con base en aportaciones comunitarias. El país magrebí, por su parte, ofrece a los inversores extranjeros un abanico de ventajas fiscales, liberalizaciones y facilidades que, en muchos casos, no se traducen en la práctica en ese marco de ventajas que parece contemplar la legislación.

Esto quiere decir que las inversiones en Marruecos se vienen realizando y, previsiblemente, seguirán una marcha ascendente en los próximos años. El superpuerto de Tánger es un claro ejemplo, y en España puede haber ciudades e instalaciones perjudicadas, pero lo cierto es que, realizadas por españoles o por extranjeros, las citadas inversiones se llevarán a efecto.

En el reciente viaje del Presidente de la Comunidad autónoma andaluza a Marruecos, se ha polarizado la opinión pública en dos opiniones distintas y contrarias. La que apoya el desembarco económico andaluz en Marruecos incluso con ayuda pública, y otra, opinando que propiciar inversiones en el país magrebí, es condenar a Andalucía a la recesión y al paro porque una parte de las inversiones posibles se irían al vecino país.

Lo cierto es que las inversiones en Marruecos se van a llevar a efecto, con o sin la participación española o andaluza. Sin embargo, no parece lógico continuar con el sistema actual, en el que las diversas administraciones públicas españolas, nacional o autonómica, realizan esfuerzos de información y estudios por separado sin una auténtica planificación y, desde luego, no existiendo coordinación previa. El perjudicado es, naturalmente, el empresario español que aterriza en Marruecos sin asesoramiento especializado y tropieza, en muchos casos, con asesores, socios y supuestos inversores locales nada recomendables.

Al quedar claro que los distintos países europeos tratarán de competir entre sí, parece que Francia apunta en la dirección correcta y así parece demostrarlo la reciente visita de Guy Sorman, Presidente de la Misión de Prospectiva del Primer Ministro de Francia, que realiza un estudio sobre las relaciones de este país con Marruecos. Si ese estudio pretendiera contar con datos de primera mano sobre el mejor sistema de ayudar a Marruecos, propiciando inversiones francesas, se estaría en el camino correcto. Algo parecido debe hacer España y desde luego Andalucía, es decir, estudiar la situación real y confeccionar un plan estratégico que comprenda y cuantifique las ventajas e inconvenientes que un desembarco económico puede tener para la economía andaluza globalmente considerada.

Es evidente que en estos años finales del siglo XX, la economía tiende a internacionalizarse y los mercados se globalizan, por lo que las empresas deben tender a hacerse multinacionales y participar de una filosofía, según la cual, los beneficios han de obtenerse donde pueda competir mejor independientemente de las fronteras. Porque, en realidad, sería lamentable que, a pesar del abanico de rasgos comunes entre los andaluces y los marroquíes, al final fueran los franceses o alemanes, los que anularan el aparato productivo andaluz o su mercado turístico desde favorables bases en el norte de Marruecos.

Ese Plan estratégico andaluz sobre inversiones en Marruecos, debería contemplar, como queda dicho, todas las facetas del problema y aportar soluciones, evaluando las ayudas públicas que podrían captarse. Y, por supuesto, tendría que contemplar la creación de una Unidad de servicios integrales, instalada en diversas ciudades marroquíes, para solucionar a los inversores los problemas laborales, administrativos, fiscales, inmobiliarios y otros, que se convierten en serios obstáculos para la puesta en marcha de proyectos empresariales en Marruecos.

En definitiva, Andalucía y España, deben decidir si apuestan por una acción empresarial debidamente planificada, en la que desde la embajada española hasta las cámaras de comercio y la Ceoe actúen conjuntamente y siguiendo una estrategia y una asistencia común. La alternativa puede ser el abandono de una base excepcional frente a España para que países extranjeros compitan con garantías de éxito. Y, en este caso, la comunidad andaluza sería la más perjudicada.

El super - puerto del Estrecho

En Algeciras se viene respirando el mismo triunfalismo que se percibía en el puerto de Ceuta en la década de los sesenta. En la ciudad andaluza, como en Ceuta entonces, los barcos hacen cola y las ampliaciones se suceden. Sin embargo, en ambos sitios se olvidaron las medidas ambiciosas a largo plazo y el resultado ha sido, en el caso de Ceuta, el lento descenso hasta convertirse en unas instalaciones marginales. Y Algeciras, demasiado dependiente del tráfico de Marruecos y del de contenedores, puede verse afectada gravemente si falla una de estas cosas o las dos a la vez. La verdad es que ha existido auténtica miopía en el tratamiento del magnífico puerto de la ciudad vecina porque han ido encerrándolo sin comunicaciones modernas hasta que quizás sea demasiado tarde. Las autovías se acaban en Estepona o Jerez y consiguientemente los aeropuertos. Con ello, el primer puerto de contenedores de España está metido en un embudo en el que no cuenta ni siquiera con la conexión de helicópteros que tiene Ceuta. Y esto por decisión de la misma Algeciras que se aisló del proyecto.

Tánger se adelanta

Hasta ahora, por las propias características del tráfico internacional, Tánger ha sido un puerto dependiente de Algeciras. De aquí llegaban los pasajeros de los ferrys y embarcaciones rápidas y los camiones cargados de productos para Marruecos, regresando con mercancías que exportaba este país. Y las dos grandes compañías de contenedores, Sealand y Maersk, están radicadas en la ciudad andaluza, centralizando allí un importante tráfico que se ramifica hacia toda Europa. Todo esto genera una cifra importante de negocio y empleo directo e indirecto que ha convertido a Algeciras en una ciudad pujante y a Tánger en una espectadora y en parte beneficiaria de algunas migajas.

Tánger, sin embargo, actuando con una visión mixta de política y competencia, ha ido arrinconando a Ceuta en el tráfico de pasajeros hasta pasar de una cifra marginal hasta más de la mitad de vehículos y turistas que cruzan el Estrecho. En esto el ascenso ha sido imparable en perjuicio de Ceuta, pero no podía competir con el gran negocio que representa el maxi-puerto en que se ha convertido Algeciras. Sin embargo, esta última ciudad y las autoridades portuarias se han confiado y puede producirse un cambio en los tráficos del Estrecho a medio plazo.

El pasado mes de Julio, varios ministros marroquíes visitaron el norte de Marruecos, hecho insólito, y se anunció en los medios de comunicación que se creaba una Agencia para el desarrollo del norte de Marruecos. Algún tiempo antes había comenzado la campaña llamada de saneamiento con la que se perseguía el tráfico de drogas y el contrabando, el anterior presidente del Gobierno español prometió ayudas incluso respecto a la deuda y el Gobierno Aznar puso en marcha el llamado PAIDAR (Programa español de estudios para el desarrollo del norte de Marruecos) que pretende invertir 800.000 millones de pesetas en el vecino país.

También la Unión Europea, a través del programa MEDA anunciaba importantes ayudas y , ante lo sucedido en Argelia, el tráfico de drogas y el paso de inmigrantes clandestinos, todos decidieron ayudar a Marruecos.

Una de las acciones que anuncia esa Agencia para el desarrollo del norte de Marruecos es la construcción de un super-puerto que se llamará “Tánger Atlántico” que costará 2.700 millones de dirhans, unos 400.000 millones de pesetas, para dotar a la zona de unas modernas instalaciones que contarán con varias terminales, dos para contenedores, tres para tráfico diversos, una para cereales y otra para hidrocarburos. Las fechas conceden poco margen de maniobra ya que la puesta en marcha se sitúa entre el 2002 y el 2006, a partir de unos siete años. Pero la novedad del proyecto reside en la fórmula de construcción y posterior explotación ya que se trata de concesiones tipo BOT (construir, explotar y transferir). Mediante este sistema las empresas privadas construirán y explotarán las instalaciones y a los 50 años todo revertirá al Estado marroquí.

A juzgar por la prensa la noticia no ha inquietado al puerto de Algeciras. En Ceuta, salvo error, no ha habido comentario alguno. Sin embargo, hay que considerar varios factores, sobre todo teniendo en cuenta que, según el semanario “La vie économique” la idea de este superpuerto fue de la compañía Sealand que lo propuso a Marruecos hace diez años. Esos factores son la abundancia y el precio razonable del terreno en la zona industrial aneja de mil hectáreas, el bajo costo y escasos problemas de la mano de obra marroquí, la facilidad de tener el aeropuerto internacional Boukhalef al lado, la concesión a Tánger de un estatuto para operaciones “off shore” y desde luego la operativa privada en contrasta con la pesada burocracia de los puertos españoles.

Y puede darse la paradoja de que las instalaciones de Tánger que cambiarán la estructura portuaria del Estrecho en perjuicio de España, sean financiadas con dinero comunitario aunque esperemos que no sea público, ya que eso es la libre competencia internacional.

La política del avestruz

Cuando ya los operadores internacionales estudian sus ofertas a este proyecto y daneses, españoles, holandeses y otras naciones deciden su participación en la idea, sería suicida mantener que Algeciras es imprescindible en el Estrecho y que Ceuta no tiene remedio. Parecería más lógico que la opinión pública del sur de España se movilizara para estudiar las consecuencias de esta iniciativa marroquí a fin de meditar y prever las repercusiones. Porque los contenedores pueden desembarcarse en Tánger y regresar subidos en camiones hacia Europa, si la conjunción de los factores enunciados suponen una baja sensible en los costes.

Y Ceuta lo tiene más difícil. El puerto, con su única y vieja grúa, sigue unido con su rígido cordón umbilical a Madrid, a sus tarifas que impiden la competencia y a una política que le imposibilita para competir con Gibraltar, Algeciras y Tánger. Por otra parte, Marruecos, al no autorizar una aduana comercial en

Bab Sebta , potencia su puerto de Tánger por el que circulan camiones comunitarios que preferirían embarcar por Ceuta. Ante esto, el proyecto que ahora se anuncia y la falta de decisión española, comunitaria y local respecto a negociaciones con Marruecos, he sostenido reiteradamente que la salida más lógica es negociar una asociación con el puerto de Tánger tal y como Algeciras y otros lo han hecho entre sí. Con ello, en un reparto de intereses, se podría buscar la especialización de cada uno y terminarían los problemas que existen en el Tarajal. Porque no tiene explicación que Melilla cuente con aduana comercial marroquí y los camiones pasen de Nador a la ciudad española y viceversa, mientras aquí el paso fronterizo es un portillo que genera contrabando para Marruecos y un comercio irregular para Ceuta.

Las ayudas a la zona norte de Marruecos

Nuestro Gobierno ha presentado al marroquí un avance del llamado “Programa español de estudios para el desarrollo del norte de Marruecos” (PAIDAR) que pretende describir las necesidades del mencionado norte de Marruecos en urbanismo, aguas, turismo y agricultura, incluidos proyectos de sustitución de cannabis. Las necesidades descritas en el Plan pueden suponer, según noticias de prensa, unos 55.000 millones de dirhans, casi 800.000 millones de pesetas.

Por otra partes, la Unión Europea, mediante el programa relativo a las medidas de acompañamiento financieras y técnicas (MEDA) de las reformas de las estructuras económicas y sociales en el marco de la colaboración euromediterránea, destinará al mismo país una parte sustancial de los 500.000 millones disponibles.

En cualquier caso, un gran esfuerzo económico va a realizarse en Marruecos, esperemos que con mayor fortuna que en otras ocasiones.

La observación directa a través de las vicisitudes de empresas europeas en Marruecos y la simple lectura de la prensa, lleva al convencimiento de que el citado país magrebí basa su economía exclusivamente en el sur. Para hacer negocios hay que ir a Casablanca y para resolver problemas administrativos es preciso viajar hasta Rabat. El territorio coincidente con el antiguo Protectorado español sigue siendo el más atrasado y el que menos recibió ayudas o planes de desarrollo hasta que en los últimos años se ha iniciado un tímido paquete de medidas que han dado pequeños resultados.

Para emitir una opinión respecto a las referidas acciones que la Unión Europea, y en particular España debería adoptar como ayuda a estos territorios, se hace necesario en primer lugar hacer una breve descripción de las características y circunstancias que concurren en el ámbito geográfico descrito.

Refiriéndonos sobre todo al “hinterland” de Ceuta y la zona intermedia a Melilla, es preciso reconocer que alberga a una población deprimida que vive esencialmente de las actividades agrícolas, pesca, comercio, turismo, plantación-tráfico de estupefacientes y del contrabando con las dos ciudades españolas del norte de África. La industria tiene escasa relevancia y menos aún, proporcionalmente, la que contiene capital comunitario.

Por otra parte, la población se siente marginada respecto a los habitantes del sur a los que considera los más ricos y evolucionados. Es notorio el abandono del campo con el consiguiente aumento de la población de ciudades como Nador, Tánger, Larache o Tetuán que ha llegado a reunir 500.000 habitantes en su área.

El norte marroquí se encuentra mal comunicado, con carreteras unas veces colapsadas por el tráfico y otras muy peligrosas por atravesar una orografía difícil. El aeropuerto de Tetuán no ha llegado a abrirse para vuelos internacionales, lo

que ha venido frenando el desarrollo turístico de toda la zona. Quizás por ello, en dicho aspecto turístico, las inversiones se han centrado en residencias de nivel medio y alto, casi inactivas durante el invierno que no han conseguido atraer a extranjeros, siendo la infraestructura hotelera, salvo en Tánger, escasa y de mediana calidad.

Como queda dicho, es igualmente pequeña la presencia de empresas comunitarias a pesar de las ventajas fiscales que se conceden en los polígonos industriales del norte. La burocracia centralizada, falta de ayudas europeas o locales, dificultades de asesoramiento de los extranjeros e información idealizada e irreal de las autoridades comerciales españolas, son las principales causas.

Gran parte de la vida económica de esa amplia zona del norte marroquí se genera a través de las ciudades españolas de Ceuta y Melilla. En esta última ciudad, las transacciones comerciales son mixtas, producidas en parte a través de la aduana comercial marroquí mediante despachos en toda regla o por el contrabando que realizan los propios súbditos marroquíes que compran los más variados artículos en la mencionada ciudad de Melilla. En Ceuta, ese desarrollo que se irradia hacia el sur está producido en el plano económico a través exclusivamente del contrabando de los referidos súbditos marroquíes que adquieren mercaderías en Ceuta ya que, al no existir aduana comercial de parte marroquí al contrario de lo que sucede en Melilla, resulta imposible realizar transacciones regulares.

Otros beneficios llegan a Marruecos desde las ciudades españolas del norte de Africa ya que existen corrientes turísticas de residentes nacionales hacia el sur, aportaciones económicas de los musulmanes nacionalizados de Ceuta y Melilla, transferencias dinerarias de los trabajadores marroquíes irregulares o no que cada día pasan a ambas ciudades para realizar las más variadas tareas, reagrupaciones familiares, utilización de la sanidad española, etc.

Los objetivos

Con esta preocupante situación que se ha agravado últimamente por la puesta en marcha de la campaña de saneamiento marroquí, parece evidente que cualquier plan de ayudas debe plantearse unos objetivos básicos que tienda a conseguir el rápido desarrollo de la zona marroquí más necesitada de ayudas, sobre todo si estas pretenden también sustituir la producción de cannabis.

Será preciso ofrecer puestos de trabajo a la población marroquí descrita, igualar la renta de los habitantes del norte y el sur, con lo que se evitarían de paso problemas de nacionalismos u otras tendencias político-religiosas, suprimir las emigraciones clandestinas hacia Europa, sustituir, como queda dicho, la producción y venta de sustancias estupefacientes por otras actividades y, desde luego, regularizar las transacciones comerciales irregulares desde Ceuta y Melilla hacia Marruecos.



La costa, desde Río Martín hasta Melilla, es de una belleza incomparable. Sin embargo, la carretera existente y los cultivos de haschis, impiden un desarrollo turístico integral. Las ayudas españolas y comunitarias destinadas al norte de Marruecos deben procurar que la llamada costa del Rif se abra a las inversiones turísticas y España debe estar en primera línea. En la foto la maravillosa playa de Torres de Alcalá.

