

**El Estrecho de Gibraltar  
como lugar de nuevas  
oportunidades**



quaderni 2

**El Estrecho de Gibraltar  
como lugar de nuevas  
oportunidades**

El volumen “El Estrecho de Gibraltar como lugar de nuevas oportunidades” constituye la segunda publicación que **RETE-Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades** realiza en el ámbito de su actividad de profundización y promoción de las temáticas urbano-portuarias, dando así consistencia al debate desarrollado en el curso de los encuentros y seminarios promovidos por la asociación en el curso del año, principalmente en los Países de Europa mediterránea y en América Latina.

El volumen se refiere al seminario homónimo organizado por RETE en Tarifa en la Estación Marítima de Tarifa, sede de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, el 9 de junio de 2006, con ocasión de una de las reuniones anuales del Consejo de RETE.

Joan Alemany  
5 **El Estrecho de Gibraltar como lugar de nuevas oportunidades**

---

José Luis Estrada Llaquet  
9 **El transbordo de contenedores: factor clave en la evolución y el crecimiento del puerto de la Bahía de Algeciras**

José Luis Hormaechea Escós  
19 **Los desarrollos portuarios en el nodo del estrecho**

Juan Ferrer Marsal  
22 **El pasaje entre continentes**

Antonio Bayo  
25 **El pasaje entre continentes: desafío y oportunidad para la relación puerto-ciudad**

José F. Torrado López  
30 **Puerto de Ceuta. El pasaje entre continentes**

Sebastián Camps  
38 **Puerto de Málaga**

Saoud Abdelmalek  
44 **Port de Tanger**

Abdellatif Saouri  
52 **Planification Urbaine dans la Wilaya de Tanger: État des lieux et tendances de développement**

José Luis Estrada Llaquet  
58 **RETE**  
**Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades**

---

66 **RETE**

68 **Portus**

## Joan Alemany

Economista, Universidad de Barcelona

Director, revista *Portus*

# El Estrecho de Gibraltar como lugar de nuevas oportunidades

Desde que existe navegación de altura o navegación de largo recorrido el Estrecho de Gibraltar ha sido conocido por los navegantes, primero como un límite, después como un paso obligado al Atlántico. En su lado mediterráneo había las columnas de Hércules (que recibieron otros nombres anteriormente) que constituían un hito, un límite, un mito en las navegaciones antiguas.

El Estrecho ha tenido siempre, tiene en la actualidad y continuará tenido en el futuro una doble función en la navegación: es el lugar de paso obligado entre el Mediterráneo y el Atlántico y es el área marítima de separación mínima entre África y Europa. En ambos casos ha sido y es, sobretodo, un espacio marítimo de relación entre dos mares y entre dos continentes. En las dos direcciones (este-oeste y norte-sur) ha habido unos tráficos importantes a lo largo de la historia.

En la segunda mitad del siglo XIX diversos factores acrecentaron la importancia geoestratégica del Estrecho de Gibraltar en la navegación y destacaron el valor de los puertos situados en sus dos orillas: el desarrollo de la navegación a vapor, las aspiraciones de las potencias europeas sobre Marruecos y, por último, la apertura del Canal de Suez que permitió unas rutas mucho más cortas entre Europa y Oriente Medio, la costa oriental africana, los países asiáticos y Oceanía. Comenzaron, entonces, a elaborarse los primeros grandes proyectos modernos para desarrollar los puertos del Estrecho con nuevas infraestructuras, pero no fue hasta principios del siglo XX cuando se empezaron a realizar importantes obras de ampliación.

En 1906, cuando se creó la primera Junta de Obras del Puerto de Algeciras, éste no era sino un pequeño refugio, sin más resguardo exterior que el que proporcionaba la bahía en general y la pequeña Isla Verde en particular. El puerto sólo disponía de un pequeño muelle de mampostería, continuación del muro de la margen izquierda del río de la Miel y un muelle de madera de la Compañía del Ferrocarril dedicado casi exclusivamente al embarque y desembarque de pasajeros de la línea con Gibraltar (y después también con Ceuta). En 1906 era apenas un puerto local, con un pequeño tráfico de pasajeros de corto recorrido como actividad principal. Cien años después, en 2006, cuando celebramos el Centenario de la creación de la Junta de Obras, es el puerto español de mayor tráfico, el segundo de contenedores del Mediterráneo y uno de los más destacados de Europa del Sur. Esta gran transformación no se ha producido de forma lineal o progresiva sino que, como suele suceder en la mayoría de puertos, se ha concentrado en unos pocos periodos de grandes obras y de crecimiento de tráficos. Entre ellos cabe destacar: de 1906 a 1932 con la construcción del dique de abrigo y ampliación del muelle de La Galera; de 1932 a 1965 es un

periodo de transición donde se diversifican tráficos pero se realizan pocas obras infraestructurales; los diez años siguientes, de 1965 a 1975 son los de industrialización de la bahía y de sus infraestructuras puntuales; entre 1975 y 1990 se inicia con fuerza la diversificación y el crecimiento del puerto con los nuevos tráficos de contenedores; por último, entre 1990 y la actualidad, el puerto crece extraordinariamente hasta situarse en este primer rango entre los puertos españoles y europeos.

Pero la zona del Estrecho no es sólo el Puerto de Algeciras sino que en ambas orillas hay un conjunto de puertos que tienen unas excelentes perspectivas de desarrollo en todas sus actividades. Tánger, Ceuta, Málaga y Cádiz en primer lugar pero también otros puertos españoles y marroquíes e incluso argelinos pueden beneficiarse de ésta situación geográfica por donde pasan al año más de 60.000 buques en dirección este-oeste y más de 30.000 buques en dirección norte-sur. Además de lugar de paso del Estrecho (de la importancia de los grandes estrechos y canales como Malaca, Suez o Panamá) sus puertos pueden devenir centros de transbordo de importantes tráficos aprovechando la condición anterior de gran densidad de líneas de navegación.

No sólo es el tráfico comercial el que presenta unas buenas posibilidades de crecimiento, sino también los tráficos de pasajeros, los cruceros, el desarrollo de proyectos en las relaciones puerto-ciudad. La excelente situación geoestratégica de esta zona también puede ayudar a desarrollar estas otras funciones y actividades. En definitiva, el Estrecho de Gibraltar con su larga historia de navegación, con el fuerte crecimiento en los últimos años es, actualmente y también para el futuro, un lugar de nuevas oportunidades de desarrollo y de progreso para sus puertos y sus ciudades.

El presente Seminario tiene por objetivo ofrecer un conjunto de ponencias e intervenciones – desde las primeras más generales a las más concretas – que aporten descripciones y análisis de la situación de los puertos próximos de la zona del Estrecho de Gibraltar y, a través de estos análisis, avanzar en el estudio de estas nuevas oportunidades de desarrollo y progreso.









## **José Luis Estrada Llaquet**

Director de Planificación y Desarrollo Portuario, Puertos del Estado, Madrid  
Presidente de RETE

# **El transbordo de contenedores: factor clave en la evolución y el crecimiento del puerto de la Bahía de Algeciras**

### **Algunos hitos relevantes de la historia del contenedores y su relación con el puerto de la Bahía de Algeciras.**

**27 de abril de 1956**

Primer viaje del petrolero convertido de nombre "Ideal X", entre los puertos de Newark y Houston. A bordo 58 cajas de acero, los auténticos primeros contenedores marítimos del mundo.

Malcolm McLean, transportista de carretera, preocupado por el coste y el tiempo que le llevaba cargar y descargar balas de algodón en el barco, despojó varios trailers de sus ruedas y los colocó directamente a bordo. Además del ahorro económico de la operación, esta decisión marca el comienzo de la contenerización y supuso un impulso trascendental a la globalización económica. La caja se convertía así, a un tiempo, en la fuerza motriz y en el beneficiario de la globalización, en un proceso de avance continuo desde ese momento hasta la actualidad.

#### **1956-1966 Primera generación de la contenerización (1956-1966)**

- Servicios domésticos y de cabotaje en Estados Unidos.
- Buques reconvertidos de petroleros o de carga seca con capacidad < 800 TEU.
- Grúas a bordo del buque.
- Paceco construye las primeras grúas de muelle para carga/descarga de contenedores. El llamado modelo "A-frame".
- El puerto de Nueva York se convierte en "La Meca" de los contenedores.

#### **1966-1971. Segunda generación de la contenerización**

- Inicio de servicios internacionales a través de un océano: trasatlánticos y transpacíficos.
- Buques celulares de 500–1.500 TEU de 10 m. de calado.
- Nueva York, primer puerto mundial.

#### **1969**

- Comienzo de las obras de la primera fase del Muelle de la Isla Verde, que terminaron en 1974. 500 metros de línea de atraque, con calados de 6 m. en los primeros 60 m. y 12 m. en los restantes (buques panamax, 3ª generación).

#### **1971-1984. Tercera generación de la contenerización**

- Servicios internacionales de larga distancia: Europa – Extremo Oriente; Europa – Costa Oeste de USA.
- Buques tipo sub-panamax, mayores de 2.000 TEU, hasta 12 m de calado.
- Nueva York, Rotterdam, Kobe y Hong Kong son los primeros puertos.
- Redes de servicio de buques "feeder".
- Puentes terrestres (land bridges) combinando el ferrocarril con el transporte oceánico, sobre todo en EE.UU.

- Al final de la generación, contenedores “high cube”.
- 46 millones de TEU manipulados (1983).
- La carga/descarga se realiza con grúas de muelle. La operación de patio se realiza con “forklifts”, “straddlecarriers”, RTG y chasis. Aparecen los RMG en 1983.
- Maersk Line entra en el sector del transporte marítimo de contenedores (1975)

#### **Abril 1975**

- Sea-Land empieza a operar en Algeciras.
- La terminal de Isla Verde (42.500 m<sup>2</sup> de parcela y 220 m de línea de atraque preferente) movió 19.495 contenedores de 35’ equivalentes a 34.116 TEU y 242.670 Tm.

#### **Agosto 1976**

- Se inaugura la línea Elisabeth (New Jersey) – Norfolk – Rotterdam – Bremerhaven – Algeciras.
- La terminal de Isla Verde se convierte en la base de tres líneas feeder:
  - Napoles – Livorno – Génova – Rotterdam
  - El Pireo – Trieste – Kapar – Palermo
  - Marsella – Barcelona – Valencia
- Inauguración de la terminal de contenedores “Sabas Marín” de Sea Land Iberica, S.A. (14-10-1976). El estibador y consignatario es Naviera del Odiel, S.A., que cuenta ya con dos grúas Paceco y dos grúas de patio (trastainer) y chasis.

#### **1981**

- Concurso-subasta para la construcción del muelle del Navío. Muelle Este: 257 m. de 14 m. de calado.
- La profundidad natural de la bahía permite este calado, lo que representa una excelente anticipación a futuro para los buques post-panamax que aparecerán siete años más tarde.

#### **1984-1996. Cuarta generación de la contenerización**

- Periodo caracterizado por servicios alrededor del mundo (round the world). Se inician también los primeros servicios pendulares conectando Europa, Asia y USA con grandes buques post-panamax.
- Buques panamax mayores de 3.000 TEU.
- Hong Kong, Singapur, Rotterdam y Kaohsiung son los primeros puertos. Desplazamiento de la cabeza hacia Asia.

---

## **El puerto de Algeciras**



→ Aparecen los contenedores de 45' y 48' no ISO Standard.

#### **1984**

→ Primeras grúas post-panamax en Rotterdam.

→ Maersk Line empieza a operar en Isla Verde mediante acuerdos con Sea Land y Naviera del Odiel.

#### **1986**

→ Maersk Line se traslada a la nueva terminal del M/ del Navío de Maersk España, S.A. (257 m; 14 m de calado; 4 Has. iniciales).

#### **1988**

→ Primeros buques post-panamax (APL).

