

# Aspectos estratégicos del estrecho de Gibraltar



© 2024

***Aspectos estratégicos del estrecho de Gibraltar***

Patricia Giersiepen García  
Septiembre de 2024

Center for Global Affairs & Strategic Studies  
Universidad de Navarra  
Facultad de Derecho - Relaciones Internacionales

Campus Pamplona: 31009 Pamplona  
Campus Madrid: Marquesado Sta. Marta 3, 28027 Madrid  
<https://www.unav.edu/en/web/global-affairs/>

**CONTENIDO**

<i>Presentación</i>	3
INTRODUCCIÓN	
Los <i>chokepoint</i> marítimos y el estrecho de Gibraltar	4
EL FLUJO MARÍTIMO	
El puerto de Algeciras consolida su fuerza en el sur europeo, pero Tánger Med le sobrepasa en ambición	8
EL NEXO TERRESTRE	
El túnel entre España y Marruecos, un proyecto que será realidad cuando se den las condiciones	19
LAS CONEXIONES	
Cables submarinos en el estrecho de Gibraltar y sus intermediaciones	25
EL FLUJO HUMANO	
La Operación Paso del Estrecho bate récords	33
<i>Evaluación</i>	37



PRESENTACIÓN

## **Flujos y conexiones**

Como uno de los principales puntos en los flujos mundiales, el estrecho de Gibraltar tiene un gran valor estratégico, lo que sitúa a España ante el reto de aprovechar más las oportunidades que presenta, así como de intentar gestionar mejor algunos riesgos que supone.

El presente informe examina varios aspectos estratégicos del Estrecho. Analiza, por un lado, los flujos –tanto el tráfico marítimo que navega sus aguas y que lo convierte en un notable enclave para el comercio global, como el trasiego de personas que legalmente cada año se mueven entre un continente y el otro–; por otro, las conexiones: los cables submarinos de diverso tipo que discurren por su lecho, así como el proyecto de enlace terrestre entre España y Marruecos para el que aún habrá que esperar.

El propósito del informe es contribuir a mapear, sin ánimo exhaustivo, el contorno geopolítico del estrecho de Gibraltar, y por tanto del extremo sur peninsular, con la ambición de resaltar las posibilidades de proyección que España puede cultivar en su entorno más inmediato y en el mundo.

Emili J. Blasco

Director de GASS

## INTRODUCCIÓN

# Los *chokepoints* marítimos y el estrecho de Gibraltar



Mapa con los estrechamientos más relevantes en los flujos marítimos [GIS/visualcapitalist.com]

**E**N la era de la globalización y el mercado internacional, el transporte de mercancías por mar es esencial para el correcto desarrollo de la economía mundial y garantizar el acceso a bienes indispensables y su adecuado comercio. Actualmente el 80% del tráfico de bienes se realiza por rutas marítimas<sup>1</sup>. A pesar de que el océano tiene una extensión del 71% de la superficie de la tierra, las rutas que se utilizan son limitadas debido a las restricciones morfológicas, así como a las propias necesidades de los buques y navíos, que requieren llevar a cabo ciertas escalas para repostar, realizar reparaciones y abastecerse de bienes necesarios para la tripulación o el pasaje. Se crean entonces puntos de paso obligatorio que tienen un carácter estratégico<sup>2</sup>. En este contexto, adquieren una gran relevancia los pasos que concentran el mayor número de rutas, constituyendo un estrechamiento o estrangulamiento del cauce del flujo marítimo, en lo que en inglés se conoce como *chokepoints*, puntos de choque o fricción también denominados con la

<sup>1</sup> Alexia Columba Jerez, "Los enclaves que mueven el mundo: Qué son los 'choke points' marítimos", ABC, 13 de enero de 2024. <https://www.abc.es/internacional/enclaves-mueven-mundo-choke-points-maritimos-20240113162958-nt.html>

<sup>2</sup> Jean-paul Rodrigue, "Maritime Transport", en "The International Encyclopedia of Geography. People, the Earth, Environment, and Technology", 6 de marzo de 2017. [https://www.researchgate.net/publication/315398501\\_Maritime\\_Transport](https://www.researchgate.net/publication/315398501_Maritime_Transport)

imagen del cuello de botella (*bottleneck*). Los estrechamientos o *chokepoints* más destacados del mundo, por los que circula gran parte del tráfico global, son los canales interoceánicos y los principales estrechos, artificiales y naturales.

Tanto por sus dimensiones como por las regiones en las que se encuentran, el cierre de esos pasos o la limitación del tránsito por ellos podría llevar a la paralización del transporte marítimo e instrumentar bloqueos comerciales o militares<sup>3</sup>. Poder circular por ellos libremente supone una prioridad para las naciones, pues forman parte de las rutas marítimas más eficientes y concurridas. Por ello, tienen un gran impacto en la economía mundial, así como implicaciones geoestratégicas. Los principales *chokepoints* son los estrechos de Malaca, Ormuz y Bab el Mandeb; los conocidos como *estrechos turcos* (el Bósforo y los Dardanelos); los canales de Suez y de Panamá, y el Cabo de Buena Esperanza. Por su mayor tráfico, se los considera estrechamientos primarios; como secundarios, están el canal de La Mancha y el estrecho de Øresund, en el norte de Europa; el estrecho de Bering, que da acceso al Ártico desde el Pacífico; los pasos entre Japón y Corea del Sur y las Curiles o entre Australia y Papúa Nueva Guinea, si bien la lista puede ser más larga, incluyendo las rutas alternativas a Malaca entre las islas de Indonesia<sup>4</sup>.

Los distintos *chokepoints* revisten notable importancia en sus respectivas regiones debido a la alta dependencia que de su correcta apertura al tránsito tienen los países para mantener su actividad comercial, muy especialmente con el fin garantizar su seguridad energética y alimentaria; su obstrucción supondría también en muchos casos una seria amenaza en la esfera militar. Por ejemplo, China, un país muy dependiente de la exportación de sus manufacturas a todo el mundo y a la vez extremadamente necesitado de importar hidrocarburos para esa misma industria y también para consumo doméstico, vería enormemente perjudicados sus intereses si interrupciones en las rutas a través del estrecho de Malaca impidieran el envío de sus productos a Europa o la recepción del petróleo del Golfo Pérsico. El 20% del tráfico marítimo mundial y el 60% del flujo comercial de China transitan por Malaca, por donde además pasa hasta el 70% del petróleo que adquiere China<sup>5</sup>.

El canal de Suez y Bab el Mandeb también son muy relevantes para la industria energética ya que conectan Oriente Medio con el Mar Mediterráneo. Por el canal Bab al Mandeb circulan, según las estimaciones de la Organización Marítima Internacional, hasta un 25% del tráfico marítimo mundial y alrededor de 4,5 millones de barriles diarios de petróleo<sup>6</sup>. Los Estrechos turcos, también figuran como una de las rutas marítimas más importantes. En 2019, atravesaron los estrechos del Bósforo y de los Dardanelos más de 40.000

---

<sup>3</sup> Charles Emmerson y Paul Stevens, "Maritime Chokepoints and the Global Energy System. Charting a Way Forward", Chatham House, enero de 2012  
[https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Energy,%20Environment%20and%20Development/bp0112\\_emmerson\\_stevens.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Energy,%20Environment%20and%20Development/bp0112_emmerson_stevens.pdf)

<sup>4</sup> PortEconomics, "Main Maritime Shipping Routes", PortEconomics, Management and Policy, consultado el 1 de agosto de 2024.  
<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>

<sup>5</sup> Pawel Paszak, "China and the 'Malacca Dilemma'", Warsaw Institute, 28 de febrero 2021.  
<https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/>

<sup>6</sup> Tom Metcalfe, "Yemen, el Mar Rojo y Bab el-Mandeb: El Estrecho Importante para el Transporte Marítimo Mundial", National Geographic Historia, 28 de diciembre 2023.  
<https://www.nationalgeographic.es/historia/2023/12/yemen-mar-rojo-bab-el-mandeb-estrecho-importante-transporte-maritimo-mundial>

buques, transportando cerca de 650 millones de toneladas de mercancía<sup>7</sup>. El canal de Panamá también juega un papel importante para las conexiones comerciales entre Europa y la vertiente atlántica americana con Asia y con el pacífico americano; el tráfico del canal supone un 3% del comercio mundial, incluyendo además de un elevado porcentaje del grano exportado por Estados Unidos<sup>8</sup>.

### El estrecho de Gibraltar

Con 58 kilómetros de largo y con 14,4 kilómetros de ancho en su punto de menor distancia entre sus orillas opuestas (la punta de Tarifa, en España, y la de Cires, en Marruecos; la distancia en el punto más ancho es de 44 kilómetros), el estrecho de Gibraltar une el océano Atlántico y el mar Mediterráneo. Frecuentemente se observa como un *chokepoint* de menor relevancia comparado con Malaca o los de Oriente Medio, debido a su menor vinculación con el mercado energético mundial y a la ausencia de conflictos internacionales que amenacen su tránsito. Sin embargo, se trata de una de las rutas marítimas más concurridas: hasta 100.000 buques navegan por el estrecho anualmente, lo cual supone un 10% del tráfico marítimo internacional<sup>9</sup>. En un solo día, llegan a cruzarlo más de 300 embarcaciones, por lo que goza de una elevada organización: su profundidad media es de unos 300 metros, pero alcanza los 900 en diversos puntos, lo que permite el tráfico de cualquier tipo de buques, llevado a cabo en dos vías de sentidos opuesto<sup>10</sup>. Al conectar el Mediterráneo con el Atlántico, su uso es imperativo para el comercio entre Europa del Sur y el Norte de África con América; a la vez es la ruta marítima más corta entre el sureste asiático y las costas atlánticas de Europa, África y el continente americano.

El estrecho de Gibraltar constituye la salida al Atlántico tanto para los países mediterráneos como para los que tienen costa en el Mar Negro; si bien los estrechos turcos tienen la llave para la movilidad de las flotas de Rusia o Ucrania, por ejemplo, estas aún deben luego franquear el estrechamiento entre España y Marruecos para alcanzar el océano abierto. El Estrecho también supone un sensor en relación a la evolución de la seguridad en Oriente Medio: beneficiado para sus operaciones de la ausencia de conflictos armados en sus inmediaciones, el flujo que recibe va en consonancia con las alteraciones del tráfico que puedan producirse en el estrecho de Bad el Mandeb o a lo largo del Mar Rojo.

La importancia del estrecho de Gibraltar para el comercio marítimo se manifiesta en el desarrollo portuario que existe en sus inmediaciones. Siendo España un país de largo litoral y notables puertos, el de mayor tráfico es el de Algeciras y no los que están más

---

<sup>7</sup> Paul Pryce, "Let Me Get This Strait: The Turkish Straits Question Revisited", CIMSEC, 1 de junio de 2020. <https://cimsec.org/let-me-get-this-strait-the-turkish-straits-question-revisited/>.

<sup>8</sup> Paola Rosenberg, "El Canal de Panamá: Termómetro de la pugna EEUU-China, del Covid-19 y de la recuperación post-pandemia", Center for Global Affairs & Strategic Studies, Universidad de Navarra, 4 de marzo de 2022. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/canal-de-panama-termometro-de-la-pugna-eeuu-china-del-covid-19-y-de-la-recuperacion-post-pandemia>

<sup>9</sup> South Pacific Logistics, "Qué es el Estrecho de Gibraltar y por qué destaca en el tráfico marítimo", 12 de enero de 2024. <https://web.splogistics.com/blog/post/1058/que-es-el-estrecho-de-gibraltar-y-por-que-destaca-en-el-transporte-maritimo#:~:text=>

<sup>10</sup> S. Iñesta, "El tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar de tres años en unos segundos", Ceuta Actualidad, 8 de noviembre de 2023. <https://www.ceutaactualidad.com/articulo/otras-noticias/trafico-maritimo-estrecho-gibraltar-anos-segundos/20231108003648175323.html>

próximos a los grandes centros de población. Por su parte, Marruecos, incluso contando con el tradicional puerto de Tánger, ha querido crear otro más próximo aún al estrecho mismo –Tánger Med– para sacar un mayor partido del flujo marítimo que atraviesa el estrecho; en pocos años, las nuevas instalaciones se han convertido en el principal puerto marroquí y en un directo competidor del puerto de Algeciras, al que en los últimos años ha sobrepasado en volumen de carga y movimiento de contenedores. Con todo, el puerto gaditano supera con amplio margen al marroquí en operaciones de abastecimiento de barcos y mantiene en general su alto perfil, siendo el de mayor tráfico de la Europa mediterránea, aspectos que se tratan en el primer capítulo de este informe.

El carácter estratégico del Estrecho se evidencia igualmente en el número de cables submarinos que lo atraviesan, tanto longitudinalmente, en tendidos que incluso pueden conectar varios continentes, como transversalmente, en las conexiones existentes entre España y el norte de África. Se trata de enlaces de telecomunicaciones, así como de conexiones eléctricas y gasísticas, como se recoge en el segundo capítulo. El tercer capítulo se centra en el proyecto de conexión terrestre, mediante túnel, entre Europa y África; largamente imaginado, su realización, sin embargo, no está próxima, pues no se dan las condiciones necesarias para ello.

El estrecho de Gibraltar no es solo el eslabón llamado a enlazar las infraestructuras entre el continente europeo y el africano, sino que también supone su principal nexo humano. Más allá de la cuestión migratoria propiamente, con los flujos de inmigración ilegal que llegan a las costas españolas, cada año la Operación Paso del Estrecho vehicula un importante trasiego legal de personas entre España y el Magreb, de lo que se ocupa el cuarto y último capítulo del informe.

## EL FLUJO MARÍTIMO

### **El puerto de Algeciras consolida su fuerza en el sur europeo, pero Tánger Med le sobrepasa en ambición**



*El Estrecho en gama artificial de colores; en círculo, los puertos de Algeciras y Tánger Med [ESA]*

**E**l estrecho de Gibraltar cuenta con dos importantes puertos, el de Algeciras, en el sur de España, y el de Tánger Med, en el norte de Marruecos. El primero se encuentra en la boca oriental del estrecho y el segundo en la boca occidental. Algeciras, por las condiciones de su hábita y la asistencia que podía ofrecer al tráfico marítimo, ha sido históricamente el umbral de paso entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico. Sin embargo, el desarrollo que progresivamente ha ido alcanzando Marruecos ha llevado a este país a una decidida apuesta por un gran puerto en la vertiente sur del estrecho, que compite con Algeciras como punto de trasbordo de contenedores y lugar de avituallamiento y de prestación de servicios a buques en tránsito.

Tánger Med, inaugurado en 2004 a 40 kilómetros al este de Tánger, sobrepasó en 2020 al puerto de Algeciras en tráfico de contenedores y en 2021 lo hizo en toneladas de mercancía, convirtiéndose en el puerto de mayor actividad del Mediterráneo. Algeciras consolida su fuerza tanto en el Mediterráneo español como en el conjunto del sur europeo y procura mantener el pulso con un competidor que, no obstante, puede ofrecer mejores precios en sus servicios (con salarios más bajos, por ejemplo, en labores de estiba y desestiba) y se beneficia de haber pasado a ser el principal punto de importación y exportación de Marruecos.