Las soluciones

Se han ensayado con escaso éxito todo tipo de soluciones para estos problemas fácilmente detectables. Desde las aportaciones económicas al gobierno de Marruecos hasta el fomento de inversiones comunitarias en el país que nos ocupa, pasando por un abanico de medidas que han producido, como queda dicho, resultados parciales.

Sin embargo, parece lógico que un plan de ayudas debe centrarse en el norte marroquí como zona más necesitada, circunstancia que parece haber contemplado el plan español. Y ya dentro de este ámbito geográfico, no cabe duda que las comunicaciones deben tener una atención prioritaria. Sería preciso que empresas especializadas acometieran la construcción urgente de **autovías o autopistas entre Ceuta y Tetuan, continuando hasta Tánger**, con lo que se conseguiría desarrollar convenientemente una amplia zona de gran tráfico comercial e industrial en el futuro, quedando garantizado el desarrollo turístico de la llamada costa del Rif occidental.

Igualmente, el **desdoblamiento y terminación a destino de la carretera Tánger-Ceuta por la costa**, pondría en explotación un área con grandes posibilidades turísticas, erradicando unos puntos importantes de paso de droga e inmigrantes clandestinos hacia España y propiciando la unión con Ceuta del futuro túnel del Estrecho de Gibraltar, llamado enlace fijo Europa-Africa.

Por otra parte, la sustitución de las actuales plantaciones de haschís en Ketama y su comarca no podría hacerse con una imposición de cultivos alternativos a unos habitantes acostumbrados a vivir con beneficios importantes y que se negarían a trabajar más para obtener resultados comparativamente modestos. Por el contrario, la apertura de esta zona a un tráfico importante y la afluencia de inversiones turísticas propiciaría un cambio voluntario de las condiciones de vida existentes. En la actualidad, la carretera resulta impracticable para quién no tiene auténtica necesidad de hacer este viaje. Una apertura de la zona que va desde Tetuán hasta Nador cambiaría seguramente la fisonomía económica de la región. Por tanto, es evidente que debería construirse **una autovía que uniera Tetuán-Chefchauen-Al Hoceima-Nador** porque a través de ella entrarían turistas, inversiones y saldrían fácilmente las producciones de esos cultivos alternativos.

Las comunicaciones aéreas tienen gran importancia en un plan que pretenda desarrollar la zona norte marroquí. Sería necesario **conferir carácter internacional a los aeropuertos de Tetuán y Al-Hoceima**, modernizando éste último y unir ambas instalaciones **mediante helicóptero con Ceuta y Melilla** respectivamente, utilizando líneas similares a la que ya opera desde Ceuta con la Península.

Sin embargo, existen algunas medidas previas que deberían ser tomadas por la administración marroquí si se pretende que las inversiones produzcan resultados tangibles en creación de empleo, fijación de las poblaciones y aumento del nivel de vida general. Estas medidas son entre otras, la habilitación del **puesto fronterizo de Bab Sebta como aduana comercial** para regularizar el tráfico de mercancías en la

zona y, desde luego, la simplificación efectiva de los trámites en la referida frontera España-Marruecos por Ceuta para asegurar el paso de turistas por este punto.

Igualmente, deberían propiciarse acuerdos de colaboración que aseguraran la vida en común en un escenario en el que existen fuertes tensiones. **Los puertos de Ceuta y Tánger deberían establecer un acuerdo de colaboración** para evitar futuras competencias que imposibilitarían, además, el paso normal por la futura aduana hacia Ceuta. Este acuerdo de colaboración mutua permitiría planificar conjuntamente el tráfico en el Estrecho y repartir equitativamente los beneficios, creando un fuerte entramado de intereses mixtos en la zona. Por otra parte, resulta evidente que, al abrirse la posibilidad de paso de mercancías entre Ceuta y el "hinterland" marroquí, la ciudad mencionada pasaría a abastecerse exclusivamente desde Marruecos, lo que aportaría a este país una nueva fuente de divisas. Sin embargo, sería necesario propiciar el establecimiento de **acuerdos de colaboración entre empresarios** españoles en general y ceutíes en particular con otros del referido "hinterland" marroquí para que, también en este punto, se produjera un equitativo reparto de intereses.

Por último, sería preciso establecer **acuerdos de colaboración industrial para establecer unos polígonos de producción en la parte marroquí de la frontera**, para permitir la fabricación de determinados artículos en polígonos industriales en los que empresas comunitarias o mixtas podrían establecer instalaciones que fijarían gran cantidad de mano de obra en la zona. Un sistema pactado con la Unión Europea para dotar a las manufacturas producidas en este área de un status especial para su entrada en la Unión Europea, sería imprescindible. Por otra parte, no cabe duda que, al propiciarse la domiciliación de esas empresas en el territorio comunitario de Ceuta, ello se convertiría en un atractivo por la simplificación de trámites administrativos. Y la diferencia salarial entre ambas zonas justificaría necesariamente las inversiones que se realizaran.

Para propiciar la instalación de empresas comunitarias en la zona norte de Marruecos, sería preciso establecer una **unidad administrativa privada o empresa de servicios integrales** que, financiada por la Unión Europea o España, fomentara la instalación de industrias y otras actividades, facilitando a los inversores comunitarios suelo, viviendas, permisos, asesoramiento laboral o fiscal, contable, de comercio exterior, etc., de forma que las citadas empresas extranjeras dispusieran de todos estos servicios resueltos a precios razonables y con garantía de eficacia.

Y desde luego, una especial referencia merecen las empresas turísticas, ya que las medidas propuestas producirían un rápido desarrollo de la zona en este apartado que sería preciso aprovechar sobre todo desde España, para evitar que estas actuaciones pudieran representar una competencia seria sobre todo para Andalucía, lo que podría evitarse **conectándolas económicamente con las que existen en España**. Para ello, sería necesario dar facilidades para que operadores turísticos y hoteleros españoles recibieran ayudas para participar solos o junto a marroquíes en el gran negocio que podría generarse.

Ceuta, Agosto de 1996

Tánger, la favorita

7 de enero de 2010

Mientras que en Ceuta seguimos sin un modelo económico definido junto a problemas de comunicaciones marítimas y aéreas con el exterior, Marruecos aborda soluciones imaginativas en el norte, utilizando Tánger como plataforma, todo en un plan coordinado que pondrá a nuestra ciudad, a corto plazo, en una difícil situación.

En efecto, muy pronto los viajeros con destino Marruecos, viajarán por vía marítima de Algeciras a Tánger en el mismo tiempo que a Ceuta. Además, gracias al nuevo puerto Tangermed, encontrarán, al desembarcar, una autopista para llevarles a cualquier lugar de Marruecos, habiendo realizado los trámites administrativos a bordo. Y aquí, con menos pasajeros, seguiremos sin afrontar el tema de fondo y confiando en que Madrid nos resuelva el problema del alto precio de los billetes, que no hemos sabido o querido solucionar nosotros mismos. Esperemos que no sea con nuevas bonificaciones a los viajeros que, al final, cobran las navieras.

Pero es que Tánger ha ido más allá completando su aeropuerto y negociando la implantación de vuelos de bajo coste y otros, a los principales destinos nacionales o extranjeros. Encontré en su Terminal *Boukhalef* a decenas de ceutíes que saltan de allí, sobre todo hacia Madrid, o esperaban a familiares que aterrizarían en el citado aeropuerto. Esos ceutíes recurrían a Tánger en vista de los altos precios de los viajes desde la Península a Ceuta y la falta de perspectivas de futuro. Entre 40 y 60 euros puede costar un billete de ida y vuelta a Madrid e incluso menos, si se saben manejar las compras en internet. Además, el aeropuerto citado dispone de un aparcamiento amplio y seguro, con lo que muchos dejan allí su coche y se trasladan a Madrid, Barcelona y otros destinos con rapidez, seguridad para el vehículo y a precios razonables.

Es triste reconocer que otros han sabido mejorar sus problemas de comunicaciones, mientras en Ceuta llevamos muchos lustros lamentándonos tan solo. En mi libro *"Predicando en el desierto"* se reproduce un artículo publicado en *El Faro de Ceuta* en julio de 2008, donde ya decía que *"Tánger, por su parte, se ha convertido en la niña mimada del nuevo monarca marroquí y la ha potenciado con sus frecuentes estancias en la ciudad y con la mejora de infraestructuras, incluido el aeropuerto que ya abrió su nueva terminal y dispone de vuelos con varios países a precios realmente competitivos. Todo ello sin citar las autopistas, red de ferrocarriles y otras iniciativas de gran interés. Una continua labor de promoción ha ido atrayendo a la ciudad y su zona franca a numerosas empresas, incluso españolas. También se hizo una importante apuesta al presentarse la ciudad a la Expo de 2012 y, para gestionar esta candidatura, se creó un Comité Internacional que, presidido por Federico Mayor Zaragoza (ex Director de la UNESCO), lo integraron Boutros Ghali (ex Secretario General de la ONU, Michel Rocard (ex Primer Ministro de Francia) y John Bardenas (Presidente del Grupo Demócrata del Congreso de los Estados Unidos). El proyecto deberá esperar otra ocasión, pero el esfuerzo de imagen realizado demuestra el interés del gobierno marroquí por la ciudad de Tánger"*.

Tetuán interdit

Sin embargo, reconociendo el avance imparable de Tánger, cuesta entender que no se tomen medidas similares con Tetuán y su entorno. Hablaba con un amigo en esa ciudad de como el esfuerzo realizado en la costa mediterránea de dicha provincia, está lastrado por la falta de iniciativas, como las adoptadas en Tánger. Cierto que se ha construido una autopista, una autovía,

se realizaron importantes promociones inmobiliarias o turísticas, los pueblos y ciudades fueron remodelados, la imagen general fue cambiando y se llamó *Tamuda Bay* a una amplia zona que atrae cada año a miles de turistas, pero casi exclusivamente marroquíes.

Este es el *haber*, pero en el *debe* hay que anotar, entre otras cosas, la falta de hoteles que lleven turismo extranjero a través de tour operadores; de conexión de la nueva autopista a Tetuán con la red nacional por solo unos cuantos kilómetros más; ausencia de sitios de entretenimiento y ocio imprescindibles para el turista internacional; falta de un centro comercial moderno; creación de una Aduana moderna que regularice el tráfico de mercancías y, desde luego, la utilización a fondo del aeropuerto de Tetuán.

Sania Ramel, en Tetuan, fue el primer aeródromo español en Marruecos y entró en servicio en octubre de 1913, siendo base de los tanteos bélicos de nuestra Aviación Militar. Terminada la Primera Guerra Mundial, Tetuán fue progresivamente potenciado para cubrir las necesidades de las campañas en marcha. A pesar de su tendencia a inundarse en invierno, lo que obligó alguna vez a llevar las escuadrillas a Larache, Tetuán fue pieza fundamental para dicha Aviación Militar, hasta el fin de las hostilidades.

Años después de la Guerra Civil, se construyó una pista pavimentada, sirviendo también como aeropuerto civil de la capital del Protectorado y atravesando diversas vicisitudes hasta nuestros días.

El citado aeropuerto de *Sania Ramel*, según datos de la *Oficina Nacional de Aeropuertos de Marruecos*, organismo similar a nuestra AENA, tiene 2300 metros de pista y permite la llegada de aviones hasta incluso el Boeing 737 o Airbus A320, tiene capacidad para 300.000 pasajeros y recibió en 2008 tan solo 1147 aviones con unas 15.000 personas, lo que significa que está al 5% de su capacidad en este último aspecto.

Para establecer una comparación con instalaciones similares en el Norte de África, el aeropuerto de Melilla, moviendo casi 300.000 pasajeros, dispone actualmente de una pista de aterrizaje de tan solo 1428 metros frente a los 2300 de Tetuán, si bien aspira a disponer de más de 2000 metros a fin recibir los Boeing o Airbús ya citados, además de los actuales de mediano porte.

Sin referirnos a la nueva estructura administrativa de la provincia de Tetuán, por razones desconocidas no se explota la zona en todas sus posibilidades. Un área tan dotada de instalaciones turísticas que tiende a conectarse además con la cornisa mediterránea hacia el Rif por autovía, necesita un aeropuerto en condiciones similares al de Tánger. Puede que los estudios realizados no dieran resultados suficientes, pero quizás no se tuvo en cuenta a los habitantes de Ceuta que lo utilizarían masivamente sin duda alguna como ocurre en Melilla, incluso mediante helicóptero.

Puede que en esto, como en la Aduana Comercial con Ceuta, primen razones de tipo político que no han sido tenidas en cuenta del todo en Melilla, pero es hora de que Marruecos relance sin complejos su región de Tetuán, aprovechando las posibilidades que pueda aportar Ceuta. Tenía razón un estudioso catalán de los asuntos fronterizos, cuando proponía trasladar a esta parte del Estrecho la experiencia de España con Gibraltar, donde se deja vivir a la Roca y al entorno español, potenciando una economía de ida y vuelta, sin por ello renunciar a la reclamación de soberanía, siempre salvando las distancias.

Marruecos, por tanto, debería decidir si desea relanzar la gran región de Tetuán, su economía y sus comunicaciones, sin lastrarla por razones que muy pocos entienden.

Ceuta en el aire

No cabe duda que Ceuta debe despertarse. Las calles, adornos, jardines, aparcamientos, todo esto es muy importante, pero alguien debe pensar también en temas estratégicos, decisiones a tomar a medio o largo plazo y de gran calado, que aseguren el porvenir de la ciudad, más allá de los cuatro años de una legislatura. Y una de esas alternativas es la posibilidad de enlaces por vía aérea con el resto del mundo.

Sería necesario ver la posibilidad de encontrar una fórmula imaginativa para que los ceutíes utilizaran el aeropuerto de Tetuán que, de esta forma, podría potenciarse y conseguir vuelos de bajo coste con varios destinos. El único problema es encontrar una fórmula de pasar la frontera con rapidez a fin de no emplear mucho tiempo en trámites administrativos. Y en caso de que, realizada la consulta, Marruecos no esté interesada en esa colaboración

con mutuos beneficios, sería preciso estudiar la posibilidad de construir el aeropuerto en Ceuta, basado en un proyecto realista.

La solución helicóptero no es definitiva. Según datos de AENA, el helipuerto de Ceuta, en 2008, atendió a 25.645 pasajeros con un tráfico estancado y con precios al alcance de pocos, lo que supone una cifra testimonial tan solo.

Hace años se presentó un posible aeropuerto para Ceuta que situaba su pista siguiendo la costa norte hacia Benzú, con lo que desaparecían esas playas y ello no era aceptable, por lo que la oposición fue general. Pero la posibilidad de extender dicha pista hacia el mar de medidas similares a la de Melilla, deber ser estudiada y defendida en los foros adecuados. Recientemente se anunciaba un ciclo de conferencias sobre este asunto y sería un buen comienzo, por si se descartara definitivamente la opción de Tetuán.

Pero, de cualquier forma, es hora de abordar los grandes problemas de futuro y uno de ellos, quizás de los más importantes, es el de las comunicaciones con mayúscula.

La estrategia sin respuesta

24 de mayo de 2010

Las situaciones de crisis con Marruecos respecto a Ceuta y Melilla han sido constantes, sucediéndose las reclamaciones y reivindicaciones. Estos hechos han sido estudiados con detalle en las obras del diplomático Ángel Ballesteros, publicadas por el Instituto de Estudios Ceutíes, en el trabajo *Las pretensiones de Marruecos sobre los territorios españoles en el norte de África (1956-2002)* de Julio D. González Campos y en los interesantes datos recopilados por José Antonio Alarcón, aún inéditos. Se han sucedido diferentes estrategias de Marruecos, desde las reclamaciones ante las Naciones Unidas, hasta la célula de reflexión o la pretendida similitud con Gibraltar.

Pero, a través del tiempo, la llegada de la democracia con Ceuta en el texto constitucional, la incorporación de España a la OTAN, su ingreso en la Unión Europea, el mayor peso de nuestro país en la política internacional y su desarrollo económico, las inversiones realizadas en Marruecos y la firmeza

demostrada en algún caso concreto, han hecho que la citada estrategia del país magrebí *para recuperar las ciudades ocupadas*, haya cambiado radicalmente.