→ Terminal pública de Naviera de Odiel S.A. (TERALSA) en el muelle del Navío.

→ Terminal automatizada de ECT en Rotterdam.

#### **1993**

→ Concesión a Maersk España en la ampliación del M/ del Navío: 644 m de atraque, 16 m de calado, 28 Has., 6 grúas de muelle, 3 de ellas post-panamax. TERMINAL 2000.

→ Algeciras es el primer puerto entre los españoles en tráfico total (30,0 mill/Tm) y 1er puerto de contenedores del Mediterráneo (806.543 TEU).

#### **1994**

→ Algeciras entra en el selecto club del millón de TEU.

#### **1995**

→ 128 mill. TEU manipulados en los puertos.

#### **1996. Quinta generación de la contenerización**

→ Alianzas entre transportistas marítimos.

→ Buques post-panamax mayores de 4.000 TEU y aumento de la velocidad (hasta 26 nudos).

→ Hong Kong, Singapur y Kaoshiung en la "Top clas" de los puertos.

→ Aparece el EDI (Electronic Data Incherchange).

→ Creciente presencia de contenedores refrigerados.

→ Crecimiento de los 40' frente a los 20' y de los "high-cube".

→ El Regina Maersk (318 m x 42,80 m x 14,5 m, 17 cont. en cubierta y 6.000 TEU), record del mundo, escala en Algeciras.

#### **1997**

→ El Sovereign Maersk (347 x 42,80 x 14,50), 7000 TEU nuevo record del mundo, escala en Algeciras.

→ Sea-Land se traslada al Muelle del Navío pero mantiene una terminal pública en Isla Verde.

#### **1998**

→ Gioia-Tauro arrebató a Algeciras el 1º puesto en el ranking de puertos de contenedores del Mediterráneo.

#### **1999**

→ Maersk absorbe a Sea-Land.

→ Se unifican las dos terminales del Muelle del Navío.

→ Se inaugura el acceso Norte al puerto de Algeciras.

#### **2000**

→ Su Majestad el Rey D. Juan Carlos I inaugura la terminal del Muelle del Navío, que desde entonces llevará su nombre: 1.868 m. de línea de atraque de 14 y 16 m de calado y 67,5 Has.; 3 millones de TEU de capacidad.

- Algeciras alcanza los 2 Mill. de TEU.
- Inicia la primera fase de construcción de Isla Verde Exterior.

**2001**

- Se Inicia la segunda fase de construcción de Isla Verde Exterior y M/ Príncipe Felipe.

**2002**

- Se publica la Declaración de Impacto Ambiental de Isla Verde Exterior.

**2003**

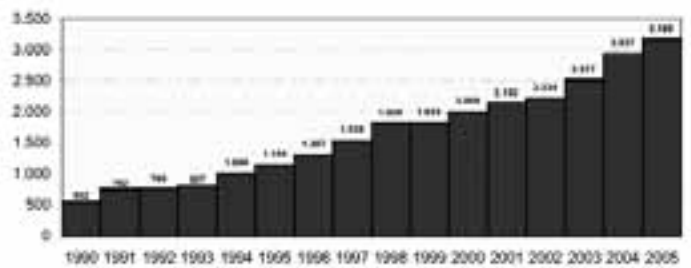
- TCA (Terminales de Contenedores de Andalucía) obtiene la concesión de la terminal pública de Isla Verde.

**2005**

- Inicio de la tercera fase de construcción de Isla Verde Exterior.

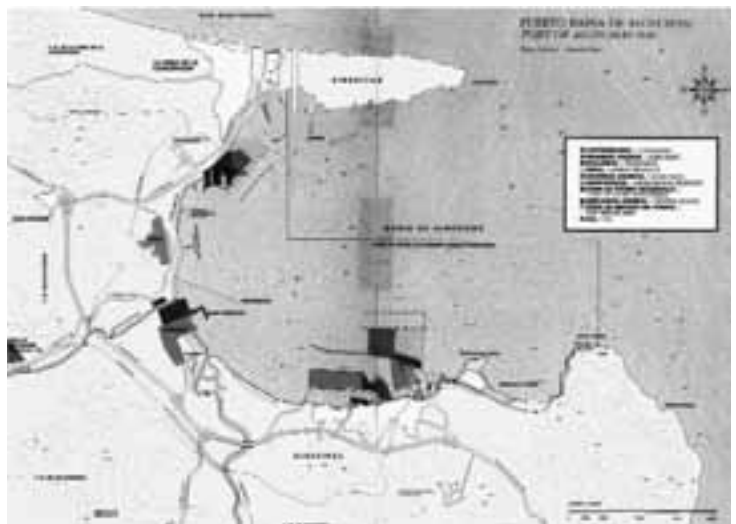
---

### Evolution de trafico de contenedores (TEU) Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras




---

### El Puerto de Algeciras



## **En la actualidad**

- Se ha iniciado la era de los VLCV (Very Large Container Vessel), buques mayores de 8.000 TEU. Ya navegan algunos de 9.500 TEU.
- Continúa el crecimiento medio de la flota y del buque máximo.
- 390 mill. de TEU manipulados en los puertos (2005).
- Más de 3.500 buques portacontenedores en servicio.
- 8 mill. de TEU de huellas (slots) en buques.
- 4 mill. de TEU en buques en construcción (próximos 4 años).
- 250.000 mill. de dólares, valor estimado de la industria del contenedor.
- Hong-Kong, Singapur, Kaohsinng, Shanghai, puertos líderes.
- Para el 2010 se preveen manipular 520 millones de TEU en los puertos.
- Sigue creciendo la concentración del tráfico en pocos transportistas marítimos (los cinco primeros tienen más del 40% de la carga. En 2005 AP MOLLER (MAERSK) compra P&O Nedlloyd).
- Presencia de estibadores globales poderosos.
- Tendencia hacia la automatización de terminales (en determinadas regiones sobre todo).
- Incidencia creciente de los aspectos de seguridad y protección (security).
- Problemas de congestión en algunos grandes puertos y dificultades de ampliación por razones medioambientales.
- Fuertes presiones de los transportistas marítimos y operadores sobre las empresas de servicio y AA.PP. por su gran poder de negociación.
- Fuerte competencia entre líneas y operadores.
- Crecimiento del transbordo y desarrollo de puertos "hub" y sistemas "hub and spoke".
- El tráfico de contenedores sigue creciendo.

## **2005**

### *Algeciras*

1º puerto español en tráfico total (68.316.941 Tm.) y contenedores (3.179.614 TEUs).

1º puerto mediterráneo en contenedores (se recupera la posición sobre Gioia-Tauro).

6º puerto europeo en contenedores.

26º puerto mundial de contenedores.

Algeciras ha crecido un 624% desde 1990, lo que representa un crecimiento medio acumulado del 12,4%.

## **El transbordo**

### *Aspectos generales*

#### **Transbordo**

Operación portuaria que consiste en el traslado de una mercancía de un buque a otro, sin pasar por muelle.

#### **Tránsito marítimo**

Operación portuaria que consiste en el traslado de una mercancía de un buque a otro, previa permanencia en muelle durante algún tiempo.

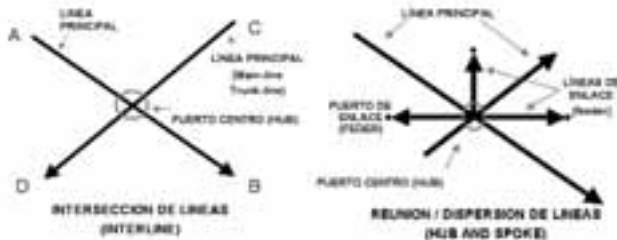
En la práctica se suele utilizar con frecuencia la palabra transbordo (transhipment) para designar el tránsito marítimo.

## Ventajas e inconvenientes del transbordo

### A) Para la cadena logistica

- Permite mejorar la entrega justo a tiempo de la carga y optimizar los stocks en tránsito (mayores frecuencias).
- Permite hacer más eficiente en su conjunto la cadena logística, más allá de la reducción de costes y tiempos origen/destino.
- Favorece la personalización de la carga en los puertos de transbordo para incorporar requerimientos especiales, a menudo comunicados justo antes de la entrega, la consolidación/desconsolidación, cambios de ruta, secuencias, etc., todo ello representa oportunidades para la gestión más eficiente de la cadena de suministro.
- Permite captar economías de escala en el transporte marítimo (mejoras de fletes) y en las cadenas logísticas en su conjunto.
- El transbordo se convierte así en una oportunidad para añadir valor a las mercancías transportadas.
- El equilibrio económico del transbordo esta condicionado por el mayor coste del buque madre en el puerto "hub" y los buques de feeder, en los puertos secundarios, frente a la escala directa en los puertos "hub" y "feeder".
- Algunos cargadores no quieren el transbordo.

## Modalidades de transbordo



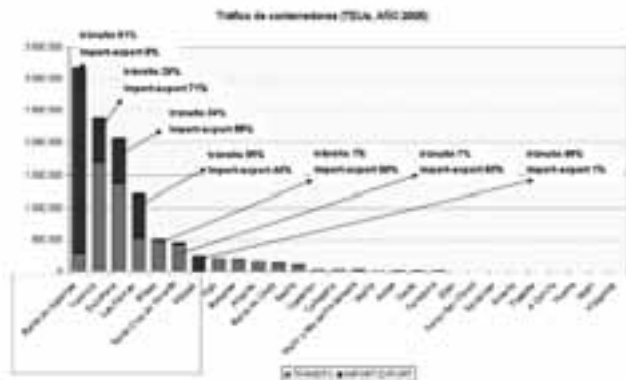
RANKING DE TRÁFICO PORTUARIO - AÑO 2004  
(en millones de TEU's)

Nº	PUERTO	2004 TEU	Nº	PUERTO	2004 TEU
1	Hong Kong	21,90	18	Luern Chabang	3,07
2	Singapore	21,35	19	Tokyo	3,58
3	Shanghai	14,30	20	Tanjung Pagar	3,48
4	Shenzhen	13,88	21	Shimon / Bremenhaman	3,47
5	Busan	11,63	22	Guangzhou	3,31
6	Kaohsiung	9,71	23	Gota Tsao	3,26
7	Rotterdam	9,22	24	Jakarta	3,29
8	Los Angeles	7,60	25	Algeiras	2,94
9	Hamburgo	7,00	26	Xiamen	2,87
10	Duessel	6,13	27	Yokohama	2,72
11	Ambois	6,06	28	Parosivas	2,62
12	Long Beach	5,79	29	Manila	2,61
13	Port Klang	5,00	30	Jeddah	2,60
14	Qingdao	5,14	— / —		
15	New York / Free Jersey	4,92	39	Venecia	2,14
16	Ningbo	4,00	44	Santoniá	1,92
17	Taipei	3,81	70	Las Palmas de Gran Canaria	1,10

## B) Para un puerto “HUB”

- Aumento del tráfico y de ingresos generados por la doble manipulación del contenedor, para un tráfico marítimo dado.
- Ofrece a los importadores y exportadores locales acceso directo a las grandes rutas marítimas, lo que representa conexión directa con grandes y nuevos mercados, que antes no existía.
- La reducción del tiempo de transporte impacta directamente en la competitividad de los productos de exportación y en el coste de los productos de importación, lo que mejora la actividad económica y la creación de nuevos puestos de trabajo.
- La creación de zonas francas y zonas de actividades logísticas asociadas a un puerto “hub” representa un motor para la actividad económica de la región. Un caso significativo lo constituye el de Jebel Ali. El puerto que empezó a operar en 1979, tiene ahora más de 67 atraques y atiende a más de 100 líneas marítimas. Alrededor de 1450 compañías de 85 países han sido atraídos para desarrollar actividades en la zona franca.
- Convierte a los puertos en miembros de un exclusivo club de “hubs”, que les permite atraer hacia sí los más grandes y avanzados buques existentes. Ello favorece, a su vez, la mejora de los fletes.