Complementado con un parque industrial y logístico, Tánger Med se ha transformado en la puerta de África para las mercancías que se comercian con Europa. El puerto de Algeciras, en cambio, faltó en ocasiones de una estrategia estatal más ambiciosa, que entre otras cosas mejore su conectividad dentro del país, es reflejo de la menor interacción de España con África; además comparte con otros puertos españoles la condición de vía de acceso al interior de la península.

Más allá de la normal competencia entre dos puertos separados por apenas 16 millas náuticas, el desarrollo industrial alrededor de Tánger Med ofrece posibilidades de una estrecha cooperación logística entre los dos lados del estrecho. Los procesos de *nearshoring* están redirigiendo el foco de diversas compañías europeas hacia Marruecos, de manera que la cadena de suministros y de producción puede cruzar el estrecho en múltiples viajes de ida y vuelta.

### **Ráaking mundial**

En el último año el puerto de Tánger Med ha superado efectivamente al de Algeciras en cuanto al tonelaje de mercancía y cifra de contenedores, habiendo trasladado unos 122 millones de toneladas de mercancía en 2023 en comparación con los 104,8 millones del puerto de Algeciras. Respecto a los contenedores, Tánger Med manejó 8,6 millones (unidades TEU) frente a los 4,7 millones que pasaron por Algeciras<sup>1</sup>.

No obstante, el puerto de Algeciras sigue desarrollando una función crucial en el transporte marítimo. En cuanto a tonelaje, es el cuarto puerto más importante de Europa, por detrás de Rotterdam, Amberes y Hamburgo, todos situados en el Mar del Norte; es el mayor puerto en la Europa mediterránea (hasta el año pasado, el mayor de todo el Mediterráneo) y el principal puerto de España, por delante de Valencia y Barcelona. Por lo que afecta a contenedores, Valencia supera a Algeciras, si bien la diferencia se ha reducido en los últimos años. El World Shipping Council lo sitúa, con datos aún de 2021, en el puesto 34 del mundo, en una lista cuyos puestos previos están ocupados en un tercio por puertos de China<sup>2</sup>.

Según ‘The container Port Performance Index 2023’, un informe elaborado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence, el puerto de Algeciras es el décimo puerto de contenedores más eficiente del mundo y el primero de Europa. Tánger-Med, se posiciona sustancialmente mejor, ocupando el cuarto<sup>3</sup>.

El puerto de Algeciras sigue por delante de Tánger Med, sin embargo, en la cifra de embarcaciones que atracan en sus muelles, excepto en el caso de los megabuques. En 2022, entraron en el puerto de Algeciras 24.828 buques<sup>4</sup>, mientras que en Tánger Med

---

<sup>1</sup> Europa Sur, “El puerto de Tánger-Med desbanca a Algeciras como líder del Mediterráneo con 122 millones de toneladas en 2023”, 30 de enero de 2024  
[https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Tanger-Med-Algeciras-toneladas-2023-lider-mediterraneo\\_0\\_1871214694.html](https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Tanger-Med-Algeciras-toneladas-2023-lider-mediterraneo_0_1871214694.html)

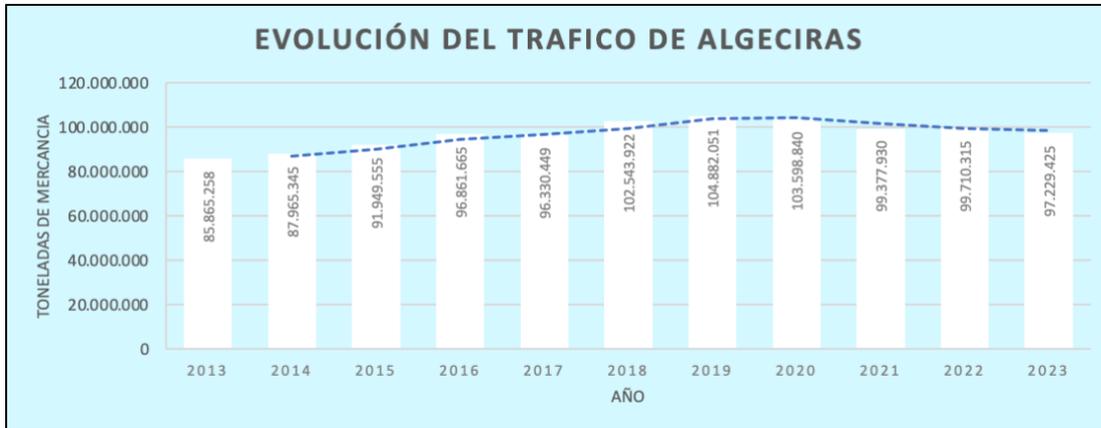
<sup>2</sup> World Shipping Council, “The Top 50 Container Ports”, consultado el 15 de agosto de 2024  
<https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

<sup>3</sup> World Bank. “The container Port Performance Index 2023, A Comparable Assessment of Performance Based on Vessel Time in Port”, World Bank Group and S&P Global Market Intelligence, 2024  
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060324114539683/pdf/P17583313892300871be641a5ea7b90e0e6.pdf>

<sup>4</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Memoria Anual Puerto de Algeciras y Tarifa 2022”, 2023  
<https://www.apba.es/uploads/files/docs/Memorias-anauales/Memoria-Anual-2022.pdf>

lo hicieron 14.404<sup>5</sup>. En 2023 estas cifras subieron a 27.783<sup>6</sup> y 16.900<sup>7</sup>, respectivamente, con alrededor de 200 megabuques<sup>8</sup> por lo que respecta al puerto gaditano frente a los 1.113 de la infraestructura marroquí<sup>9</sup>.

**FIGURA 1. TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE ALGECIRAS (2013-2023)**



Fuente: Anuario estadístico de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Nota: Las cifras de mercancía no incluyen avituallamiento ni tráfico local

### Ralentización del crecimiento de Algeciras

Entre 2013 y 2019 el tráfico de mercancías en el puerto de Algeciras creció un 22,1%, pasando de 85,8 millones de toneladas a 104,8. Sin embargo, la menor actividad comercial debido al confinamiento durante la pandemia de Covid-19 y la disrupción que luego se generó en la reactivación de las cadenas de suministro supusieron un menor tráfico. En 2023 el puerto aún no había recuperado los niveles pre-Covid, con un tráfico de 97,2 millones de toneladas. De hecho, sorprende que, dejados atrás esos años críticos, en 2023 se produjera un descenso en el tonelaje de mercancía, que fue del 2,26% respecto al año anterior. El estancamiento se estaría corrigiendo este año, pues en la primera mitad de 2024 el volumen de mercancía creció alrededor del 2,5%<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Tanger Med Special Agency, “Tanger Med Key Figures 2022”, 2023  
[https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2023/07/chiffres\\_cles\\_groupe\\_tanger\\_med\\_2023.pdf](https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2023/07/chiffres_cles_groupe_tanger_med_2023.pdf)

<sup>6</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Estadísticas”, consultado el 15 de agosto de 2024  
<https://www.apba.es/estadisticas>

<sup>7</sup> Tanger Med Special Agency, “Tanger Med Key Figures 2023”, 2024  
<https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2024/08/KF-VF.pdf>

<sup>8</sup> Europa Sur, “El puerto de Algeciras alcanzará en 2023 un nuevo récord en escalas de megabuques portacontenedores”, 4 de agosto de 2023  
[https://www.europasur.es/maritimas/puerto-algeciras-record-escalas-megabuques-portacontenedores-2023\\_0\\_1817218647.html](https://www.europasur.es/maritimas/puerto-algeciras-record-escalas-megabuques-portacontenedores-2023_0_1817218647.html)

<sup>9</sup> Tanger Med Special Agency, “Tanger Med Key Figures 2023”, 2024  
<https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2024/08/KF-VF.pdf>

<sup>10</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Estadísticas”, consultado el 15 de agosto de 2024  
<https://www.apba.es/estadisticas>

Las mercancías se desglosan principalmente en graneles líquidos y graneles sólidos, siendo los graneles líquidos alrededor de un tercio del total transportado. Estos han evolucionado a la par de la mercancía total, con algunas desviaciones, subiendo de la cifra de 22,7 millones de toneladas en 2012 a 27,3 millones de toneladas en 2022. En 2023 la cifra descendió a 26,5 millones de toneladas, lo que supuso una reducción del 2,77% respecto al año anterior.

Muy superior en tonelaje a los graneles sólidos, los líquidos constituyen una actividad fundamental del puerto de Algeciras. Sus contenidos varían, pero son principalmente productos petrolíferos. Tan solo por avituallamiento, en 2023 se manejaron 3,7 millones de toneladas de derivados del petróleo<sup>11</sup>. La memoria anual más reciente de la Autoridad Portuaria, de 2022, cuantifica los graneles líquidos en 27,2 millones de toneladas, de las que 25,8 corresponden únicamente a productos energéticos: petróleo crudo, fueloil, gasoil, gasolina y gases energéticos del petróleo, así como carbones y coque de petróleo<sup>12</sup>. Gran parte de estos productos son destinados a repostar los tanques de los buques (*bunkering*), tanto de los atracados en puerto como los que se aproximan a áreas de la bahía de Algeciras para avituallamiento en tránsito.

### **Tánger Med adelanta en tonelaje y contenedores**

El estancamiento en las cifras de manejo de carga del puerto de Algeciras entre 2020 y 2023 ha sido aprovechado por Tánger Med para adelantar al puerto español y comenzar a distanciarse. Aunque las condiciones globales no eran las óptimas, el puerto marroquí experimentó en 2021 un asombroso crecimiento del 25 % en tonelaje de mercancía<sup>13</sup>, mientras que Algeciras experimentaba un descenso del 4,07%<sup>14</sup>.

En materia de contenedores el *sorpasso* se produjo ya en 2020, cuando Tánger Med mejoró sus cifras un 20%, moviendo 5,7 millones TEU, frente a los 5,1 millones del puerto de Algeciras. En 2021, las instalaciones norafricanas crecieron en este capítulo otro 24%<sup>15</sup> mientras Algeciras descendía un 6,04%<sup>16</sup>. En 2023, Tánger Med casi dobló la actividad de su contraparte española, con 8,6 millones TEU por los 4,6 de Algeciras.

Este cambio de velocidad se debe a diversos factores. En primer lugar, está el impacto de la crisis derivada del Covid. Aparentemente Tánger Med realizó una mejor gestión de los recursos para mitigar los efectos de la pandemia. También han jugado un rol importante las complicaciones sufridas por el puerto de Algeciras, como problemas en la infraestructura ferroviaria conectada al puerto<sup>17</sup> o numerosas huelgas y protestas que

---

<sup>11</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Estadísticas”, consultado el 15 de agosto de 2024 <https://www.apba.es/estadisticas>

<sup>12</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Memoria Anual Puerto de Algeciras y Tarifa 2022”, 2023 <https://www.apba.es/uploads/files/docs/Memorias-anales/Memoria-Anual-2022.pdf>

<sup>13</sup> Tanger Med Special Agency, “Bilan de l’activité portuaire en 2021”, 12 de Enero de 2022 <https://www.tangermed.ma/fr/bilan-de-lactivite-portuaire-en-2021/>

<sup>14</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Estadísticas”, consultado el 15 de agosto de 2024 <https://www.apba.es/estadisticas>

<sup>15</sup> Tanger Med Special Agency, “2022 Tanger Med Port Complex Activity Report”, 12 de enero de 2022 <https://www.tangermedport.com/fr/actualites/bilan-de-lactivite-portuaire-en-2021/>

<sup>16</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Estadísticas”, consultado el 15 de agosto de 2024 <https://www.apba.es/estadisticas>

<sup>17</sup> Raquel Montenegro, “El Puerto de Algeciras cierra 2021 con 105,2 millones de toneladas y un alza de los contenedores llenos”, Europa Sur, 11 de enero de 2022 [https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-toneladas-contenedores-llenos\\_0\\_1646536988.html](https://www.europasur.es/maritimas/Puerto-Algeciras-toneladas-contenedores-llenos_0_1646536988.html)

se dieron en 2021<sup>18</sup>. El factor más importante, no obstante, ha sido la constante expansión de las instalaciones del puerto marroquí, que primero abrió dos primeras terminales de contenedores en Tánger Med I, y luego otras dos en Tánger Med II (la TC3<sup>19</sup> y la TC4<sup>20</sup>, inauguradas entre 2019 y 2021), con una capacidad máxima de 9 millones teus<sup>21</sup>. Tras haber alcanzado una actividad que supone el 95% de la capacidad de trasbordo de contenedores, ya existen proyectos de nuevas ampliaciones. Desde 2009 existe una eficiente conexión ferroviaria y en 2012 Renault abrió en las proximidades la mayor fábrica de automóviles de África, sobre todo para la exportación.

Por su parte, el Campo de Gibraltar, la comarca gaditana donde se encuentra Algeciras, no acoge planes de ningún *hub* industrial de relieve y su conexión ferroviaria sigue siendo deficiente. La Autoridad Portuaria lleva tiempo reclamando la apuesta por un ramal central, como complemento del Corredor del Mediterráneo y el del Atlántico, una suerte de autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza que ya ha visto concretadas algunas actuaciones<sup>22</sup>. Con todo, el puerto de Algeciras mantiene su fuerza en el sur europeo, como plataforma de conexión de líneas marítimas intercontinentales, y sobresale muy especialmente en el manejo de graneles líquidos, debido a las instalaciones de tratamiento de hidrocarburos que se concentran a su alrededor.

**FIGURA 2. ACTIVIDAD EN LOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y TÁNGER MED (2019-2023)**

		2019	2020	2021	2022	2023
ALGECIRAS	Mercancía (Tm)	104.882.051	103.598.840	99.377.930	99.710.315	97.229.425
TANGER	Mercancía (Tm)	65.895.539	81.000.000	101.054.713	107.822.662	122.000.000
ALGECIRAS	Graneles Líquidos	30.577.074	28.306.029	28.126.069	27.285.943	25.881.524
TANGER	Graneles Líquidos	6.349.154	7.968.485	8.744.900	9.260.711	9.838.157
ALGECIRAS	Graneles Sólidos	973.830	552.762	664.448	1.376.367	447.845
TANGER	Graneles Sólidos	258.340	303.705	342.804	404.007	581.042
ALGECIRAS	Contenedores (TEU)	5.125.385	5.107.873	4.799.497	4.767.282	4.600.000
TANGER	Contenedores (TEU)	4.801.713	5.771.221	7.173.870	7.596.845	8.617.410

Fuente: Autoridad portuaria de Algeciras y de Tánger Med.