Aunque la postura marroquí sigue siendo la de mantener su reivindicación cada vez que surge el tema, el método para conseguirlo se ha vuelto más sutil, irreprochable políticamente y, desde luego, puede resultar tremendamente eficaz. Consciente quizás de que mientras no se solucione el problema del Sahara, el Reino de Marruecos está imposibilitado de abrir otro frente diplomático por las Ciudades Autónomas, está empleando este tiempo en actuar con tesón para crear el escenario adecuado que le permita conseguir sus propósitos.

Dejando para otra ocasión el caso de Melilla que ya cuenta con un puerto marroquí junto al suyo, lo cierto es que Ceuta, como se ha dicho hasta la saciedad, está siempre pendiente de algún *mono-cultivo* económico. En el siglo pasado vivió del negocio que le aportaba el ser primero retaguardia y después puerto de entrada al Protectorado. Más adelante, mientras el puerto se convertía en la *gasolinera del Estrecho* y docenas de buques aguardaban turno para entrar, esas mismas instalaciones portuarias sirvieron para asegurar una nueva fuente de riqueza, al producirse la llegada masiva de compradores peninsulares, los conocidos como *paraguayos* que, junto a los llamados *matuteros*, impulsaron la economía de Ceuta a través de cientos de bazares y almacenes de alimentación que abrieron sus puertas y desaparecieron con la misma rapidez, cuando los precios y las facilidades para importar se igualaron con la Península.

El puerto fue perdiendo su importancia por disminuir drásticamente el diferencial de precios en combustibles y por las restricciones impuestas por la administración aduanera al abastecimiento de buques y ello hizo que los pesqueros, otros magníficos clientes, desaparecieran de las aguas ceutíes. España misma agravó la crisis del puerto y de la ciudad.

Así, se fue cambiando un *mono-cultivo* por otro, llegando al conocido como comercio transfronterizo, por el que miles de marroquíes compran cada día en Ceuta y pasan la frontera con sus productos. Su importancia ha sido tanta que gran parte de la zona limítrofe vive de este tráfico, con las ventajas e inconvenientes que ello tiene para Marruecos.

La falta de un plan estratégico sobre la economía de Ceuta, consensuado entre la Unión Europea, el Gobierno de España y el de la Ciudad Autónoma, ha hecho que se viva sobre el citado *mono-cultivo* de turno, sin disponer de alternativas. Además, como se ha visto, tampoco ha existido una reacción decidida ante los ataques que sufría el Régimen Económico-Fiscal y el sistema de Reglas de Origen, ni respecto al embudo que significan los altos precios del transporte marítimo. Por ello, hay que concluir que Ceuta, en términos generales, vive del comercio transfronterizo, del consumo de una ciudad de 70.000 habitantes, del negocio que proporciona un puerto sin *hinterland*, de los presupuestos públicos, de las ayudas comunitarias en recesión y de subvenciones.

Las medidas que está adoptando Marruecos en el norte de ese país apuntan en esas direcciones precisamente. Por un lado, *Tangermed* tiende a competir con Ceuta y Algeciras en carga y abastecimiento y solo con Ceuta en tráfico de pasajeros, con lo que piensan cubrir este frente.

Por otro lado, el desarme arancelario de Marruecos con la Unión Europea, producirá seguramente la drástica disminución de compras en Ceuta y, quizás por eso, las instalaciones del mismo puesto fronterizo marroquí, no recibe obras desde hace tiempo, quizás porque se piensa que el tráfico de turistas, inmigrantes y compradores, disminuirá sensiblemente a medio plazo.

Con estas perspectivas, Ceuta puede convertirse en un pueblo grande del que se podrían marchar muchas familias y jóvenes por falta de oportunidades. El sector público aumentará seguramente su incidencia en la economía local e incluso más adelante podría disminuir, con lo que estaremos en una difícil situación.

Ante la falta de decisiones estratégicas que debieron pedirse hace tiempo y reiterarlas en las visitas de los sucesivos Presidentes del Gobierno y del Rey, Ceuta puede estar en una situación delicada y las medidas adoptadas por Marruecos en un plan establecido para el desarrollo del norte, habrían contribuido a generar esa situación límite.

Opinando sobre el futuro

15 de octubre de 2010

Parece extraño que un sociólogo con la formación de Ignacio Sotelo, con 74 años de experiencias acumuladas, escriba un artículo, *“Recomponer relaciones con Marruecos”* en el que, para empezar, identifique a los contrarios del nacionalismo catalán con los que defienden la españolidad de Ceuta (sic); hable de las constitucionales dos ciudades autónomas, llamándolas por el viejo nombre de *“plazas de soberanía”*; deseche los derechos históricos (con lo que descalifica, de paso, a los nacionalismos catalán o vasco); ignore que Ceuta y Melilla compran a la Unión Europea y otros países unos 2000 millones de euros cada año, lo que mueve en esa proporción a la industria afectada; *concede* 20 años de vida, junto a España, a las dos ciudades autónomas y todo con el objetivo de estrechar relaciones políticas con Marruecos, proponiendo la entrega de Ceuta y Melilla a un país al que él mismo califica de *“democracia deficiente que se trasluce en corrupción, bajo nivel cultural y alta desigualdad social”*.

En mi opinión, el artículo de Ignacio Sotelo no merece respuesta detallada por su escaso fundamento, pero sirve para afirmar, de nuevo, que algo se está moviendo en lo que podríamos llamar *lobby* marroquí en España. Ya lo mencioné en otro trabajo, cuando lo advertió este verano el anterior cónsul en Tetuán, Javier Jiménez-Ugarte, al despedirse en este mismo diario de la ciudad de Ceuta, al decir que *“tengo la impresión de que vuelven momentos difíciles para las relaciones entre España-Marruecos, en lo que tiene que ver con Ceuta y Melilla”*. Solo por citar los más importantes protagonistas de la tendencia a negociar, Víctor Morales Lezcano, catedrático emérito de la UNED y muy conocido en Ceuta, en una interesante entrevista concedida al diario *“La Provincia”* de las Palmas, recomendó lo mismo, negociar con Marruecos, pero da más plazo que Sotelo, pues *concede* a estas ciudades hasta finales del siglo XXI, dentro de unos 90 años, citando como precedente la obra *Al sur de Tarifa* del diplomático Alfonso de la Serna, editado en 2001, lleno de buena voluntad pero, en mi opinión, poco realista. Y en un libro titulado *“Diálogos Ribereños”*, editado por la UNED en 2002 y donde el citado profesor Morales Lezcano entrevista a miembros de la élite marroquí, citado indirectamente sobre el tema que nos ocupa. En la página 141 de dicho libro, por otra parte de lectura recomendada, dialoga con el también profesor Brahim Butaleb, el cual, utilizando el viejo razonamiento de Hassan II, afirma, entre otras cosas: *“Lo que me hace pensar que cuando el problema de Gibraltar sea resuelto, nadie en el mundo permitirá a España tener las dos orillas del Estrecho”*. A esto contesta Víctor Morales enseguida: *“Eso es evidente”*. Al menos, la frase del profesor, coincidente también con la tesis de Hassan II, aplaza entonces el tema más allá del siglo XXI, según se están gestionando los asuntos del Peñón.

Especialistas como David Luengo o Bernabé López García, este último catedrático de Historia del Islam contemporáneo y, como Morales Lezcano, miembro del Comité Averroes, se pronuncian de forma distinta. El primero opina que *España debe tener una estrategia para consolidar en Ceuta y Melilla como centros de desarrollo* y Bernabé López escribe que *es esencial que España y Marruecos incorporen Ceuta y Melilla a la agenda común* pues estas ciudades *viven de un modelo económico con fecha de caducidad*.

El Comité Averroes

Creado en 1996 por los jefes de gobierno González y Filali para *aproximar a los pueblos y liberarlos de los prejuicios que cada uno tiene contra el otro*, el objetivo

de las reuniones era *estudiar cada vez un tema y sacar resoluciones y someterlas a los gobiernos y a los organismos competentes*. La entrada en los respectivos gobiernos de Aznar y Yusufi, ralentizó las actividades del Comité Averroes que debían centrarse en los problemas comunes y estos eran el conflicto de la pesca, la cuestión migratoria y lo que se llama eufemísticamente el contencioso del Estrecho, que no es otra cosa sino la negociación sobre Ceuta y Melilla, junto a los peñones y la delimitación de aguas territoriales. Algunos opinaban que ese Comité Averroes se parecía bastante a la idea de la famosa *célula de reflexión*, propuesta también por Hassan II en su momento.

Lo cierto es que Marruecos ha vuelto a poner sobre el tapete el tema de las dos ciudades, por alguna razón que desconocemos. Ya antes se presentía esta ofensiva interna, pero a partir del 16 de julio de este año, comenzó la escalada a raíz de los sucesos de Melilla. Y el *lobby* marroquí en España se puso en marcha para dar versiones distintas del contencioso, pero con un mensaje común centrado en que Marruecos y España deben dialogar sobre Ceuta y Melilla. Y el gobierno de Madrid que no está en su mejor momento, vacila, viaja, se entrevista o fotografía y trata de aplazar una respuesta clara y contundente sin establecer, de paso, una estrategia para el futuro.

Ceuta y Tangermed

9 de marzo de 2014

Hace días trataba sobre las conexiones marítimas de Algeciras y el norte de África con una universitaria que preparaba su tesis y surgió la duda sobre si el puerto de Tánger había supuesto un perjuicio para el de Ceuta. Por mi parte, estaba seguro que la ciudad marroquí está ganando el pulso en el tráfico de pasajeros, importante activo del puerto ceutí. Las razones son evidentes ya que, por un lado, en Tánger se realizaron importantes inversiones, no solo al construir un nuevo puerto muy versátil y bien dotado como Tangermed y, por otro, está especializando las instalaciones situadas en el centro de la Ciudad, a las que llaman Tánger City, en otros tráficos como el de cruceros turísticos, además de los vehículos y pasajeros. Para terminar el cuadro, conectaron dichas instalaciones mediante autopista y ferrocarril, además del aeropuerto existente, con lo que la situación es cada vez más preocupante. Todo esto denota que se aplica en la zona una política de Estado, a la que se viene dotando de grandes inversiones.

COMPARATIVO DE PRECIOS		
CONCEPTO	ALGECIRAS-CEUTA	ALGECIRAS-TANGER
PASAJERO	30€	20€
3 + AUTO	185€	135€

DATOS ENERO 2014

COMPRATIVO TRÁFICO CEUTA-TÁNGER		
AÑO	TRÁFICO CEUTA	TRÁFICO TÁNGER
1991	1.008.015	514.378
VEHÍCULOS 2012	40%	60%

En el caso de Ceuta, esas inversiones fueron las habituales, afectadas por los recortes propios de la crisis y hasta la conexión aérea dejó de funcionar sin muchas esperanzas de recuperarla, dejando baldía una costosa infraestructura, mientras que las compañías marítimas solicitan un oneroso contrato con el Estado para garantizar servicios que en Tánger prestan sin ayudas y a precios más económicos.

En 1991 Ceuta doblaba en pasajeros y vehículos a Tánger y, desde entonces, esa diferencia ha ido disminuyendo hasta igualarse e incluso retroceder. En 2012, por ejemplo, los vehículos a Tánger supusieron en la OPE más del 60% del total y la diferencia aumenta si sumamos el tráfico desde Tarifa.

La razón hay que buscarla también en los precios que aplican las distintas navieras, ya que un adulto viaja de Algeciras a Tánger en la tarifa más económica por 20 euros y a Ceuta por 30 euros. La diferencia sigue siendo definitiva cuando se trata de un auto y tres pasajeros, ya que la línea de Ceuta costaría 185 euros y por Tánger 135 euros. Y eso que la distancia es mayor al puerto marroquí que a Ceuta.

Algeciras es la gran beneficiada de todo este tráfico. Un puerto provisional, siempre en obras, con rotondas que cambian con frecuencia e itinerarios que confunden a propios o extraños y accesos incómodos, es cita obligada para los residentes en Ceuta, los emigrantes con sus vehículos e incluso los camiones

de carga. Es difícil molestar más al viajero pues en el regreso a la Península, hasta la Aduana para vehículos unifica el tráfico de Tánger y Ceuta, uniéndolo a todos en pasos insuficientes y algunas veces con interminables obras.

No cabe duda que Ceuta lo soporta todo. Con una legislación aduanera medieval para los tiempos que corren, con la frontera de Marruecos colapsada incluso para los clientes particulares que vienen a comprar y cada vez más lejos de Europa, casi es un milagro que las empresas subsistan en un entorno tan complejo e injusto.

Conversaciones sobre Marruecos

Asistí recientemente a un Seminario sobre la cooperación entre Andalucía y Marruecos y se aportaron datos interesantes por los dirigentes empresariales españoles y marroquíes que asistieron.

España está ayudando de forma significativa al desarrollo marroquí y se citó la cifra de 6.700 millones de pesetas para el periodo 2000 al 2003, solo a través del Instituto de Cooperación Internacional. A esto habría que añadir que el 59% de los créditos FAD al desarrollo, están destinados al Magreb y uno de los mayores beneficiarios es, naturalmente, Marruecos.

Por su parte, el vecino país recibe igualmente ayudas de distintas Autonomías españolas. Andalucía fue la primera región de la Unión Europea que firmó un acuerdo con Marruecos para una ayuda de 6.000 millones de pesetas a desembolsar a razón de mil millones anuales del 2000 al 2006. La referida cooperación se extiende a áreas tan dispares como la cultural, salud, medio ambiente, empresarial y otras.

Por otra parte, 700 empresas españolas están instaladas en Marruecos, ayudando al desarrollo del país y entre el 15 y el 20% son andaluzas. Abarcan sectores como la energía, pesca, farmacia, sanidad, turismo, telecomunicaciones, textil, etc. Superdiplo, Productos Químicos Sevillanos (PQS) o El Corte Inglés ya están en dicho territorio.

Marruecos, como es sabido, camina hacia la liberalización de sus aranceles que deben desaparecer respecto a la Unión Europea para el 2010. Esto, naturalmente, producirá consecuencias en nuestra ciudad que verá como los productos que actualmente se comercializan comienzan a dejar de ser interesantes para el actual comercio irregular.

Pero es que, además, el Banco Mundial ha impuesto algunas condiciones a Marruecos para mantener o aumentar su ayuda: debe alcanzar tasas de crecimiento entre el 6 y el 8% en los próximos años, proceder a una simplifi-

cación administrativa y, lo que más relevante para Ceuta, devaluar el dirhan. El primer tramo de esa devaluación ya se ha producido hace algunos días en una cuantía del cinco por ciento. Y la devaluación incide mucho más que cualquier otra cosa en las relaciones con Ceuta porque, al igual que la baja de aranceles, el menor coste del dirhan encarece los productos que se ofrecen a los compradores marroquíes desde la ciudad española.

Y la simplificación administrativa en Marruecos no cabe duda que es otra de las prioridades porque el inversor encuentra numerosas trabas oficiales que debe superar como una carrera de obstáculos, a pesar de los esfuerzos realizados por la administración últimamente, en lo que se refiere a legislación sobre un problema de difícil solución en la práctica..

Por otra parte, no cabe duda que la aparición de petróleo en el sur de Marruecos, si se confirma su importancia puede significar una inyección de optimismo para la economía del país magrebí, a pesar de las altos porcentajes que perciben las empresas petrolíferas que explotan los yacimientos.

Cosas a mejorar

Los expertos en negocios de Marruecos describieron igualmente por un lado los aranceles aduaneros que en este momento son muy elevados, pero, según estaba previsto, se irían reduciendo hasta desaparecer respecto a la Unión Europea, para el 2010.

Las dificultades que encuentran los extranjeros para materializar sus inversiones en Marruecos es otra de las cosas a mejorar en el vecino país, ya que a veces se produce una ralentización de las referidas inversiones por trabas que en parte son atribuidas a la administración local. En muchos casos, el inversor extranjero decide recurrir a asesoramiento especializado o a la colaboración de empresarios del país para aligerar los tiempos de espera.