## Modalidades de transbordo





- Se generan otros beneficios para la Comunidad Portuaria:
  - servicio técnico-náuticos (practicaje, remolque, amarre)
  - suministro y avituallamiento de buques
  - reparaciones navales
  - mantenimiento de contenedores
  - agencias marítimas, seguros, etc.

## C) Elementos fundamentales para la selección de un puerto HUB

### Situación geográfica

- Mínima desviación de la ruta del buque transoceánico.
- Posición centrada respecto de los puertos de enlace (feeder)
- Proximidad a centros de producción y/o consumo

### Infraestructuras, instalaciones y equipos

- Instalaciones adecuadas a los mayores buques
- Atraque >15 m de calado y 350 m
- Explanadas >500 m de terraplen
- Suficiente nº de atraques para los buques madre y de enlace. El buque madre no puede esperar.
- Canales amplios y cómodos. Facilidad de entrada y de maniobra.
- Equipos de muelle y patio adecuados al tamaño del buque y al tráfico.

### Condiciones operativas altamente eficientes

- No espera (o muy reducida) del buque, previo al atraque.
- Altos rendimientos en la carga/descarga:
  - 5 ó más grúas por buque
  - alta productividad por grúa
- 24 hrs./día; 7 días/sem.; 36 euro días/año.
- Mano de obra cualificada y eficiente.

### Costes competitivos

Particularmente de los costes operativos, por ser los más importantes.

Se trata de un aspecto muy relevante en la actualidad, en que existe exceso de oferta en muchas regiones.

### Fiabilidad

La seguridad en el servicio y su calidad es un elemento clave en la credibilidad de un puerto hub. Huelgas, conflictos, inseguridad jurídica, etc. son inadmisibles.

### Presencia de tráfico import/export

La carga propia del puerto es un factor de atracción del buque transoceánico, que puede justificar una mayor desviación de la ruta principal.

### Buenos accesos viarios y ferroviarios

Fundamental y directamente relacionado con el anterior.

### Variedad de servicios

Al buque, a la mercancía y de información.

### Servicios logísticos de valor añadido

La presencia de zonas de actividades logísticas y, en su caso, zonas francas, puede convertirse en un factor de atracción especialmente importante para un puerto hub.

## Problemas

- La gran competencia entre puertos “hub”.
- El gran poder negociador de las líneas marítimas y operadores portuarios globales.
- El número de servicios a prestar en la terminal es menor que en el import-export.
- Riesgo de sobreinversión. Tráfico inestable y exigente.

## El transbordo y el puerto de la Bahía de Algeciras

El Puerto Bahía de Algeciras responde de forma excelente a las exigencias de puerto “hub” (la historia lo demuestra), pero idealmente debería:

- Seguir creciendo en el tráfico import / export.
- Contener los costes de la operación.
- Mejorar sus conexiones ferroviarias.
- Disponer de una mayor oferta de servicios de valor añadido (ZAL).

## ¿Qué ha representado el transbordo para Algeciras?

- Generación de riqueza y puestos de trabajo:

Para el año 2003 con 2.517.318 TEUs (Universidad de Cádiz)

Empleos directos	2.294	trabajadores
Empleos indirectos	1.043	“
Empleos inducidos	1.515	“
TOTAL	4.852	EMPLEOS

Valor añadido bruto 234 mill. de euros

6,5% del empleo del Campo de Gibraltar

- Alrededor del transbordo se han creado un gran número de empresas que prestan servicios a los buques, a la mercancía, a los contenedores y servicios de información y de gestión.
- Algeciras posee en la actualidad más de 36 líneas marítimas regulares que lo conectan con los cinco continentes.
- El tráfico de contenedores es uno de los principales clientes y generador de recursos de la A.P.B.A.
- Desde el punto de vista estadístico el tráfico de contenedores representa para el Puerto de Bahía de Algeciras:
  - un 50% de las toneladas manipuladas en el puerto.
  - el liderazgo del PBA en España en tráfico total y en contenedores con una tasa de mercado del 28%.
  - el liderazgo Mediterráneo en contenedores con una tasa de mercado del orden del 18%.
  - el puerto nº 6 de Europa y 26 del mundo.
- El tráfico de contenedores ha sido un motor importante y sigue siéndolo para la mejora de los accesos terrestres al Campo de Gibraltar.
- El transbordo genera sinérgias y ofrece oportunidades como son los tráficos con el Norte de África. En si mismo constituye un argumento importante para impulsar el desarrollo de la ZAL.
- La presencia del tráfico de transbordo ha ofrecido una oportunidad a determinados productos del Campo de Gibraltar y del hinterland inmediato

(Cádiz y Andalucía) que tienen así una mayor facilidad para acceder a mercados internacionales en condiciones más competitivas.

Entre el 85% y el 90% de los orígenes y destinos de las mercancías import/export del Puerto Bahía de Algeciras se sitúan en Andalucía (40% y 45% en la provincia de Cádiz). (Estudio de la Universidad de Cádiz).

En resumen, el transbordo posiblemente ha sido y seguirá siendo, el factor que más ha contribuido a la internacionalización del Puerto Bahía de Algeciras.

El desarrollo del tráfico de contenedores y del transbordo en el PBA es una historia de éxito para el propio puerto y para el Campo de Gibraltar.

La coincidencia del Centenario de la Junta de Obras del Puerto con el 50 aniversario de la contenerización es un motivo excepcional para celebrar este acontecimiento y para felicitar muy efusivamente al Puerto Bahía de Algeciras, al Campo de Gibraltar y a todas las personas que lo han hecho posible.

## José Luis Hormaechea Escós

Director, Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

# Los desarrollos portuarios en el nodo del estrecho

### Estrechos en el mundo.

Hay pocos enclaves en el mundo que sean paso obligado de las rutas de navegación y estas son:

- El canal de Panamá.
- El Estrecho de Malaca.
- El Estrecho de Gibraltar.
- El Canal de Suez.

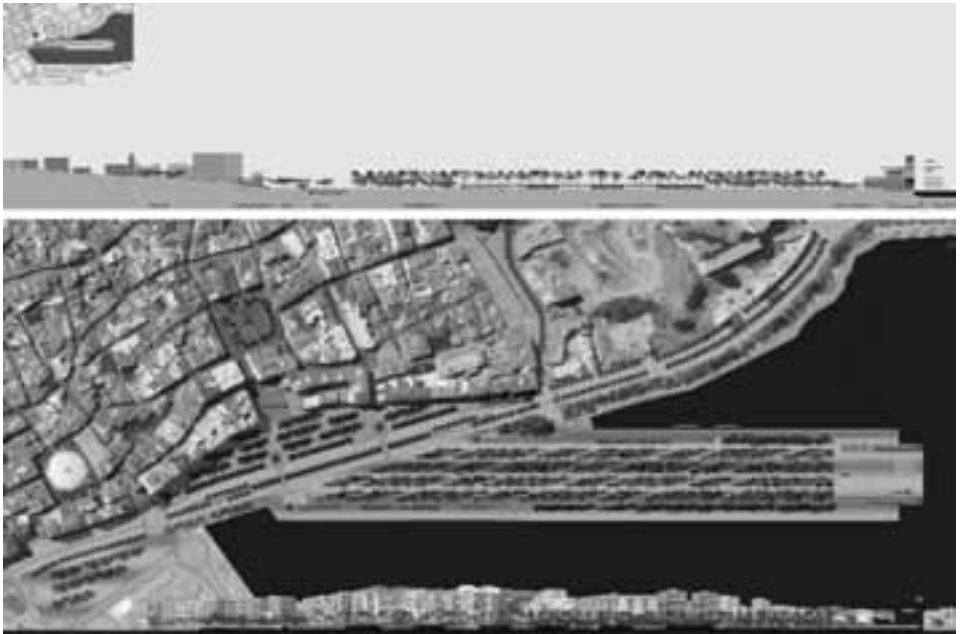
El Estrecho de Gibraltar, frente a los otros, presenta unas características diferenciales, que son:

- Es unión de continentes, además de serlo de océanos.
- Es cruce de grandes flujos norte-sur y este-oeste.
- Es, en definitiva, un puente entre continentes.

El estrecho de Gibraltar entendido como puente entre continentes es junto con el contenedor y el tráfico industrial, uno de los tres pilares básicos en los que se sustenta la actividad del puerto de Algeciras.

---

### Ordenación del Llano Amarillo como espacio público. (proyecto 2005)



### **Puertos del Estrecho.**

La relación tradicional ya establecida en base a la actividad comercial y de pasajeros que se venía desarrollando entre los puertos del Estrecho: Algeciras, Tánger, Ceuta y Gibraltar, se ha visto alterada por:

- La entrada en escena del puerto de Tarifa, como puerto de pasajeros tras su declaración de frontera exterior Schengen.
- La próxima irrupción del nuevo puerto de TangerMed.

Esto vendrá a suponer un cambio de escenario tanto en el contenedor como en los tráficos norte sur al producirse un acortamiento de las distancias (Tarifa – TangerMed: 8 millas).

En este nuevo escenario, el puerto de Algeciras aspira a jugar el papel del “hermano mayor”. Protagonismo que ya ha comenzado a asumir con actuaciones como la reciente celebración el pasado mes de noviembre del Primer encuentro de puertos del Estrecho, en el que se han debatido y analizado las posibilidades de colaboración en diferentes ámbitos, como son el institucional, explotación portuaria, seguridad y medio ambiente, etc., en definitiva de la promoción de la marca “Estrecho” como Nodo Logístico.

### **Características de los puertos del Estrecho.**

Son puertos muy heterogéneos con una marcada especificidad pero con clientes comunes, a los que debemos de dar soluciones conjuntas desde una buena comunicación entre los puertos.

Algunos de éstas características comunes son:

- Los pasajeros: Al menos cuatro tipos de pasajeros en nuestros puertos y que requieren una atención diferenciada:
  - Magrebíes residentes en el extranjero.
  - Turistas.
  - Residentes en Ceuta.
  - Pasajeros de crucero.
- El transporte: la oferta del transporte actual se caracteriza por:
  - Una alta capacidad de rotaciones: en la OPE hasta 15 barcos/ 58 rotaciones diarios/ 54.000 pasajeros al día/ 13.000 vehículos al día.
  - Trafico mixto: pasajeros-vehículos y carga.

### **Campos de actuación conjunta en la mejora de la explotación portuaria .**

- Acercamiento al módulo aeroportuario:
  - Cumplimiento de los horarios (responsabilidades de las compañías).
  - Soporte tecnológico (tarjetas de embarque mejora de la información).
  - Mejora de las instalaciones portuarias (dotación de ascensores y pasarelas)
  - Elaboración de cartas de servicios conjuntas al pasaje.
- La carga. En relación al tráfico de camiones:
  - Necesidad de una mejora de servicio.
  - Potenciar el enlace telemático entre puertos.
  - Objetivos comunes: Rapidez y seguridad.
  - Mejora de infraestructuras e instalaciones.
- El Trafico Marítimo, entendido dentro del Estrecho como espacio común y como:
  - Actualización del DST (Dispositivo de Separación de Tráficos del Estrecho).
  - Antepuertos.

Previsibles cambios en la tipología de buques (Estudio conjunto entre los puertos del Estrecho).

Un mejor servicio.

### **Apuntes finales**

Para finalizar y a modo de pincelada, me gustaría dejar algunas ideas:

→ Necesidad de acuerdos entre puertos, en sectores como:

Un benchmarking colaborativo entre ellos.

Acuerdos sectoriales

Estudios conjuntos

Puerto –ciudad. Tema de gran futuro y donde los puertos españoles ya tiene ejemplos que son referentes en esta cuestión tan de actualidad.