Nota: Los tonelajes de mercancía de Tánger Med de 2020 y 2023 son aproximados

<sup>18</sup> Quino López, “La huelga en APM paraliza la terminal del Puerto de Algeciras durante dos horas”, Europa Sur, 19 de noviembre de 2021

[https://www.europasur.es/maritimas/huelga-APM-paraliza-terminal-Puerto-Algeciras\\_0\\_1630637392.html](https://www.europasur.es/maritimas/huelga-APM-paraliza-terminal-Puerto-Algeciras_0_1630637392.html)

<sup>19</sup> El mercantil, “Tanger Med refuerza su protagonismo con una nueva terminal de contenedores”, 5 de enero de 2021

<https://elmercantil.com/2021/01/05/tanger-med-refuerza-su-protagonismo-con-una-nueva-terminal-de-contenedores/>

<sup>20</sup> Nerea Belmonte, “El puerto de Tánger Med registra cifras récord en el tráfico de contenedores” Atalayar, 13 de junio de 2023

<https://www.atalayar.com/articulo/economia-y-empresas/puerto-tanger-med-registra-cifras-record-trafico-contenedores/20220114140308154638.html#:~:text=Su%20construcci%C3%B3n%20se%20ha%20llevado,y%20TC3%20%E2%80%93en%202021%E2%80%93>

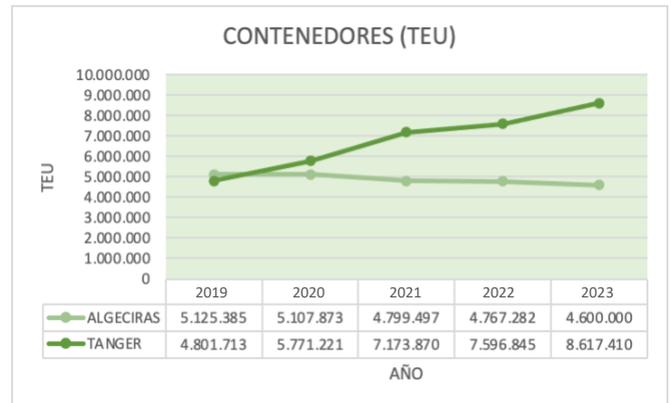
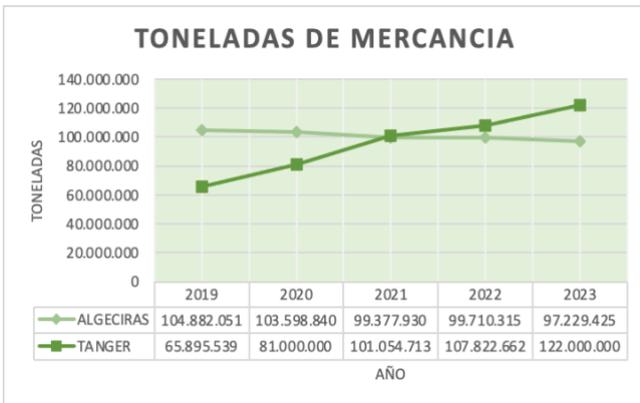
<sup>21</sup> Tanger Med Special Agency, “Port”. Consultado el 15 de agosto de 2024

<https://www.tangermed.ma/fr/port-et-logistique/port/>

<sup>22</sup> Europa Sur, “Ramal Central”, 21 de enero de 2021

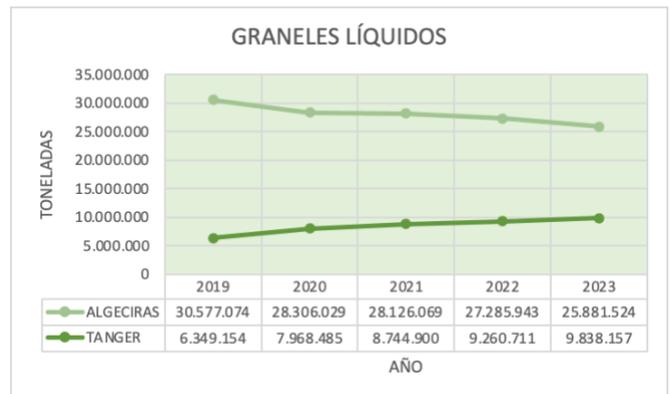
<https://static.grupojoly.com/joly/public/content/file/original/2021/0121/19/presentacion-de-ramal-central.pdf>

**FIGURAS 3 Y 4. TONELAJE DE MERCANCÍA Y NÚMERO DE CONTENEDORES EN LOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y TÁNGER MED (2019-2023)**



Fuente: Autoridad portuaria de Algeciras y de Tánger Med.

**FIGURAS 5 Y 6. TRANSPORTE DE GRANELES SÓLIDOS Y GRANELES LÍQUIDOS EN LOS PUERTOS DE ALGECIRAS Y TÁNGER MED (2019-2023)**



Fuente: Autoridad portuaria de Algeciras y de Tánger Med.

Si bien en cuanto a graneles sólidos, Algeciras experimentó en 2022 un incremento del 107,1%, su pronunciado descenso en 2023 hizo que Tánger Med le sobrepasara también en esta categoría, pues este manejó 664.448 toneladas frente a las 447.845 del puerto gaditano<sup>23</sup>. Respecto a los graneles líquidos, la diferencia con Tánger Med se ha mantenido relativamente constante, aunque existe una lenta aproximación. En 2019 la diferencia era de 24,2 millones de toneladas; en 2023 fue de 16 millones: 26 millones de toneladas suministradas por el puerto español, frente a los 9,8 millones en el caso marroquí<sup>24</sup>. En el servicio específico de repostaje de combustible, el puerto de Algeciras está también muy por delante de su competidor marroquí.

<sup>23</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Estadísticas”, consultado el 15 de agosto de 2024 <https://www.apba.es/estadisticas>

<sup>24</sup> Tanger Med Special Agency, “Rapport Financier Tanger Med Port Authority 2023”, 2024 [https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2024/07/RAPPORT-RSE-TANGER-MED-2023\\_RAPPORT-FINANCIER.pdf](https://www.tangermed.ma/wp-content/uploads/2024/07/RAPPORT-RSE-TANGER-MED-2023_RAPPORT-FINANCIER.pdf)

## Excelencia en *bunkering*

El *bunkering* es el suministro de combustible a todo tipo de embarcaciones. Las tres clases principales de *bunkering* son *pipe-to-ship* (PTS), *ship-to-ship* (STS) y *truck-to-ship* (TTS)<sup>25</sup>. Actualmente, el estrecho de Gibraltar, por su elevado tráfico marítimo, es considerado “la capital de *bunkering* del Mediterráneo”<sup>26</sup>. El puerto de Algeciras ha estado desarrollando su infraestructura para realizar esta actividad y promover así el crecimiento del puerto.

En años recientes, el tráfico marítimo por el estrecho de Gibraltar ha crecido de forma extraordinaria, llegando a transitar por él unas 300 embarcaciones al día. Este crecimiento en el tráfico ha llevado también a un aumento en las necesidades de suministros de combustible para estas embarcaciones. La bahía de Algeciras ofrece unas condiciones ideales para el *bunkering*, tanto por sus aguas calmas, que constituyen un área resguardada que facilita las operaciones de suministro sin percances, como por la amplia disponibilidad de productos petroleros.

El combustible utilizado para el *bunkering* en el puerto de Algeciras proviene de varias fuentes y operadores locales e internacionales. Las principales empresas suministradoras incluyen a Cepsa, Repsol, Península 360 y Maersk Oil Trading, que adquieren el producto de las grandes instalaciones de almacenamiento en la región (como las refinerías de La Rábida y Gibraltar-San Roque y, algo más distantes, Cartagena y Tarragona)<sup>27</sup>. En 2022 la empresa Maersk se embarcó en un proyecto de 100.000 euros para la explotación de combustibles verdes para el transporte marítimo, en colaboración con el gobierno español y la comunidad autónoma de Andalucía<sup>28</sup>. El puerto de Algeciras considera que este proyecto ayudará a consolidar su posición como líder del Mediterráneo en el suministro de combustible a buques<sup>29</sup>.

El puerto cuenta ya con una amplia infraestructura para las labores de *bunkering*. En 2022 disponía de 464,27 superficies de flotación (hectáreas), 17.313 dársenas para el muelle y atraque, 144 hectáreas de área de depósito, 1,9 hectáreas de estaciones marítimas, extensivos diques secos y flotantes, 4 varaderos y avanzados servicios de suministro con capacidad para suministrar 200 toneladas de fueloil pesado por hora y 250 toneladas de gasóleo B<sup>30</sup>. En 2024 la empresa Península 360 pudo completar su

---

<sup>25</sup> Naturgy, “¿Qué es el bunkering?”, 26 de octubre de 2022  
[https://www.naturgy.es/hogar/blog/que\\_es\\_el\\_bunkering](https://www.naturgy.es/hogar/blog/que_es_el_bunkering)

<sup>26</sup> El Estrecho Digital, “Gibraltar, capital de bunkering del Mediterráneo”, 12 de noviembre de 2016  
<https://www.elestrechodigital.com/2016/11/12/gibraltar-capital-del-bunkering-del-mediterraneo/>

<sup>27</sup> Europa Sur, “El suministro de fueles en el Puerto de Algeciras crece en enero un 53% sobre 2021”, 22 de febrero de 2022  
[https://www.europasur.es/maritimas/bunkering-suministro-fueles-puerto-algeciras-crece\\_0\\_1659135828.html](https://www.europasur.es/maritimas/bunkering-suministro-fueles-puerto-algeciras-crece_0_1659135828.html)

<sup>28</sup> El Mercantil, “Maersk lidera una inversión de 10.000 millones para producir combustibles verdes en España”, 3 de noviembre de 2022  
<https://elmercantil.com/2022/11/03/maersk-lidera-una-inversion-de-10-000-millones-para-producir-combustibles-verdes-en-espana/>

<sup>29</sup> El Mercantil, “El estrecho se afianza como hub energético con la planta de metanol de Maersk en Huelva”, 27 de julio de 2023  
<https://elmercantil.com/2023/07/27/el-estrecho-se-afianza-como-hub-energetico-con-la-planta-de-metanol-de-maersk-en-huelva/>

<sup>30</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, “Memoria Anual 2022”, 2023  
<https://www.apba.es/uploads/files/docs/Memorias-anuales/Memoria-Anual-2022.pdf>

primera operación de abastecimiento de gas natural licuado con el buque Levante LNG de 12.500 metros cúbicos en el puerto de Algeciras<sup>31</sup>. Por su parte, Endesa está realizando una inversión de 34,5 millones de euros en el mayor centro de suministro de GNL para buques propulsados por gas de España<sup>32</sup>. Además, en 2023 se presentó en Algeciras el primer buque de *bunkering* híbrido de Europa<sup>33</sup>.

En 2021, con la recuperación del comercio marítimo tras el paréntesis de la pandemia, el suministro de fueles en Algeciras alcanzó los 3 millones de toneladas, lo que supuso un crecimiento del 63% respecto al año anterior. En 2022 se realizó el reabastecimiento de 3,8 millones de toneladas, con un aumento del 26%. En 2023 hubo un ligero declive, hasta los 3,4 millones de toneladas, aunque Algeciras se mantuvo como líder en el suministro de combustible a buques en el Mediterráneo. Los primeros meses de 2024 han mostrado una reactivación, en parte derivada de la crisis en el Mar Rojo.

Los ataques realizados por los hutíes en la zona del estrecho de Bab el Mandeb desde octubre de 2023 han obligado a muchos buques a ajustar su ruta y lugares de avituallamiento. En enero de 2024, el puerto de Algeciras experimentó un crecimiento del 20% en el suministro de combustible y del 37% en las operaciones en fondeo, debido a nuevas rutas de las navieras que evitan el Mar Rojo<sup>34</sup>. Aunque similar alza se produjo en algún mes posterior<sup>35</sup>, en el primer semestre de 2024 el aumento se estabilizó en un 2,6% respecto al primer semestre del ejercicio anterior<sup>36</sup>.

### **Tánger Med, por detrás**

El puerto de Tánger Med el servicio de *bunkering* está operativo desde 2011 y es gestionado principalmente por la empresa Minerva Bunkering, sociedad subcontratada por HTTSA. Minerva Bunkering utiliza siete barcasas especializadas para suministrar hidrocarburos a los buques, tanto dentro del complejo portuario como en las zonas de fondeo de Tanger Med West y Tanger Med East<sup>37</sup>. En 2023, se entregaron más de 1,6 millones de toneladas de productos de búnker, con un 20% de estas operaciones

---

<sup>31</sup> LNG Prime, “Península Completes its first Algeciras LNG bunkering op”, 4 de enero de 2024.  
<https://lngprime.com/europe/peninsula-completes-its-first-algericas-lng-bunkering-op/101350/>

<sup>32</sup> Endesa, “Endesa to invest up to 34.5 million in the largest LNG supply center for gas-propelled vessels in Spain”, 18 de noviembre 2020  
<https://www.endesa.com/en/press/press-room/news/energy-transition/Development-major-bunkering-centre-in-spain>

<sup>33</sup> Europa Sur, “Presentado en Algeciras el ‘Bahía Levante’, el primer buque de búnkering híbrido de Europa”, 17 de octubre de 2023  
[https://www.europasur.es/maritimas/bahia-levante-primer-buque-bunkering-hibrido-mundo\\_0\\_1839716982.html](https://www.europasur.es/maritimas/bahia-levante-primer-buque-bunkering-hibrido-mundo_0_1839716982.html)

<sup>34</sup> Maite Moreno, “El Puerto de Algeciras se promociona en una de las citas más importantes de bunkering”, Diario Área, Campo de Gibraltar, 26 de febrero de 2024  
<https://www.diarioarea.com/2024/07/30/dique-forma-l-solucion-regenerar-rinconcillo/>

<sup>35</sup> Vicente Nieves y Mario Becedas, “El puerto de Algeciras se convierte en el Singapur español del bunkering con la crisis del Mar Rojo”, El Economista, 13 de junio de 2024  
<https://www.economista.es/energia/noticias/12861892/06/24/el-puerto-de-algeciras-se-convierte-en-el-singapur-espanol-del-bunkering-con-la-crisis-del-mar-rojo.html>

<sup>36</sup> Ester Mateos, “El Puerto de Algeciras experimenta un notable crecimiento en el primer semestre de 2024”, Diario Área, Campo de Gibraltar, 19 de julio de 2024  
<https://www.diarioarea.com/2024/07/19/el-puerto-de-algeciras-experimenta-un-notable-crecimiento-en-el-primero-semestre-de-2024/>

<sup>37</sup> Tanger Med Special Agency, “Bunkering”, consultado el 15 de agosto de 2024  
<https://www.tangermedport.com/en/service/bunkering/>

realizándose dentro del puerto y el resto en las áreas de fondeo (estas también incluyen, controvertidamente, áreas de la bahía de Algeciras apropiadas por Gibraltar).

Se trata de cifras por debajo de las del puerto de Algeciras, que como ya se ha dicho llega a manejar unos 3 millones de toneladas anuales en materia de *bunkering*<sup>38</sup> y cuenta con tres empresas para este servicio. Las operaciones en Algeciras se realizan con barcasas de doble casco equipadas con tecnología avanzada para el control ambiental, garantizando altos estándares de seguridad y protección medioambiental; además, se están implementando procesos de análisis de datos avanzados para mejorar la eficiencia y el seguimiento de los servicios prestados<sup>39</sup>.

