

3. TARIFA EN EL CONTEXTO DE LA COMARCA DEL CAMPO DE GIBRALTAR.

Puede decirse que de una u otra forma la historia y configuración actual de la aglomeración urbana son un producto de las relaciones con la vecina colonia de Gibraltar, con la que, por otro lado, debería ser incluida - aunque obviamente con las singularidades propias del caso- con un mismo ámbito de sistema territorial de asentamientos de escala intermedia. El núcleo básico de la red actual de asentamientos surge con la ocupación inglesa de Gibraltar en 1704, consolidada con el Tratado de Utrech de 1.713. Como respuesta a esa ocupación en los años siguientes se fundaron San Roque y Los Barrios -en emplazamientos elevados que dominaba la Bahía- y se reconstruyó Algeciras, situada en el extremo opuesto de la misma, cara a Gibraltar. Ciento cincuenta años después se fundó La Línea con la función de albergar a los ciudadanos españoles que trabajaban en la colonia.

Esta configuración básica de la zona se mantiene a lo largo de más de un siglo con una actividad económica fundamentada principalmente en los vínculos con la vecina Gibraltar (mano de obra barata y contrabando) y por tanto claramente dependiente y muy frágil.

Es precisamente la evolución de la posición política con respecto a Gibraltar, con la reivindicación española ante la ONU, y la negativa inglesa a negociar, la que actúa como catalizador para la puesta en marcha de una actuación pública que convierte a la zona en la actual aglomeración urbana. Se trata del Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar (1965), que pretendía el desarrollo integral -a diferencia de los anteriores Polos de Desarrollo- del conjunto de los recursos de la zona. En los aspectos que interesan al objeto de este estudio, deben destacarse las importantes mejoras infraestructurales que condujeron a la consolidación de Algeciras como primer puerto de la región, y, sobre todo, la incentivación de la actividad industrial. Respecto a este último punto, el desarrollo industrial tiene, como en el caso de Huelva, una doble implicación. En materia funcional hace cambiar significativamente -por no decir drásticamente- la base económica de la zona, que pasa de depender de las actividades tradicionales ya mencionadas a tener un orientación industrial aunque basada en grandes instalaciones (CEPSA, Acerinox etc.) poco vinculadas con el tejido productivo. En lo que se refiere a la organización espacial, el emplazamiento de estas actividades en zonas industriales en el centro del arco de la franja litoral sin vinculación inmediata con las estructuras urbanas de los núcleos tradicionales genera un territorio con una clara segregación espacial de actividades y, como consecuencia, con una compleja pauta de relaciones funcionales.

En definitiva, a pesar de su escasa dimensión nos encontramos ante una aglomeración urbana compleja y singular, con un marco geográfico perfectamente definido, unas estructuras urbanísticas y funcionales aún inmaduras y una situación geopolítica que influye permanentemente sobre el desarrollo y conformación del sistema urbano.

3.1 SU SITUACIÓN ESTRATÉGICA.

La relevante situación de la Comarca en el eje Norte-Sur integrado por Europa Occidental y Africa Noroccidental, y en el eje Este-Oeste, Océano Atlántico-Mar Mediterráneo, convierte a este lugar en punto obligado de paso en ambas direcciones, cuya importancia puede irse incrementando en el futuro, en función del desarrollo del Magreb. A partir de esta privilegiada situación, se ha promovido un desarrollo basado, por una parte, en las posibilidades del transporte y comercio

internacional ligado al tráfico marítimo y, por otra, en una actividad industrial y energética apoyada también en la facilidad de acceso marítimo de determinadas materias primas externas, para su posterior exportación o reexpedición a zonas lejanas, también por vía marítima. Tan solo la producción de energía eléctrica está conectada a la red terrestre española-europea, y próximamente a la africana, mediante el paso submarino del Estrecho.

Dentro del propio ámbito comarcal, o inmediato a él, se dan dos relaciones internacionales, de alta incidencia actual o futura, las establecidas con Gibraltar y con Marruecos. La normalidad de relaciones con la colonia británica, hasta una posible integración en la comarca y el desarrollo socioeconómico de Marruecos, pueden significar variables de gran repercusión en el desarrollo del Campo de Gibraltar.