En esta disciplina, al aparecer TángerMed entendido como un puerto espejo del de Algeciras, surge en Tánger-Ciudad la ocasión de un importante proyecto de transformación de su fachada urbana y portuaria.

La existencia de asociaciones como RETE, en la que la APBA tiene una presencia relevante, viene a aportar su experiencia y conocimiento en esta materia.

### **Puerto-Ciudad.**

En este apartado la APBA viene trabajando desde 1998.

De forma muy telegráfica les adjunto las siguientes actuaciones más significativas llevadas a cabo en los diferentes municipios y que en este año del 2006 se han visto acentuadas con motivo de la celebración conjunta del Centenario de la Conferencia Internacional de Algeciras y de la creación de la Junta de Obras del Puerto.

---

### **Acondicionamiento de la franja litoral del puerto de La Linea de la Concepción. (Realizado, 1990)**



## El pasaje entre continentes

### Desafío y oportunidad

Existen en el mundo unos pocos puntos de paso muy singulares por su situación geográfica, que han sido utilizados por las migraciones humanas de todos los tiempos. Algeciras es sin duda uno de estos puntos y parece como si las rutas migratorias se hubieran fijado en la mente de los hombres igual que las rutas que toman las aves, que se mantienen invariables generación tras generación, sin más referencia que el instinto animal. Este comportamiento instintivo del ser humano sirve para explicar la concentración en Algeciras y otros puntos, de varios millones de pasajeros, básicamente trabajadores emigrantes del norte de África.

Estamos ante un tipo de movimiento migratorio singular, en el que se producen varios desplazamientos para pasar en el lugar de origen las vacaciones de verano, que no es estrictamente una necesidad vital, utilizando modos arcaicos de viaje.

Las dificultades de desplazamiento por carretera por el norte de África, la existencia de vuelos de bajo coste desde cualquier capital europea y el propio hecho de tratarse de viajes de vacaciones hacen difícil comprender la persistencia de este tráfico, que se explica en todo caso, por una serie de medidas inductoras que posiblemente necesiten ya su reconsideración.

Parece evidente que el actual sistema, que permite el establecimiento de modos arcaicos de viajar, no habituales en Europa, no resuelve eficazmente el problema del control policial de personas; ni la satisfacción del usuario, ni la calidad del servicio, que sale fuera de los estándares empleados en Europa para el transporte; ni las molestias a las poblaciones de paso, que se quejan repetidas veces y otros muchos aspectos que intervienen en los procesos migratorios, que en el fondo significan un mejor equilibrio entre el hombre y la tierra, como medio de erradicación de la pobreza.

Sin duda estas cuestiones sobrepasan la responsabilidad de los ingenieros directores de los puertos, pero cuando hay que abordar temas de futuro en la organización de servicios, es necesario conocer lo mejor posible el problema. Sin duda se trata de un tráfico importante, muy singular, y que puede tener mayor persistencia que otros tráficos turísticos o de cualquier otro tipo.

La explosión demográfica que está experimentando el norte de África será muy difícil de resolver con su actual desarrollo, por lo que probablemente persista la emigración hacia Europa, aunque no necesariamente en la forma actual de suministro temporal de mano de obra. Esta es la singularidad del tráfico portuario que nos ocupa.

La cuestión es que se está configurando una red de ciudades portuarias en el

sur de Europa que se especializan en esta singular modalidad del tráfico migratorio, con unos flujos medios anuales crecientes, pero con unas puntas estivales exageradas, que coinciden con el momento álgido de la actividad económica general de la zona basada en el turismo de verano.

Es evidente que en la solución actual se trata de un tráfico interesante desde el punto de vista portuario, siempre que se sobrepase un mínimo para poder sufragar los costes de las instalaciones provisionales. Yo situaría ese mínimo en unos 300.000/500.000 pasajeros en cada temporada de julio/agosto.

La situación actual permite la libre circulación y satisface al usuario en la medida de que es una solución barata y subvencionada en el sentido que se pone a su disposición superficies portuarias y servicios gratuitos.

Lamentablemente esta solución se puede interpretar como xenófoba, en el sentido que se deja un corredor y unos espacios acotados, con una calidad del servicio muy inferior a la del entorno, a modo de gueto, que provocan de modo creciente sentimientos hostiles, acusaciones de xenofobia y un nulo provecho comercial a las ciudades que lo acogen. Algunos de los conflictos y comportamientos de los usuarios de este tráfico se justifican por esta interpretación.

Para que este tráfico tenga sentido para las ciudades que lo soportan, y sobre todo, mi propuesta de futuro, pasa por que se reconvierta a un modelo de servicio equiparable en calidad el del transporte convencional de pasajeros en Europa. Esto exige una cierta especialización turística de la ciudad, creación de ferias, estancias turísticas, comercio, etc. que de algún modo sigan el modelo de las ciudades históricas que jalonaban las rutas de las caravanas. Sin duda habrá que vencer formas atávicas de viajar, pero que acabarán siendo asimilables y valoradas positivamente por los usuarios, ya que son ciudadanos en tiempo de ocio.

Mi experiencia en Alicante apunta hacia esa solución. Los argelinos que utilizan nuestras instalaciones tienen cada vez mayor poder adquisitivo. Es cada vez más frecuente que pasen unos días en ciudades turísticas y los camarotes caros tienen cada vez mayor demanda.

Muchos usuarios de este transporte tienen un poder adquisitivo equiparable al del ciudadano europeo y se resienten por un trato diferente, cuando el precio del pasaje es equivalente al de las líneas regulares "normales". Evidentemente seguirán llegando emigrantes de primera generación, con poco poder adquisitivo, que preferirán el trato actual, pero está en nuestras manos cambiar en nuestro territorio estos hábitos.

Estamos ante un tema muy sensible a los planteamientos políticos, sociales y de seguridad. Cualquier camino emprendido desde consideraciones de gestión portuaria, puede ser equivocado. Mi propuesta se basa en una línea de creciente bienestar general y el entendimiento entre los pueblos vecinos, así como en la persistencia del modelo de relación laboral de Europa con el norte de África.

Los disturbios ocurridos este año en Francia o cualquier otro fenómeno social asociado a la emigración que pudiera producirse, podría variar el modo de transporte, lo que supone una debilidad del mismo y una dificultad para invertir en su normalización.

Si las cosas tomasen otros rumbos, lo que se tendría que plantear no es solo la organización del servicio de acogida dentro de los puertos, sino el hecho de que España se convierta en punto de concentración de toda Europa para el paso a África, con los riesgos que supone la circulación con vehículos sin ITV, sin carta verde, sobrecargados, con trayectos kilométricos sin descanso para el conduc-



tor, y justo en los momentos de mayor congestión de las carreteras, todo ello a cambio del pago del peaje de algunas autopistas, los impuestos de la gasolina y algunas compras.

Pero como he dicho anteriormente, existe la posibilidad de un desenlace positivo de esta situación e insisto en la necesidad y conveniencia de regularizar el servicio, homologándolo al modelo de los desplazamientos usuales de vacaciones.

Se trataría de ir aumentando el número de pasajes cerrados, aparcamientos privados y vigilados en vez de campas libres, hoteles para viajeros, etc. Los sobrecostes de adaptación se podrían extender a una serie de años, quizás cinco y deberían ser absorbidos por la Unión Europea, beneficiaria en su conjunto y que no debería permitir unos niveles de calidad en el transporte diferentes para una etnia determinada.

Creo que una medida así, daría sentido económico a las ciudades portuarias especializadas en este tráfico, mejoraría la integración de los que ya llevan más de una generación trabajando en el centro de Europa y se evitarían resentimientos.

Seguramente, desaparecerían las grandes concentraciones de millones de personas que sin duda proporcionan pingues beneficios a puertos y navieras, pero se ganaría en beneficios comerciales y turísticos para las ciudades. Posiblemente, las relaciones culturales entre Europa y el norte de África podrían mejorar, siempre que hubiera una campaña de información.

## Antonio Bayo

Jefe de Planificación, Autoridad Portuaria de Almería

# El pasaje entre continentes: desafío y oportunidad para la relación puerto-ciudad

### El Golfo de Almería es una zona abrigada naturalmente

La utilización data de la era Romana (Portus Magnus).

Como infraestructuras sus primeras obras datan del siglo X (Abd-al-Raman III).

El periodo musulmán supone la consolidación de la ciudad y el puerto.

Desde entonces el desarrollo de puerto y ciudad han estado íntimamente ligados.

### El Puerto de Almería

Visión del sistema portuario:

- contribuir al desarrollo económico dando continuidad a la cadena intermodal.
- promover implantación iniciativa privada.
- gestionar recursos con autosuficiencia.

---

### El Golfo de Almería es una zona abrigada naturalmente



---

### El Puerto de Almería



### **Evolución número de pasajeros**

El Puerto de Almería se está especializando en tráfico de pasajeros con Norte de África.

Este tráfico crece anualmente entre un 10 y un 15% anual.

En 2001 alcanzó los 853.626 pasajeros y 192.349 vehículos.

Además hubo 17.058 camiones con Melilla y Nador.

El tráfico de Pasajeros supone ingresos cercanos a 740 millones de pesetas, que son el 56% de todos los ingresos del Puerto de Almería y el 31% de los ingresos de toda la Autoridad Portuaria.

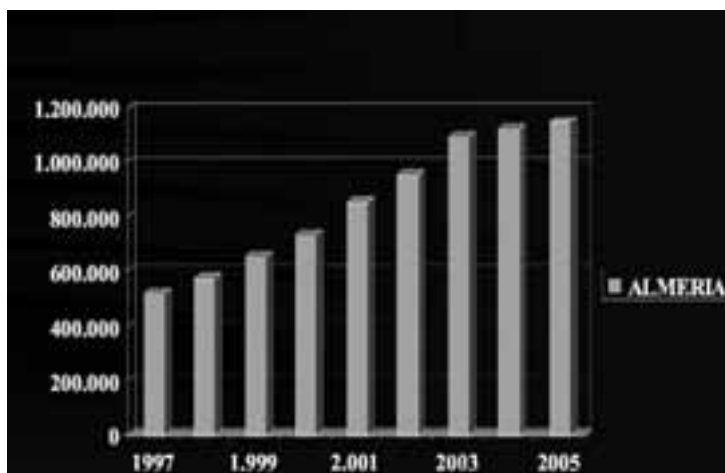
---

### **El Puerto de Almería**



---

### **Evolución número de pasajeros**



### Trafico Ro-Ro

Ligado a las líneas regulares con el Norte de Africa, los buques Ro-Ro, transportan pasajeros, sus vehículos y también carga en camiones.

En el 2002, han sido 18.110 camiones y plataformas las que han embarcado o desembarcado en el Puerto, con un incremento de 6,17% sobre el año anterior. Se prevé un constante aumento de este tráfico, en función de un desarrollo económico y comercial del Norte de Africa (Marruecos y Argelia), parte del cual podría pasar por nuestro puerto, tanto importaciones como exportaciones.

Pues bien, este tráfico necesita muchos m<sup>2</sup> de superficie para aparcamiento y maniobra de los camiones. Actualmente usan las explanadas del muelle de Ribera, pero esto es difícil de mantener con el creciente tráfico de pasajeros y sus vehículos. Se prevé el traslado de aparcamientos de camiones hacia las nuevas explanadas del muelle de Cierre Ribera-Poniente.