### Comparación con otros puertos españoles

Como ya se ha mencionado, el puerto de Algeciras se posiciona como el más eficiente de Europa, y por lo tanto también de España. Tras el puerto de Algeciras (10ª posición mundial) encontramos el de Barcelona (34ª) y el de Málaga (90ª)<sup>40</sup>. Los demás puertos españoles no llegan a figurar en este ranking, tampoco el de Valencia, si bien este y el de Barcelona son los principales competidores españoles del puerto de Algeciras.

Valencia supera a Algeciras en unidades TEU, pero no en toneladas absolutas de mercancía, cómputo en el que en 2023 el puerto valenciano alcanzó 77,1 millones de toneladas<sup>41</sup>, frente a los 97,2 millones del gaditano<sup>42</sup>. El puerto de Barcelona se encuentra por debajo, con un tonelaje ese mismo año de 64 millones<sup>43</sup>.

El puerto de Algeciras no solo supera a los puertos de Valencia y Barcelona en cifras totales de mercancías, sino que es el puerto que menos se está viendo afectado por la guerra en Ucrania y por la crisis en el Mar Rojo (Algeciras se ha visto en realidad beneficiado en algunas operaciones). En el año 2023, el puerto de Algeciras recibió el 19,8% del tráfico marítimo nacional que se sitúa en 543,3 millones de toneladas. A nivel nacional hubo un descenso del 3,3% del tráfico respecto a 2022 mientras que Algeciras tan solo sufrió un descenso de su tráfico general del 2,3%, a pesar del aumento en toneladas de mercancía<sup>44</sup>.

---

<sup>38</sup> Algeciras Port Community, "Bunkers & Ship Services", Algeciras Handbook, consultado el 15 de agosto de 2024

<https://portofalgeciras.com/es/bunkers-ship-services/>

<sup>39</sup> Ports Europe, "Bunkering Activity Booming at the Port of Algeciras", 23 de febrero 2022.

<https://www.portseurope.com/bunkering-activity-booming-at-the-port-of-algeciras/>

<sup>40</sup> World Bank. "The container Port Performance Index 2023, A Comparable Assessment of Performance Based on Vessel Time in Port", World Bank Group and S&P Global Market Intelligence, 2024

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060324114539683/pdf/P17583313892300871be641a5ea7b90e0e6.pdf>

<sup>41</sup> Autoridad Portuaria de Valencia, "Boletín Estadístico APV. Diciembre 2023"

[https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2312-Boletin-Estadistico-Diciembre-2023\\_Definitivo.pdf](https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2312-Boletin-Estadistico-Diciembre-2023_Definitivo.pdf)

<sup>42</sup> Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, "Estadísticas", consultado el 15 de agosto de 2024

<https://www.apba.es/estadisticas>

<sup>43</sup> Port de Barcelona, "Memoria Anual 2023"

<https://www.portdebarcelona.cat/es/memoria2023/#page=1>

<sup>44</sup> Europa Sur, "Algeciras lideró en 2023 el sistema portuario nacional con un 19,8% del tráfico de toda España", 22 de enero 2024

[https://www.europasur.es/maritimas/algeciras-lider-sistema-portuario-nacional-Espana\\_0\\_1870014241.html](https://www.europasur.es/maritimas/algeciras-lider-sistema-portuario-nacional-Espana_0_1870014241.html)

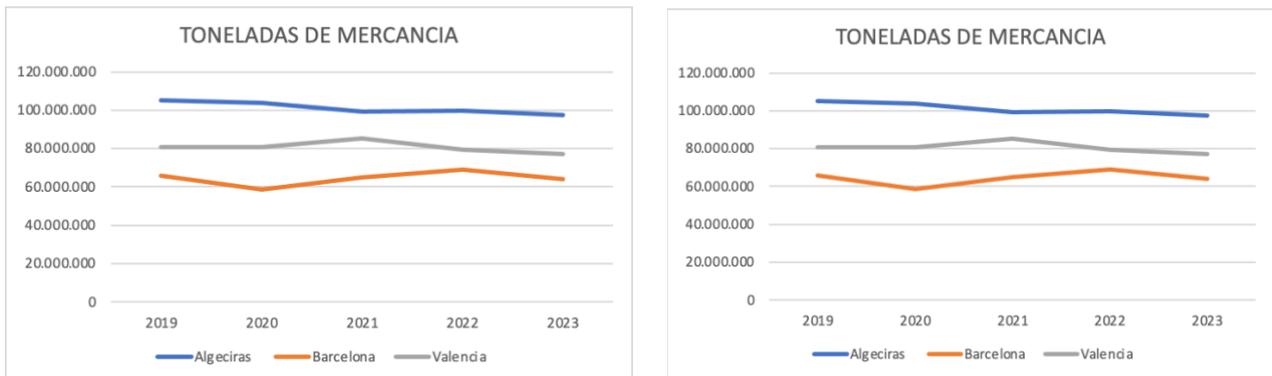
**FIGURA 7. ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, BARCELONA Y VALENCIA (2019-2023)**

		2019	2020	2021	2022	2023
<b>ALGECIRAS</b>	Mercancía (Tm)	104.882.051	103.598.840	99.377.930	99.710.315	97.229.425
	Graneles Sólidos	973.830	552.762	664.448	1.376.367	447.845
	Graneles Líquidos	30.577.074	28.306.029	28.126.069	27.285.943	25.881.524
	Contenedores (TEU)	5.125.385	5.107.873	4.799.497	4.767.282	a) 4.600.000
	Avituallamientos	2.398.322	1.982.166	3.108.689	3.993.357	3.736.596
<b>BARCELONA</b>	Mercancía (Tm)	65.958.084	58.445.734	64.947.675	69.030.283	b)64.017.660
	Graneles Sólidos	4.071.384	4.012.867	4.459.744	4.549.252	4.795.301
	Graneles Líquidos	16.132.219	12.833.480	12.319.350	15.455.983	12.918.904
	Contenedores (TEU)	3.300.000	2.958.040	3.531.324	3.522.944	c) 3.300.000
	Avituallamientos	1.731.725	1.024.041	1.435.122	1.822.509	1.563.242
<b>VALENCIA</b>	Mercancía (Tm)	80.727.739	80.544.637	85.269.726	79.365.321	77.163.936
	Graneles Sólidos	2.190.118	1.859.496	2.159.064	2.255.164	2.465.568
	Graneles Líquidos	3.120.013	2.673.188	3.867.779	5.818.821	5.296.951
	Contenedores (TEU)	5.439.827	5.428.307	5.604.478	5.052.272	4.796.985
	Avituallamientos	334.321	336.071	417.914	401.718	416.398

Fuente: Memorias anuales de las respectivas autoridades portuarias y resúmenes estatales.

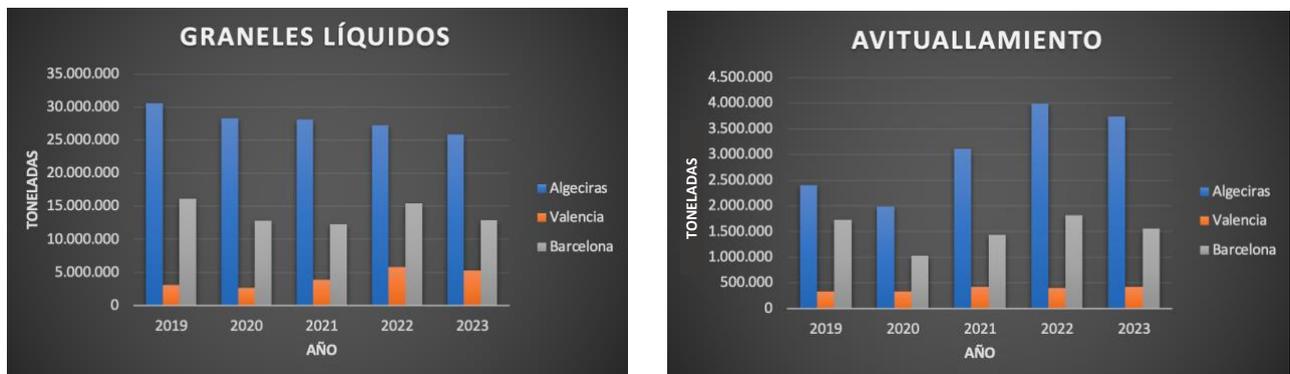
Nota: Las cifras con asterisco son estimaciones

**FIGURA 8 Y 9. TONELAJE DE MERCANCÍA Y NÚMERO DE CONTENEDORES EN LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, BARCELONA Y VALENCIA (2019-2023)**



Fuente: Memorias anuales de las respectivas autoridades portuarias y resúmenes estatales.

**FIGURA 10 Y 11. TONELAJE DE GRANELES LÍQUIDOS Y DE AVITUALLAMIENTO EN LOS PUERTOS DE ALGECIRAS, BARCELONA Y VALENCIA (2019-2023)**



Fuente: Memorias anuales de las respectivas autoridades portuarias y resúmenes estatales.

En los ámbitos en los que destaca especialmente el puerto de Algeciras son en el tráfico de graneles líquidos y en el avituallamiento. En el primer aspecto las cifras son un 49,9% superiores a las del siguiente puerto con mayor número de graneles líquidos, el de Barcelona. El segundo aspecto está estrechamente relacionado con el primero, pues vimos anteriormente que de esos graneles la mayoría son principalmente productos energéticos. Veamos más en detalle la correlación entre estos:

Tanto el puerto de Valencia como el puerto de Barcelona, que manejan una cantidad inferior de graneles líquidos, hacen una menor cantidad de avituallamientos. Las toneladas de graneles líquidos se han mantenido en Algeciras relativamente estables, con un ligero descenso, mientras que en el puerto de Barcelona ha habido más variación, con su pico en 2022. Valencia en cambio, que muestra unas cifras muy bajas, está creciendo en este aspecto. En cuanto al avituallamiento, Algeciras ha presentado el mayor crecimiento.

## EL NEXO TERRESTRE

# El túnel entre España y Marruecos, un proyecto que será realidad cuando se den las condiciones



Recreación de una sección del proyecto de túnel [SECEGSA]

**E**l proyecto del túnel submarino entre España y Marruecos, conocido como el Túnel de Gibraltar, tiene como objetivo conectar los dos países –y sus respectivos continentes– a través del estrecho de Gibraltar. Esta ambiciosa iniciativa, con una longitud estimada de 42 kilómetros (de los cuales 27,7 serían submarinos), está concebida para mejorar la conectividad y el transporte entre Europa y África y su realización debería suponer un impulso económico a ambos lados del estrecho.

La idea del túnel data de finales del siglo XIX, pero no adquirió cierta oficialidad hasta 1979, cuando los reyes Hassan II de Marruecos y Juan Carlos I de España firmaron una declaración común para estudiar la viabilidad de este enlace fijo. Desde entonces, ambos países han realizado numerosos estudios y evaluaciones técnicas para determinar la factibilidad del proyecto. De ello se está encargando una comisión mixta, formada por la Sociedad Española para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA)<sup>1</sup> y su contraparte marroquí, la Société Nationale d'Études du Détroit de Gibraltar (SNED). La comisión cuenta con la asistencia de centros de estudios

---

<sup>1</sup> SECEGSA, “Cuatro décadas de cooperación entre España y Marruecos”, Sociedad Española para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, consultado el 10 de agosto de 2024  
<https://www.secegsa.gob.es/proyecto-del-enlace-fijo/historia-del-proyecto/cuatro-decadas>

especializados a nivel mundial, como el Instituto Federal suizo de Tecnología de Zurich (ETH)<sup>2</sup>.

El túnel está previsto para el transporte de pasajeros y mercancías, incluyendo trenes de alta velocidad, y de vehículos y camiones mediante lanzaderas. Además, existiría la posibilidad de utilizar el túnel como un gasoducto, lo que podría aumentar su viabilidad económica. Su realización presentaría desafíos técnicos significativos, pues entre otras características debería alcanzar una profundidad superior a los 400 metros en su punto más bajo (sería cinco veces más profundo que el Túnel del Canal de la Mancha). Lógicamente también se enfrentaría al problema de su financiación, para la que, en cualquier caso, podría contar parcialmente con el compromiso de apoyo genéricamente ya expresado por entidades financieras internacionales, como el Banco Mundial y el Banco Europeo de Inversiones.

Sin embargo, el mayor obstáculo es la voluntad última tanto de Marruecos como muy especialmente de España. La decisión de ejecución del proyecto aún requiere nuevos acuerdos bilaterales y contactos de alto nivel entre los gobiernos de los dos países. Pero el temor a que una conexión de este tipo incremente la presión migratoria sobre España y además pueda comportar un trasvase productivo, propiciado por los salarios más bajos de Marruecos –todo ello unido a la desconfianza social y cultural hacia el vecino del sur<sup>3</sup>–, hace improbable que el gobierno español priorice esta iniciativa en el medio plazo.

### **Evolución histórica**

La idea de un túnel submarino surgió en 1869, pero no atrajo la atención pública hasta que en 1900 *The New York Times* publicó una nota que se hacía eco de un proyecto que el ingeniero Jean Baptiste Berlier había hecho llegar a los gobiernos de España y Marruecos; la nota hacía referencia a las dificultades técnicas y financieras y al convencimiento de Berlier de que era posible superarlas<sup>4</sup>. En 1925 el estado español empezó a interesarse por el proyecto y la Asociación del Ferrocarril Transahariana comenzó a realizar un estudio del túnel, que en aquel entonces se pensaba estrictamente ferroviario. Ese mismo año, el teniente coronel Pedro Jevenois Labernade solicitó al Rey Alfonso XIII autorización para continuar los estudios de un túnel submarino bajo el estrecho de Gibraltar, previamente iniciados por el general Mariano Rubió y Bellvé en 1916. El proyecto, que había estimado un coste de 160 millones de pesetas y una duración de cinco años, recibió apoyo gubernamental para recopilar los datos necesarios; en 1927, Jevenois propuso dos posibles rutas al oeste de Tarifa y estimó un coste actualizado de 300 millones de pesetas.

---

<sup>2</sup> SECEGSA, “SECEGSA, SNED y el Instituto Federal suizo de Tecnología de Zurich (ETH)”, Sociedad Española para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, 26 de abril de 2017

<https://www.secegsa.gob.es/actividades/secegsa-sned-y-el-instituto-federal-suizo-de-tecnologia-de-zurich-eth>

<sup>3</sup> Ibón Uría Molero, “El 89% de los votantes desconfía de Marruecos y el 55% critica la gestión de la crisis migratoria”, 20 Minutos, 26 de mayo de 2021

<https://www.20minutos.es/noticia/4708678/0/el-89-de-los-espanoles-desconfia-de-marruecos-y-el-55-critica-la-gestion-de-la-crisis-migratoria/>

<sup>4</sup> The New York Times, “Proposed Gibraltar Tunnel. M. Berlier, the Engineer, Believes His Plan Perfectly Feasible”, 2 de diciembre de 1900

<https://www.nytimes.com/1900/12/02/archives/proposed-gibraltar-tunnel-m-berlier-the-engineer-believes-his-plan.html>

En 1928 se formó la Comisión Interministerial para estudiar el proyecto, que incluyó estudios geológicos y la promoción de la iniciativa en congresos científicos. Se fijaron posibles puntos de entrada y salida del túnel en Tarifa y Punta Ferdigua. Con la llegada de la II República la comisión fue disuelta, debido a su asociación con el régimen anterior, pero unos meses después, en diciembre de 1931, fue restablecida en el seno del Ministerio de Comunicaciones. La comisión continuó con estudios submarinos, geológicos y buscó financiación internacional. Jevenois mantuvo su cargo como secretario de la comisión y también del Comité de Protección del Túnel Submarino. Las investigaciones continuaron hasta 1935, cuando se dejaron por la inestabilidad política<sup>5</sup>.