Igualmente se señaló como situación a cambiar rápidamente la escasez de terreno industrial que a veces resulta demasiado caro para justificar una inversión con este destino. Esta es una situación que se repite con frecuencia en España y sobre todo en Ceuta, donde el uso comercial, pujante en estos momentos, ha elevado considerablemente el precio en alquiler o compra de las naves.

Los empresarios se quejan igualmente del elevado precio de la electricidad, aunque la situación ha mejorado bastante, gracias a la colaboración de

Marruecos con la Unión Europea. No obstante, se cita que los precios son un 35% más caros que en España.

Los asistentes coincidieron en que era necesario regular la inmigración, mediante una contratación controlada que se regulara por cupos y contingentes, de forma que tanto Marruecos como España lucharan contra la inmigración ilegal.

Respecto a la pesca, resultaba evidente que Marruecos tiene los recursos y España el mercado, los barcos y la tecnología. Era necesario, por tanto, buscar un punto de encuentro y, según sabemos, ese consenso no se dio al final de las largas negociaciones entre Marruecos y la Unión Europea.

La postura de Andalucía

Los empresarios de Andalucía coincidieron en destacar su interés por realizar inversiones en Marruecos, país donde el coste salarial resulta muy atractivo, junto a otras circunstancias. El vecino país comienza a ser muy importante en el terreno de los cítricos y la fresa, así como en explotaciones bajo plástico y riego por goteo.

Se destacó el esfuerzo en formación que se está realizando últimamente en el país magrebí, donde existe una auténtica fiebre por aprender una profesión y hay numerosas oportunidades para ello.

Parece que las inversiones más rentables deben ir a la creación de nuevos hoteles y a potenciar todas las actividades inmobiliarias o de otro tipo relacionadas con el golf, algo que es común con España. Igualmente existirá una gran oportunidad para las empresas españolas en la mejora de las infraestructuras del Norte marroquí, tan necesitado de ello. Así, se trató de la continuación por autopista de Larache hasta Tánger, ya en fase de ejecución, prolongándola hasta Tetuan. Y desde luego se citó como muy importante el desdoblamiento de la unión Tetuan-Ceuta que ya está colapsada en determinadas épocas del año.

Otras infraestructuras del Norte a mejorar son, sin duda alguna, la carretera Tetuan-Nador que tendría un marcado carácter turístico y desarrollaría en este aspecto una amplia zona, o la modernización de las instalaciones del puerto de Tánger, que se ha convertido en un centro de embarque y desembarque de miles de toneladas de mercancías.

Los empresarios andaluces hicieron igualmente hincapié en dar un carácter comercial a la frontera con Ceuta, instalando una Aduana como ocurre en Melilla. Citaron que ésta era una aspiración de la Unión Europea, pedida por numerosas empresas transportistas comunitarias y concluyendo en que toda la provincia de Tetuan podría beneficiarse de la medida. Igualmente existían proyectos de colaboración para el desarrollo de una sanidad privada en Marruecos, para lo que habría seguramente un mercado a atender.

A modo de conclusión

Tanto los empresarios marroquíes como españoles concluyeron en que la cooperación debe ser rentable para ambas partes y se coincidía en que, tanto en España como en Marruecos, los empresarios van muchas veces más deprisa que los gobiernos.

Se coincidió en el crecimiento progresivo de las inversiones españolas en general y andaluzas en particular en Marruecos, destacando ambas partes el ambiente de ilusión y de cambio progresivo que se advierte con la ascensión al trono del Rey Mohamed VI.

Un ambiente de general y a veces difícil colaboración, que se ha visto enturbiada, esperemos que pasajera, tras la ausencia de un nuevo tratado de pesca.

13 de mayo 2001

La prensa

Es curioso el interés que despierta Ceuta en la prensa marroquí. En cada periódico que se consulta, hay noticias relacionadas con nuestra ciudad. En estos días, el semanario *Demain* viene ocupándose con frecuencia de España en general y de Ceuta en particular y parece conveniente saber lo que se dice de nosotros en el vecino país.

En el número 24 el periódico se alude al nombramiento del Embajador en Marruecos como Director del CESID y destaca que fue él quien preparó la audiencia que el Rey de dicho país concedió al Jefe del Estado Mayor del Ejército, general Pardo de Santayana durante su visita a Rabat. En esta ocasión, el soberano animó a estrechar los contactos entre los dos ejércitos, ya que la mayoría de los generales marroquíes están formados en Francia, salvo Kharchi (número dos de la DGED) y Maimoun (jefe de la Guardia Real) que lo fueron en España.

Respecto al citado Embajador Dezcallar, *Demain* se extiende en algunas historias de espías, una relativa a un infiltrado en el Ministerio de Asuntos Exteriores español y otra justo al revés, de un español ante altas instancias marroquíes. Ambos, al parecer, fueron descubiertos.

Igualmente hay sitio para el caso de los secuestros de musulmanes, ciudadanos españoles, en la zona fronteriza con Ceuta y las medidas de seguridad impuestas por las autoridades marroquíes.

El comercio irregular

A lo que en Ceuta llamamos comercio irregular porque lo materializan extranjeros, en Marruecos lo denominan como contrabando. Y *Demain* cita algunas cifras de fuentes españolas, abundando en las coincidencias del semanario marroquí con su colega español *El País*. Se dice que las exportacio-

nes legales de España hacia Marruecos sumaron en el año 2.000, 227.716 millones de pesetas y las ilegales (léase Ceuta y Melilla) el triple de esta cifra, es decir, casi 700.000 millones de pesetas.

Lo curioso del caso es que el diario español El País, en su número de 24 de junio pasado, publicó una información de Ignacio Cembrero que parece inspirar a *Demain*, en la que desvela que el Ministerio de Agricultura español encargó un Estudio en el que se evalúa la cifra de “contrabando” hacia Marruecos en el sector de alimentación y bebidas en 43.310 millones en 1.994 y 36.004 millones en 1995. Suponemos que este Estudio habrá sido facilitado en su día a la Ciudad Autónoma de Ceuta, pues sería interesante conocer y estudiar su contenido.

Estas cifras son discutibles, pero lo evidente y cierto es lo que el periódico marroquí citado al principio, dice a continuación.

Marruecos ha comenzado a bajar los aranceles respecto a la Unión Europea y, como es sabido, para el 2010 “un consumidor marroquí preferirá comprar, a precio legal, cerca de su casa”, dice *Demain*, añadiendo que los españoles deberán encontrar soluciones de recambio para las dos ciudades, aún reconociendo que igual deberán hacer todos los que viven en Marruecos de ese comercio.

Esto es algo evidente, explicado hasta la saciedad desde estas mismas páginas. El turismo, la industria de transformación y la potenciación del puerto, son alternativas parciales, pero ni cada una de ellas ni todas juntas, pueden sustituir a la fuente de ingresos que significa el actual comercio no regulado que desde luego no llega ni con mucho -en mi opinión- a las cifras barajadas por *Demain*.

Soluciones

La Ciudad podría encargar un Estudio sobre esto, pero las estanterías de los organismos oficiales están llenas de voluminosos trabajos, la mayoría realizados en la Península, que solo sirven, en algunos casos, para decorar bibliotecas o aportar datos estadísticos de tiempos pasados. En este asunto hay que actuar. Como decíamos en un trabajo anterior, Ceuta debe estar presente en Madrid y Bruselas con una representación oficial activa. Y esa representación oficial debe tener un objetivo estratégico claro: definir la alternativa económica de esta Ciudad y conseguirla.

Un gabinete de expertos debe recibir la misión de actuar ante las autoridades españolas y comunitarias para establecer un marco adecuado que permita a Ceuta superar la liberación del comercio de Marruecos con la Unión Europea. Marcados los objetivos, quizás esté la solución en conseguir que España y la Comunidad juntos, propicien el establecimiento de una Aduana Comercial en la frontera, ausencia administrativa que no cita *Demain* ni *El País*, pero cuya ausencia impide realizar exportaciones legales a Marruecos. La posibilidad está ahí pues existe el precedente de Melilla que dispone de Aduana marroquí y su puesta en marcha en Ceuta podría normalizar las relaciones aduaneras, incluso antes del 2.010. Y desde luego, con la rebaja de aranceles de parte marroquí y la devaluación de su moneda, hay que estudiar hacer lo propio en Ceuta con el IPSI, aún recibiendo las compensaciones necesarias.

Al conseguir, mediante las negociaciones precisas, una Aduana Comercial en la frontera marroquí, puede ponerse en juego incluso el status actual de Ceuta dentro de la Comunidad Europea, pues existen dudas sobre si estaría justificada la no pertenencia a la Unión Aduanera, cuando Marruecos no tuviera aranceles de entrada para las mercancías europeas.

Para estos casos, la Unión Europea elabora programas de desarrollo regional que contemplan las circunstancias especiales por las que atraviesan diferentes territorios comunitarios, aportando soluciones factibles. Ya se hizo en los Territorios Franceses de Ultramar (Poseidom), en Canarias (Poseican) y en otras zonas. Para estos casos, existe la posibilidad de intervenir en las propuestas y negociaciones con asesoramiento propio como hizo Melilla con las Reglas de Origen, o confiar en lo que acuerden las autoridades propias. Es evidente que resulta más positivo contar con un Gabinete de Estudio que oiga a las formaciones políticas de la Ciudad y a los operadores económicos locales, a fin de realizar propuestas muy pegadas a la realidad económica y social de Ceuta, ya que Madrid tiene a veces una visión distorsionada de lo que sucede en esta ciudad.

De cualquier forma, lo evidente es que resulta imprescindible tener prevista una solución de recambio para cuando Marruecos decida aplicar el desarme arancelario acordado con la Unión Europea. Y esta es una decisión que hay que adoptar con mucho tiempo, ya que el establecimiento de un nuevo modelo económico en nuestra ciudad, puede ser un proceso lento y laborioso.

15 de julio 2001

Las zonas francas marroquíes

Menudo revuelo se ha organizado en Ceuta y Melilla al conocer la noticia de una posible instalación de sendas zonas francas en Fnideq (Castillejos) y Nador, ambas en el norte de Marruecos. En realidad se dispone de poca información al respecto. Los periódicos económicos del vecino han dedicado poca atención al asunto con escasas excepciones y la gran difusión de la noticia en España se ha debido a la información publicada por “El Faro de Ceuta” y “El Periódico de Catalunya”, después reproducidas por otros medios. A falta de fuentes más numerosas, basaremos estas reflexiones en la citada información disponible y en la opinión de personalidades que opinaron al respecto.

Los antecedentes

En el norte de Marruecos, concretamente en Tánger, ya existe una Zona Franca que se rige por una reglamentación específica de los Ministerios de Finanzas y de Trabajos Públicos y Comunicaciones de fecha 8 de noviembre de 1965 (nº 765). Dicha normativa marca las condiciones de una Zona Franca que se instaló en el puerto de la citada ciudad de Tánger y que funciona en la actualidad para operaciones comerciales dentro de dicha área.

En la página 135 del libro “Ceuta, problemas y soluciones” (Interservicios. Ceuta) se hacía mención al super-puerto que Marruecos tenía el proyecto de construir en Tánger con una inversión de 400.000 millones de pesetas que debería estar operativo entre el 2.002 y el 2.006. La obra que sería explotada mediante concesiones tipo BOT (construir, explotar y transferir), pretendía competir con el puerto de Algeciras y el de Ceuta. Pocas noticias se han producido posteriormente del futuro super-puerto llamado “Tánger Atlántico”.

Paralela a esta iniciativa se planeó en la misma ciudad una Zona franca similar a las proyectadas en la frontera, que contaría con el citado super-puerto,

la instalación de bancos para operar “off shore” como Gibraltar, el aeropuerto de Tánger y la autopista hacia el sur. Una empresa pública de España especializada en la explotación de suelo industrial participó en el proyecto. Pues bien, sobre todo la Zona franca, no termina de cuajar después de varios años de espera, a pesar de contar con toda la infraestructura citada y una excelente legislación específica. Ultimamente sin embargo se ha notado una cierta reactivación, al instalarse un Hotel Ybys, algunos fabricantes de automóviles y determinadas empresas.

Incluso se había aprobado la autorización a bancos para operar Off-shore, según Dahir 1/91/131 de 26 de febrero de 1.992. La puesta en marcha de este proyecto a pleno rendimiento sigue pendiente.

Ya han pasado cinco años desde que en julio de 1996, varios Ministros del Gobierno marroquí visitaron Tánger y anunciaron la creación de una Agencia para el desarrollo del norte de Marruecos. Esta Agencia es la que pondría en marcha los referidos proyectos de Tánger y la que liderará el proyecto para la instalación de Zonas francas en las fronteras de Ceuta y Melilla.

Las nuevas Zonas Francas del norte

Cuando aún no se sabe cuando estará completamente operativa la descrita Zona Franca de Tánger que contaba con tantas ventajas en infraestructuras, se habla de iniciativas parecidas en las fronteras de Ceuta y Melilla. Hay que señalar que el citado proyecto no está aprobado todavía, pues se encuentra pendiente del refrendo del Gobierno marroquí que parece tratará el asunto durante el mes de septiembre.

La iniciativa supondrá una inversión de 100.000 millones de pesetas para las dos zonas, de las que Marruecos aportará el 5% y el resto los Emiratos Arabes Unidos. Se crearán 43.000 empleos, lo que supone una cifra muy alta para un país con una población activa relativamente baja y se ocuparían 1.165 hectáreas, más de la mitad de la superficie de Ceuta, un espacio de grandes proporciones para un proyecto de este tipo.

Las previsiones citan el mes de octubre de 2.002 (dentro de un año) como la fecha en que funcionaría la primer fase del proyecto y la puesta en marcha del mismo se ha confiado a la empresa de Dubai “Yebel Alí Free Zone” que ya explota este tipo de instalaciones en su propio país. El Presidente ejecutivo de dicha compañía Sultan Ahmed Bin Sulayen declara ofrecer los mejores servi-

cios integrados de la región. Es lógico que la iniciativa se confíe a una empresa de esa nacionalidad, dado que el 95% corresponderá a la inversión de los Emiratos Arabes Unidos.

El objeto de dichas Zonas Francas sería crear industrias de transformación e importar productos de Extremo Oriente y otras procedencias para después exportarlos al mismo Marruecos y otros países, todo libre de impuestos.

Ceuta y Melilla como objetivos

Las informaciones disponibles especifican que uno de los objetivos a cubrir por las nuevas Zonas Francas es *"...acabar de una vez con el contrabando de Ceuta y Melilla, que es un freno para el crecimiento económico del norte de Marruecos"*. Cuesta trabajo creer que se ponga en marcha un proyecto de esta importancia para acabar económicamente con dos ciudades que pueden buscar, dentro de la Unión Europea, otras alternativas. Más parece un reconocimiento de que unas 60.000 personas parecen vivir de los intercambios de todo tipo con Ceuta y Melilla (35.000 con Melilla y 25.000 con Ceuta). Por tanto, en la actualidad, aparte de las cifras que dejan de ingresarse en concepto de aranceles de aduanas, no cabe duda que Marruecos tiene ocupadas a 60.000 personas y sus familias que, de otra forma, podrían estar sin un trabajo (Le Journal de Tanger cita la cifra de 100.000 en vez de 60.000).

Las nuevas Zonas Francas permitirían emplear, si se cumplen los objetivos, a una parte de esa población, unos 34.000, con lo que se pretendería sustituir la dependencia del contrabando y otras actividades de esos ciudadanos, por empleos en las citadas Zonas Francas para que el norte marroquí no tuviera esa dependencia económica de las ciudades españolas.

Quizás valga la pena hacer algunas aclaraciones sobre el mencionado contrabando para el caso concreto de Ceuta. No cabe duda que el comerciante local vende sus productos en la propia ciudad a súbditos marroquíes que atraviesan la frontera cada día. Por tanto, son esos súbditos marroquíes los que pasan las mercancías por el puesto fronterizo marroquí. Y aunque quisieran no pueden pagar derechos aduaneros porque, a diferencia de Melilla, en Ceuta no existe Aduana comercial y no se pueden someter las mercancías a despacho.

