

Operació Pas de l'Estret 2000



EDGARD DOS SANTOS

L'1 de juliol és la data en què tradicionalment comença la temporada d'estiu. Tot i això, al nostre país, la majoria de gent no se'n va de vacances fins el dia 15, la mateixa data que trien dos milions d'europaus d'origen magribí per travessar la península cap al Marroc o Algèria. El Ministeri de

l'Interior ha batejat aquest allau de cotxes, que es repeteix cada any, com operació 'Pas de l'Estret'. Sota aquest títol s'amaga una de les migracions humanes més espectaculars de l'Europa actual.

Amb l'arribada de l'estació seca, més de dos milions de magribins travessaran la península parapetats en automòbils carregats a vessar cap al Nord d'Àfrica. S'hi quedaran fins al final de l'estiu, quan novament enfilaran la carretera més enllà dels Pirineus. Tornaran a ser els mateixos, encara que sense tants embalums, que hauran venut o regalat en la seua major part. No tots, però; gran part del seu equipatge es veuen obligats a portar-lo a coll per raons de seguretat. No el poden deixar en sa casa fins l'estiu vinent perquè segurament els el furtarien. Llavors carregaran amb la roba, els coberts, els electrodomèstics i fins i tot amb algun moble.

Les xifres són espectaculars: entre eixides i entrades, solament al

port d'Algesires es comptabilitzen més de 7.000 rotacions de ferris i el transport d'uns 500.000 vehicles (300 cada hora). El tràfic portuari relacionat amb l'operació Pas de l'Estret va registrar un augment mitjà del 9% respecte a les xifres de 1998. Per atendre els milers de famílies que durant aquest estiu transitaran per les autopistes espanyoles, la Direcció General de Trànsit ha habilitat sis zones de descans especials i les ha reforçades amb equips d'auxiliars, metges i traductors.

Per atendre i resoldre els problemes de deshidratació, cansament i migranyes que molts viatgers pateixen en el tram final del trajecte, l'Autoritat Portuària de la Badia d'Algesires ha contractat 280 professionals, entre ATS, metges,

auxiliars i personal d'informació. A aquesta xifra, s'hi han de sumar els quasi 80 voluntaris de la Creu Roja i els agents que mobilitza la Guàrdia Civil. En total, uns 500 professionals es veuen implicats directament en aquesta operació.

A les vores de la Mediterrània, el vent bufa de llevant i el salnitre fa gust de morada coneguda.

Un viatge car i esgotador. Són famílies senceres. Generacions d'emigrants que per raons diverses es van veure obligats a travessar l'estret de Gibraltar convençuts que el somni europeu existia realment. Molts dels que avui retornen als seus països d'origen tenen fills de nacionalitat francesa, belga i suïssa, però l'arrelament a la seua terra continua



EDGARD DOS SANTOS

intacte. Mohamed Kada Rabah fa vint-i-tres anys que se'n va anar d'Oran a París, on actualment viu amb la seua esposa i les dues filles. Reconeix que a Algèria la situació és inestable, "però és el meu país i és l'únic que tinc", afegeix resignat.

Mohamed Kada Rabah amaneix les seues paraules amb un quebab. El cotxe necessita oli i la parada es converteix en un avituallament a base de plats i entrepans que porten de casa. "Prohibit menjar els menús de les àrees de servei", remuga Mohamed. Per als emigrants, els preus d'aquests restaurants resulten elevats, sobretot si tenim en compte que a una família el viatge cap a Europa li pot costar de mitjana 1.600 francs (més de 40.000 pessetes).

Per al vice-cònsol del Marroc a Barcelona, Zacaria Belga, les atencions que reben els compatriotes al seu pas per l'estat espanyol són fonamentals. "Des que el 1987 es va iniciar la primera operació Pas de l'Estret tot ha millorat molt: hi ha àrees especialment habilitades per al descans dels magribins, senyalització en àrab, més policia, personal sanitari, mecànics i fins i tot intèrprets. Encara falta adoptar les mateixes mesures en l'autopista que baixa pel litoral, però ja hem notat que els índexs de sinistralitat han baixat en picat. Tant en nombre d'accidents (16 morts l'any passat i 183 accidents amb magribins implicats), com en furtus".