La iniciativa resurgió en la década de 1960, pero no fue hasta veinte años después que el proyecto fue formalmente retomado. En 1980 se creó la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, en cooperación con el Marruecos de Hasan II. Esta sociedad sigue activa en la actualidad, con el cometido de valorar la viabilidad de la construcción del túnel y estudiar alternativas (la única otra opción considerada ha sido la de levantar un puente, pero ya ha sido descartada). No obstante, a pesar de que el proyecto ha ido avanzando en sus concreciones técnicas, hasta la fecha no se ha sobrepasado ese ámbito de estudio y análisis<sup>6</sup>. Al no entrar en ningún estadio preliminar de ejecución, la sociedad se ha encontrado al borde del cierre en varias ocasiones, la más reciente en 2023, cuando advirtió que, si no recibía mayores subvenciones en 2024, no podría prolongar su existencia<sup>7</sup>.

Algunos movimientos en el último año han intentado superar la inacción. En junio de 2023 se celebró la 44ª sesión del comité intergubernamental conjunto hispano-marroquí, integrado por la sociedad marroquí SNED y la española SECEGSA. En junio de 2024, una reunión del comité mixto trató de definir el plan de trabajo<sup>8</sup>. El gobierno español ha mantenido viva SECEGSA mediante una nueva subvención de 750.000 de euros. Entre 2023 y 2024 la sociedad ha recibido de la Unión Europea un total de 2,8 millones de euros, de los cuales 1,27 millones proceden de ayudas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia; para junio de 2026 se prevé otra ayuda europea de un millón de euros<sup>9</sup>.

### **Concreción del proyecto**

El gobierno español ha encargado a la consultora estatal de ingeniería Ineco que actualice el estudio de viabilidad y las estimaciones de costes del túnel ferroviario submarino, que podrían acercarse a los 10.000 millones de euros. Tanto el Servicio

---

<sup>5</sup> Juan A. Patrón Sandoval, "El Túnel Submarino bajo el Estrecho de Gibraltar. Las primeras Comisiones de estudios: El aspecto oficial del proyecto", Aljaranda, Revista de Estudios Tarifeños, número 27, 1997 <https://web.archive.org/web/20131104073328/http://www.tarifaweb.com/aljaranda/num27/art4.htm>

<sup>6</sup> Antonio Villarreal, "Llevan 37 años planeando el túnel submarino que nos unirá a Marruecos: 'Aún nos queda'", El Confidencial, 9 de septiembre de 2018. [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/ciencia/2018-09-09/tunel-estrecho-gibraltar-37-anos-secegsa\\_1612683/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/ciencia/2018-09-09/tunel-estrecho-gibraltar-37-anos-secegsa_1612683/)

<sup>7</sup> Joaquín Hernández Rader, "El Gobierno salva del cierre a la empresa del túnel con Marruecos y sube el sueldo a su cúpula", Voz Populi, 16 de Julio de 2024. <https://www.vozpopuli.com/espana/politica/gobierno-salva-cierre-empresa-tunel-marruecos-sube-sueldo-cupula.html>

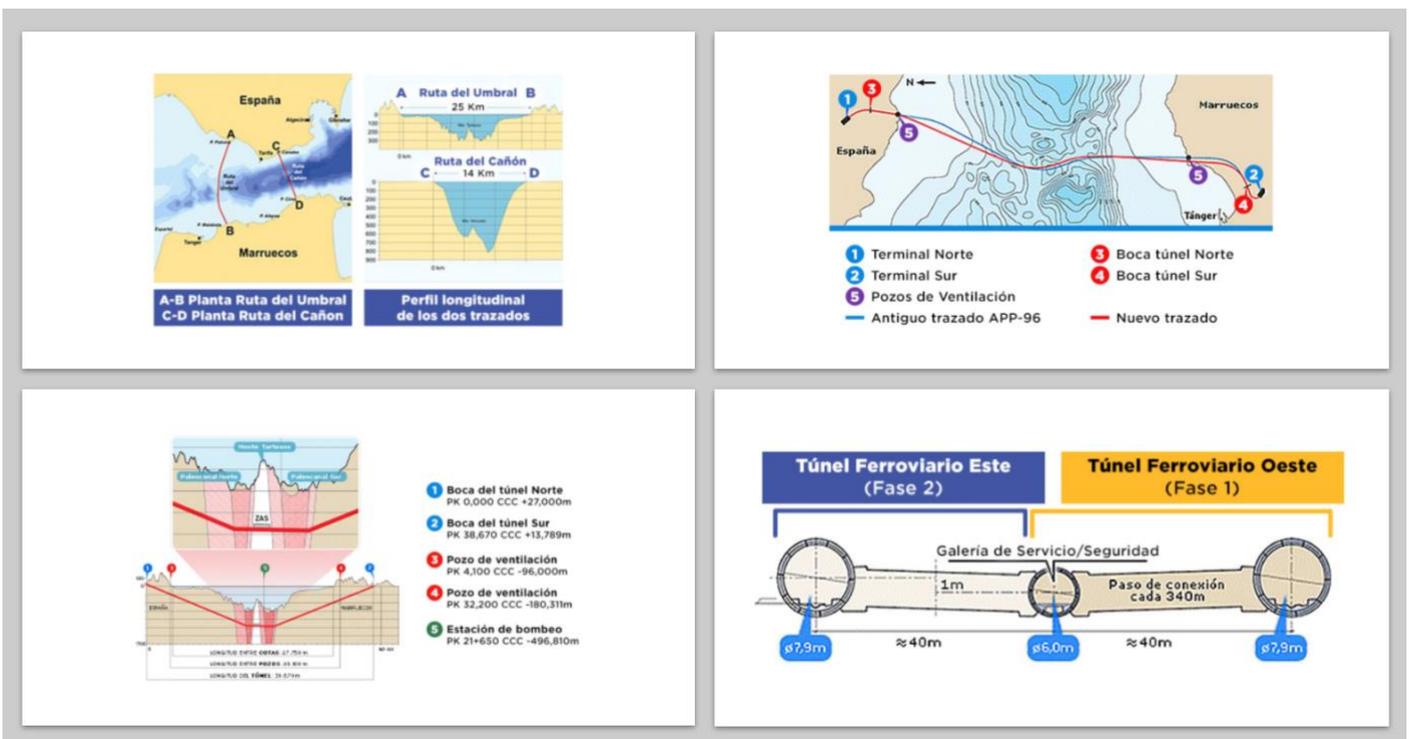
<sup>8</sup> Marouane Kabbaj, "Liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne: On voit enfin le bout du tunnel", Maroc Hebdo, 24 de mayo de 2024 <https://www.maroc-hebdo.press.ma/liaison-fixe-entre-maroc-lespagne-on-voit-enfin-bout-tunnel>

<sup>9</sup> Joaquín Hernández Rader, op. cit.

Geológico de Estados Unidos en Europa como el fabricante de tuneladoras Herrenknecht han sido consultados sobre el proyecto<sup>10</sup>.

La actualización posiblemente apostará por los planes que han ido concretando los trabajos previos de SECEGSA, que determinan la construcción de un túnel de un solo diámetro, destinado al uso de trenes de pasajeros y de mercancías y con la correspondiente galería de servicios (se dejaría para un futuro la posibilidad de un segundo túnel paralelo). En cuanto al trazado, se ha descartado la distancia más corta (la llamada Ruta del Cañón, en la que las dos costas están separadas por solo 14 km), ya que ahí el suelo marino presenta una mayor profundidad, y se ha escogido la Ruta del Umbral, de Punta Paloma, en España, a Punta Malabata, en Marruecos (25 entre las dos orillas). La infraestructura, que uniría Algeciras y Tánger tendría unos 42 kilómetros, con 27,7 kilómetros de vías en el túnel submarino. En su punto más bajo, el túnel se encontraría a unos 470 metros por debajo del nivel del mar, con una pendiente máxima de alrededor del 3%. SECEGSA estima que el túnel podría alcanzar en 2050 un tráfico anual de 12,8 millones de pasajeros y 13,1 millones de toneladas<sup>11</sup>.

FIGURAS 12-15. INGENIERÍA DEL PROYECTO DEL TÚNEL DE GIBRALTAR



Plantas y perfiles del proyecto difundidos por SECEGSA<sup>12</sup>

<sup>10</sup> International railway Journal, “Spain-Morocco tunnel project revival. Governments update plans and strengthen cooperation in the rail sector”, 9 de mayo de 2024

<https://www.railjournal.com/infrastructure/spain-morocco-tunnel-project-revival/>

<sup>11</sup> SECEGSA, “El enlace fijo”, vídeo, consultado el 10 de agosto de 2024

<https://www.secegsa.gob.es/conocenos/el-enlace-fijo>

<sup>12</sup> SECEGSA, “Ingeniería del proyecto”, consultado el 10 de agosto de 2024

<https://www.secegsa.gob.es/proyecto-del-enlace-fijo/ingenieria-del-proyecto>

## Impacto del túnel

La realización de un túnel bajo el estrecho de Gibraltar supondría un hito en conectividad y aportaría importantes oportunidades económicas, pero también constituiría un reto en diversos aspectos, como el migratorio.

Por un lado, el túnel mejoraría significativamente la conectividad entre Europa y África. Facilitaría el tránsito de personas y mercancías, permitiendo un intercambio más rápido y eficiente. Esta conexión directa podría transformar las relaciones comerciales y turísticas entre ambos continentes, fomentando el desarrollo económico en las regiones involucradas<sup>13</sup>. También impulsaría las economías locales de España y Marruecos y mejoraría las oportunidades comerciales y de inversión en la región<sup>14</sup>. Al mismo tiempo podría significar un avance significativo en las relaciones políticas entre España y Marruecos, que llevan varias décadas siendo notoriamente complicadas. La modernización marroquí y una buena relación con España pueden ser claves para la posición española en el ámbito internacional<sup>15</sup>.

Por otra parte, la construcción del túnel tendría un impacto positivo en el tejido económico a cada lado del estrecho, siempre y cuando la diferencia salarial no fuera en detrimento del mercado laboral en el Campo de Gibraltar. La creación de empleo y el desarrollo de infraestructuras auxiliares, como carreteras y ferrocarriles, mejorarían la conectividad interna de ambos países.

También en términos medioambientales constituiría un avance, pues la reducción de la necesidad de transporte aéreo y marítimo podría contribuir a una disminución de las emisiones de carbono, promoviendo así un transporte más sostenible.

Sin embargo, el proyecto enfrenta igualmente importantes desafíos. La construcción del túnel bajo el estrecho de Gibraltar presenta enormes dificultades debido a la complejidad geológica del área, que incluye la presencia de rocas extremadamente duras y una falla tectónica activa. Estos factores complican la viabilidad técnica y aumentan el riesgo de problemas durante la construcción y operación del túnel. Además, el elevado coste del proyecto necesita una inversión significativa que plantea riesgos financieros y requiere un compromiso sustancial de financiación por parte de ambos gobiernos y posibles inversores privados<sup>16</sup>.

También existe preocupación sobre los posibles impactos ambientales y sociales. La construcción y operación del túnel podrían tener efectos negativos en los ecosistemas marinos. Es esencial adoptar las medidas necesarias para reducir esos daños ambientales, como estrategias de reducción de ruido, programas de monitoreo posterior

---

<sup>13</sup> Raúl González, "El 'Túnel de Gibraltar', así sería el enlace que uniría España y Marruecos con 40km de longitud". AS. 16 de marzo de 2024  
<https://as.com/actualidad/sociedad/el-tunel-de-gibraltar-asi-seria-el-enlace-que-uniria-espana-y-marruecos-con-40km-de-longitud-n/>

<sup>14</sup> Antonio Davis, "La ambiciosa búsqueda de un túnel bajo el estrecho de Gibraltar", Highways Today, 25 de septiembre de 2023  
<https://highways.today/2023/09/25/tunnel-strait-gibraltar/>

<sup>15</sup> Haizam Amirah Fernández, "Relaciones España Marruecos", Real Instituto Elcano, Informe Elcano 19, octubre de 2015  
<https://www.realinstitutoelcano.org/informes/informe-elcano-19-relaciones-espana-marruecos/>

<sup>16</sup> Adil Faouzi, "Spain-Morocco Tunnel Under Strait of Gibraltar Would Cost €6 Billion", Morocco World News, 2 de Julio de 2024  
<https://www.morocroworldnews.com/2024/07/363613/spain-morocco-tunnel-under-strait-of-gibraltar-would-cost-euro-6-billion>

a la construcción y zonas de protección de la vida silvestre para garantizar la sostenibilidad a largo plazo del ambiente marino<sup>17</sup>. Ambos gobiernos se han comprometido a tener en cuenta esas consideraciones, pero la complejidad del proyecto hace abrigar dudas sobre su efectividad<sup>18</sup>.

En cuanto a los aspectos sociales, existen inquietudes relacionadas con el tráfico de personas y bienes, incluyendo posibles problemas de migración y seguridad. La crisis migratoria, que ha impactado en años recientes a la Unión Europea, tiene también un foco en España con la inmigración que entra a través del estrecho de Gibraltar. Actualmente tanto la Unión Europea como el gobierno de España carecen de mecanismos efectivos para prevenir esta crisis.

### **A la espera de su momento**

La celebración en 2030 del Mundial de Fútbol en España, Portugal y Marruecos ha llevado a la prensa internacional a especular sobre una pronta ejecución del proyecto, celebrando la posibilidad de inaugurar el túnel para el gran evento futbolístico<sup>19</sup>. La proximidad de esa cita internacional ha provocado la reincidencia en el optimismo excesivo que a veces ha envuelto la conexión fija entre Europa y África, con voces que plantean la necesidad de comenzar las obras el próximo año para poder completarlas en 2030.

Aunque en febrero de 2023 se firmó un memorando de entendimiento entre los ministros de España y Marruecos que presiden la comisión mixta<sup>20</sup>, indicando un deseo de ir despejando dudas internas que existen en ambos gobiernos acerca de la realización del túnel, hay que advertir que no se dan las condiciones necesarias para poner manos a la obra. Cuando menos, está el vértigo del gasto, que en un ciclo económico claramente no expansivo es siempre paralizante, pero además por parte de España hace falta un convencimiento político y social que no se da. La relación con Marruecos, con el asunto el Sáhara Occidental, constituye un elemento polarizador en el espectro político español. Por otra parte, la duración del proyecto, estimada entre 10 y 15 años, representa un desafío, ya que durante este tiempo podrían surgir cambios políticos, económicos y sociales que afecten la continuidad y el éxito del proyecto.