El Campo de Gibraltar, se sitúa a caballo de los extremos meridionales de las dos grandes subregiones geográficas que integran Andalucía: las sierras de las Cordilleras Béticas y las tierras bajas de la depresión del Guadalquivir. La primera caracterizada por un sistema de núcleos de población dispersos y regresivos, excepto en la franja mediterránea, y por la complejidad de relieve, y la segunda, por una red urbana de núcleos medios y grandes, y de explotaciones agrarias extensivas. El Campo de Gibraltar constituye una zona terminal de la primera subregión, y de transición a la segunda, entre la franja litoral atlántica ligada al Valle Bajo del Guadalquivir, y la vertiente mediterránea de la primera, y cuya complejidad física se añade la derivada de ambos espacios marítimos.

En cuanto a la aglomeración urbana propiamente dicha, hay que considerarla integrada por los cuatro municipios localizados en la Bahía: Algeciras, La Línea, San Roque y Los Barrios. Estos constituyen el área densa y central de la aglomeración urbana, al formar un espacio geográfico y urbano prácticamente continuo, con intensas interrelaciones funcionales, y en constante aumento demográfico. Conjuntamente con los municipios de Tarifa, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera se constituye la comarca del Campo de Gibraltar, bien diferenciada durante las últimas décadas. Las ciudades de Gibraltar y Ceuta, que tienen un creciente nivel de relación con la Bahía, deben también tener un consideración especial al abordarse las cuestiones de ordenación territorial de este ámbito subregional.

3.2 LOS USOS DEL SUELO

El medio físico tanto de la Bahía de Algeciras como de la comarca en su conjunto, tiene una doble caracterización principal: limitaciones de suelo apto para las actividades productivas primarias más intensivas y para el desarrollo urbano, y alto valor ambiental.

Desde el punto de vista de la disponibilidad física de suelo, por razones de adecuación de pendientes, es escaso el potencial de la comarca del Campo de Gibraltar, tanto para usos intensivos, agrícolas (regadío), como urbanos (industrias, almacenes y equipamientos), que precisen terrenos llanos, de pendientes inferior al 3%. Tampoco hay abundancia de suelo para usos semi-intensivos y extensivos agrícolas o urbanos, en terrenos de pendientes ligeras y medias hasta el 10% y el 20% respectivamente.

La disponibilidad principal de suelo en la comarca corresponde a las depresiones litorales y los valles de los ríos Palmones-Cañas, Guadarranque, Guadiaro y Almodóvar, siendo ésta última la más importante a lo largo de la CN-340, y en menor medida, las existentes en los ríos Jara y Valle.

Como síntesis de los aspectos geográficos y de poblamiento, cabe definir y caracterizar la aglomeración urbana de la forma siguiente:

- Arco de la Bahía, uso predominante urbano intensivo, residencial e industrial.
- Ejes litorales, mediterráneo (La Línea-límite con la provincial de Málaga) y atlántico (Tarifa-Bolonia), con predominio de los usos residenciales-turísticos extensivos.
- Ejes interiores, (Vega Palmones-Las Cañas, C-440, río Guadarranque y C-3331), usos preferentemente agrario y núcleos aislados.
- Resto de la Cuenca de la Bahía, espacio forestal formando parte del Parque Natural de los Alcornocales.

Los valores de configuración física y paisajísticos de la comarca, junto con los valores climatológicos, (positivos en cuanto al soleamiento y temperaturas, y en menor grado al régimen de vientos reinantes), dan lugar a un medio de alta calidad ambiental, favorable tanto para el desarrollo agrícola intensivo como para el residencial turístico e industrial. La existencia en la comarca de varios espacios naturales declarados (Parque de los Alcornocales y parajes de Los Lances, estuario del río Guadiaro y marismas del río Palmones) y espacios catalogados en el Plan Especial de Protección del Medio Físico (Ensenada de Valdevaqueros, Ensenada de Bolonis, Loma de San Bartolomé, Sierras de En medio y de la Plata,...) responden a esta calidad ambiental.