---

### Nueva Estación Marítima



## Accesos

---



## Propuesta de zonificación

---



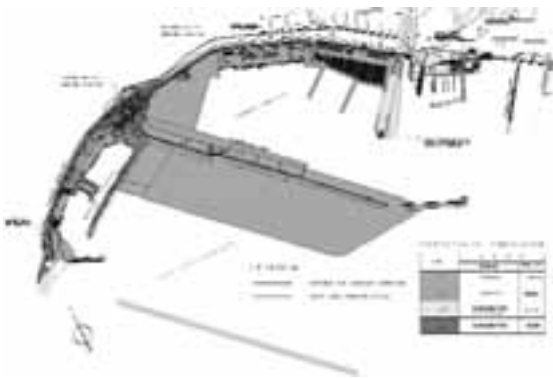
## Accesos Futuros

---





### Usos en el Puerto de Almería



### Problemática de saturación de la Rotonda



### Oportunidades

- Ampliación del hinterland con la conexión ferroviaria.
- Líneas regulares con Argelia, pasaje y mercancía.
- Exportación de productos hortofrutícolas por vía marítima.
- Tráfico feeder y/o trasbordo de contenedores.
- Líneas de alta velocidad con el norte de África.
- Utilización de zonas próximas a la ciudad para concesiones puerto-ciudad.
- Con la disponibilidad de mayores calados se posibilitará la exportación de graneles a nuevos mercados

### Resumen

Históricamente, el desarrollo del Puerto y de la Ciudad han coincidido siempre. El Puerto es un motor del desarrollo de la ciudad y su entorno.

Mejora de la Relación del Puerto con el Entorno Urbano:

- Nuevos Accesos: Por carretera y FFCC.

- Remodelación del Puerto pesquero: Revitalización del Sector.

- Ampliación Puerto Deportivo.

- Zona Puerto-Ciudad: Integración.

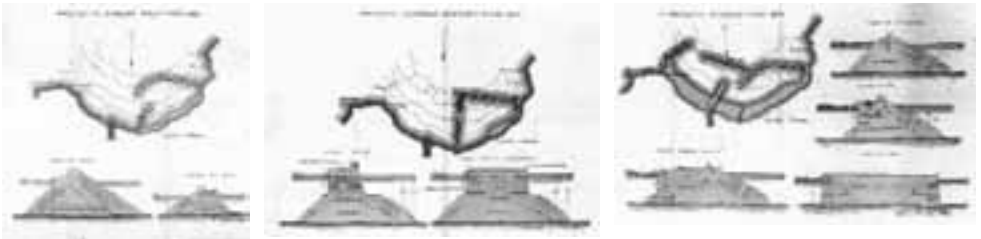
- ¿Debe asumir el Puerto todos los costes?

# Puerto de Ceuta. El pasaje entre continentes

## La Historia

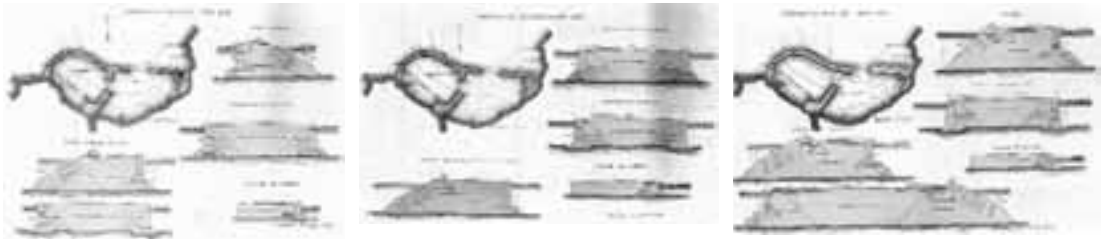
---

### El puerto 1861 - 1906



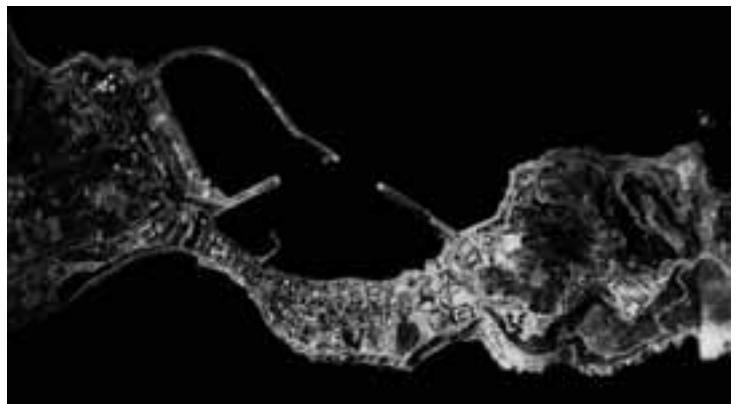
---

### El puerto 1910 - 1927



---

### El puerto en 1936: configuración con la que ha llegado a nuestros días



---

Las modificaciones del muelle Cañonero Dato para obtener alternativas mejores al pasaje año 65



---

Estación Marítima - Terminal de pasajeros



---

La Terminal de Cabida al pasaje y vehículos y mercancías (Ro-Ro)





---

## Ferrys tradicionales. Buques de alta velocidad



---

## El esquema de la Terminal:

- instalaciones para el buque
- instalaciones para vehículos
- instalaciones para pasajeros



---

## Instalaciones para el buque:

- 4 atraques
- sistema de rampas



**Instalaciones para vehículos:**

- zona de preembarque
- zona de embarque
- zona de desembarque



**Instalaciones para los pasajeros**

Estación Marítima



5.500 m<sup>2</sup> en el que se distinguen dos zonas, coincidentes con la altura del edificio



### **Mejoras para la ordenación y la seguridad de los accesos de los tráficos de pasaje y vehículos**

- conseguir la integración en el entorno urbano de la Estación Marítima en el marco de las relaciones Puerto-Ciudad, con un acceso ágil para el viajero con vehículo y un acceso cómodo para el peatón
- lograr la gestión automática del embarque con ayuda de las nuevas tecnologías de la información para mayor control y eficiencia de la facturación y la seguridad marítima
- puesta en marcha del Código Internacional I.S.P.S., destinado a la protección de buques e instalaciones portuarias

---

#### **Puerto de Ceuta**



**Estadística de tráfico en el último año 2005**

Tráfico de pasaje

Pasajeros

Pasajeros, número

		Cabotaje	Exterior	Total	Interior
<b>Línea Regular</b>	Embarcados	1.088.227	0	1.088.227	0
	Desembarcados	1.059.927	0	1.059.927	0
	Total	2.148.154	0	2.148.154	0
<b>De Crucero</b>	Inicio de línea			0	
	Fin de línea			0	
	En tránsito			6.478	

**Vehículos en régimen de pasaje. Número de unidades**

Tipo de Navegación	Tipo de Vehículo	Embarcados	Desembarcados	Total
<b>Cabotaje</b>	Motocicletas	10.294	8.912	19.206
	Coches	186.800	181.899	368.699
	Furgonetas			0
	Autobuses	514	669	1.183
	Total	197.608	191.480	389.088
<b>Exterior</b>	Motocicletas			0
	Coches			0
	Furgonetas			0
	Autobuses			0
	Total	0	0	0
<b>Total</b>		197.608	191.480	389.088

Componentes del tráfico de pasajeros:  
el pasaje cautivo local.  
el pasaje producto del turismo.  
el pasaje fidelizado procedente de Marruecos.  
la migración magrebí en la Unión Europea (O.P.E.).

---

### “Operación Paso del Estrecho” O.P.E.

Crecimiento en la fase retorno O.P.E.  
5,2 % pasajeros  
12 % vehículos



Instalaciones que garantiza la agilidad en los embarques y la coordinación de los agentes implicados



En general podemos afirmar el Puerto de Ceuta dispone de unas magnificas instalaciones que garantiza la agilidad en los embarques y favorece la coordinación de los agentes implicados.

La situación actual es óptima, para la potenciación de uno de los tráficos que definen a nuestro puerto, dado que el mismo es la segunda instalación del Sistema Portuario Español en cuanto a movimiento de pasajeros y vehículos.

---

## Ampliación del puerto

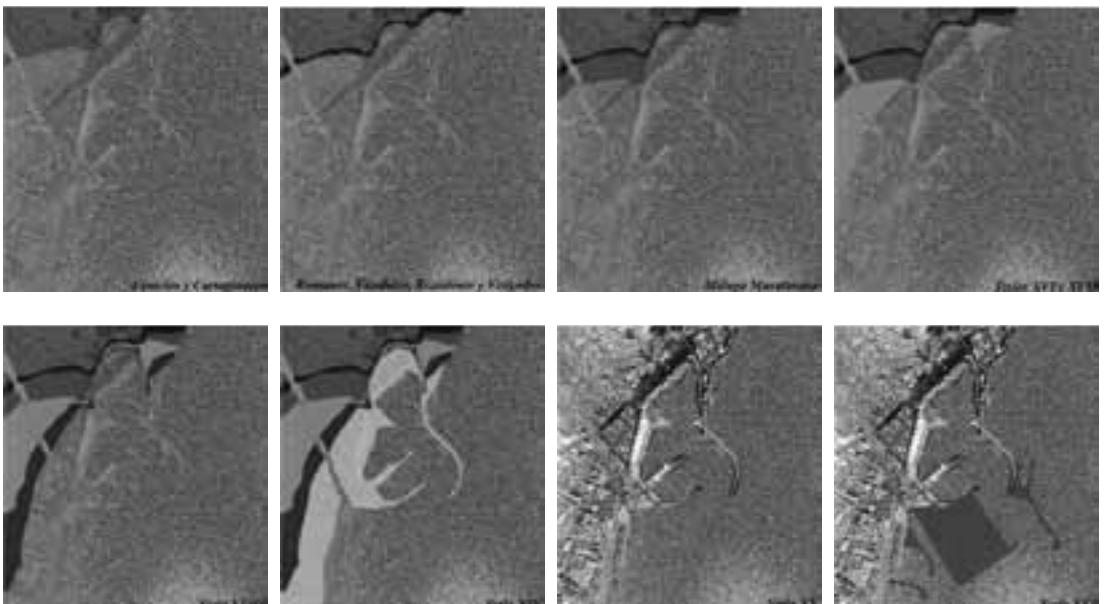


## **Puerto de Málaga**



---

**Cronología del avance de los terrenos ganados al mar por la ciudad de Málaga, desde los Fenicios hasta el presente**



# El puerto en el Siglo XXI

Nueva configuración: usos y trafico



Plan Especial del Puerto: nuevas obras portuarias y operación puerto-ciudad



Muelle 9: contenedores y vehiculos





---

## Cruceros turísticos



---

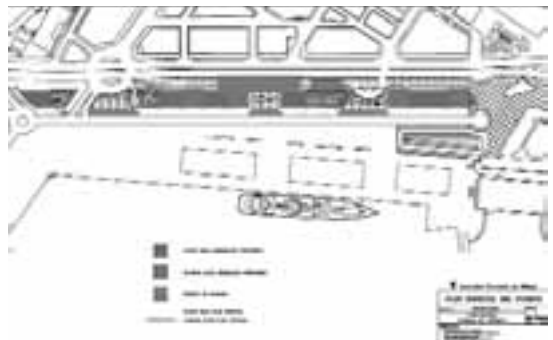
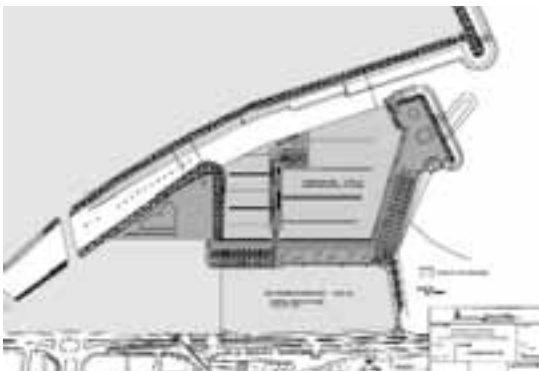
## Fusión Puerto-Ciudad: nuevos espacios urbanos



---

## Año de comienzo 2007

Puerto Deportivo de San Andrés (15.000.000 euro) - Actuación Avda. M.A. Heredia (33.000.000 euro)



---

**Año de comienzo 2006**

Muelle 1: Marina de la Farola (36.750.000 euro) - Muelle 2: El Palmeral de las sorpresas (18.000.000 euro)