---

<sup>17</sup> Paul Luckman, "Spain Africa train tunnel – Fact or Fiction", The Portugal News, 7 de Julio de 2024  
<https://www.theportugalnews.com/news/2024-07-07/spain-africa-train-tunnel-fact-or-fiction/90312#:~:text=However%2C%20the%20construction%20of%20the,marine%20life%20in%20the%20area.>

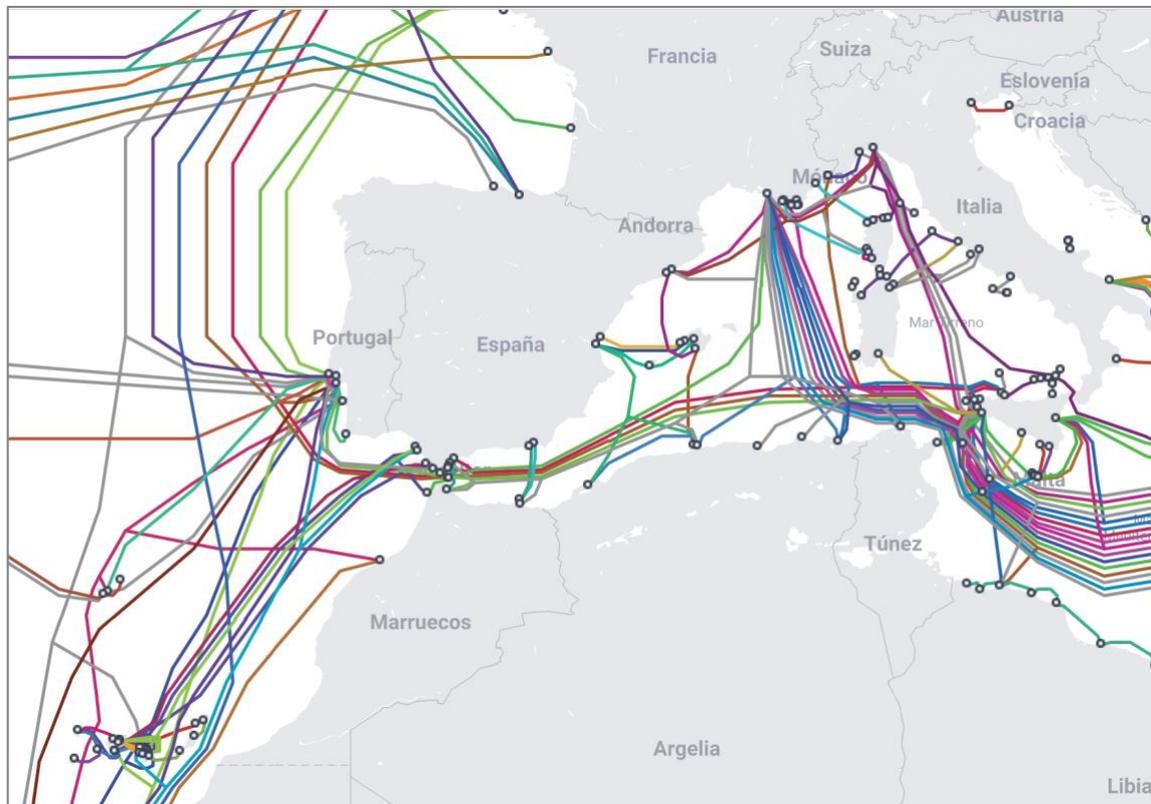
<sup>18</sup> Walaw, "El Ambicioso Proyecto del Túnel del Estrecho de Gibraltar Recupera Impulso" Walaw Press, 3 de Julio de 2024  
[https://es.walaw.press/articles/el\\_ambicioso\\_proyecto\\_del\\_taunel\\_del\\_estrecho\\_de\\_gibraltar\\_recupera\\_impulso/GLMWSLWMMPL](https://es.walaw.press/articles/el_ambicioso_proyecto_del_taunel_del_estrecho_de_gibraltar_recupera_impulso/GLMWSLWMMPL)

<sup>19</sup> Everett Potter, "An Underwater Rail Tunnel May Link Europe With Africa By 2030", Forbes, 24 de junio de 2024  
<https://www.forbes.com/sites/everettpotter/2024/06/23/an-underwater-rail-tunnel-may-link-europe-with-africa-by-2030/#>

<sup>20</sup> Youness Oubaali y Mohammed Fizazi, "Tunnel sous le détroit de Gibraltar: les travaux démarreront-ils l'année prochaine?", SNRT News, 27 de abril de 2024  
<https://snrtnews.com/fr/article/tunnel-sous-le-detroit-de-gibraltar-les-travaux-demarreront-ils-lannee-prochaine-95844>

## LAS CONEXIONES

# Cables submarinos en el estrecho de Gibraltar y sus inmediaciones



Mapa de cables submarinos. Tomado de [www.submarinecablemap.com](http://www.submarinecablemap.com), de TeleGeography

**L**AS conexiones submarinas son vitales para cualquier operación entre continentes. A la importancia que tradicionalmente se ha dado a oleoductos y gasoductos o a las redes eléctricas, se ha unido la relevancia de los cables que transportan información y alimentan los flujos de señales en un mundo cada vez más interconectado. La vulnerabilidad de esas distintas conducciones frente a intentos de sabotaje o de espionaje (el caso de transmisión de información) está obligando a prestar una especial atención a posibles vicisitudes en los tendidos de cables y tuberías. Un punto muy sensible son los estrechos: unos *desfiladeros* por donde pasan diversos cables intercontinentales y ductos de diversa naturaleza.

### Cables de telecomunicaciones

Los cables submarinos son fundamentales para las comunicaciones mundiales, ya que diariamente manejan ingentes cantidades de información y vehiculan infinidad de transacciones digitales<sup>1</sup>. Estos cables transportan una parte sustancial del tráfico

<sup>1</sup> Doug Brake, "Submarine Cables: Critical Infrastructure for Global Communications", Information technology and Innovation Foundation. Abril de 2019 <https://www2.itif.org/2019-submarine-cables.pdf>

mundial de internet, soportan buena parte las transacciones financieras internacionales (hace cinco años facilitaban ya 10 billones de dólares en transferencias financieras y 15 millones de transacciones financieras diarias<sup>2</sup>) y son medio de transmisión de otras formas de comunicación digital, lo que hace indispensable su papel en la conectividad internacional.

El lecho del estrecho de Gibraltar sirve de cauce para diversos cables submarinos, fundamentales para las telecomunicaciones globales, ya que sirven de conducto vital para la transmisión de datos entre Europa, África y Asia. Unos atraviesan el Estrecho longitudinalmente, discurriendo entre el Atlántico y el Mediterráneo, y otros lo hacen transversalmente en aguas del Estrecho propiamente o en sus inmediaciones, como en el caso del mar de Alborán, enlazando España con el norte de África, así como con Canarias y otros puntos.

En cuanto al primer grupo, hay que mencionar Alcatel Submarine Networks (ASN)<sup>3</sup>, una compañía de Nokia líder mundial del sector, con más de 800.000 km de sistemas ópticos submarinos, que participa en el despliegue y mantenimiento de varios cables en el Mediterráneo, incluidos los que enlazan con puntos del Atlántico. Junto con AFR-IX Telecom, proveedor de servicios de internet en África, ha creado el **Medusa Submarine Cable System** para aumentar la conexión entre el sur de Europa y el norte de África<sup>4</sup>. Los extremos de la conexión están en Carcavelos (Portugal) y Port Said (Egipto); salva la angostura del estrecho de Gibraltar entrando en tierra en Zahora de los Atunes y volviendo al mar en Torreguadiaro, ambas localidades en la provincia de Cádiz<sup>5</sup>. Además, tiene un ramal que conecta con las poblaciones marroquíes de Tetuán y de Nador, más al este. Se trata del cable más largo del Mediterráneo, con 8.700 kilómetros<sup>6</sup>, con entrada en funcionamiento a partir de 2024<sup>7</sup>.

Otro operador clave es Orange, multinacional francesa de telecomunicaciones que gestiona importantes cables submarinos como **SeaMeWe-3** (Southeast Asia-Middle East-Western Europe). Este cable cruza el estrecho de Gibraltar de este a oeste y conecta Europa con Asia a través del Mediterráneo, pasando luego por zonas críticas

---

<sup>2</sup> Gonzalo Vázquez Orbaiceta “Undersea cables’ vulnerability: A hidden network of vital connectivity”, Center for Global Affairs and Strategic Studies, Universidad de Navarra. 8 de marzo de 2023 <https://www.unav.edu/web/global-affairs/undersea-cables-vulnerability-a-hidden-network-of-vital-connectivity>

<sup>3</sup> ASN, “Telecommunications”, Alcatel Submarine Networks, consultado el 20 de agosto de 2024 <https://www.asn.com/telecoms/>

<sup>4</sup> Servimedia, “AFR-IX Telecom se apoya en Alcatel Submarine Networks para la construcción del cable de fibra óptica Medusa que atravesará el Mediterráneo”, Diario de Sevilla, 17 de febrero de 2022 [https://www.diariodesevilla.es/empresas-al-dia/AFR-IX-Alcatel-Submarine-Networks-Mediterraneo\\_0\\_1657636317.html#](https://www.diariodesevilla.es/empresas-al-dia/AFR-IX-Alcatel-Submarine-Networks-Mediterraneo_0_1657636317.html#)

<sup>5</sup> Submarine Cable Map, “Submarine Cable Map”, TeleGeography, consultado el 20 de agosto de 2024 <https://www.submarinecablemap.com>

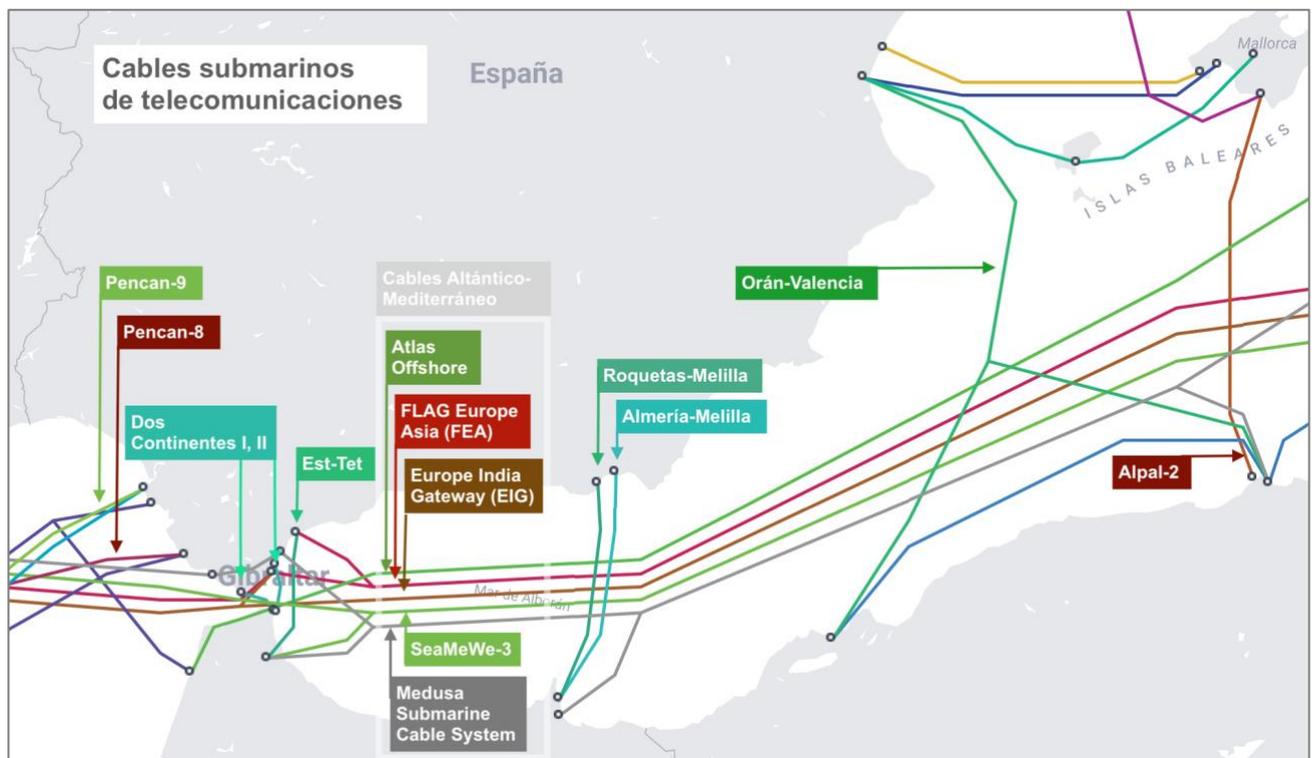
<sup>6</sup> Europa Sur, “Medusa, el cable submarino de fibra óptica más largo del Mediterráneo, tendrá una estación en Torreguadiaro”, Europa Sur, 17 de febrero de 2022 [https://www.europasur.es/san\\_roque/medusa-cable-fibra-optica-torreguadiaro\\_0\\_1657635253.html](https://www.europasur.es/san_roque/medusa-cable-fibra-optica-torreguadiaro_0_1657635253.html)

<sup>7</sup> José Rodríguez González, “La autopista submarina de fibra óptica que conecta Europa y África llega al estrecho de Gibraltar”, El Debate, 17 de abril de 2022 <https://www.eldebate.com/espana/20220417/autopista-submarina-fibra-optica-conecta-europa-africa-llega-estrecho-gibraltar.html>

como el canal de Suez; en su recorrido conecta un total de 4 continentes y 33 países. Se trata del cable submarino más largo del mundo, con 39.000 kilómetros<sup>8</sup>.

Otros cables que cruzan longitudinalmente el estrecho son Europe India Gateway (EIG) y FLAG Europe Asia (FEA). **Europe India Gateway** (EIG) es el sistema de cable más reciente de una línea histórica de sistemas de cable entre Europa e India que tiene casi 130 años; enlaza la metrópoli india de Mumbai con la población británica de Bude, con una extensión de 15.000 kilómetros<sup>9</sup>. Atraviesa varios *chokepoints* como los estrechos de Ormuz y de Bab el Mandeb, el canal de Suez y el estrecho de Gibraltar. Por su parte, el **FLAG Europe Asia**, originalmente llamado Fibre-optic Link Around the Globe (FLAG), es un cable submarino de 28.000 km que conecta 18 países y regiones de Asia, África y Europa. FLAG EA (FEA) se inauguró para su uso comercial en 1997; va desde Miura (Japón) hasta Porthcurno (Reino Unido) y cruza los mismos estrechos y canales que EIG además del estrecho de Malaca y el de Luzón<sup>10</sup>.