Especial mención merece el espacio marítimo sobre el que los impactos del desarrollo son especialmente importantes en cuanto al interior de la Bahía, y a su franja litoral, como consecuencia de las actividades portuarias, y de los vertidos urbanos e industriales. Menor grado de preocupación medio ambiental cabe respecto al espacio atmosférico, con posibilidades de contaminación por emisiones industriales, paliadas por el régimen de vientos de la zona.

3.3 INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS COMARCALES

Las conexiones viarias

Actualmente los accesos a la Bahía se realizan a través de cuatro ejes: el tramo occidental de la N-340, hacia Cádiz, el tramo oriental de la misma, hacia Málaga, la carretera comarcal C-440, hacia Jerez y las carreteras comarcales C-3331, y C-341 a Ronda; todos ellos con fuertes limitaciones de trazado. Respecto a los tráficos actuales por los distintos accesos, tanto del transporte regular de viajeros como de las intensidades medias se pone de manifiesto:

- En la N-340, la importancia de la relación con Málaga y la Costa del Sol, muy superior a la existente con la propia capital provincial, 15.000 vehículos diarios entre San Roque y el límite provincial; 9.000, entre Algeciras y Tarifa, que baja a 5.000 una vez rebasada la desviación de Facinas.
- La Intensidad media en la C-440 entre la Bahía y Medina Sidonia está en el entorno de los 2.200 vehículos día, que casi se duplica en el tramo Medina-Jerez, con una composición del orden del 20% de vehículos pesados.
- La encuesta origen-destino realizada en otoño de 1.991, por el MOPT, confirma lo anterior resultando Málaga y la mitad oriental de Andalucía la zona externa de mayor relación con la Bahía, (34,3% de los

viajes generados), seguida de Tarifa-Córdoba (21,3%); oeste y noroeste de la provincia de Cádiz, incluido desde Barbate hasta Sanlúcar de Barrameda, (20,1%); Tarifa, (19,9%); Madrid, (1,6%), y el resto 2,8%.

· En cuanto a las alternativas para la mejora de la accesibilidad y su encuadre territorial del refuerzo de la estructura urbana dentro de los ámbitos básicos de la presencia y conexión de elementos de interés productivo o sectorial y de otros elementos con nivel de significación relevante, cabe la consideración de los ejes:

- Conexión con Cádiz, Jerez, Tarifa y el Oeste Peninsular.
- Conexión con Málaga y el Este Peninsular.

El puerto de la Bahía de Algeciras como nudo de transportes y comunicaciones

Prácticamente la totalidad de la Bahía de Algeciras constituye un espacio portuario, debido a que sus favorables condiciones de abrigo y calados admite el fondeo de toda clase de buques. Las instalaciones ya existentes o en ejecución, que ocupan la mayor parte de su borde litoral. Así, las instalaciones más importantes de Algeciras y Gibraltar en los dos extremos del arco de la Bahía se completan con las instalaciones autónomas de Acerinox, puerto carbonífero, pantalán de Cepsa, Crinavis (sin uso), y La Línea (en obras).

El Puerto de la Bahía de Algeciras ocupa a nivel nacional el primer puesto en cuanto al tráfico de pasajeros, graneles líquidos y contenedores, siendo para éstos últimos el primer puerto de todo el Mediterráneo. Ello pone de manifiesto su excepcional importancia como nudo de transporte y comunicaciones y, especialmente, como enlace marítimo y centro distribuidor de mercancías también por vía marítima, al ser sólo una parte muy minoritaria de su tráfico el que entra o sale por tierra.

Se trata por tanto de un puerto isla, sin "hinterland" específico, debido a la falta de comunicaciones terrestres con otras áreas regionales o nacionales, aunque también a la mediana dimensión de sus asentamientos urbanos y de sus niveles de servicios. Constituye en definitiva un desarrollo portuario que aprovecha las ventajas de su posición y emplazamiento geográfico en las rutas marítimas, pero que no llega a irradiar su influencia a la región que lo rodea.