**Resumen obras portuarias zona de Levante:**

- Abrigo dársena deportiva
- Atracaderos N. y S. Estación Marítima
- Nueva Estación Marítima
- Ampliación calzada
- Urbanización explanada entrediques
- Nuevo muelle de levante

---

**Año de comienzo 2006**

Abrigo Dársena de Levante (2.500.000 euro)



---

**Año de comienzo 2006**

Atraque Norte de Estación Marítima (10.848.000 euro)



---

**Año de comienzo 2006**

Nueva Estación Marítima 1ª fase (11.306.000 euro) - Continuación 2006, 2ª fase (8.004.000 euro)



---

**Año de comienzo 2006**

Ampliación calzada Dique de Levante (4.550.000 euro)



## Año de comienzo 2007

Urbanización explanada entrediques (487.000 euro)



## Plan de inversiones periodo 2006-2008 (226.744.120 euro)

ACTUACIÓN	FINANCIACIÓN	AÑO DE INICIO DE LA ACTUACIÓN		
		2006	2007	2008
ÁREAS VERDES DE LOSA 71	APMA	2.500.000 €		
ATAQUE MÓDULO SUR DE CRUCERO	APMA	6.251.000 € (Iberia ya comenzado. Suma: 1.014.120 €)		
ATAQUE MÓDULO NOROCCIDENTE DE CRUCERO	APMA	10.848.000 €		
ESTACIÓN MAQUINA PRIMERA FASE	APMA	13.304.000 € (Iberia ya comenzado. Suma: 11.800.000 €)		
ESTACIÓN MAQUINA SEGUNDA FASE	Inversión privada	6.804.000 €		
URBANIZACIÓN EXPLANADA ENTREDIQUES	APMA		487.000 €	
AMPLIACIÓN CALLEJA BOMBA DE LEVANTE	APMA	4.548.000 €		
NOVA MUELLE DE LEVANTE PROLONGACIÓN ADL	APMA			15.900.000 €
MUELLE 1 Y TERCERA	Inversión privada (SOGA)	36.750.000 €		
MUELLE 2	Junta de Andalucía	18.000.000 €		
SERVICIO DE OPCIONALES MUELLE DE NOROCCIDENTE	Inversión privada		23.000.000 €	
PUERTO DEPARTAMENTO DE SAN ANDRÉS	Inversión privada		13.000.000 €	
TERMINACIÓN DE MUELLE 6	Inversión privada	68.880.000 €		

## Saoud Abdelmalek

Relations Publiques, Office d'Exploitation des Ports (ODEP Tanger)

# Port de Tanger

### Historique du port de Tanger

De 1641 à 1660 : les premiers travaux portuaires ont démarré par la construction d'une jetée de fortune par les Portugais.

1660: les Anglais dotent le port d'un magnifique môle, de 434 m de long sur 30 m de large. Ce grand travail d'ingénierie portuaire et maritime sera mondialement remarqué.

1683: les Anglais démolissent le port (mobilisation de mille hommes et pas moins de 1500 barils de poudres).

1684: le môle est rasé et les vagues le traversent librement, l'abattage aura duré 209 jours.

En 1865, une convention est signée à Tanger entre le Maroc, les États Unis d'Amérique et 8 nations européennes pour la construction du phare de Cap Spartel, du nom de son concepteur.

1905: le Sultan Moulay Abdel Aziz charge Adolf Renschaufen, installé à Tanger, d'entamer la construction d'un port protégé par une jetée de 340 mètres de long. Ce petit port, achevé en 1908, rendra bien des services jusqu'en 1925.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1924, la gestion du port a été confiée à la Société du Port.

La concession porte sur une durée de 99 ans; 30% des capitaux sont français, 20% anglais et espagnols, 10% sont souscrits par les autres pays signataires du Statut, le reste provient de la contribution du gouvernement Chérifien.

De 1926 à 1937, le nombre de navires touchant annuellement le port oscille autour de 1.800 unités.

Le tonnage traité était de l'ordre de 70.000 T dont 5.000 T à l'export.

1960: le Gouvernement opte pour l'extension du port: prolongement du quai n°1

---

**De 1641 à 1660 : les premiers travaux portuaires ont démarré par la construction d'une jetée de fortune par les Portugais.**



et édification d'un nouveau quai dit quai n°2. Le tout entrera en service deux ans plus tard.

1967: l'État met fin à la concession accordée à la «Société du Port de Tanger» et confie la gestion du port à la RAPC (Régie d'aconage du port de Casablanca).

1971: la gare maritime (Ouest) voit le jour.

---

## Môle des Allemands



---

## Port de Tanger 1960, 1967



---

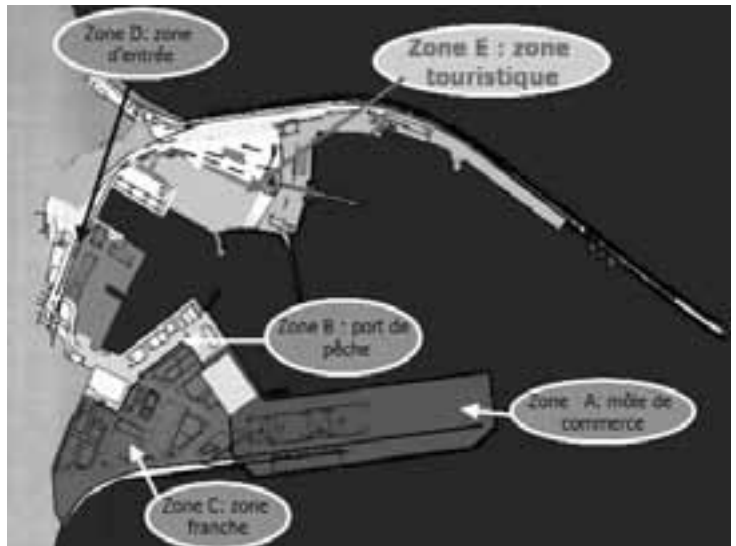
## Le projet du port de Tanger en 1932



---

### Configuration actuelle du port

Avec la dissolution de la RAPC en 1985, le port est remis à l'ODEP (Office d'exploitation des ports)

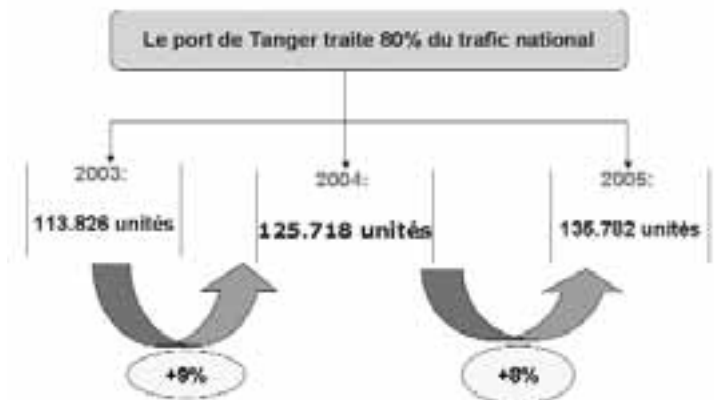


### Activités et trafics portuaires

---

#### Trafic TIR

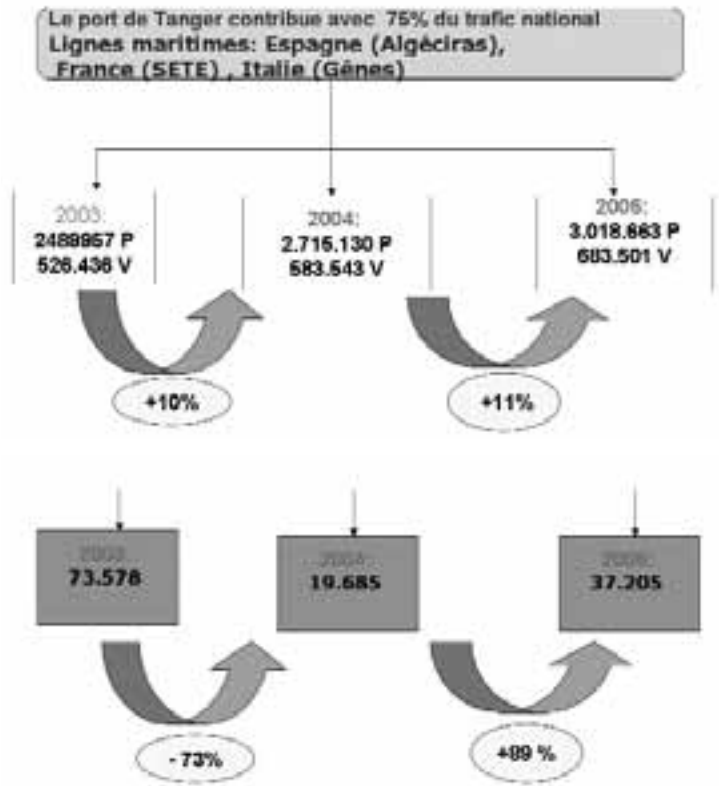
Le port de Tangerang traite 80% du trafic national



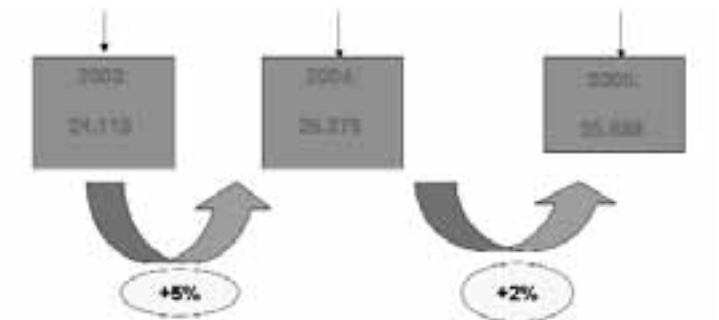
### Trafic Passagers

Le port de Tanger contribue avec 75% du trafic national

Lignes maritimes: Espagne (Algéciras),  
France (SETE) , Italie (Gênes)



### Trafic Conteneurs







**Amenagement et ouverture du port sur la ville**

Reconversion

Développement de nouvelles activités portuaires:

- \_Croisière
- \_Plaisance
- \_Pêche
- \_Faire émerger d'autres fonctions compatibles et complémentaires: loisirs, congrès, tourisme etc.