Aclarado esto, las informaciones de prensa españolas, citando fuentes marroquíes, estiman que *"el contrabando mueve al año 368.000 millones de pesetas"*. Esta cifra parece muy exagerada y no coincidiría en absoluto con los

ingresos por IPSI de Ceuta y Melilla que son el termómetro de estas magnitudes. Y se añade que, según la patronal marroquí, *“el contrabando ha provocado la pérdida de 200.000 empleos”*. Nuevamente los datos no parecen coincidir, dada la población activa de Marruecos.

Marruecos ha tomado otras medidas que pretenden acabar con el contrabando que sus súbditos realizan desde Ceuta y Melilla, colocando de paso en trabajos estables a las personas que se dedican a estas actividades. En este contexto hay que citar el desarme arancelario frente a la Unión Europea antes del año 2.010, la devaluación progresiva del dirham y la instalación de hipermercados en el norte del país.

Según *“L’economiste”* una parte de la población de Tánger hace 180 kilómetros, ida y vuelta, para comprar productos alimenticios y electrodomésticos en Fnideq. Otros los adquieren, con esa procedencia, algo más caros en la misma ciudad u otras del norte. Para combatir este comercio paralelo, la cadena de hipermercados *“Marjane”* que pertenece a la ONA, ha llegado a un acuerdo con la francesa *“Auchan”*, uno de los líderes mundiales de la distribución, para abrir 8 hiper-mercados y 25 super-mercados en el norte y otras zonas de Marruecos. El primero será el *“Marjane”* de Tánger que pretende luchar con la citada competencia de Fnideq ofreciendo precios muy favorables en la alimentación y garantía y servicio post-venta en electrodomésticos, llegando incluso a ofrecer la devolución del dinero a quién no esté satisfecho con la compra.

No cabe duda que Marruecos tiene todo el derecho a regular su economía en el norte, ofreciendo empleos a sus ciudadanos y compitiendo con el contrabando que practican sus súbditos desde Ceuta y Melilla. Dentro de esa regularización, no cabe duda que debía estar la instalación de una Aduana comercial en Bab-Sebta para dejar normalizadas las relaciones comerciales en la zona. Y, a partir de ahí, podría iniciarse una colaboración franca y leal entre Ceuta y su hinterland.

Las dudas sobre las Zonas Francas

Quizás sea por la escasa información disponible, pero se plantean serias dudas a las posibilidades de la Zona Franca de Fnideq al menos. Se cita un Estudio de Viabilidad elaborado por una empresa marroquí y la ya mencionada Jebel Ali Free Zone. No cabe duda que en ese trabajo ha debido quedar patente la inexistencia de un puerto cercano a la citada Zona Franca, por el

ingresos por IPSI de Ceuta y Melilla que son el termómetro de estas magnitudes. Y se añade que, según la patronal marroquí, *“el contrabando ha provocado la pérdida de 200.000 empleos”*. Nuevamente los datos no parecen coincidir, dada la población activa de Marruecos.

Marruecos ha tomado otras medidas que pretenden acabar con el contrabando que sus súbditos realizan desde Ceuta y Melilla, colocando de paso en trabajos estables a las personas que se dedican a estas actividades. En este contexto hay que citar el desarme arancelario frente a la Unión Europea antes del año 2.010, la devaluación progresiva del dirham y la instalación de hipermercados en el norte del país.

Según *“L’economiste”* una parte de la población de Tánger hace 180 kilómetros, ida y vuelta, para comprar productos alimenticios y electrodomésticos en Fnideq. Otros los adquieren, con esa procedencia, algo más caros en la misma ciudad u otras del norte. Para combatir este comercio paralelo, la cadena de hipermercados *“Marjane”* que pertenece a la ONA, ha llegado a un acuerdo con la francesa *“Auchan”*, uno de los líderes mundiales de la distribución, para abrir 8 hiper-mercados y 25 super-mercados en el norte y otras zonas de Marruecos. El primero será el *“Marjane”* de Tánger que pretende luchar con la citada competencia de Fnideq ofreciendo precios muy favorables en la alimentación y garantía y servicio post-venta en electrodomésticos, llegando incluso a ofrecer la devolución del dinero a quién no esté satisfecho con la compra.

No cabe duda que Marruecos tiene todo el derecho a regular su economía en el norte, ofreciendo empleos a sus ciudadanos y compitiendo con el contrabando que practican sus súbditos desde Ceuta y Melilla. Dentro de esa regularización, no cabe duda que debía estar la instalación de una Aduana comercial en Bab-Sebta para dejar normalizadas las relaciones comerciales en la zona. Y, a partir de ahí, podría iniciarse una colaboración franca y leal entre Ceuta y su hinterland.

Las dudas sobre las Zonas Francas

Quizás sea por la escasa información disponible, pero se plantean serias dudas a las posibilidades de la Zona Franca de Fnideq al menos. Se cita un Estudio de Viabilidad elaborado por una empresa marroquí y la ya mencionada Jebel Ali Free Zone. No cabe duda que en ese trabajo ha debido quedar patente la inexistencia de un puerto cercano a la citada Zona Franca, por el

que puedan entrar o salir las mercancías que se fabriquen o se comercialicen. El más cercano, seis kilómetros, sería el de Ceuta pero no parece que se elijan estas instalaciones a pesar de alguna referencia en la prensa marroquí. La alternativa, Tánger, se encuentra a 90 kilómetros a través de dos carreteras, una colapsada y otra de difícil trazado pese a las mejoras introducidas, ambas de un solo carril en cada dirección.

Por su parte, el puerto de Tánger está sobrecargado y necesita una rápida ampliación que no termina de llegar, como hemos visto. En sus escasos diques deben cargar los pasajeros de los numerosos ferrys y las mercancías de gran parte de Marruecos que se exportan a Europa, ya que eligen este punto de partida por la más corta travesía marítima.

No parece lógico, en principio, situar una Zona Franca en un área mal comunicada con un puerto lejano, cuando existen terrenos preparados en la propia ciudad de Tánger con un aeródromo internacional, una zona bancaria "Off-shore", un puerto en actividad y otro en proyecto.

Por otro lado, es previsible que no se pretenda sustituir el comercio irregular de Ceuta con el de la nueva Zona Franca. No sería lógico que se permitiera el auto-contrabando de productos libres de impuestos de la citada Zona Franca al resto del país, por los 25.000 ciudadanos que antes operaban en Ceuta. Es evidente que se pretendería blindar la zona franca y ofrecer trabajo en ella a los anteriores usuarios de la frontera, cambiando su forma de vida. Y cuando antes de 2.010 se liberen los aranceles, estos dejarían de ser la justificación de la iniciativa citada.

Es de suponer que el Estudio de Viabilidad de las Zonas Francas de Nador y Fnideq aclararán todas estas y otras dudas, pero será difícil conseguir el éxito sin invertir enormes sumas en infraestructuras, antes de proceder a la puesta en marcha del proyecto.

Así, la Zona Franca de Fnideq entraría en competencia con el Territorio Franco de Ceuta que quizás, de esa forma, llegaría a ser "franco" de una vez y no estaría sometido a las trabas administrativas que ahora lo hacen poco operativo.

La hora de las decisiones

Tenía razón la Confederación de Empresarios de Ceuta cuando en una Nota de Prensa hecha pública el mismo día en que se conoció la noticia del

proyecto de Zonas Francas en Marruecos, hacía *“un llamamiento para que se aborde con rapidez la modificación del modelo económico ceutí, basado en el comercio con un país cuyas circunstancias van a cambiar a corto plazo”*.

Independientemente de que sean viables las zonas francas marroquíes, no cabe duda que, como se ha dicho anteriormente, Marruecos tiene perfecto derecho a normalizar las transacciones comerciales en el norte. Para ello y por otras razones, va a suprimir los aranceles con la Unión Europea antes de 2.010 y procederá a sucesivas devaluaciones del dirham, junto a una política comercial que mejore la oferta existente en precios y calidad. Esa es la opción marroquí.

La obligación de los ceutíes es proporcionarse un medio de vida distinto y estable. No puede basarse la economía de una ciudad aislada donde el equilibrio demográfico es esencial, en una actividad irregular que produce disfunciones en otros país, además, claro está, de claros beneficios indirectos. Y es obligación del Gobierno de la Ciudad, del de España y de la Unión Europea diseñar un marco nuevo para que Ceuta pueda vivir y prosperar.

31 de agosto de 2001

Del Conde don Julián a Jesús Pardo

El Conde Don Julián del romance entregó Ceuta a los árabes en el año 711 facilitando así la invasión de España. En cambio, Jesús Pardo casi trece siglos después, parece partidario de negociar con Marruecos no solo Ceuta, sino también Melilla y los peñones.

“La Clave” es un semanario de información política que dirigido por José Luis Balbín, vino a llenar un hueco en la prensa española. Se trata de una revista que analiza en profundidad los temas nacionales e internacionales de actualidad y cuenta con firmas de gran prestigio. La información sobre Marruecos es en general particularmente acertada y la línea editorial de “La Clave” es un ejemplo de ponderación y acierto.

La excepción a todo esto quizás sea el periodista Jesús Pardo, cuya participación en las páginas de “La Clave” no se entiende bien, a menos que la revista pretenda contar con alguien que sea el contrapunto a la ecuanimidad que preside el semanario.

El citado periodista, supongo que español Jesús Pardo, escribe en “La Clave” que *“España no podrá tener una política marroquí creíble mientras no liquide sus residuos coloniales marroquíes”*. Después de esta afirmación aclara que *“Ceuta y Melilla, como el Perejil y las Chafarinas son otros tantos insultos a la dignidad nacional de Marruecos y ya va siendo hora de que nos lo confesemos a nosotros mismos (...)”*. Recomienda para terminar que *“en cualquier caso, y con las debidas precauciones ‘cejemos de puñar contra el moro’, y les demos lo que de derecho es suyo”*.

Jesús Pardo no aporta ningún razonamiento o dato en que apoye estas afirmaciones. Sigo opinando que la Ciudad debería contar con especialistas que respondan sistemáticamente a estas agresiones escritas a la soberanía de España sobre Ceuta. Igualmente es imprescindible contar con un documento sencillo y riguroso en el que se explique la historia de Ceuta y las razones de

su pertenencia a España. De esta forma, los Jesús Pardo de turno dispondrían de una documentación veraz antes de escribir artículos como el comentado *"Sentido común en torno al Perejil"*.

Segundo round

El periodista citado volvió a la carga un mes después con otro artículo titulado *"Ahora son los moros los que tienen razón"*. En este caso, Pardo aportó algunos datos históricos y, tras decir que Ceuta, Melilla y Gibraltar son en su opinión problemas muy parecidos, llama a la ocupación de Melilla por España *"acto de piratería"* y al desembarco de los portugueses en Ceuta *"conquista arbitraria"*. Sin embargo, reconoce que Marruecos no existía entonces como entidad nacional.

Jesús Pardo continúa por el mismo camino cuando añade que *"...conviene aceptar la realidad y negociar con Marruecos, porque toda la razón moral e histórica está de su lado"*. Y ultima su trabajo diciendo que *"ahora los ladrones somos nosotros"*.

A falta de respuesta desde Ceuta, la misma revista *"La Clave"* parece contestar a su colaborador, ya que en los editoriales mantiene una opinión contraria y en la tradición de la posición española sobre nuestra ciudad. Incluso, en el mismo número en que Jesús Pardo deseaba a Ceuta un futuro dentro del Reino de Marruecos, el semanario es el que, hablando de Ifni, Guinea y el Sahara, editorializa que *"Ese ha sido nuestro gran pecado en relación con el Reino de Marruecos. Sordina y paños calientes en aras de una amistad inexistente. Aunque duela la presencia extranjera en Gibraltar, no se puede evitar una cierta sensación de envidia cuando Londres defiende sin tapujos o ambigüedades su dominio sobre una Roca visitada a voluntad por la familia real británica"*.

Algo tendremos que hacer para contestar sistemáticamente los ataques a la soberanía de España sobre Ceuta a fin de que no se produzcan equívocos en la opinión pública y, de paso, bueno sería repartir información sobre la historia de la ciudad y divulgar los informes de organismos internacionales respecto a Ceuta y su pertenencia a España.

En otro orden de cosas, añadiré que no son las reivindicaciones de Marruecos y la existencia de comunicadores como el aludido, los únicos peligros que se ciernen sobre Ceuta. La ruina económica es casi tan peligrosa para su soberanía como las maniobras extranjeras o de compatriotas como Jesús Par-

do. Llevo muchos años en Ceuta y he conocido multitud de crisis en el comercio local producidas por las dificultades que ponían las autoridades marroquíes al paso de mercancías desde esta ciudad. Esos incidentes se soportaban con paciencia por los empresarios ceutíes y causaban pésima impresión en los porteadores del otro lado de la frontera que atravesaban dificultades económicas por la decisión de los responsables de su país.

En este caso estoy asistiendo atónito al establecimiento de esas dificultades al tránsito de mercancías pero por parte de España. Con una ciudad que no dispone de alternativa económica, un Ayuntamiento que vive de esas importaciones o de las compensaciones de Madrid, con multitud de empleos y otros operadores que se verán afectados en cascada y un puerto que resultará tocado por la paralización económica, no se entiende muy bien que seamos nosotros los que pongamos inconvenientes al tráfico fronterizo. Y todo ello sin la intervención enérgica de las organizaciones empresariales. Esto no encaja y quizás falte una pieza del *puzzle* para comprender lo que está pasando.

20 de octubre 2002

De nuevo el super-puerto marroquí

“Una de las acciones que anuncia esa Agencia para el desarrollo del norte de Marruecos es la construcción de un super-puerto (...) para dotar a la zona de unas modernas instalaciones que contarán con varias terminales de contenedores , tres para tráficos diversos, una para cereales y otra para hidrocarburos”.

Estos renglones pertenecen a un artículo que publiqué en este mismo diario en 1996 y que fue reproducido en el libro “Ceuta, problemas y soluciones” (Interservicios. Ceuta, 1997, página 136). Ya entonces, la Agencia para el Desarrollo del Norte de Marruecos -que por cierto esta radicada en el sur- anunció a bombo y platillo un super-puerto al que se llamaría *Tánger atlantique*, apoyado por una zona franca y por el aeropuerto de aquella ciudad.

Ahora, siete años después, las citadas instalaciones portuarias no se han construido por supuesto y se anuncia un nuevo super-puerto, esta vez a unos kilómetros de Ceuta, entre punta Cires y Alcazarseguer. La noticia ha vuelto a causar preocupación en Ceuta por lo que puede significar, al tratarse de una estrategia quizás similar a la seguida en Melilla.

En realidad, Marruecos desde antes del fallido proyecto *Tánger atlantique* de 1996, siempre acarició la idea de competir con las instalaciones portuarias de Gibraltar, Algeciras y Ceuta. Y en este último caso, además, la iniciativa podría colaborar a poner en serias dificultades económicas a lo que nuestros vecinos llaman la *ciudad ocupada*.

Con la falta de inversiones y obras públicas de importancia en el norte de Marruecos y los antecedentes citados, la puesta en marcha del que llaman ahora *Tangermed* hay que tomarla con reservas. De todas formas, el proyecto presentado no solo perjudicaría a Ceuta, Algeciras y Gibraltar como veremos.

La ODEP marroquí (Oficina de explotación de puertos) que es la organismo oficial que se encarga de la gestión de todas las instalaciones portuarias de titularidad pública, se vería privada, según el proyecto del nuevo *Tangermed*, de la referida gestión. Esta sería, como en el caso de 1996, del tipo BOT (construir, explotar y transferir). Y ello quiere decir, además, que el primer afectado sería el puerto de Casablanca, sometido naturalmente a la burocracia de la ODEP.

El puerto de Casablanca es un gigante que no puede permitirse una competencia tan directa, ya que ocupa 605 hectáreas y más de 7 kilómetros de muelles, moviendo casi 20 millones de toneladas, lo que supone cerca del 40% del tráfico portuario marroquí, proporcionando unos beneficios de 50 millones de dólares al año. Ciertamente que según el acuerdo con la Unión Europea, el país magrebí deberá liberalizar la gestión portuaria para el 2010, pero en el momento presente el nuevo puerto del norte, más ágil, cercano a Europa y fuera de la gestión de la ODEP pero integrado en el sistema nacional, podría significar una competencia insostenible para Casablanca y su región.