El ferrocarril

La insuficiencia y limitaciones de este sistema general es mayor que en el caso del sistema viario, tanto en lo que se refiere a las conexiones exteriores, como al servicio interno de la comarca. Ésta sólo tiene conexión ferroviaria hacia el interior de la Península, Córdoba, Madrid, a través del tramo Algeciras-Bobadilla, con problemas en su paso por la Serranía de Ronda lo que impide una mayor utilización, sobre todo para mercancías, siendo muy baja su participación, por ejemplo, en el tráfico generado por el puerto o las grandes industrias de la zona, respecto del movimiento por carretera.

En cuanto a la red interna, la insuficiencia del acceso al Puerto, la falta de terminación y total puesta en uso del ramal a la Línea y de acceso a las grandes industrias, son problemas que también ponen de manifiesto las limitaciones de este sistema en la Bahía de Algeciras.

La superación definitiva de las limitaciones del trazado actual de la línea a Bobadilla, pasa por la conexión ferroviaria con San Fernando y el enlace con la línea

Cádiz-Córdoba-Madrid. Dicho trazado, ha sido objeto de varias alternativas que básicamente suponen dos itinerarios diferentes: uno litoral, pasando por Tarifa, y otro interior, más directo, con tres posibles variantes, que obligarían para acceder a Tarifa Ciudad-Puerto, mediante un ramal en fondo de saco desde aquel, si bien el estudio de viabilidad técnico-económico elaborado en 1.980 por INECO se decantaba por la solución litoral.

El Plan Director de Infraestructuras, por la Administración Central, no prevé esta conexión, reiteradamente demandada desde las instituciones locales y regionales. La mejora sustancial del acceso ferroviario al gran puerto del sur de España se plantea, por tanto, como una cuestión a más largo plazo, quizás indisolublemente unida al enlace fijo intercontinental.

Las comunicaciones aéreas

La Comarca actualmente no cuenta con instalación propia de comunicaciones aéreas, sirviéndose de los aeropuertos nacionales más próximos Jerez, Málaga y Tarifa, situados a una distancia aproximada de la Bahía de 115,140 y 190 Kms. respectivamente y, en menor medida, del aeropuerto de Gibraltar para los desplazamientos específicos a Gran Bretaña. Ello constituye una limitación que incide negativamente en las posibilidades de desarrollo, especialmente en el sector turístico.

El contencioso existente entre los Gobiernos Español y Británico, sobre el uso conjunto del aeropuerto de Gibraltar, debido fundamentalmente a la posición de los gibraltareños, ha impedido que se apliquen los acuerdos de Bruselas y en consecuencia limita sus posibilidades de utilización. No obstante, incluso suponiendo que a corto plazo pudiera contarse con la utilización de este aeropuerto, siempre habría que considerar las limitaciones del mismo, derivadas de las peculiaridades de su situación, entre los conjuntos urbanos de La Línea y Gibraltar.

El alto coste de implantación de un nuevo aeropuerto en la localización en su día prevista y el largo plazo para que comience a ser operativo, hace dudoso centrar los esfuerzos en esta opción. Por todo ello, parece que una solución potencial a corto plazo es la utilización conjunta del aeropuerto de Gibraltar, superando las limitaciones presentes que tiene una doble faceta: la institucional y la operacional. En cuanto a la primera, cabe esperar que a través de un proceso negociador pueda superarse y, con respecto a la segunda, serían necesarias obras de acondicionamiento consistentes en la ampliación de la pista hacia levante y eliminar el conflicto entre el tráfico aéreo y rodado; lo cual permitiría alcanzar una alta capacidad, aún considerando su no utilización nocturna por razones ambientales dada la proximidad de zonas residenciales.

Finalmente, cabe hacer referencia a la implantación de un helipuerto en Algeciras, para comunicación aérea con Ceuta y eventualmente con los aeropuertos peninsulares próximos. Esta posibilidad fue planteada hace tiempo, considerándose que ello podría ser de interés mientras que el aeropuerto de Gibraltar no admita un uso conjunto.