Ahmed Bankara, marroquí que viu a Marsella des de fa vint-i-quatre anys, corrobora les paraules del seu vice-cònsol. "Tot va perfectament, però l'autopista continua sent cara: 14.000 pessetes des de la Jonquera a Almeria (anada i tornada). I a banda el gasoil, és clar". Per a reduir els costos del viatge, cada vegada hi ha més magribins que entren per Irun i després van per autovia rumb a Madrid fins a Màlaga i Algesires.

No és el cas d'Ahmed, que continua preferint l'autopista. En els seus vint-i-quatre estius d'anar i tornar de Marsella a Almeria, solament va patir una agressió en una àrea de descans camí de Cas-



"Prohibit menjar els menús de les àrees de servei", diu Mohamed Kada, que els troba massa cars i porta entrepans i plats de casa.

telló. Va ser el 1987, uns joves el van atacar per a furta-lo. Quan li preguntem si hi ha racisme al nostre país, Ahmed somriu, estén una petita estora en terra, s'agenolla i comença la seua salmòdia en direcció a la Meca.

Amb tren o amb autobús. Dels Països Catalans a la Meca, ciutat santa per als musulmans, hi ha uns 4.000 quilòmetres. Quasi quatre vegades la distància que la família Hamra ha de cobrir en el seu viatge d'Irun a Algesires. Re-

Cada vegada són més els qui volen tornar al seu país natal amb tren o autobús, en compte d'utilitzar l'automòbil particular. És el cas de la família Hamra, a la imatge de dalt.

EDGARD DOS SANTOS



Des del 1987, les carreteres més transitades per viatgers amb destinació al Magrib estan provistes de personal sanitari, mecànics i intèrprets. L'autopista A-7, però, encara no compta amb aquests recursos.



EDGARD DOS SANTOS



Abdelhak Yosuf:
"Quan arribem a casa en bons cotxes, els nostres veïns continuen creient que Europa és la panacea de l'abundància."

Emigració mediterrània

Els països mediterranis són els que proporcionen els majors contingents migratoris en la història de l'Europa desenvolupada. Aprofundir en el cas de l'emigració mediterrània requereix diferenciar de partida dues àrees d'estudi. La primera, amb la major part dels països mediterranis europeus, en què, després de la II Guerra Mundial, la taxa de natalitat va recuperar la tendència decreixent des de començament de segle XX. D'aquesta manera, l'índex de creixement natural va arribar a situar-se entorn del 10%, xifra no gaire elevada, però susceptible d'originar problemes a l'hora d'assimilar generacions de treballadors. A l'estat espanyol, Iugoslàvia, Grècia, Itàlia o Portugal, l'emigració va ser una vàlvula d'escapament de l'excés de població de les regions agràries endarrerides.

El segon grup seria el dels països mediterranis no europeus, amb un creixement natural superior al 20%, fruit de natalitats extraordinàriament elevades (Algèria o el Marroc assoleixen índexs de natalitat del 50%). El subdesenvolupament que atenalla aquests països no permet crear prou llocs de feina per absorbir una mà d'obra tan nombrosa. Això explica que el flux migratori afecte de manera preferent la població masculina entre els 20 i els 35 anys. A hores d'ara es calcula que entre l'1,5 i el 8% dels habitants d'Europa provenen de l'emigració riberenca. **F. M.**

sideus a Bordeus des del 1990, és la primera vegada que cobreixen aquest trajecte amb tren. Fa quatre anys van viatjar amb autobús perquè Mulay acabava de nàixer. La majoria dels magribins travessen l'estat espanyol amb automòbil. Però cada vegada hi ha més agències de viatge que oferten programes "tot bus". Funcionen com un servei de missatgeria "porta a porta" en què l'emigrant surt de la seua ciutat de residència i arriba a la seua destinació pràcticament sense baixar de l'autobús.