De todas formas, hay que tener en cuenta en este asunto la creciente presencia en Marruecos de intereses norteamericanos, hasta el punto que 300 ejecutivos de la citada ODEP han seguido o seguirán cursos en su país y en Estados Unidos para "reorganizar las autoridades portuarias marroquíes con el fin de descentralizar la administración de los puertos y familiarizar a los ejecutivos con las mejores prácticas de la administración y de la explotación del sector". Esto quiere decir que si Casablanca no puede bloquear el proyecto del super-puerto del norte, estaremos ante una reorganización importante de la red de puertos marroquíes.

Ceuta y Algeciras

Cuando se planteó el anterior proyecto de 1996, Algeciras reaccionó con indiferencia. Las instalaciones de la ciudad andaluza se consideran consolidadas y sin posible competencia en el sector. No obstante, la dependencia en gran parte de una o varias empresas, puede significar un problema en caso de traslado, hasta que se consigan nuevos operadores. De todas formas, esa posibilidad no se contempla y Algeciras no parece preocupada por la construcción del nuevo *Tangermed*.

El caso de Ceuta es distinto. La antigua ciudad internacional ya nos arrancó una parte importante del tráfico de pasajeros con la pasividad de los res-

ponsables portuarios de nuestra ciudad en la época posterior a UCD. Y ahora se puede ver perjudicado el crecimiento del puerto de Ceuta al ofrecer Marruecos mejores condiciones, aunque nuestras ventajas, en principio, serán la flexibilidad, la eficacia en el servicio y la simplificación de trámites administrativos.

No cabe duda que las medidas a tomar con nuestro puerto deben estar dirigidas a captar tráfico, mejorar y ampliar las instalaciones por una parte y a demandar del Gobierno la realización de gestiones ante la Unión Europea para que antes de 2010, Marruecos instale una Aduana Comercial en su frontera. Ese año será crucial por cuanto Marruecos va a acceder a importantes ventajas comunitarias y la negociación podría dar sus frutos si hay voluntad de conseguirlo por parte de España.

De todas formas, coinciden demasiadas fichas en el tablero. Los intereses americanos que presionan y lo hemos visto en cuanto a las restricciones fronterizas de Ceuta, Francia tratando de mantener una influencia en Marruecos que puede estar en declive, Casablanca que perdería una parte de su peso específico en la economía global del país, Ceuta que no puede permitirse contemplar un retroceso de la actividad de su puerto y España en conjunto que deberá hacerse oír porque tiene importantes intereses en juego en la región, incluido Algeciras.

Lo que no cabe duda es que debemos acelerar las acciones y proyectos a desarrollar en el puerto de Ceuta tratando, mediante nuevas inversiones, de contrarrestar el futuro *Tangermed*. No pueden permitirse presiones pueblerinas que frenen el desarrollo y la utilización integral de nuestras posibilidades. En Ceuta hay fuerzas económicas y sociales retrógradas que, como en el caso de Continente, quieren frenar toda nueva idea si no se acopla a sus intereses financieros o políticos. Y ante esto hay que actuar con decisión.

El futuro

Nadie tiene una bola de cristal para saber lo que puede ocurrir hasta el final de esta década. Pero es evidente que, aparte de solucionar los problemas de cada día propios de un Ayuntamiento, es preciso planificar el futuro y estar en los foros europeos e internacionales con la antena puesta. Puede que el *Tangermed* sea otro *bluff* como su antecesor *Tánger Atlantique* o la zona franca de Castillejos que iba a explotar la *Yebel Ali Free Zone de Dubai*, pero también es posible que se convierta en una realidad y suponga un problema para Ceuta.

Por eso nuestra ciudad debe desarrollar su puerto al máximo continuando en la línea actual que tan buenos resultados está produciendo para las armas de que se dispone. Ya tenemos un puerto cuidado que crece razonablemente, incluso en cruceros turísticos y que ofrece una fachada muy atractiva para la ciudad. Pero es preciso profundizar en la forma de competir con las instalaciones vecinas actuales y por llegar.

Para ello, además de que la ciudadanía apoye y no retrase los nuevos proyectos, no cabe duda que la Ciudad, en esa tarea más propia de una Autonomía que de un Ayuntamiento, deberá meter la cabeza, directa o indirectamente, en tres asuntos que son cruciales: el transporte de pasajeros y mercancías que es esencial para el turismo y los negocios, el mundo de los combustibles como argumento de peso para atraer tráfico marítimo y el turismo de Marruecos en el que hay que contemplar, tanto a los emigrantes en Europa como a las familias marroquíes que quieren desplazarse a Ceuta pero no encuentran las facilidades que merecen.

Si Ceuta planifica su futuro y realiza las inversiones precisas y otras iniciativas, podremos afrontar la llegada de *Tangermed*, si es que se hace realidad algún día.

18 de mayo 2003

Tangermed: algo más que un puerto

- Puerto de agua profunda para operar contenedores, TIR, cereales, mercancías generales y pasajeros
- Una zona franca logística de 98 hectáreas en Oued Rmel
- Dos zonas francas industriales en la Región Tánger-Tetuan
- Una zona "duty free" de 125 Hectáreas en Fnideq
- Una zona turística de 190 hectáreas cerca de Fnideq
- Enlace por autopista con la Tánger-Rabat
- Conexión ferroviaria con Tánger
- Utilización el actual puerto de Tánger como base de cruceros turísticos
- En servicio progresivo a partir de 2007

El Embajador que dejó de serlo

El libro del Embajador de España Máximo Cajal trata sobre todo de Ceuta y Melilla. Lo de Olivenza y Gibraltar es anecdótico, porque solo un 24% de la obra se refiere a la ciudad fronteriza con Portugal y del 24% dedicado a Gibraltar, gran parte alude a su pretendida similitud con las Ciudades Autónomas. Defiende en suma la “retrocesión” a Marruecos de estos territorios mediante todo tipo de diálogos, células de reflexión y garantías para sus poblaciones.

La obra que es tediosa y aburrida en mi opinión, consta de una retahíla de datos ya conocidos, impresos en letra muy pequeña que cansan al lector no dedicado al estudio de estos temas. Es como si hubiera querido emular sin conseguirlo por supuesto, la obra del también diplomático Ángel Ballesteros que publicó en 1998 un interesante libro titulado “Los contenciosos de la política exterior de España” donde incluyó, actualizado, su ya clásico “Estudio diplomático sobre Ceuta y Melilla”. La novedad del libro de Cajal no es que se ponga en duda la españolidad de las dos ciudades norte-africanas, sino que esto lo haga un Embajador que llegó, como veremos, a altas responsabilidades en el Servicio Exterior de España.

No cabe duda que en las democracias occidentales los ciudadanos pagan a numerosos altos funcionarios que a lo largo de su carrera conocen información confidencial y participan en actuaciones que no deben trascender porque forman parte de la estrategia de sus países. Y quizás sean los miembros del Cuerpo Diplomático los que acceden a documentos y estrategias que conforman lo que podríamos llamar secretos de Estado. También, por su propio trabajo, reciben confidencias de compañeros que pasan a formar parte de su información personal.

Ante esto, cabe preguntarse si un Embajador de España que ha dedicado su vida a defender la política exterior de su patria y cobró importantes cantidades por su trabajo, puede olvidarse de todo esto cuando se jubila y publi-

car libros donde mantenga la postura contraria a la oficial del Estado para el que ha sido un alto funcionario de confianza durante toda su vida y al que con ello puede perjudicar gravemente.

Desde el punto de vista del derecho constitucional, quizás prime la libertad de expresión, pero será preciso analizar el asunto desde un plano ético y de la profesionalidad del llamado Servicio Exterior.

Un hombre que ha representado a España en varias capitales importantes, incluida Francia, y fue Secretario General de Política Exterior y Subdirector General para ¡África! y Oriente Medio ¿puede cuando se jubila mantener y publicar incluso, lo contrario de lo que es la política oficial del país que le ha formado profesionalmente y pagado durante toda su vida?. No sabemos si existe un código de conducta para estos casos o un deber de sigilo. Porque por lo visto este Embajador ha dejado de serlo radicalmente, cuando cesó en el servicio activo.

El objetivo del libro

En realidad el contenido de la obra es tan sorprendente que el diplomático se vio obligado a justificarla y afirma que el libro *“no pretende hacer pedagogía y mucho menos convencer, en materia tan polémica y emocional. Tan solo ilustrar sobre el punto de vista del otro”*. Aquí esta el meollo de la cuestión porque él mismo dice que pretende ilustrarnos desde la óptica del “otro” que es, naturalmente, Marruecos. Pero es que no solo ilustra, sino que toma partido por las tesis de nuestro vecino del sur: un Embajador de España defendiendo la postura del “otro”.

Y digo que toma partido porque, tratando de justificarse con docenas de citas en las que involucra a compañeros suyos y destacados tratadistas ceutíes de estos temas, manifiesta que *“España debería modificar radicalmente su inmovilismo en la cuestión de Ceuta y Melilla (...). Son una afrenta a la integridad territorial del país vecino (sic), sin que quepa al respecto invocar el argumento de sus respectivas poblaciones (...)”*. E incluso estando en activo y con responsabilidad específica en nuestra política africana, dijo ante militares españoles de alta graduación: *“España debe iniciar un diálogo abierto y sincero con Marruecos para definir el futuro de Ceuta y Melilla, haciendo especial hincapié en la población española”*. Y aclara que lo hizo con permiso del Ministro de Asuntos Exteriores Fernández Ordóñez ya fallecido, lo que es una grave afirmación que pongo en duda.

Realmente, como ya es sabido, no tiene muchas simpatía por las ciudades norte-africanas porque las llama “*miserables presidios*”, “*quistes*”, o “*piezas que se ponen a tiro de Rabat*”. Y todo esto de cosecha propia, no citando fuentes marroquíes como pretendió el Embajador en una entrevista de radio. Lo mejor que llama a Ceuta y Melilla es Plazas de Soberanía, denominación arcaica que es tanto como hablar de Castilla la Vieja después de la plena vigencia del Estado de las Autonomías.

El autor manifiesta incluso que la geografía y la historia se enfrentan y es evidente que, si tenemos solo en cuenta las razones geográficas, podemos tener nuevos problemas en el futuro, como manifestó una ciudadana de Canarias. En su propio libro, el Embajador Cajal dice textualmente el que fue otro motivo de fricción entre Madrid y Rabat “*los permisos concedidos el 21 de diciembre por el gobierno español a la empresa Repsol para efectuar prospecciones petrolíferas en una zona próxima a las Islas de Fuerteventura y Lanzarote, fuera de las aguas territoriales españolas. Una semana más tarde, Rabat reiteraba a Madrid la necesidad de ajustarse a las pautas internacionales en casos como aquel. Si aquello no fue otra provocación, lo parecía (sic), sin que fuese satisfactoria la explicación dada por el Ministro portavoz del Gobierno español de que el concurso para la adjudicación de los permisos había sido publicado en el Boletín Oficial del Estado el 20 de febrero*”

Amenazas en nombre ajeno

El Embajador de España afirma cosas que ni siquiera están en el estilo de Marruecos. Este país reivindica Ceuta y Melilla pero su discurso es moderado y sin hacer referencia explícita y oficial al uso de la fuerza. Tampoco Marruecos las llama “*miserables presidios*” ni “*quistes*”, sino solo “*presidios*”. Sin embargo, el diplomático que nos ocupa pregunta si la democracia española “*será capaz de preservar aquellas Plazas (sic), Peñones e Islas hasta que, quien sabe, se produzcan unos hechos que, entonces, demasiado tarde quizá, merezcan otra vez el calificativo de desastre?*”. ¿A qué desastre anterior se refiere al de Annual, al Barranco del Lobo?

Cajal ilustra también a Marruecos sobre sus posibilidades de presión cuando dice que “*¿No son acaso los últimos acontecimientos señal ominosa del posible abandono por Rabat de su hasta hoy prudente y expectante postura en relación con Ceuta y Melilla?*”. Y por si los vecinos del sur ignoraran todas las posibilidades

que tienen para ahogar a Ceuta y Melilla, el Embajador de España da más ideas al afirmar que Marruecos cuenta con “*numerosas bazas para hacer prácticamente inviable la vida en Ceuta y Melilla (...)*”.

También intenta Cajal sembrar la duda entre sus lectores sobre la población de Ceuta al preguntarse “*¿ Qué vínculo tendrá más fuerza entre la población musulmana de aquellas dos ciudades a la hora de movilizarse en un sentido o en otro, su documentación española si la tienen, o la fidelidad a su primera autoridad religiosa, el Rey de Marruecos?* Como persona que ha escrito un libro sin acercarse en detalle a la realidad social del escenario, confunde nacionalidad y religión, sin saber por lo visto que se puede ser español y musulmán y eso en Ceuta lo sabemos bien. La población musulmana de Ceuta valora mucho el régimen de libertades y bienestar que ofrece su nacionalidad española y, en mi opinión, se encuentra políticamente distante de Marruecos. Pero el Embajador de España o ignora esto o pretende completar su cuadro de amenazas.

El momento de actuar

Todo esto demuestra que Ceuta debe prepararse para llevar la iniciativa en estos asuntos, usando los resortes que la sociedad moderna ofrece. El Instituto de Estudios Ceutíes, tan relegado en los Presupuestos de la Ciudad, debe ser comisionado para defender la posición de España respecto a este territorio. Tiene especialistas en todo el país y se le debe dotar de medios para llevar a cabo esta importante tarea, contactando además con los ceutíes de corazón repartidos por nuestra geografía. Documentos como el elaborado por José Luis Gómez Barceló “*Semblanza histórica de Ceuta*” o el de José Antonio Alarcón bajo el título “*Ceuta y Melilla en las relaciones hispano-marroquíes*” son de extraordinario valor al ser actualizados en cada momento.

Y la imagen de Ceuta debe cuidarse todos los días en el resto de España, para evitar errores y asegurarnos una prevención o una respuesta inmediata cuando se produce una agresión como la de Cajal, con especial referencia a los medios de comunicación de Europa y del resto del mundo, que dispondrían en papel y en internet de una información histórica y del derecho internacional sobre la posición de España respecto a Ceuta y Melilla.

Y no hay que descuidar tampoco el recurso a los Tribunales de Justicia o a la petición de apertura de expedientes administrativos cuando el caso lo re-

quiera. Todo menos encajar un golpe tras otro, sin dar la respuesta adecuada y a nivel nacional. Porque el caso del Embajador de España Máximo Cajal no será el último, sobre todo porque los nombres de Ceuta y Melilla venden.

4 de Noviembre de 2003

Un jubilado conflictivo

Normalmente, cuando alguien se jubila, pasa a una vida más tranquila que la habitual en la que suelen evitarse conflictos y preocupaciones. Es el momento de valorar la propia familia, hacer nuevos amigos, tratar más a los anteriores, disfrutar del tiempo libre y evitar sobresaltos. Sin embargo, el Embajador de España (sic) Máximo Cajal ha liquidado su vida laboral, abandonó el cargo de asesor en política exterior del partido socialista, se dio de baja en el PSOE en que militaba, rompió con su pasado de diplomático al defender una postura contraria a la oficial y ha escrito un libro con el que no ha hecho desde luego nuevas amistades.

Así, en vez de disfrutar de un retiro tranquilo, se transformó en un jubilado conflictivo que resulta incómodo para la mayoría de sus compañeros de carrera, para sus antiguos correligionarios políticos que lo niegan en público y, desde luego, para muchos españoles que no entienden por qué un Embajador, en cuanto dejó de cobrar como funcionario en activo, se ha puesto a defender las tesis de un país que es la parte contraria en el asunto de Ceuta, Melilla y otros.