Abastecimiento de agua y saneamiento

Los sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua se han caracterizado por los importantes recursos que la Administración central, en primer lugar, y autonómica, después, han destinado a su configuración. Ello ha dado como resultado que la comarca disponga de importantes recursos hidrológicos actualmente

explotados y otros en estudios (río Guadiaro y Hozgarganta) dentro del Plan Hidrológico, lo cual debe considerarse como un importante activo para la dinamización de su desarrollo económico. El sistema constituido por los embalses Guadarranque y Charco Redondo, abastece a la mayoría de los núcleos, industrias y regadíos de la Comarca. La explotación de los mismos, la realiza en la actualidad la confederación Hidrográfica del Sur de España.

Los núcleos de población no abastecidos por el sistema, disponen de captaciones hechas bien por la misma Confederación Hidrográfica o bien por los propios municipios. Tal es el caso de Jimena de la Frontera, cuyos núcleos son servidos por captaciones en los ríos Guadiaro y Hozgarganta, o Tarifa, que lo es por manantiales próximos.

Los vertidos del Campo de Gibraltar son en su mayor parte urbanos e industriales. Únicamente en la zona norte se producen vertidos cuyo origen es la agricultura y ganadería, aunque de escasa importancia. Los vertidos urbanos están ocasionando problemas de contaminación tanto en los cauces receptores como en el mar, motivado principalmente por la insuficiente depuración. Esta situación ha surgido por el progresivo abandono que han sufrido estas instalaciones desde su entrada en servicio, al no haberse dispuesto de un personal cualificado que se ocupara de las operaciones de conservación y mantenimiento con las debidas garantías. El problema se ve agravado por el gran número de pequeñas instalaciones que existen, ya que la política seguida hasta hoy ha sido la de instalar pequeñas depuradoras en todos los núcleos, que resolvieran los problemas puntualmente. El abandono progresivo de las instalaciones origina un gran número de puntos de vertido que obligan a una actuación tendente a unificarlos y así hacer más eficaz su tratamiento. El problema que condiciona el tratamiento conjunto de la comarca es la vertebración de la misma por sus ríos y sierras.

La puesta en marcha del Plan de Abastecimiento de Aguas y Depuración de Residuales de los municipios del Campo de Gibraltar, está sufriendo retraso dado que la realización del mismo supone una importante inversión, la cual está supeditada a obtener de los municipios las suficientes garantías para la posterior gestión de las instalaciones y ésta pasa por la gestión del ciclo completo del agua por parte de la Mancomunidad de Municipios.

No tendría sentido depurar los vertidos urbanos y olvidarse de los vertidos industriales, por ello la Agencia del Medio Ambiente ha elaborado un Plan Corrector de vertidos industriales que va dando respuesta a la problemática que ellos representan. Es de esperar que con el desarrollo de ambos planes se mejore progresivamente el actual nivel de depuración de las aguas que vierten a la Bahía de Algeciras.

Recursos energéticos

En cuanto a la energía eléctrica, la comarca constituye un centro productor de primera magnitud, lo que le proporciona ventajas diferenciales para la localización industrial. Dentro de las posibles fuentes energéticas se podrá también contar con un ramal conectado al gaseoducto que unirá España con los países del Magreb de forma que se garantice el suministro de gas a las industrias ubicadas en la zona, circunstancia que también permitiría la implantación del gas ciudad en los distintos núcleos urbanos.

Durante 1.992 han entrado en funcionamiento en Tarifa (Cádiz), dos proyectos de producción de energía a partir del viento -la Planta Eólica del Sur (PENSUR) y Energía Eólica del Estrecho (EEE)- que, con una potencia total de 30

MW, convierten a este enclave meridional de la Península en el principal Parque Eólico de Europa. Este proyecto se ha realizado con un especial cuidado en la eliminación de posibles impactos ambientales, destacando medidas como las conexiones eléctricas subterráneas o diversas actuaciones de protección de la avifauna.