Visions stratégiques du port

Horizon	NBRE CROISIERISTES	Comment ?
2006 à 2009	300.000*	Port d'Escale et de Transit
2010 à 2015	600.000*	Port côte de Ligne

**NB :** La vision du Ministère : 1.000.000 Pax en 2015  
 \* : 10% du marché de la méditerranée

**Horizon 2006-2009:**

**rendre le port de Tanger Ville un port d'Escale par excellence.**

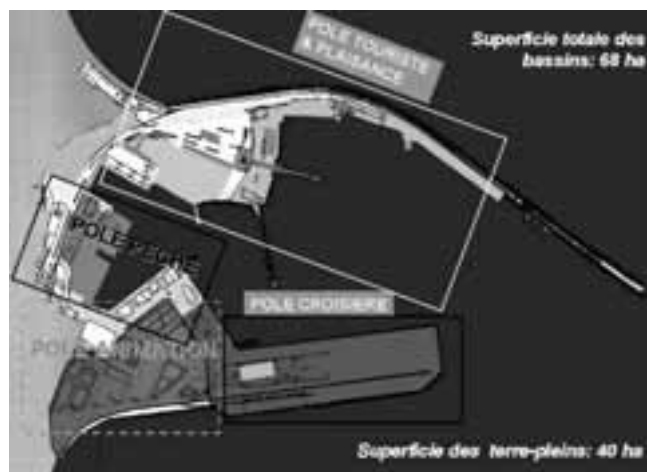
- Rétablir l'image de marque de la destination Tanger
- Fidéliser la clientèle
- Embellir les installations du port et de son hinterland

**Horizon 2009-2015: rendre le port de Tanger un port Tête de Ligne.**

- Délocalisation de la Zone Franche
- Restructuration du port en quatre pôles :
  - Pôle Croisière
  - Pôle Touristes sud-Espagne
  - Pôle Plaisance et Centre d'animation
  - Pôle Pêche
- Extension future pour l'accueil des différents types de paquebots de croisière
- Dédier l'actuel terminal touristique au traitement du trafic passagers (Tarifa)
- Reamanager ou reconstruire la gare maritime et la rélier aux postes d'accostage
- Dédier le mole de commerce à la croisière
- Equiper le terminal d'une gare maritime et les équipements nécessaires (accueil, confort et sécurité de croisiéristes)
- Un centre d'animation et de loisier, interface entre la mer, les deux terminaux et la ville, qui peut assurer plusieurs fonctions notamment:
  - Technique/accueil des batéraux
  - Sportives: sport de la mer
  - Ludiques: circuits de promenades, loisirs
  - Culturelles: histoire maritime de Tanger, animation
  - Urbaines: commerce, restauration, services,...
- Aménager le port de pêche pour le rendre propre et attractif

---

## Visions stratégiques du port



---

### Des paquebots au lieu des cargos



---

### Conciliation du port avec son espace urbain (la ville)



---

### Les conteneurs cèdent la place à une gare maritime moderne



---

Un espace d'accueil et de détente au lieu des magasins et hangars



---

Tradition et modernité



# Planification Urbaine dans la Wilaya de Tanger: État des lieux et tendances de développement

---

## Wilaya de Tanger



---

## Les zones périphériques dans la Wilaya de Tanger



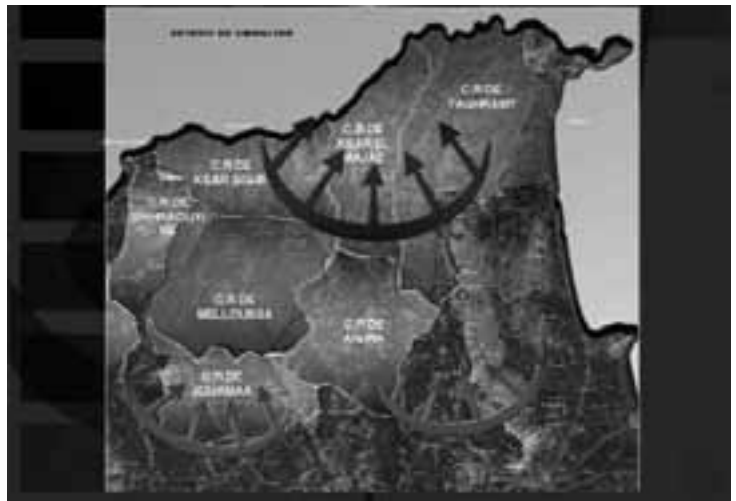
## Les projets urbains de Tanger

### Planification urbaine

- Mise en œuvre des documents d'urbanisme
- Lutte contre l'Habitat Non Réglementaire

---

### Zones d'influence du port



---

### Voies de communications et zones industrielles



## Aménagement urbain

- Aménagement des pénétrantes urbaines et grands axes
- Valorisation et aménagement du site des Grottes d'Hercule
- Aménagement et développement du front de mer
- Aménagement des abords de la nouvelle gare Ferroviaire
- Aménagement de l'aire comprise entre le port et Merkala
- Réaménagement de la place 9 avril et ses abords
- Reconversion de l'ancien port de Tanger

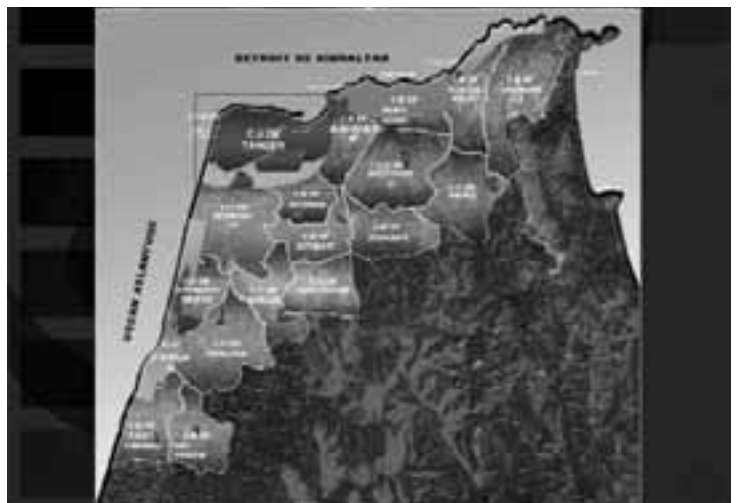
---

## Les schemas d'orientation



---

## Les zones couvertes par les documents d'urbanisme



## Patrimoine

- Reconversion et réaménagement urbaine du site de Fendak Chejra
- Réalisation d'un Système d'Information Géographique de la médina
- Protection du patrimoine contemporain
- Valorisation et aménagement des sites archéologiques
- Réhabilitation des Arènes
- Réhabilitation et mise en valeur des quartiers de la médina de Tanger

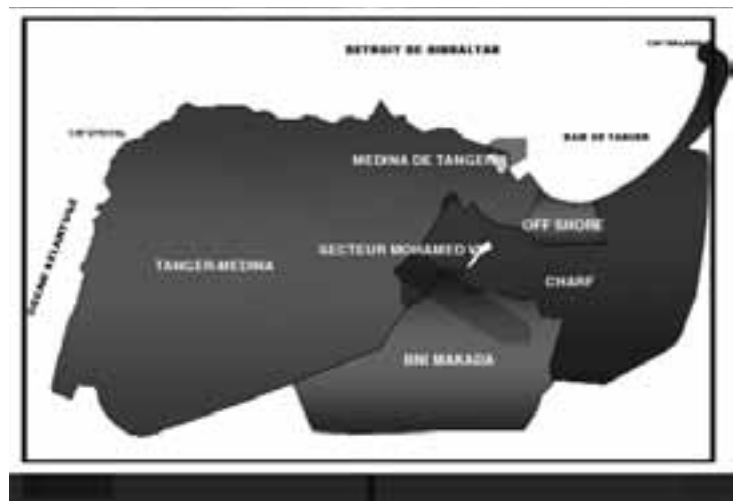
---

### Les zones de l'habitat a faible VIT offertes par les trois plans d'aménagement

	ZONES D'HABITAT A FORTE DENSITE		PARTIE POUVANT ABRIER DE L'HABITAT A FAIBLE VIT	
	SUPERFICIE /Ha	NOMBRE DE LOGEMENT	SUPERFICIE /Ha	NOMBRE DE LOGEMENT
TANGER	654	46 400	68	6 320
CHARF	458	36 900	177	15 930
RNI MAKADA	834	67 500	308	27 720
<b>TOTAL</b>	<b>2 000</b>	<b>150 000</b>	<b>550</b>	<b>50 000</b>

---

### Situation des documents d'urbanisme dans la Commune Urbaine de Tanger





## Mobilité Urbaine et Transport

- Aménagement des aires de stationnement et de parking
- Amélioration de la mobilité urbaine et de la circulation
- Mise en place d'un Schéma Directeur d'éclairage public

---

### Amangement de la zone off-shore



---

### Amangement de la zone off-shore

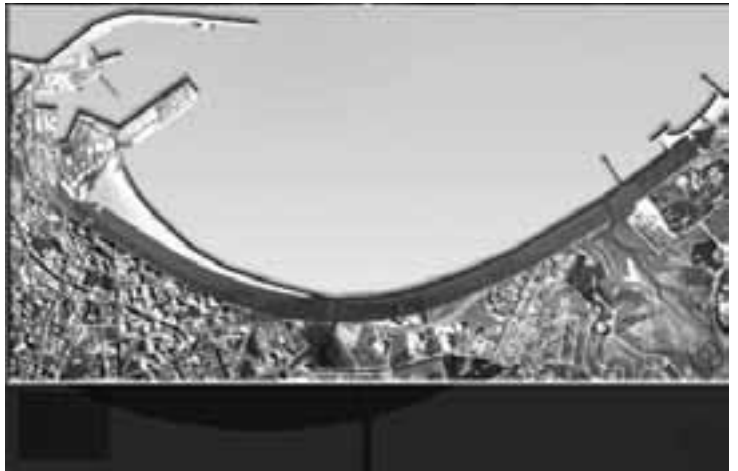


## Environnement

- Protection contre les risques des inondations
- Établissement d'un plan particulier d'aménagement et de sauvegarde de la montagne
- Élaboration d'un Schéma Directeur d'Aménagement Vert et paysager
- Maîtrise des sites traversés par les oueds et les cours d'eau

---

## Amangement de la baie de Tanger



---

## Ville d'Assilah



# **RETE**

## **Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades**

### **Qué es la RETE ?**

Asociación internacional creada en junio de 2001 bajo el nombre inicial de RETE 2001 y hoy denominada RETE, cuyo objetivo es analizar y potenciar la cooperación entre los puertos y las ciudades portuarias, fundamentalmente del Mediterráneo, como son las de Italia, Portugal y España, estando igualmente entre sus objetivos el extender tal iniciativa entre los países de Latinoamérica. La misión de la Asociación es construir una red internacional de ciudades portuarias y de puertos, con especial referencia, aunque no exclusiva, a los de Europa meridional y de América Latina, para conseguir un desarrollo equilibrado y cualificado de los ámbitos urbanos y portuarios. Los países de la cuenca mediterránea quedan incluidos en el ámbito de actuación de la RETE.

#### **Naturaleza:**

\_Asociación sin ánimo de lucro con personalidad jurídica propia de carácter internacional.

\_Organización no gubernamental.

\_Nacionalidad italiana:

Domicilio social y fiscal en la sede del Centro Internacional Città d'Acqua, en Venecia

Regulada por el código civil italiano en materia de asociaciones.

\_Carácter internacional:

Podrá disponer de sedes operativas en otros lugares (nodos).

### **Les objectifs de RETE**

**Los objetivos principales de RETE son:**

\_La promoción y el desarrollo de los intercambios de información sobre experiencias y sobre proyectos.

\_La realización de todo tipo de iniciativas para la formación, la seminarios, cursos y congresos de discusión y estudio.

**Son igualmente objetivos:**

\_La mayor cooperación entre Administraciones Portuarias, Locales, Regionales y Estatales, y agentes públicos y privados.

\_La mejor integración de los puertos en su entorno.

\_La mejor calidad de vida en las ciudades portuarias.

### **Las acciones estratégicas**

**Las principales líneas estratégicas son:**

\_Analizar la evolución de los proyectos realizados y en curso de elaboración y sus posibles efectos, en el campo de las relaciones puerto-ciudad.

\_Valorar y confrontar el éxito de los proyectos realizados, con el fin de obtener criterios y parámetros para intervenciones futuras.

\_Estudiar todas las cuestiones relativas a la gestión de los proyectos de transformación de los frentes urbano-portuarios.

\_Poner en valor y promover el papel y la potencialidad de intervención de los puertos y las ciudades portuarias de dimensión mediana y pequeña.

\_Especial referencia a la Europa Meridional, Latinoamérica y Mediterráneo.

#### **Colaboración con América Latina :**

\_Memorando de Entendimiento entre RETE y A.I.P.P.Y.C. (Asociación Internacional de Puertos y Costas), Septiembre 2005

\_Convenio de Colaboración entre RETE y O.E.A. (Organización de Estados Americanos), Mayo 2006.

### **Modelo de organización**

#### **Funcionamiento de RETE**

Modelo abierto de organización, capaz de extenderse con facilidad, caracterizado por la:

\_Interacción

\_Flexibilidad

\_Descentralización

Dentro de este marco de asociación, tiene dos peculiaridades:

\_Estructura del tipo "RED", a partir de un nodo matriz (el Centro Città d'Acqua, en Venecia) se constituyen nodos locales interconectados, que integran la asociación que generan RED y que es en definitiva una concepción moderna del mundo.