Vienen estos renglones como introducción a los presentes comentarios sobre la entrevista que el autor del polémico libro sobre Ceuta y Melilla de cuyo título no quiero acordarme, concedió al periodista Gonzalo Testa y que apareció en "El Faro de Ceuta". La primera duda surge cuando muchos se preguntan como es que se le conceden dos páginas en el rotativo citado, donde el diplomático español pontifica sobre sus peculiares ideas de política exterior. La respuesta la dio la directora del medio Carmen Echarri, al afirmar que de esta forma los ceutíes tienen ocasión de conocer las ideas del Embajador sin comprar el citado libro que, dicho sea de paso, es farragoso, pesado, reiterativo y difícil de digerir.

La entrevista

Al lector atento le llama la atención comprobar que el texto resulta rígido, con preguntas y contestaciones automáticas y sin repreguntas ni comentarios del periodista, hasta el punto que éste parece recibir mensajes ya pensados a los que no puede sacar todo el partido posible. Cuando le consulté a Gonzalo Testa, todo quedó claro porque éste se había visto obligado a remitir a Cajal un cuestionario que fue respondido en un texto elaborado previamente y sin la frescura que el periodista podía haber dado a su trabajo, de tener acceso a un diálogo directo. Todo lo que se permitió al reportero fue una conversación posterior para aclarar dudas o completar alguna cosa.

Máximo Cajal comienza sus contestaciones al cuestionario afirmando que expuso en su obra todas las opiniones respecto al asunto de Ceuta y Melilla junto a la suya propia "*con la mayor imparcialidad*" y esto es falso en mi opinión. El diplomático es, como él mismo reconoce, favorable a que las dos ciudades "*pasen a la soberanía de Marruecos*", con lo que pone de manifiesto su parcialidad y precisamente a favor del contrario, como si perteneciera al servicio exterior del país magrebí.

Cajal considera que España tiene a su favor las razones históricas pero a continuación invalida éstas y se decide por consideraciones políticas o geográficas con lo que la razón, según él, está de parte de Marruecos. No considera por tanto que sea necesario tener en cuenta que Ceuta pertenece a España antes de que se configurara Marruecos como Estado ni que los Sultanes reconocieran reiteradamente en numerosos Tratados la españolidad de Ceuta y Melilla. Incluso atribuye el diplomático esto último a presiones colonialistas, ignorando quizás que Marruecos entregó en 1912 a Francia y España un país desunido y recibió en 1956 un territorio perfectamente estructurado que sigue existiendo como un verdadero Estado. Sin embargo, la existencia de españoles que parecen formar un *lobby* marroquí en España no es algo nuevo y tuvo su apogeo en los últimos días de Franco a propósito del abandono del Sahara.

Sin embargo, la referencia del diplomático español (sic) a que Marruecos puede plantear en las Naciones Unidas el caso de Ceuta y Melilla en cualquier momento es real y su posible retraso quizás de deba a la imposibilidad de Rabat de gestionar dos expedientes al mismo tiempo, el del Sahara y el de las ciudades españolas. Y en este asunto España debe trabajar preparando por una vez el porvenir, como reiteradamente se viene recomendando desde estas.

Sorpresa, sorpresa

El personaje que nos ocupa, a una hábil pregunta del periodista, reconoce que visitó fugazmente Ceuta hace años. Traducido al no concretar, esto quizás quiere decir que, como es habitual, llegó por la mañana y se fue por la tarde. Con dicho conocimiento del terreno se ha permitido escribir un libro sobre la mencionada ciudad en la que decide nada menos que sobre su futuro, porque estima que para esto “*conocer o no la realidad social de las dos ciudades*” le parece irrelevante. E incluso opina sobre lo que haría la población musulmana de Ceuta gracias a las horas que estuvo entre nosotros “*hace años*”. La clarividencia del diplomático español (sic) se extiende a Gibraltar pues pontifica también sobre este tema, afirmando que nunca ha puesto un pie allí. Todo ello da una idea del rigor con que Cajal aborda temas de tanta trascendencia. Llega incluso a predecir reacciones humanas sin visitar los territorios ni haber cambiado una frases con sus habitantes, sean estos cristianos, musulmanes, judíos o hindúes. El trabajo es, por tanto, de laboratorio.

Incluso cuando se escribe de temas del pasado histórico resulta esencial visitar los sitios donde se desarrollaron los hechos que se narran, los lugares en que tuvieron lugar las batallas o la geografía de los territorios. Sin embargo, el clarividente autor que nos ocupa, al tratar de un tema vivo en que los contactos personales con distintas etnias pueden resultar decisivos, reconoce que no ha visitado los citados lugares sobre los que ha escrito un libro en el que llega a decidir el futuro de esos territorios y sus habitantes.

La deuda moral

En otro pasaje de la entrevista, Cajal afirma que España tiene una deuda moral con Marruecos que debe pagar con la “retrocesión” de Ceuta y Melilla. Y esto merece algunas aclaraciones. Fue un sultán marroquí el que firmó con Francia el Tratado que suponía la instauración del Protectorado y España figuró en este asunto como modesta subarrendataria que debió pacificar el territorio más difícil y que el *majzen* no controlaba. Así, para entregar en 1956 a Mohamed V una zona norte unida y tranquila, miles de españoles perdieron la vida en varias y sangrientas campañas. ¿De quién es la deuda moral?

Tampoco parece que estemos en deuda con Marruecos por el consentido ataque a Ifni, la difícil situación que soportamos en el Sahara cuando Franco se moría, la innecesaria tensión que se creó en el Perejil, el problema existente

con la inmigración ilegal de mayores y menores y otros temas similares.

En su papel de inspirador de soluciones imaginativas, Cajal reitera en la entrevista lo que es una de las conclusiones del libro, entregar Ceuta y Melilla a Marruecos porque, de esa forma, la comunidad internacional comprobará nuestra buena voluntad y Gran Bretaña se verá forzada a devolvernos Gibraltar. No se si calificar de inocente la postura del Embajador de España (sic) o reconocer que es simplemente pueril, absurda o quizás malintencionada. Pero cuesta creer, como en el caso del desconocimiento del territorio sobre el que escribe, que una persona lúcida ponga estas cosas en letra impresa.

PSOE si, PSOE no

Quizás sea injusto culpar al PSOE de las afirmaciones del diplomático español (sic) como tampoco Fraga fue responsable de aquel patinazo del Libro Blanco de Godsa en tiempos de Alianza Popular. Y también los socialistas ceutíes han sufrido las consecuencias de la afiliación del personaje que nos ocupa al citado PSOE. La entrevista de Gonzalo Testa aclara varias cosas, siempre en la versión de Máximo Cajal que, sin embargo, habrá que comprobar, sobre todo en lo que se refiere a las fechas de cese en sus labores de asesor, baja en su partido y publicación del libro.

Aunque la afiliación del diplomático al partido socialista data del año 2000, no cabe duda que en la carrera diplomática se le consideraba próximo al PSOE por decirlo de forma suave y quizás por eso, durante la administración socialista, ocupó cargos de Embajador, Subsecretario, Secretario General o Subdirector General y después, asesor de política exterior de dicho partido. Cargos todos de confianza que indican al menos una clara tendencia política que luego se materializó con la ficha.

El resumen es que los socialistas, lógicamente, parecen no saber como quitarse de encima a tan molesto personaje. Manuel Marín, según la entrevista, rechaza el contenido del libro en nombre del PSOE, este partido en Ceuta se desentiende naturalmente del diplomático, y sus compañeros de carrera que defienden honesta y profesionalmente los intereses de España, deben sentirse cuando menos incómodos con las afirmaciones del Embajador. Total, que el diplomático español (sic) cuando después de su jubilación debía vivir tranquilo, se ha convertido en una especie deapestado del que todos huyen al parecer.

Además de la aclaración oficial del PSOE que debía producirse en este caso, parece lógico esperar alguna luz sobre otra cuestión que se cita en la entrevista y es la subvención otorgada por el Ministerio de Cultura a la editorial siglo XXI para la edición del libro. O se facilitaron a la Administración datos erróneos para el estudio de la posible concesión de ayuda o el responsable del servicio no se leyó el libro o su resumen, antes de otorgar dinero público para editar una obra en que se defiende la entrega de un trozo de España a un país extranjero. Y desde luego el Ministerio de Asuntos Exteriores debe tomar nota y adoptar las medidas correspondientes.

Y vale la pena reiterar que, en mi opinión, el libro realmente no vale la pena ser leído y mucho menos comprado. Con la entrevista realizada al Embajador, el artículo de Martín Prieto en *El mundo* y otros comentarios que la complementan, el lector dispone de datos suficientes para valorar una obra que pasará a la historia como la exposición de un Embajador de España (sic) que defiende tesis contrarias a la postura oficial del Estado que le cobijó y pago durante toda su carrera profesional.

19 de Diciembre de 2003

Mirar hacia el sur

Febrero de 2008

Es curioso que algunos se refieran ahora a las posibilidades que tendría para Ceuta iniciar relaciones comerciales normalizadas con Marruecos. Tanto tiempo de espaldas al Tarajal y, de pronto, vuelve a hablarse de este tema.

El 18 de abril de 1995 –hace ahora 12 años- publiqué en El Faro de Ceuta un artículo titulado *Mirar hacia el sur* que, posteriormente, quedó reproducido en el libro *Ceuta, problemas y soluciones* (Interservicios. Ceuta, 1997). En dicho trabajo venía a decir que estábamos empeñados en traer turistas a 6.000 pesetas por persona desde la Península, cuando teníamos más abajo un país entero lleno de familias que podrían comprar y alojarse en Ceuta. Añadía que entonces pagábamos cientos de millones de pesetas por transportar agua y podía llegarse a un acuerdo en este sentido con Marruecos, o compartir con este país una planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos que, de esa forma, tendría la suficiente entidad, o adquirir allí los materiales de construcción para abaratar el sector y conservar nuestros montes que están

comidos por la extracción de rocas, o utilizar mediante un convenio el aeropuerto de Tetuán, o establecer acuerdos de colaboración entre nuestro puerto y el de Tánger...

Y todo esto –se añadía- con el respaldo de la Unión Europea que apoyaba y apoya, muy especialmente, toda colaboración transfronteriza.

Se hacía referencia en éste y otros artículos que tienen más de una década, a la necesidad de normalizar también las relaciones aduaneras, tema tan de moda últimamente. A este asunto de la Aduana Comercial de parte marroquí será necesario dedicar otro trabajo específico, pero baste decir ahora que su puesta en marcha crearía riqueza a ambos lados de la frontera y, sobre todo, regularizaría un comercio al que se llama *irregular* desde España y *contrabando desde Marruecos*.

Destacaba en 1995 que el aspecto cultural era igualmente digno de tenerse en cuenta y lo sigue siendo hoy. Nada menos que podríamos colaborar para cubrir, aunque con mucho retraso, el abandono en que España dejó a su antiguo Protectorado en esta materia, tras su *independencia* en 1956 y que se ha tratado de paliar después. Esa *exportación* desde Ceuta de la cultura europea y occidental, esencialmente española, tendría como contrapartida un mayor conocimiento del mundo islámico, en unas fructíferas relaciones de ida y vuelta.

Denunciaba en *Mirar hacia el sur* que pensábamos en Marruecos para venderles productos a sus porteadores y disfrutar de su tipismo o sus playas, mientras que nuestro vecino se refiere a Ceuta como *presidio ocupado* o *nido de contrabando*, sin practicar una política realista sobre este asunto. Esta situación de desencuentro permanece desde 1995 y no se hace nada por mejorarla, ni de una parte ni de otra.

Ceuta facilita a Marruecos –y no por decisión propia- un sistema de subsistencia a miles de *porteadores* que viven del comercio irregular ya citado; asistencia sanitaria, nunca reconocida por ambas partes ni rentabilizada; acogida a niños que se educan en nuestra ciudad, inversiones inmobiliarias que van en aumento y otras ventajas de la proximidad.

Y Marruecos aporta a Ceuta -tampoco por decisión propia- esa forma de comercio irregular (que nunca ha sido suficientemente estudiado para saber

a quién beneficia y en qué medida), un incipiente turismo sin organizar por esta ciudad debidamente, descanso en tiempo de ocio a sus habitantes, abastecimiento de productos esenciales y muchas cosas.

La misteriosa reaparición de la Unión Aduanera, término que estaba dormido en el panorama socio-político de Ceuta desde 2001, significa que existe una voluntad al menos de replantear este viejo tema, en un momento radicalmente distinto a la fecha citada anteriormente. Ahora, Marruecos ha desarrollado por fin el norte que aparece con un puerto de primer orden que pretende competir con otras instalaciones de este tipo, autopistas y autovías, inversiones turísticas e inmobiliarias y un marco jurídico que potenciará seguramente la economía de una zona tan olvidada por Rabat. Parece lógico pensar que un intercambio comercial regularizado beneficiaría a ambas partes, pero aquí interviene la política internacional que puede complicar la situación.

No debemos olvidar que el ex ministro de Asuntos Exteriores Fernando Morán en su libro *Una política exterior para España* (Planeta. Barcelona, 1980), escribió refiriéndose a Ceuta y Melilla lo siguiente: “...Una línea de actuación – que parece conveniente en cualquier supuesto – es la conexión socioeconómica de las dos ciudades con las unidades neoeconómicas regionales marroquíes. Es decir; hacer que el desarrollo normal de Ceuta y Melilla no estorbe, sino que beneficie, a las regiones vecinas. Esta orientación no excluiría la acción contra las ciudades en el caso de que se desencadenase una reivindicación impregnada de espíritu irredentista, pero la dificultaría y haría que, a nivel de intereses socioeconómicos, fuese irracional la creación de ese clima...”.

Se podrá estar o no de acuerdo con esta visión de Fernando Morán, pero hay que reconocerle su valor al estar escrita hace más de veinticinco años.

Marruecos: el norte se incorpora al desarrollo

24 de Agosto de 2006

Para los extranjeros era difícil entender como Marruecos marginaba económicamente su zona norte, en una franja que casi coincidía con el antiguo Protectorado español: Rif, Yebala, Gomara y otras regiones. La población de esta área tan extensa estaba condenada, para subsistir, al contrabando con Ceuta o Melilla y, desde luego, a todo lo que tiene que ver con el *hachis* y la inmigración ilegal. Las ventajas fiscales llegaban sólo hasta Tánger y los rifeños y yebalas, esencialmente, se acostumbraron a vivir de las dos ciudades españolas, lo que estratégicamente era un contrasentido respecto a las reivindicaciones marroquíes sobre estas plazas.

Las posibilidades turísticas del norte marroquí estaban abandonadas. Alrededor de Melilla no había prácticamente nada, con lo que se renunció a captar los ingresos de miles de españoles que no podían visitar hoteles e instalaciones de calidad, porque eran inexistentes. El caso de Ceuta era algo mejor, pero gracias a instalaciones anteriores al final del Protectorado. Kabila fue el

principal foco de desarrollo turístico y nació como iniciativa de una pionera familia española que comprendió, hace más de 50 años, que la zona tenía que desarrollarse forzosamente algún día.

El primitivo conjunto de chalets y jardines andaluces de Kabila, diseñados también por un español, dio paso a un hotel con piscina, discoteca y, más adelante, a un puerto deportivo arropado por una Marina con urbanización aneja de auténtica calidad. Pero los europeos -salvo puntuales excepciones- no invirtieron por una falta de confianza, quizás derivada del abandono del gobierno respecto a las infraestructuras y desarrollo de la zona. Otros inversores aislados creyeron más tarde en el futuro y nacieron tímidamente otras iniciativas como Ksar al Rimal, Al Amin, Almina, Al Andalus, incluso el primitivo hotel Hyatt, después cedido a Sofitel y desde luego los Clubs Med que fueron igualmente pioneros.

Quizás siguiendo la orientación oficial, todas estas inversiones no contaron con Ceuta y esta ciudad nunca fue su mercado. Los apartamentos se vendieron a los mismos marroquíes y los clientes de los hoteles eran igualmente naturales del país o extranjeros residentes. Tampoco había bastante estructura para que los tour-operadores se interesaran por una costa que, aún siendo privilegiada, no tenía plazas hoteleras ni apartamentos suficientes ni, desde luego, los servicios que demanda el turista occidental.