En Andalucía, el área del Estrecho se configura como una de las de mayor potencial eólico, comparable al de emplazamientos como los seleccionados en California, en que se ha probado la viabilidad técnica y la rentabilidad económica de los Parques Eólicos. Se estima que los recursos eólicos de la zona están entre los 200 y los 350 MW.

Equipamientos

Los principales elementos del Sistema General Comarcal de Equipamientos están constituidos, básicamente, por los siguientes:

- Educativos: Centros de F.P., Escuelas de Ingeniería Técnica Industrial, Magisterio, Artes y Oficios, Universidad a Distancia, Escuela Técnica de Ayudantes de Obras Públicas, Escuela de Graduados Sociales, Escuela de Enfermería y Facultad de Derecho.
- Sanitarios: Residencias de la Seguridad Social en Algeciras y La Línea, y Hospital de la Cruz Roja.
- Deportivos: Ciudad Deportiva de La Línea, Campos de Fútbol, Polideportivo, Campos de Golf, Clubes Náuticos.
- Administrativos: Algeciras, La Línea y San Roque.
- Comercial: Centros Urbanos de Algeciras y La Línea, Hipermercados en los Barrios, La Línea y Algeciras.

3.4 ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA Y ACTIVIDAD

La aglomeración urbana del Campo de Gibraltar concentra en el entorno de la Bahía de Algeciras una población del orden de las 200.000 personas, correspondientes a los cuatro municipios de Algeciras, La Línea, San Roque y Los Barrios; incrementada con las 30.000 que aproximadamente alcanza Gibraltar, suponen un bajo nivel de población en relación con otras aglomeraciones urbanas.

PESO POBLACIONAL POR AMBITO TERRITORIALES	
Ámbito	Población (1.991)
ALGECIRAS	102.079
LA LINEA	61.597
SAN ROQUE	22.231
LOS BARRIOS	13.698
AGLOMERACIÓN URBANA	199.605
TARIFA	16.818
JIMENA	8.936
CASTELLAR	2.330
COMARCA	227.689
GIBRALTAR	30.000
ÁMBITO TERRITORIAL COMPLETO	257.689

Respecto de la previsible evolución poblacional comarcal, cabe destacar su relativa baja tasa de crecimiento, en relación, asimismo, con otras aglomeraciones urbanas. El Campo de Gibraltar ha sido un área tradicionalmente migratoria, como consecuencia de las coyunturas políticas tan influyentes en este ámbito y de las limitaciones de su desarrollo endógeno; alternándose etapas de crecimiento con otras de mayor estancamiento, e incluso regresión. Por término medio representa un peso poblacional respecto de la provincia, del orden del 20%, con tendencia continuada en los últimos años a la baja, al haber tenido la comarca ritmos de crecimiento sensiblemente inferiores, (casi la mitad), a los provinciales y nacionales.

El crecimiento vegetativo actual puede girar en torno al 0,6% anual; (el 0,64% en 1.988), en contraste con los crecimientos medios anuales de las décadas de los años sesenta, (1,57%), y setenta (1,01%), con tendencia por tanto al crecimiento claramente desacelerado y aumento progresivamente lento de la población. Presenta en consecuencia una estructura demográfica que inicia la tendencia al envejecimiento de una población más joven que la media regional, y mucho más joven que la media nacional y comunitaria.

En la década anterior, los cuatro municipios de la Bahía aumentaron un total de 22.184 habitantes, lo que supuso un incremento del 12,5% con tendencia a disminuir: 6,36% en el primer quinquenio (1981-86), y 5,76% en el segundo (1986-91), habiendo sido el crecimiento vegetativo casi dos veces y media superior al censal con un saldo migratorio negativo medio anual de unas 1.700 personas. Esta evolución es muy diferente para los distintos municipios que integran la aglomeración; de su análisis cabe deducir:

- Incremento continuo y sostenido de Algeciras (salvo, aparentemente, en la década 1970-80; consecuencia posiblemente de la regularización censal de inflaciones anteriores). Algeciras aporta actualmente más de la mitad del peso poblacional de la aglomeración urbana de la Bahía, e incluso ligeramente superior si se excluyen los núcleos del municipio de San Roque exteriores a ella (Guadiaro, San Enrique y Pueblonuevo).
- Disminución, asimismo continua y sostenida, del peso de población de La Línea, pasando de un 40% en 1960, a sólo el del 30% aproximadamente en la actualidad.
- Mantenimiento sensiblemente estable de la participación porcentual de San Roque, incluso con tendencia a disminuir en lo que al ámbito de la Bahía se refiere, deducidos sus núcleos exteriores.

- Ligero ascenso de Los Barrios, aún dentro de su escaso peso en el conjunto.

Cabe suponer que estas tendencias se mantendrán en el futuro; sin que en dicha evolución parezcan haber influido las importantes implantaciones de empleo industrial creadas en la Bahía, en los Municipios de San Roque y Los Barrios.

Población y actividad

A pesar del proceso de industrialización seguido, la comarca, y en definitiva el ámbito de aglomeración urbana, presenta una baja tasa de actividad relativa, que en 1.988 era del 31,1% (frente al 36% nacional), cifra similar a la deducida del padrón de 1986, 31,15%, (e incluso menor que la de esta fecha según otras fuentes, que la establecían en el 32,34%) y solo sensiblemente superior a la correspondiente al censo de 1981, 30,41%. De los datos de 1.991 se sigue poniendo de manifiesto la persistencia de cierta debilidad socioeconómica de la Comarca en relación a Andalucía y a España, como pone de manifiesto el siguiente cuadro comparativo:

TASAS DE ACTIVIDAD, OCUPACION Y DESEMPLEO. 1.991. (%)				
	C. Gibraltar	Cádiz	Andalucía	España
Tasa de Actividad	36,0	36,1	37,8	38,8
Tasa de Ocupación	24,8	24,1	26,8	32,4
Tasa de Desempleo	31,0	33,1	28,9	16,3

Ya en 1989 el desempleo en la comarca 35,05% era sensiblemente superior a la media andaluza, 28% y a la nacional, 17,7% (según datos del B.B.V.). Tras una cierta recuperación, los datos más recientes del paro relativos a finales de 1992, proporcionados por el INEM, que estiman en 21.697 el número de parados en la comarca, suponen un incremento del 14,5% respecto del existente un año antes, 18.916, lo que vuelve a poner de manifiesto un nuevo proceso de destrucción de empleo. Incluso puede agudizarse en estos próximos años, como consecuencia del fuerte componente juvenil de la población comarcal, por lo que cabe esperar que siga aumentando la presión sobre el mercado de trabajo. La progresiva juventud de la población desempleada, consecuencia de la estructura de edad de la población, se pone de relieve por lo siguiente: en 1986, según el padrón, el 22,9 % de la población desempleada tenía menos de 25 años, pasando a ser en 1989 dicho porcentaje del 39,7 % y en 1.993 del 31,53 %, según datos del INEM.

La distribución por sexo de la población activa, señalada en el cuadro siguiente, expresa el escaso peso del empleo femenino, que no alcanza la cuarta parte del total; esta proporción incluso se reduce a menos de la quinta parte, si se considera solo la población empleada. Asimismo destaca la alta proporción de población femenina activa en busca de primer empleo, más del triple que la masculina en la misma situación. Desde el punto de vista de su cualificación, la situación de la población activa comarcal es asimismo preocupante, según ya se deducía de los datos del Padrón de 1986.

- El 57,94% carecía de estudios.
- El 7,95% sólo tenía estudio primarios.

- El 14,76% sólo había cursado la enseñanza general básica (EGB) completa.

- El 12,5% tenía estudios de bachillerato.

- El 6,85% eran titulados.

El conjunto de los dos primeros grupos, (66%), las dos terceras partes de la población activa total, cabe considerarla por tanto como analfabeta funcional, porcentaje que incluso aumentaría aún más con la definición de la UNESCO para dicho concepto.