**FIGURA 16. CABLES SUBMARINOS DE TELECOMUNICACIONES EN EL ENTORNO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR Y DEL MAR DE ALBORÁN**



Etiquetado y señalización sobre una imagen segmentada de [www.submarinecablemap.com](http://www.submarinecablemap.com)

<sup>8</sup> Submarine Cable Networks, “Sea-Me-We-3”, consultado el 20 de agosto de 2024 <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/asia-europe-africa/smw3>

<sup>9</sup> EIG, “About Us”, Europe India Gateway, consultado el 20 de agosto de 2024 <https://www.europeindiagateway.com/webclient/common/html/aboutus.html>

<sup>10</sup> Submarine Cable Networks, “FEA”, consultado el 20 de agosto de 2024 <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/asia-europe-africa/flag>

Un quinto cable que discurre del Atlántico al Mediterráneo (o viceversa) es el **Atlas Offshore**, de mucha menor longitud (1.634 km), pues únicamente conecta la población marroquí de Asilah con el puerto francés de Marsella. Perteneciente a Maroc Telecom, permite a la operadora magrebí la posibilidad de interconectar con varios operadores de telefonía europeos<sup>11</sup>. Marsella es el punto de origen o final del mayor número de cables submarinos tendidos en el Mediterráneo.

También existen cables que cruzan el estrecho de Gibraltar de manera transversal, uniendo puntos de España y del norte de África, de corto trazado. Por un lado, está el dual **Dos Continentes I y II**, que une la España peninsular con la ciudad autónoma de Ceuta: uno sale de Tarifa y el otro de La Línea y llegan, respectivamente, a las ceutíes Playa de Benítez y Playa de la Ribera. La infraestructura pertenece a GTD España, que es parte del grupo GTD, de matriz chilena<sup>12</sup>.

El **Est-Tet** conecta la malagueña Estepona con la marroquí Tetúan. Es propiedad de Telxius, una sociedad constituida por Telefónica y Maroc Telecom<sup>13</sup>. Telefónica, el principal proveedor español de telecomunicaciones, es responsable de otros cables que enlazan con Canarias y con el Magreb. Es el caso de **Alpal-2**, que conecta España, desde las islas Baleares, con El Djamil, junto a Argel. Este cable desempeña un papel importante en el intercambio de datos y telecomunicaciones entre Europa y el norte de África<sup>14</sup>. También de Telefónica es **Pencan-9**, que va de España peninsular a las islas Canarias y facilita indirectamente las conexiones con Marruecos y el continente africano en general<sup>15</sup>. Un proyecto anterior, el Pencan-8 continúa en funcionamiento<sup>16</sup>.

Quedan por mencionar dos cables que aseguran las comunicaciones con la otra ciudad autónoma española en el litoral africano –el **Roquetas-Melilla (CAM)** y el **Almería-Melilla (ALME)**–, así como la conexión existente entre **Valencia y Orán (ORVAL)**, que tiene un ramal a Argel.

La importancia de los cables submarinos de telecomunicaciones no se puede sobreestimar. Manejan alrededor del 99% del tráfico de datos global, lo que los hace esenciales para la comunicación, el comercio y las finanzas internacionales<sup>17</sup>. También

---

<sup>11</sup> Lightwave, “Atlas Offshore network lands in Marseille”, Lightwave, 26 de abril 2007  
<https://www.lightwaveonline.com/network-design/article/16672989/atlas-offshore-network-lands-in-marseille>

<sup>12</sup> GTD, “Quiénes somos”, GTD España, consultado el 20 de agosto de 2024  
<https://gtdespana.com/grupo-gtd/>

<sup>13</sup> Telxius, “Other Cables”, consultado el 20 de agosto de 2024  
<https://telxius.com/en/our-network/other-cables/>

<sup>14</sup> Efe, “Empieza a funcionar el cable submarino ALPAL-2, que une Mallorca y Argelia”, El Mundo, 22 de julio de 2002  
<https://www.elmundo.es/navegante/2002/07/22/esociedad/1027350570.html>

<sup>15</sup> Antonio Lorenzo, “España se ofrece al mundo como centro neurálgico para los cables submarinos” El Economista. 10 de septiembre de 2021.  
<https://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/11386129/09/21/Espana-se-ofrece-al-mundo-como-centro-neuralgico-para-los-cables-submarinos.html>

<sup>16</sup> José María López, “Los cables submarinos que conectan España con el mundo a través de internet”, Hipertextual, 13 de junio de 2020  
<https://hipertextual.com/2020/06/cables-submarinos-espana-mundo-internet>

<sup>17</sup> Abhilash Halppnavar, “Submarine Cable Network: The Global Sovereign Asset”, Diplomatist, 3 de julio de 2020  
<https://diplomatist.com/2020/07/03/submarine-cable-network-the-global-sovereign-asset/>

tienen una importante repercusión en el ámbito militar, ya que los diversos países dependen de ellos para obtener información esencial para la planificación de sus operaciones<sup>18</sup>. Los *chokepoints* marítimos representan un importante punto de estrangulamiento global donde convergen numerosos cables: corredores de obligado paso, donde la concentración hace más vulnerable la red mundial de cables submarinos (la proximidad entre ellos facilita que se pueda actuar contra más de uno en poco tiempo, pero a la vez permite la alerta compartida).

El estrecho de Gibraltar está menos congestionado que otros pasos estratégicos. Cuenta con 5 cables que lo transitan, frente a los 17 del Mar Rojo y del estrecho de Bab el Mandeb o los 11 que discurren por el estrecho de Malaca; en el Mediterráneo Oriental se llegan a desplegar 16 en busca del Canal de Suez y en el Atlántico Norte hay tendidos 18 entre Europa y Norteamérica<sup>19</sup>. No obstante, en el caso del estrecho de Gibraltar la seguridad de esta infraestructura supone también un reto destacable, ya que la ubicación estratégica de este *chokepoint* otorgaría un mayor impacto a cualquier actuación contra los tendidos que lo atraviesan<sup>20</sup>. Para mitigar estos riesgos, empresas como Telefónica, ASN y Orange invierten fuertemente en medidas de seguridad, incluyendo tecnologías avanzadas de monitoreo y estrategias de respuesta rápida, para proteger estas infraestructuras vitales de amenazas físicas y cibernéticas. La salvaguardia de estos cables es primordial, ya que cualquier perturbación podría tener importantes repercusiones mundiales.

### Conexiones eléctricas

También vigilancia y protección requieren los cables submarinos de transmisión eléctrica. Desde 1997, existe una interconexión entre España y Marruecos, con un tendido submarino que une Tarifa y Punta Fardioua. En 2024 han comenzado los trabajos de instalación de otro cable, para prestar asistencia eléctrica desde la Península a la ciudad de Ceuta.

La interconexión con Marruecos tuvo inicialmente una capacidad de 700 MW, lo que equivalía a la mitad de las necesidades eléctricas que entonces presentaba el vecino país. En 2006 la capacidad fue elevada a 1,4 GW, constituyendo así la mayor interconexión entre dos continentes hasta esa fecha<sup>21</sup>. Gestionada por Red Eléctrica Española y pensada para enviar electricidad a Marruecos, el desarrollo de la generación eléctrica en ese país ha permitido que en ocasiones también España haya podido utilizar la infraestructura para cubrir algunas urgencias específicas propias.

---

<sup>18</sup> Madison L. Long, "Information Warfare in the Depths: An Analysis of Global Undersea Cable Networks", US Naval Institute, mayo de 2023  
<https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/may/information-warfare-depths-analysis-global-undersea-cable-networks>

<sup>19</sup> Submarine Cable Map, "Submarine Cable Map", TeleGeography, consultado el 20 de agosto de 2024  
<https://www.submarinecablemap.com>

<sup>20</sup> Yongshun Xie y Chengjin Wang "Spatial pattern of global submarine cable network and identification of strategic pivot and strategic channel" Springer Link. 5 de abril de 2023.  
<https://link.springer.com/article/10.1007/s11442-023-2103-0>

<sup>21</sup> Ignacio Urbasos, "Conexión eléctrica entre Ceuta y la Península: un asunto de seguridad energética y ambiental", Center for Global Affairs and Strategic Studies, Universidad de Navarra, 19 de mayo de 2021  
<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/conexion-electrica-entre-ceuta-y-la-peninsula-un-asunto-de-seguridad-energetica-y-medioambiental-2>

La conexión eléctrica con Ceuta fue proyectada hace una década, pero Red Eléctrica Española no ha contado hasta ahora con las partidas estatales necesarias para establecerla. Está previsto que el enlace entre Algeciras y Ceuta, de 58 kilómetros, entre en funcionamiento en 2025<sup>22</sup>.

**FIGURA 17. CONEXIONES ELÉCTRICAS ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS Y ENTRE LA PENÍNSULA Y CEUTA**



Fuente: Red Eléctrica Española

## Gasoductos

Además de cables submarinos hay dos gasoductos que cruzan el mar entre España y el norte de África: el Magreb-Europa y el Med-Gaz. Ambos juegan un papel crucial en el suministro de gas natural a España y en las relaciones geopolíticas del Magreb.

El gasoducto **Magreb-Europa** (GME), inaugurado en 1996, conecta los yacimientos de gas de Hassi R'Mel, en el interior de Argelia, con España: atraviesa Marruecos y el Estrecho de Gibraltar (entre Tánger y Tarifa) y llega hasta Córdoba. Tiene 1.400 km de longitud y las conexiones dentro de la península Ibérica facilitan el gas a Portugal y eventualmente a Francia<sup>23</sup>. Originalmente transportaba 10.000 millones de metros cúbicos (mmc) de gas al año, que luego aumentaron a 13.500 mmc, pero en 2021 Argelia decidió cerrar este gasoducto como consecuencia de la ruptura de relaciones

<sup>22</sup> Red Eléctrica Española, "Comienzan las obras del proyecto de interconexión eléctrica entre la Península y Ceuta", 11 de junio de 2024  
<https://www.ree.es/es/sala-de-prensa/actualidad/nota-de-prensa/2024/06/comienzan-las-obras-del-proyecto-de-interconexion-peninsula-ceuta>

<sup>23</sup> Mostefa Ouki, "Gazoduc Maghreb Europe (GME): another gas transit headache for Europe?", The Oxford Institute for Energy Studies. Septiembre de 2021.  
<https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2021/09/Gazoduc-Maghreb-Europe-GME-another-gas-transit-headache-for-Europe.pdf>

diplomáticas con Marruecos<sup>24</sup>. Este cierre significó un cambio en la dinámica energética, afectando tanto a España como a Marruecos. Esta decisión se enmarcó en el conflicto geopolítico más amplio que enfrenta a los dos vecinos magrebíes entre sí, en particular por la cuestión del Sáhara Occidental.

Al no haber bombeo hacia la península Ibérica, España ha utilizado el conducto para enviar gas a Marruecos, invirtiendo su dirección de flujo original. Este flujo inverso implica que Marruecos compra gas natural licuado (GNL) en el mercado internacional, que se transporta en barco a España y luego llega a Marruecos utilizando el gasoducto Magreb-Europa. Este acuerdo ha supuesto un aumento significativo del comercio de gas entre España y Marruecos y ha provocado protestas de Argelia. Las autoridades españolas aseguran que no hay gas argelino involucrado en estas transacciones<sup>25</sup>.

FIGURA 18. CONEXIONES GASÍSTICAS ENTRE EL MAGREB Y EUROPA. ETIQUETADOS LOS GASODUCTOS ARGELIA-ESPAÑA



Fuente: Sémhur (Wikimedia Commons). Etiquetado propio

<sup>24</sup> Francisco Peregil, "Argelia corta el mayor de sus gasoductos con España por la crisis con Marruecos", El País, 31 de octubre de 2021. <https://elpais.com/economia/2021-10-31/argelia-cierra-el-gasoducto-que-transportaba-gas-a-espana-a-traves-de-marruecos.html>

<sup>25</sup> Álvaro Escalonilla, "El acuerdo gasístico entre España y Marruecos neutraliza los planes de Argelia", Atalayar, 30 de mayo de 2023. <https://www.atalayar.com/en/articulo/economy-and-business/spain-morocco-gas-agreement-neutralises-algerias-plans/20230223104808181887.html>

El **Medgaz** se inauguró en 2010 para llevar directamente el gas argelino a España, con terminal en Almería, con el objetivo de reducir la dependencia respecto a Marruecos tanto de España como de Argelia, ante posibles decisiones unilaterales marroquíes sobre la conducción que pasaba por su territorio. Su capacidad de 8.000 mmc anuales fue ampliada en 2022 en otros 2.000 mmc para compensar el cierre del Magreb-Europa. Actualmente su capacidad es de 10.160 mmc al año, frente a los 20.000 mmc anuales que conjuntamente tenían los dos gaseoductos antes del cierre del GME<sup>26</sup>.

Tras el cierre, España ha debido compensar la menor llegada de gas argelino con importaciones de GNL por barco. La reversión del GME ha propiciado que Marruecos se convierta en un notable comprador de gas a España<sup>27</sup>. Se espera que el vecino país pague a España hasta 2 millones de euros anuales por este proyecto de regasificación<sup>28</sup>. Sin embargo, esto genera tensiones con el gobierno argelino, en un complejo entramado diplomático que España debe gestionar con cuidado.

---

<sup>26</sup> Medgaz, “Ficha técnica”, consultado el 20 de agosto de 2024

<https://www.medgaz.com/informacion-del-proyecto/ficha-tecnica/>

<sup>27</sup> Adil Faouzi, “Morocco Emerges as Major Buyer of Gas from Spain Two Years After Reopening Pipeline”, Morocco World News, 21 de junio 2024.

<https://www.moroccoworldnews.com/2024/06/363377/morocco-emerges-as-major-buyer-of-gas-from-spain-two-years-after-reopening-pipeline>

<sup>28</sup> Pipeline Technology Journal, “The Closure of Maghreb-Europe Gas Pipeline by Algeria Bolsters Spain-Morocco Ties”, PTJ, 2 de marzo de 2023

<https://www.pipeline-journal.net/news/closure-maghreb-europe-gas-pipeline-algeria-bolsters-spain-morocco-ties>

## EL FLUJO HUMANO

# La Operación Paso del Estrecho bate récords



*Embarque en el puerto de Argel durante la operación Paso del Estrecho*

**T**ODOS los años, entre los meses de junio y agosto, miles de personas realizan sus vacaciones de verano. Muchas optan por hacer turismo, pero gran cantidad de migrantes eligen volver a sus lugares de origen para dedicar tiempo a sus familias y reconectar con sus raíces. De estos migrantes, muchos de los que quieren ir al norte de África deciden trasladarse allí a través del estrecho de Gibraltar, usando los servicios de ferris. De ahí surge la necesidad de la puesta en marcha de la Operación Paso del Estrecho (OPE). La OPE es una importante operación logística y humanitaria coordinada por España para gestionar el flujo masivo de viajeros entre Europa y el norte de África, principalmente de marroquíes que regresan a su país para pasar el verano.