---

## **Modelo de organización**



## Órganos de la asociación

Órganos de gobierno:

\_El consejo

\_La junta

\_El presidente

Órgano de gestión:

\_El coordinador

**El consejo**

\_Integrado por todos los socios y quienes tengan derecho

\_Órgano superior de la Asociación

\_Plenas facultades de deliberación y decisión

## Miembros de RETE

Se prevén tres niveles de adhesión a la RETE:

\_Socios ordinarios.

\_Socios colaboradores.

\_Miembros adheridos (personas físicas y jurídicas).

**Pueden formar parte de la RETE:**

Como socios ordinarios y colaboradores

\_Las administraciones de las ciudades portuarias y del gobierno público del territorio.

\_Las autoridades portuarias y otros organismos de gestión de los puertos.

Como miembros adheridos:

\_Instituciones dedicadas a la actividad científica y de investigación.

\_Colegios profesionales.

\_Empresas públicas y privadas, cuyo campo de actuación se sitúe en el ámbito ciudad-puerto.

\_Profesionales interesados en los temas de la relación puerto-ciudad.

---

## Miembros de RETE



## Los instrumentos de la asociación

- \_La revista PORTUS
- \_El sitio web: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org)
- \_Los cursos de formación
- \_La organización de jornadas y seminarios
- \_La edición de publicaciones
- \_Cualquier otro que se establezca

## Revista PORTUS

Dedicada a la relación puerto-ciudad. Presenta las experiencias y proyectos de desarrollo, de cualquier parte del mundo, con especial acento en Europa del Sur y América Latina y Mediterráneo.

Se expresa ordinariamente en español, portugués, italiano y francés, con traducciones al inglés.

Se han publicado once números (semestrales).

## Cursos de formación y actualización de conocimientos

Lisboa, junio de 2001

Génova-Barcelona-Génova, octubre de 2001

Venecia, mayo de 2002

Las Palmas de Gran Canaria (España), noviembre de 2002

Sevilla, abril de 2003

Olbia (Cerdeña), abril de 2003

Lisboa, julio de 2003

Santander, septiembre de 2003

Barcelona, octubre de 2003

Santander, septiembre de 2004

Santander, julio de 2005

Santander, septiembre de 2005

## Miembros de RETE



## Previstos

Lisboa, 2006

Santander, septiembre de 2006

## Últimos encuentros y jornadas

Sevilla, abril de 2003

Funchal (Madeira), noviembre de 2003

Venecia, abril de 2004

Santa Cruz de Tenerife, noviembre de 2004

Lisboa, mayo de 2005

Génova, noviembre de 2005

Programa: Análisis del caso concreto a estudio, exposiciones sobre experiencias en casos similares, conclusiones y recomendaciones

Equipo de trabajo multidisciplinar (arquitectos, ingenieros, economistas, geógrafos, etc.) e internacional, seleccionado específicamente para cada caso

## Algunos ejemplos

Por último, sometemos a su consideración una serie de propuestas relativas a actuaciones puerto-ciudad que han sido objeto de estudio y análisis en seminarios, cursos y publicaciones por parte de RETE.

---

## Algunos ejemplos: Europa



## Algunos ejemplos: Latinoamérica

7. Algunos ejemplos

### 7.2. Latinoamérica

- **Hotel de la Paz**  
Cajamarca, Perú
- **Proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Hospital**  
Arequipa
- **Proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Hospital**  
Cuzco
- **Proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Hospital**  
Cuzco
- **Proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Hospital**  
Cuzco
- **Proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Hospital**  
Cuzco

**BRETE**  
Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades









**RETE** - *Associazione per la collaborazione tra porti e città* è un'organizzazione internazionale il cui obiettivo è di sviluppare e migliorare le reciproche relazioni e la mutua collaborazione tra città portuali e porti dell'Europa meridionale e dell'America Latina.

### **le finalità**

RETE intende valorizzare e sviluppare la cooperazione tra porti e città portuali dei due continenti nel campo della riqualificazione dei waterfront urbano-portuali e, più in generale, della relazione porto-città.

La **missione** dell'Associazione è di costruire una rete internazionale di città portuali e di porti, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a quelli dell'Europa meridionale e dell'America Latina, al fine di conseguire uno sviluppo equilibrato e qualificato degli ambiti urbani e portuali.

Gli **obiettivi** dell'Associazione riguardano la promozione, lo sviluppo e la realizzazione di programmi, progetti, attività e iniziative di formazione, studio, ricerca e diffusione che favoriscano:

- la cooperazione tra le amministrazioni portuali e quelle locali, regionali e statali, così come i soggetti pubblici e privati interessati;
- la migliore integrazione dei porti nei loro contesti territoriali, economici, sociali, culturali e ambientali;
- la prosperità e il miglioramento della qualità della vita delle città portuali

### **l'organizzazione**

La vita organizzativa di RETE è regolata dalle norme del suo Statuto.

L'Associazione è governata dal Consiglio, cui partecipano tutti i Soci, ed è diretta dalla Giunta di Governo, con a capo il Presidente.

Della gestione dell'Associazione è responsabile il Coordinatore.

### **gli strumenti**

Le finalità di RETE vengono perseguite attraverso:

- l'organizzazione di seminari, convegni e corsi di formazione, con il coinvolgimento diretto dei partner della RETE
- la pubblicazione della rivista semestrale **Portus**
- il sito web della RETE: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org)

**RETE** - *Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades* es la organización internacional sin ánimo de lucro, cuyo objetivo es la mejora de las relaciones recíprocas y lamutua colaboración entre ciudades portuarias y puertos de la Europa meridional y de América Latina.

### los fines

La RETE pretende poner en valor y desarrollar la cooperación entre puertos y ciudades portuarias en el campo de la transformación de los frentes urbano-portuarios y, en general en el de la relación puerto-ciudad.

La **misión** de la Asociación es construir una red internacional de ciudades portuarias y de puertos, con especial referencia, aunque no exclusiva, a los de Europa meridional y de América Latina, para conseguir un desarrollo equilibrado y cualificado de los ámbitos urbanos y portuarios.

Los **objetivos** de la Asociación persiguen la promoción, desarrollo y ejecución de programas, proyectos, actividades e iniciativas de formación, investigación, estudio y difusión, que favorezcan:

- la cooperación entre las Administraciones portuarias y las Administraciones locales, regionales y estatales, así como con otros agentes públicos y privados interesados;
- la mejor integración de los puertos en su entorno territorial, económico, social, cultural y ambiental;
- la prosperidad y mejora de la calidad de vida de las ciudades portuarias.

### la organización

La organización de RETE viene regulada en su Estatuto. La Asociación está gobernada por el Consejo, en el que participan todos los socios, y está dirigida por la Junta de Gobierno, encabezada por el Presidente. De la gestión de la Asociación es responsable el Coordinador.

### los instrumentos

Las finalidades de RETE se llevan a cabo a través de:

- la realización de seminarios, congresos y cursos de formación, con la participación directa de los socios de la RETE
- la publicación de la revista semestral **Portus**
- el sitio web de RETE: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org)

**RETE** - *Associação para a colaboração entre portos e cidades* é uma organização internacional sem fins lucrativos, cujo objectivo é a melhoria das relações recíprocas e a mútua colaboração entre cidades portuárias e portos da Europa meridional e da América Latina.

### os fins

A RETE pretende valorizar e desenvolver a cooperação entre portos e cidades portuárias no campo da transformação das frentes urbano-portuárias e, em geral, no da relação porto-ciidade.

A **missão** da Associação é construir uma rede internacional de cidades portuárias e de portos, com especial referência, ainda que não exclusiva, à Europa meridional e à América Latina, para conseguir um desenvolvimento equilibrado e qualificado das áreas urbanas e portuárias.

Os **objectivos** da Associação procuram a promoção, desenvolvimento e execução de programas, projectos, actividades e iniciativas de formação, investigação, estudo e difusão, que favoreçam:

- a cooperação entre as Administrações portuárias e as Administrações locais, regionais e estatais, assim como com outros agentes públicos e privados interessados;
- a melhor integração dos portos na sua envolvente territorial, económica, social, cultural e ambiental;
- a prosperidade e melhoria da qualidade de vida nas cidades portuárias.

### a organização

A organização da RETE é regulada pelo seu Estatuto.

A Associação é governada pelo Conselho, no qual participam todos os sócios, e é dirigida pela Junta de Governo, encabeçada pelo Presidente.

A gestão da Associação é responsabilidade do Coordenador.

### os instrumentos

As finalidades da RETE são levadas a cabo através:

- da realização de seminários, congresos e cursos de formação, com a participação directa dos sócios da RETE
- da publicação da revista semestral **Portus**
- do sitio web da RETE: [www.rete2001.org](http://www.rete2001.org)

# portus

**Portus** è la rivista semestrale di RETE - Associazione per la collaborazione tra porto e città, dedicata alla relazione porto-città e alla riqualificazione dei waterfront urbano-portuali marittimi e fluviali.

Portus rivolge uno sguardo attento alle città delle coste del Mediterraneo e dell'America Latina che hanno visto in questi anni crescere e consolidare le ragioni di scambio e collaborazione commerciale e culturale.

Portus intende accompagnare e amplificare questo percorso di comunicazione, facilitando la diffusione delle esperienze di tutte città portuali di grandi, medie e piccole dimensioni.

Portus parla le lingue dei Paesi nei quali intende sviluppare il dibattito e lo scambio 'naturale' di informazioni: lo spagnolo, il portoghese, l'italiano e il francese, a seconda della lingua madre di ciascun autore. Tutti i testi sono poi tradotti in inglese, al fine di assicurare una maggiore diffusione delle informazioni.

**Portus** es la revista semestral de RETE - Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, y está dedicada a la relación puerto-ciudad y al análisis de las transformaciones de los frentes urbano-portuarios marítimos y fluviales.

Portus dedica una atención preferente a las ciudades portuarias del Mediterráneo y de América Latina, que han visto crecer y consolidar en los últimos años multitud de intercambios de experiencias y programas de colaboración comercial y cultural.

Portus pretende promover, en particular, la difusión de las experiencias de las ciudades portuarias de medianas y pequeñas dimensiones.

Portus se edita en los idiomas de los países en los que desarrolla el debate y el análisis de experiencias: español, portugués, italiano y francés, según el idioma de origen de cada autor. Los textos están siempre traducidos al inglés.

**Portus** é a revista semestral da RETE - Associação para a colaboração entre portos e cidades, e é dedicada à relação porto-cidade e à análise das transformações das frentes urbano-portuárias, marítimas e fluviais.

Portus dedica uma atenção preferencial às cidades portuárias do Mediterrâneo e da América Latina, que viram crescer e consolidar nos últimos anos uma multiplicação de intercâmbios de experiências e programas de colaboração comercial e cultural.

Portus pretende promover, em particular, a difusão das experiências das cidades portuárias de médias e pequenas dimensões.

A Portus é editada nas línguas dos países nos quais se desenvolve o debate e a análise de experiências: espanhol, português, italiano e francês, conforme o idioma de origem de cada autor. Os textos são sempre traduzidos para inglês.





redazione

Oriana Giovinazzi

Federica Marafante

Marta Moretti

Centro Internazionale Città d'Acqua

San Marco 4149

I - 30124 Venezia

tel +39 041 5230428

fax +39 041 5286103

[citiesonwater@iuav.it](mailto:citiesonwater@iuav.it)

[www.citiesonwater.com](http://www.citiesonwater.com)

progetto grafico

peppe clemente, studio cheste venezia

finito di stampare novembre 2006

peruzzo industrie grafiche spa