Población activa y sectores económicos

El reparto de la población activa comarcal, (excluidos los que buscan su primer empleo, pero incluidos los que están en paro), por sectores y hasta 1.991 ha sido la siguiente:

EVOLUCION DE POBLACION ACTIVA POR SECTORES. 1.967/1.991. (%)					
SECTORES	1.967	1.972	1981	1.986	1.991
PRIMARIO	37,6	25,0	10,0	9,1	5,1
SECUNDARIO	26,2	30,0	46,0	31,5	35,8
TERCIARIO	36,2	45,0	44,0	51,5	59,0

Bajo el supuesto de un sensible mantenimiento de dicha distribución, con un aumento quizás del peso de los servicios, sobre todo si se considera sólo el ámbito de la aglomeración urbana, cabría deducir que el Campo de Gibraltar cuenta aparentemente con una estructura de empleo relativamente equilibrada, propia de unidades territoriales más desarrolladas. La diferencia principal con situaciones de mayor desarrollo estriba en que dicho empleo está por debajo de la población activa potencial, aproximadamente la mitad; la población activa empleada es del orden del 20% de la población total. Incluso el potencial productivo de la comarca, es menor del que podría deducirse de las cifras de población activa empleada, dado que el 10% aproximadamente de ésta trabaja fuera de ella:

- El 6,2% en el resto de la provincia.

- El 2% en otras provincias andaluzas, especialmente Málaga.

- El 1,7% en Gibraltar.

La estructura de empleo actual está más próxima a la media nacional e incluso a la media comunitaria europea que la provincial y la andaluza, como puede observarse en el cuadro siguiente:

ESTRUCTURA COMPARADA DE EMPLEO POR SECTORES 1.986/1.991 (%)						
	PRIMARIO		SECUNDARIO		TERCIARIO	
Campo de Gibraltar	9,1	6,3	35,3	30,9	55,6	62,7
Cádiz	20,1	11,5	29,6	28,5	50,3	59,9
Andalucía	20,1	16,9	24,9	26,8	55,0	56,3
España	13,2		32,7		54,1	
Unión Europea	8,3		33,3		58,5	
	1.986	1.991	1.986	1.991	1.986	1.991

Por otra parte, el fuerte peso de la población en paro dentro de la población activa considerada, y de la construcción dentro del sector secundario, son aspectos que encubren aún más una realidad económica crítica, sólo explicada en parte por el fuerte peso de la economía sumergida. Su posible superación exige solucionar las graves limitaciones estructurales de la comarca, entre ellas las de índole socioeconómica, como la falta de cualificación de la población activa, el bajo nivel cultural de la comarca; en el mismo sentido opera la debilidad empresarial (2,8% de patrones y empresarios con personal y 10% sin personal, e inexistencia de la alternativa cooperativista 0,5%).

Desde el punto de vista de los sectores económicos, cabría deducir su vitalidad y dinámica en la comarca, del peso que para cada uno de ellos tiene el número de parados; según datos de 1990, y sobre una cifra total, según el INEM, de 22.816, (35,18% de la población activa).

- El 35,42% correspondía al sector terciario.
- El 19,82% a la construcción.
- El 13,41% a la industria.
- El 29,61% sin especificación de actividad, que cabe suponer corresponde a personas en busca de un primer empleo.

En cuanto a las oportunidades, si a las crisis ya antigua del sector pesquero, se añaden las más recientes del turístico, de la industria no petroquímica y de la construcción, (que en cualquier caso es una actividad inducida), cabe cifrar en el sector de servicios las mayores esperanzas de reactivación económica. Dentro de él, la actividad portuaria es la más significativa, ya que el 50% de los empleos de la comarca están relacionados de una forma u otra con industrias o servicios que implican en cualquiera de sus fases productivas una necesidad de transporte marítimo. El potencial portuario constituye la principal especialización y fortaleza de la comarca, por su situación geoestratégica, por las condiciones naturales de la Bahía y por la propia infraestructura portuaria, actualmente en fase fuertemente expansiva.