La operación se viene organizando anualmente desde 1986 debido al elevado número de magrebíes que viven en Europa, especialmente en Francia, de donde proceden la mayor parte de los vehículos que pasan el Estrecho. Francia cuenta con un alto porcentaje de inmigrantes, que llega al 10,3% de la población total, de los cuales el 48,2% provienen de África<sup>1</sup>. También en España reside una elevada población magrebí, básicamente

<sup>1</sup> Insee, "L'essentiel sur... les immigrés et les étrangers", Institut National de la Statistique et des Études Économiques, 2022.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3633212>

marroquíes, los cuales sumaban prácticamente un millón de personas en los datos censales de 2022 (735.940 extranjeras y 248.742 con nacionalidad española)<sup>2</sup>. Esa presencia ha ido aumentando; en el primer trimestre de 2024, por ejemplo, entraron hasta 26.000 inmigrantes procedentes de Marruecos<sup>3</sup>.

La OPE de 2024, que comenzó el 13 de junio y finalizó el 15 de septiembre supuso un nuevo récord en cifras: en esos tres meses facilitó el paso del Estrecho de 3.442.770 personas y 847.429 vehículos, lo que constituyó un incremento del 6,9% y del 9,3%, respectivamente, en relación a la edición de 2023<sup>4</sup>. También el número de rotaciones (proceso logístico por el que una embarcación, tras salir de su puerto de origen, embarca en su puerto de destino) por vía marítima entre Europa y África aumentó, llegando a ser de 12.012, con un incremento del 8,4%. Se trata de las mayores magnitudes en los casi cuarenta años del operativo.

Ya la campaña de 2023 había supuesto un importante salto, con el paso de 3.219.618 personas y de 775.410 vehículos y con 11.085 rotaciones<sup>5</sup>. En 2022 hubo un tráfico de 2.912.283 pasajeros, 695.487 vehículos y 9.908 rotaciones de barcos<sup>6</sup>. El 70% de las rotaciones se llevan a cabo entre los puertos de Algeciras y Tánger.

La OPE constituye un operativo de gran complejidad, pues involucra a múltiples agencias y organizaciones gubernamentales españolas, incluidos más de 26.100 agentes de la Policía Nacional y la Guardia Civil, en el caso de la última edición. En total fueron unas 27.000 personas las que se encargaron de la logística y el correcto desarrollo del flujo de personas y vehículos. En el aspecto marítimo, la OPE incluye 18 rutas marítimas, 32 barcos y una amplia infraestructura para dar cabida al aumento de viajeros<sup>7</sup>. Se trata de una delicada operación logística que requiere un buen control por parte de las autoridades por el elevado número de movimientos y sus implicaciones de seguridad.

Además de las salidas desde Algeciras, también parten ferris desde Almería y Alicante, en este caso sobre todo con destino a Argel y Orán. También conexiones con Argelia hay desde Valencia y Barcelona (con la opción de escala en Palma de Mallorca). De todos modos, la demanda de la población de origen argelino residente en Francia cuenta sobre

---

<sup>2</sup> INE, "Principales series de población desde 1998", Instituto Nacional de Estadística, consultado el 20 de septiembre de 2024. <https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?path=/t20/e245/p08/l0/&file=01006.px&L=0>

<sup>3</sup> INE, "Estadística Continua de Población (ECP)", Instituto Nacional de Estadística, 1 de abril de 2024 <https://www.ine.es/dyngs/Prensa/es/ECP1T24.htm>

<sup>4</sup> La Moncloa, "La Operación Paso del Estrecho 2024 concluyó con récord de tránsito de vehículos", Gobierno de España, 16 de septiembre de 2024. <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2024/160924-operacion-paso-estrecho-record.aspx>

<sup>5</sup> Ministerio del Interior, "Operación Paso del Estrecho", Gobierno de España, consultado el 20 de septiembre de 2024. <https://www.proteccioncivil.es/coordinacion/campanas/operaci%C3%B3n-paso-del-estrecho>

<sup>6</sup> Departamento de Seguridad Nacional, "Operación paso del Estrecho 2022", DSN, Gobierno de España, 25 de septiembre de 2022. <https://www.dsn.gob.es/es/actualidad/sala-prensa/operaci%C3%B3n-paso-del-estrecho-2022#:~:text=La%20Operaci%C3%B3n%20Paso%20del%20Estrecho%202022%20ha%20finalizado%20con%20un,%2C%20Ceuta%2C%20Melilla%20y%20Almer%C3%ADa.>

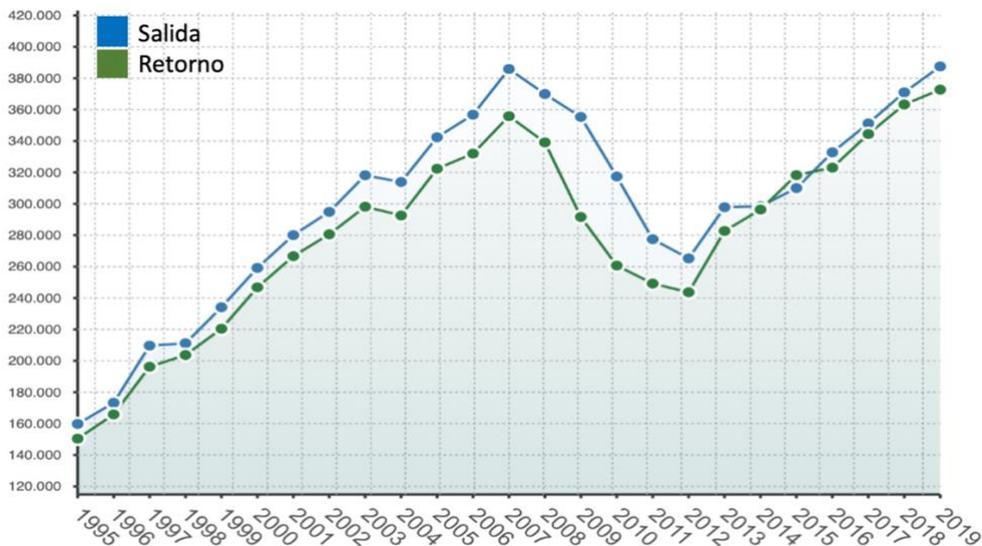
<sup>7</sup> Tania Taboada "Arranca la Operación Paso del Estrecho con 700.000 desplazamientos previstos" Antena 3 Noticias. 13 de junio de 2024. [https://www.antena3.com/noticias/sociedad/arranca-operacion-paso-estrecho-700000-desplazamientos-previstos\\_20240613666b2b856a0d130001119c09.html](https://www.antena3.com/noticias/sociedad/arranca-operacion-paso-estrecho-700000-desplazamientos-previstos_20240613666b2b856a0d130001119c09.html)

todo con las salidas organizadas desde los puertos franceses de Marsella y Sète, así como del puerto italiano de Génova.

La Operación Paso del Estrecho se divide en dos fases principales: la fase de salida, en la que los pasajeros viajan al norte de África, y la fase de regreso, en la que vuelven a Europa. Además, se emplean sistemas avanzados de gestión del tráfico y controles fronterizos mejorados para evitar congestiones y largos tiempos de espera.

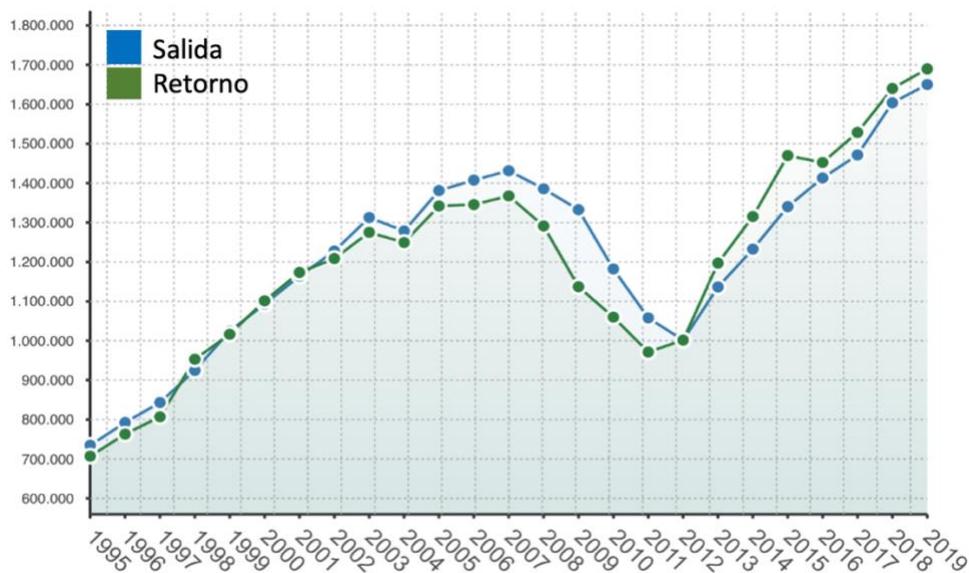
En general, la evolución histórica de la OPE ha estado fuertemente vinculada a la situación económica del país y a las cifras de inmigración.

FIGURA 19. VEHÍCULOS EMBARCADOS EN LA OPE (1995-2019)



Fuente: Protección Civil, tomado de [www.epdata.es](http://www.epdata.es)

FIGURA 20. PASAJEROS EMBARCADOS EN LA OPE (1995-2019)



Fuente: Protección Civil, tomado de [www.epdata.es](http://www.epdata.es)

La crisis financiera de 2008 tuvo un gran impacto en el tráfico de la operación. Las cifras bajaron de 2.700.024 pasajeros y 741.665 vehículos en 2007, que eran las más altas hasta el comienzo de la crisis, a 2.029.577 pasajeros y 508.891 vehículos en 2012. A partir de 2013 ha habido un crecimiento constante con cifras récord cada año en cuanto a pasajeros (con la salvedad de 2015)<sup>8</sup>. El descenso de esos años puede atribuirse a la falta de recursos de las familias durante la crisis, que les dificultaba salir de viaje fuera de su país de acogida<sup>9</sup>. También se debe a una pausa o ralentización en la llegada de nuevos migrantes. Finalmente, otro factor que influyó en la reducción de los desplazamientos fue el ramadán, cuyas fechas varían según el año y en ocasiones coincide con el tiempo tradicional de vacaciones. Debido a su proximidad al verano entre 2008 y 2012, ese tiempo de ayuno musulmán también afectó, aunque ligeramente, al tránsito en el Estrecho<sup>10</sup>.

El crecimiento tras 2012 ha seguido de forma constante hasta 2020, año en el que se suspendió la celebración de la operación debido a la emergencia sanitaria por COVID-19. En 2021 la operación se volvió a suspender, no solo por la pandemia, sino también por un boicot de Marruecos. Ese año, tras un progresivo deterioro de las relaciones diplomáticas y el incidente fronterizo entre España y Marruecos en el mes de mayo en Ceuta, el gobierno marroquí tomó la drástica decisión de excluir a las embarcaciones que salían de puertos españoles de las rutas marítimas del Estrecho, permitiendo solo llegadas desde puertos franceses e italianos. La operación fue retomada normalidad en 2022 y ha crecido desde entonces.

---

<sup>8</sup> Europa Press, “Operación paso del estrecho España-Marruecos, estadísticas y datos” EP Data, 9 de diciembre de 2021.

<https://www.epdata.es/datos/operacion-paso-estrecho-espana-marruecos-estadisticas-datos/596?accion=1>

<sup>9</sup> El País, “El Paso del Estrecho concluye con un 4,5% menos de pasajeros”, 16 de agosto de 2008.

[https://elpais.com/diario/2008/08/17/andalucia/1218925323\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2008/08/17/andalucia/1218925323_850215.html)

<sup>10</sup> Lara Montoto, “La Operación Paso del Estrecho entre España y Marruecos vuelve este verano tras dos años de pandemia”, Newtral, 10 de mayo de 2022.

<https://www.newtral.es/operacion-paso-estrecho/20220510/>

## Una apuesta por la punta sur de España

El carácter estratégico del estrecho de Gibraltar emplaza a España a aprovechar las posibilidades que ofrece el contar en su flanco meridional con uno de los principales estrangulamientos o *chokepoints* de las rutas marítimas mundiales, que se erige en umbral de paso para muchas comunicaciones este-oeste y constituye un eslabón imprescindible en las conexiones norte-sur.

El desarrollo de las capacidades del puerto de Algeciras ha hecho en las últimas décadas de sus instalaciones y de su bahía un punto de referencia en los flujos comerciales entre el Mediterráneo y el Atlántico, convirtiéndolo también en la principal puerta de acceso de mercancías a España. La reciente competencia del puerto marroquí de Tánger Med debe espolear a las autoridades nacionales y regionales españolas a realizar una apuesta aún mayor por el puerto gaditano. Si Tánger Med ha superado en los últimos años a Algeciras en tráfico de mercancías –tanto en toneladas como en contenedores– ha sido en parte por sus mejores precios, debido a sus menores cargas laborales, e igualmente en parte por problemas de funcionamiento detectados en su competidor español. Pero también por la conectividad fomentada por el gobierno marroquí, estableciendo un fácil acceso a Tánger Med desde el resto del país y sirviéndolo al conjunto de África como atalaya para alcanzar Europa. Del mismo modo, España debe concentrarse en impulsar la conexión ferroviaria de Algeciras con otros puntos de la Península y con el resto de Europa, apostando en serio por la construcción de un eficiente Corredor Central, que reduzca los tiempos y mejore las condiciones para la llegada de mercancías desde más allá de los Pirineos hasta la punta sur de España como ruta prioritaria hacia África.

Si la globalización ha hecho crecer el comercio que transita por el Estrecho, los nuevos procesos de *nearshoring* debieran potenciar la interacción productiva entre el sur de España y el norte de Marruecos: recolocando factorías desde Asia o directamente introduciéndolas en el Magreb, los fabricantes europeos pueden reducir riesgos en las cadenas de suministros, disponiendo de mano de obra a buen precio y en creciente cualificación. Aquí hay margen para un sistema de maquila por el que los productos pueden pasar varias veces de una orilla a otra del Estrecho en su elaboración. En ese supuesto –no fácil de conseguir, pues supone una industrialización del Campo de Gibraltar, pero la transformación empresarial en el entorno de Málaga puede ir en esa dirección– las rápidas comunicaciones a través del Estrecho son vitales. Entonces cobraría sentido la realización de un túnel ferroviario por debajo su lecho, para el que hoy las condiciones aún no se dan. Mientras, la multiplicidad de conexiones de telecomunicaciones, eléctricas y de gas entre España y Marruecos-Argelia son de gran interés.

La presión migratoria alimenta la reticencia a una mayor aproximación hacia el sur. Junto a los debidos controles fronterizos y a un deseado consenso nacional en torno a las políticas en este ámbito, España debe contribuir a un mayor contacto social y cultural entre Europa y el Magreb. Por eso facilitar atravesar el país a los migrantes residentes en Francia para que embarquen en puntos de nuestro litoral con destino a sus lugares de origen, en la anual Operación Paso del Estrecho, constituye en sí mismo un éxito.



Universidad  
de Navarra



CENTER FOR  
**GLOBAL  
AFFAIRS**  
STRATEGIC STUDIES