"Són molt moderns, amb aire condicionat i televisor. Però nosaltres preferim el tren perquè és més còmode", aclareix Muluk Hamra que viatja en l'Estrella Irun-Algesires. El tren parteix diàriament a les 13.15 hores de la ciutat basca i fa cap a la seua destinació l'endemà a les 9.30. Els preus oscil·len entre les 6.600 pessetes (en segona classe) i les 8.100 (amb llitera).

Cada família ocupa el seu compartiment. Amunteguen l'equipatge i s'hi instal·len com poden per intentar descansar. A pesar del poc espai, el viatge transcorre entre mirades i rialles. L'ample de via ja no és l'europeu, però no els importa gens. L'única cosa que els preocupa és que els rails es convertesquen en la via més directa cap a sa casa.

"Anem una vegada cada any de Bordeus a Rabat. Els nostres pares encara no coneixen la nostra filla", explica Muluk. "El viatge és dur per a tots, però sobretot per als més menuts. Més endavant, quan siguem grans, podran elegir entre quedar-se a França o venir de vacances amb nosaltres perquè som conscients que per a ells potser no significarà el mateix tornar al Marroc".

I és que els dos fills del matrimoni Hamra, Ami i Mulay, són *beurs*, nom que reben els fills d'emigrants magribins nascuts a França. Mentre la mare intenta conciliar la son, Mulay observa embadocat un paisatge cada vegada més eixut i menys familiar en comparació al seu Bordeus natal. Justament el contrari sent una senyora que el vigila de reüll: com més a sud, tot més conegut.

En un tren amb el mateix trajecte, un viatge pot adquirir diferents direccions. En una travessia d'emigrants n'hi ha que tornen, però també n'hi ha que s'allunyen.

Hora d'embarcar. A començament de la dècada dels noranta, la població estrangera de la Unió Europea era de 13,1 milions de persones. És a dir, un 2,4% del total (325 milions d'habitants). Els càlculs més generosos situen entorn dels 4,6 milions els magribins que viuen en la UE (l'1,5% de la població continental). Si les expectatives es compleixen i més de dos milions de passatgers travessen l'estret per Andalusia, significarà que el 43% de tots els magribins residents a Europa passaran per l'estat espanyol durant aquests dies.

I la majoria d'ells ho faran per Algesires. Vora 45.000 persones poden arribar un dia de la darrera setmana de juliol. Actualment els magribins van embarcant quasi en arribar i sense passar pel centre urbà gràcies a l'accés nord inaugurat durant la campanya anterior. Dues àrees de pre-embarcament especialment obertes per a aquestes dates, l'eficàcia en les rotacions i la major capacitat dels vaixells, van aconseguir rebaixar a set hores la mitjana d'espera en dies punta. L'estret es pot travessar per 3.500 pessetes per persona (la meitat els nens) amb destinació a Tànger, i per 1.940 pessetes si el trajecte acaba a Ceuta. A aquest preu cal sumar el cost del vehicle:



Pel port d'Algesires poden passar, enguany, 500.000 vehicles. Unes 45.000 persones poden estar esperant per travessar l'estret de Gibraltar en un dia qualsevol de finals de juliol.

10.750 pessetes per als de Tànger i 8.930 per als de Ceuta. Fonts de la Guàrdia Civil qualifiquen d'exemplar el comportament d'aquests viatgers al seu pas per la península. Fins i tot quan l'arribada en tromba de cotxes (en un dia se'n poden concentrar 10.000) origina cues interminables, el bon humor domina l'embarcador. En la zona de pre-embarcament hi ha qui aprofita per endiumenjar-se

abans d'arribar a casa. D'altres proven de dormir i els més petits juguen a futbol emulant Zidane i Djorkaeff, les dues estrelles de l'actual selecció de futbol francesa. Vénen de molt lluny amb l'únic objectiu d'arribar com abans millor a Ceuta, enclavament espanyol des del segle XVI i que en àrab es diu Sebta.