Así, la extensa costa mediterránea del país estaba desaprovechada. La plataforma marítima que va desde Melilla hasta Tánger, permanecía virgen en cumplimiento de una política absurda, mientras la Costa del Sol recibía tantas inversiones y tantos turistas que desembocó en una corrupción continuada aunque no general, que ha acabado matando la gallina de los huevos de oro.

Y para cerrar el panorama, los puertos marroquíes de Beni Enzar o Tánger vivían de la falta de una política portuaria del Estado español en el norte de África respecto a las instalaciones de Ceuta o Melilla y de las normas de mercado que marcaban las compañías navieras del Estrecho, en cada momento.

Cambia la situación

Cuando comenzó a reinar Mohamed VI, el norte de Marruecos depositó todas sus esperanzas en el joven monarca. Pero había heredado unas

estructuras, un equipo humano y unas directrices políticas de su padre que no podían cambiarse de la noche a la mañana. Los comienzos del reinado fueron difíciles y, respecto a España y la Unión Europea, el nunca explicado incidente del Perejil obligó pensar a muchos, sobre todo en Ceuta y Melilla, que volvían los tiempos del enfrentamiento a ultranza.

Incluso he podido oír recientemente en España a un alto mandatario marroquí hablar de Ceuta y Melilla como nido de contrabando, cáncer del norte de Marruecos y algunos otros trasnochados piropos a los que tuve que contestar contundentemente y con tristeza, porque creía que la vieja actitud de las simplificaciones y los estereotipos había pasado ya.

Sin embargo, los hechos posteriores dicen otra cosa y aquella intervención debió ser puntual. Los Reyes de España han visitado Marruecos en varias ocasiones (en algún caso demasiado cerca de Ceuta) y las empresas españolas apostaron por el norte magrebí, como si hubiera nacido una nueva época. Además, las decisiones respecto a la abandonada zona norte han sido continuas y siempre atribuidas al Rey Mohamed VI: reorganización administrativa, presencia real en la costa y ampliación del palacio, autovía Castillejos-Tetuan terminada, autopista en construcción para unirse con la del sur que ya está en Tánger, remodelación en tiempo récord de la costa hasta Cabo Negro, creación de paseos marítimos, iluminación pública, implantación de normas urbanísticas con presencia de más hoteles, fomento de iniciativas empresariales.... Todo un abanico de medidas que inmediatamente atrajeron a los inversores nacionales y extranjeros.

Y en la costa del Rif, más agreste pero más bonita, desconocida y virgen, está pasando otro tanto y las comunicaciones avanzan decididamente, lo que pondrá en desarrollo una zona que actualmente vive de la emigración legal e ilegal, el hachis y el contrabando, con la única excepción quizás de Alhucemas.

Por otra parte, la fachada atlántica marroquí recibió con júbilo la iniciativa de Tangermed, que significaba una apuesta clara por captar el tráfico en el Estrecho, entrando en competencia con la imperial Algeciras, la práctica Gibraltar y la desaprovechada Ceuta. Y el llamarlo Tangermed ha sido quizás una concesión al fracasado proyecto de Tánger Atlantique, porque en realidad el nuevo puerto está enclavado en la región de Anyera, la más

abandonada de todas, y servirá con sus instalaciones anejas al desarrollo de esta zona deprimida.

Pese a los problemas que inevitablemente surgen en proyectos de este tipo, Tangermed avanza inexorablemente y ha obligado al todopoderoso puerto de Algeciras a negociar un acuerdo de colaboración, acuerdo que algunos siempre hemos defendido incluyendo a Ceuta en el paquete, porque sería absurdo que las tres ciudades y sus instalaciones, entraran en competencia salvaje por el tráfico, sin una coordinación mínima.

El desarrollo turístico e inmobiliario

La apuesta real por el norte ha tenido consecuencias inmediatas. Quizás fue pionera Fadesa con sus proyectos de Saidía y Tánger para después ampliarlo a la zona de Al Amín cerca de Ceuta y, a partir de ahí, inversores marroquíes y de otros países europeos reclaman terrenos para desarrollar una costa que se está beneficiando también de la falta de confianza que han generado los escándalos de Marbella, Manilva, etc.

Y esa confianza que la presencia y la atención real han posibilitado en el norte marroquí afectó también a Ceuta, donde sus habitantes *descubrieron* que tienen una zona de descanso para su segunda residencia a media hora de la ciudad y en el propio coche, sin necesidad de pagar los altos costes del transporte en el Estrecho, inmovilizar un vehículo en Algeciras o sufrir de los nervios en los desorganizados embarques de regreso. Así, docenas de ceutíes compraron en Marina Beach, la primera urbanización que contó con España en general y Ceuta en particular, para su comercialización. A partir de este caso, la veda se abrió y los caballas estudian su desembarco en playas y pueblos tan cercanos.

Por otra parte, la exigencia de las autoridades marroquíes de que cada urbanización aporte un hotel en relación a su importancia, parecería exagerada y poco realista, pero pretende dotar a la zona de una infraestructura de camas suficiente, como para que los tour-operadores se interesen por una oferta que puede ser suficiente para atraer a estos monstruos de la distribución turística. Porque los hoteles existentes languidecen en invierno ya que, además, no tienen ofertas realistas para Ceuta y Andalucía y, por otra parte, los mayoristas del turismo no disponen de un renglón de negocio suficiente.

Pero cuando en 30 kilómetros de costa se reúnan 3.000 plazas hoteleras o más con tres campos de golf, tres puertos deportivos y apartamentos para fijar a los extranjeros que valoren las ventajas descritas, el norte marroquí habrá alcanzado el desarrollo turístico previsto.

Sin embargo, es necesario construir hoteles según un Estudio previo como hemos realizado en colaboración con el especializado Grupo GDT de Sevilla para otras zonas, porque tampoco sería conveniente crear macro complejos hoteleros que languidezcan por un error en el cálculo de sus dimensiones y de las necesidades del área a cubrir. Y ello sin contar con el necesario entretenimiento del turista extranjero.

Las medidas complementarias

Cuando estén terminadas todas estas infraestructuras e instalaciones, el turista europeo demandará que se adopten una serie de iniciativas para adaptar esa atractiva oferta a las necesidades del viajero occidental. Este quiere sol y playa, pero también otras cosas de las que carece la idílica costa marroquí.

Quizás la decisión más difícil sea contar con el vecino español, romper con esa vieja política oficial marroquí de que *Ceuta no existe* y colaborar con ella abiertamente como España hace con Gibraltar, con la que mantiene relaciones, sin perder de vista la tradicional reivindicación sobre la Roca. Y desde luego Ceuta deberá hacer su papel en esta nueva era con una política turística propia realista y con medidas que están en la mente de los especialistas en la materia.

En primer lugar, la frontera marroquí debe adaptarse a los tiempos modernos, tanto en lo que se refiere al control policial como aduanero. Mientras que para visitar Tánger un día solo se pide el DNI, el europeo que atraviese Bab Septa para hacer turismo en Marruecos necesita pasaporte, rellenar un impreso, conseguir el número informático de control policial, hacer desordenadas colas bajo el sol, cubrir un complicado formulario para el coche plagado de advertencias, disponer de variados sellos y hacer algunos controles. No así los residentes en Ceuta que son tratados de forma especial todo el año y tienen hasta un carril propio, del que no disponen ni en la anticuada frontera española, ni por supuesto en los embarques de Algeciras.

Esta situación, si se pretende un desarrollo turístico, debe cambiar. El residente en Sevilla, por ejemplo, no puede venir a su apartamento u hotel en Kabila o Marina Smir y perder dos mañanas, una para venir y otra para irse, en hacer controles y trámites que no entiende.

Las comunicaciones son otra asignatura pendiente. La carretera, con los cambios citados en el control fronterizo, estaría asegurada e igualmente las conexiones marítimas a través de Tánger o Ceuta, pero si se quiere disponer de turistas europeos aportados por las grandes multinacionales, es necesario poner en servicio internacional el aeropuerto de Tetuán. Nuevamente la citada ciudad española puede ser la que aporte un tráfico continuado que permita la utilización inmediata de las instalaciones. Un autobús lanzadera precintado, aportaría diariamente al menos un avión de residentes o empresarios españoles que van o vienen y que utilizarían el viejo Sania Ramel, en vez de las complicadas combinaciones actuales. Y los helicópteros de Ceuta volando entre esta ciudad, Tetuán, Tánger, Algeciras y Gibraltar, completarían la red de conexiones rápidas.

Y después está el ya mencionado entretenimiento. Lo cierto es que el turista en el norte de Marruecos se aburre en las noches de verano, pero no digamos en invierno, cuando desaparecen los miles de marroquíes del sur. Un visitante occidental necesita discotecas, pubs, casinos, restaurantes variados, bares, chiringuitos, cafeterías o comida rápida, alquiler de coches.... y todo esto independientemente de lo que aporten los hoteles como thalassoterapia, ya muy desarrollada en Marruecos, porque el turista cada vez quiere más descubrir un país desconocido y no encerrarse en las cuatro paredes de un edificio que ya conoce.

Mención aparte merece la necesidad de un Centro Comercial de calidad, dotado de todas las ventajas de estas instalaciones, para complementar la oferta hotelera. Una familia europea, por ejemplo, demandará las compras como un complemento más a sus vacaciones y querrá encontrar, reunidos en un ambiente de calidad, los productos que se fabrican en Marruecos o su artesanía, pero con total garantía y ofrecidos por empresas de prestigio. Mi experiencia, al captar para Ceuta las más conocidas franquicias y marcas internacionales de distribución, restauración o servicios como cines y otros, es que acuden cuando se les ofrece un centro comercial adecuado, al que habría que añadir un atractivo especial, una *locomotora* que tire de los clientes con una oferta novedosa.

Marruecos tiene el problema de que muchos turistas no vuelven por segunda vez y ahora se trata de fijar un turismo de calidad y, además, conseguir otro que regrese y recomiende el destino, para que los operadores turísticos tengan éxito en sus gestiones. Habrá, por tanto, que acelerar la Escuela de hostelería en proyecto, para formar profesionales; potenciar la presencia de empresas, sobre todo españolas, especializadas en turismo; cuidar el medio ambiente, evitando vertederos y aportes incontrolados al mar.

El desarrollo de la zona norte de Marruecos, como lo ha concebido el Rey Mohamed VI, resultará, en mi opinión, beneficioso para Ceuta y Marruecos, pero más aún si el monarca consigue normalizar las relaciones fronterizas con una Aduana que elimine el contrabando y propicie los intercambios comerciales en ambos sentidos, sobre todo porque el saldo siempre sería favorable a nuestro vecino.

Realidades que se van imponiendo y que deben hacernos meditar a los que vivimos a un lado y otro de la frontera.

De Larache a Ceuta

8 de abril de 2019

En realidad pocos actos culturales se celebran colaborando las ciudades del norte de Marruecos y Ceuta, a pesar de la variedad de temas y sucesos que es posible compartir. Sin embargo, el pasado 2 de abril se trasladaron a Larache el Director y el Decano de Ciencias Sociales del *Instituto de Estudios Ceutíes* para asistir a una importante actividad.

De Madrid había llegado también el profesor Víctor Morales Lezcano, reputado historiador, profesor emérito de la *Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)* y especialista en temas del mundo árabe en general y de Marruecos en particular.

Todos coincidieron en Larache invitados por el *Centro Marroquí de Estudios Hispánicos* que estaba representado por el diplomático Mustapha el Hor que había preparado la actividad a desarrollar en la antigua *Comandancia General* que, remodelada por la *Junta de Andalucía*, es edificio ya histórico y que constituye uno de los atractivos arquitectónicos de la ciudad.

Así, en el patio principal del palacete lleno de público, se desarrollaría la conferencia del profesor Morales Lezcano sobre el tema *Política exterior de España (1880-1918). A propósito de la tercera edición de la obra "León y Castillo, embajador"*. La presentación del conferenciante corrió a cargo de Mustapha el Hor en nombre del citado *Centro Marroquí de Estudios Hispánicos* que lo hizo en árabe y español y del Director del *Instituto de Estudios Ceutíes* José Antonio Alarcón que es igualmente dirige la *Biblioteca Pública Adolfo Suárez* de Ceuta. Ambos destacaron la figura del profesor Morales Lezcano y su larga tradición como autor de obras dedicadas en concreto a las relaciones hispano-marroquíes.

El tema de la conferencia quedó desarrollado con brillantez y captó la atención de los asistentes, porque Fernando León y Castillo, como embajador de España en París, fue testigo de primera fila y a veces participante, en los acontecimientos que llevaron a la Primera Guerra Mundial y a las negociaciones sobre el Protectorado de Marruecos con Francia. El profesor Morales Lezcano se refirió a los distintos acuerdos,

algunos secretos sobre Marruecos. Existe incluso un mapa con el entelado de la época y procedente de la *Presidencia del Consejo de Ministros* de España, donde se marcan los límites de esos distintos proyectos y Tratados hispano-franceses, reduciéndose en ellos los límites de la zona española desde cerca de Rabat y comprendiendo Fez en el proyecto de 1902, hasta los Tratados de 1904 y 1912 que subieron las fronteras considerablemente, sin contar el acuerdo de 1925 y el límite efectivo de 1928.

En las conversaciones posteriores a la conferencia, se destacó por varios de los asistentes la figura del que fue Cónsul de España en Tetuán-Larache Javier Jiménez-Ugarte, por su labor respecto a la ciudad y por las facilidades dadas para la creación del *Centro Marroquí de Estudios Hispánicos*.

En Ceuta

Después de los actos mencionados y como continuación de los mismos ya en Ceuta, el jueves 4 de abril tuvo lugar un encuentro en la *Biblioteca Pública del Estado Adolfo Suárez* y el profesor Morales Lezcano desarrolló el tema *Del armisticio a la paz de París. El Tratado de Versalles y el destino de Europa (1918-1919)*. Es este un dato apasionante, por cuanto esa página de la historia de Europa fue determinante para marcar su destino posterior, tanto en lo que se refiere a la creación de la *Sociedad de Naciones*, la Segunda Guerra Mundial y ya posteriormente, la puesta en marcha de la *Comunidad Económica Europea*.

Pero no terminaron aquí los actos en que se trató el tema del Embajador León y Castillo y Europa, sino que el viernes 5 y en el nuevo salón de actos del *Instituto de Estudios Ceutíes*, tuvo lugar una charla-tertulia sobre el tema *La Unión Europea ante el desafío electoral que se avecina* en la que el profesor Morales Lezcano pudo situar a los presentes en la realidad actualizada de la citada *Unión Europea (UE)*, estableciendo algunas alternativas de futuro.

En el informal coloquio posterior se procuró acercar el foco a la situación de Ceuta en concreto y pude opinar que, aunque la aportación económica de la Unión Europea a la ciudad ha sido considerable, no puede decirse lo mismo de la atención que se ha prestado a Ceuta a la que calificué como

la ignorada ciudad que es, sin embargo, frontera terrestre sur de la Unión Europea.

Para apoyar lo anterior, aparte de no contar con representación en Bruselas, cité la ausencia de un *Plan de desarrollo regional (POSEI)* para Ceuta como el de Canarias o Madeira y el fracaso sin protección de las *Reglas de Origen*. Además, el silencio de la citada Unión Europea cuando Marruecos no participó en los programas transfronterizos con Ceuta que pasaron sobre todo a Andalucía, a pesar de que su frontera con el país magrebí no es tan clara y determinante como la de Ceuta. Incluso, últimamente, la simple invitación para que un funcionario de la UE visitara Ceuta para explicar el funcionamiento normal de una frontera europea, no fue atendida mientras que a Gibraltar acudieron enseguida que surgieron retenciones. Y años atrás el *olvido* para dotar a la isla energética que es Ceuta, de una salida propia del cable eléctrico submarino que une Europa y Marruecos.

Todo ello sin contar los proyectos que ni siquiera se presentaron como la *Escuela de Negocios* a caballo con Marruecos, la zona industrial o para destrucción de residuos sólidos, también compartida, que propuse en su día y otros.

El resumen de las actividades en Larache y Ceuta es que fueron un éxito y será necesario propiciar en el futuro encuentros culturales con Marruecos para estrechar las relaciones fronterizas.