El somni europeu. Des de la in-

Vine a viure els Pirineus

Tant i tan a prop!

Quin cap de setmana! Quan vam pensar en un lloc que tinguéssim una mica de tot, no vàrem dubtar gens: els Pirineus de Lleida esport i aventura, escalada, rutes a cavall. Fins i tot ens hem atrevit a volar en ala delta! A la nit, sopars exquisits i nits d'it-lusió i somni a les acollidores cases rurals. Ens hem fet una promesa: tornar una altra vegada a Lleida. Aquí tenim tant i tan a prop.

Demane'm informació!
Patronat de Turisme, Diputació de Lleida.
Apartat de correus 827 - 25090 Lleida Tel: 902 10 11 10
Fax: 973 24 55 58 - E-mail: lledatur@lleidatur.es - www.lleidatur.es

Us agrairia que m'enviéssiu informació prèviament de

Informació general Natura Esport / Aventura Cultura Turisme Rural

Nom i cognome _____ Edat: _____

Adreça _____

Ciutat _____ C.P. _____ Tel: _____

Autoritzo el tractament d'aquestes dades i la seva incorporació a un fitxer automatitzat del Patronat de Turisme - Diputació de Lleida - per a la realització d'activitats informatives, sense perjudici dels meus drets d'accés, rectificació i cancel·lació.



EDGARD DOS ANTOS



El viatge amb automòbil costa aproximadament unes 40.000 pessetes per família. D'Algesires a Tànger cal pagar 3.500 pessetes per persona i 10.750 pel vehicle.

dependència del Marroc, el 1956, Ceuta funciona exclusivament com a base militar i la seua economia es basa en l'estatut limitat de zona lliure d'impostos. Els ferris des d'Algesires són més ràpids i barats que des de qualsevol altre punt, per això s'ha convertit en la gran porta d'entrada al continent. Però també d'eixida cap a la materialització del somni europeu.

A diferència dels milers d'emigrants il·legals que van ser expulsats per l'estat espanyol el 1999,

tots els qui solquen ara l'estret podran tornar novament a Europa i en aquest sentit se'ls té per uns privilegiats. "Quan arribem a casa en bons cotxes i veuen que portem regals, els nostres veïns continuen creient que Europa és la panacea de la llibertat i de l'abundància.

Però nosaltres els diem que no és or tot el que lluu", adverteix Abdelhak Yosuf, un jove que gràcies a una beca estudia filologia a la Universitat París-VIII.

Abdelhak viatja per primera vegada en dos anys des de França al Marroc. Si res no hi posa remei, quan acabarà els estudis haurà de tornar a un país en què caldria crear un milió de llocs de feina cada any per absorbir els índexs galopants de desocupació juvenil.

El contrast demogràfic a la Mediterrània revesteix una gran importància geopolítica per causa de la proximitat. Però també per un altre motiu: que es desenvolupa sobre un fons de crisi generalitzada en la riba sud, en què la indústria coixeja, l'endeutament de les arques públiques és enorme, la integració vertical resulta excessiva i la crisi de la conducta cultural desemboca en una onada d'integrisme religiós. En aquest context, com es poden impedir les temptacions migratòries? Com establir cordons sanitaris a la Mediterrània, que és per essència una àrea que anima a la mobilitat?

Molts creuen que la resposta s'amaga en polítiques de difícil enginyeria, però per als sociòlegs, com el francès Alfred Sauny, és una qüestió de simple sentit comú: "Si les riqueses no van allà on viuen els homes, aquests hauran d'anar on es troben les riqueses".

sorgeix l'estany

un entorn amb el que convivim i que hem de respectar



AJUNTAMENT DE BANYOLES



AJUNTAMENT DE POBRESQUES



Escola de Natura de Banyoles

AGÜES
DE BANYOLES, S.A.

Fèlix Merino