

**Sebastián Camps García**

Malaga. Communication,  
the Key to the Port-City Relationship  
**Málaga. La comunicación,  
clave para la relación puerto-ciudad**



La ciudad de Málaga está situada en un privilegiado enclave natural, en el litoral mediterráneo de Andalucía, a 60 millas náuticas del Estrecho de Gibraltar. Es la capital española más cercana al continente africano, cruce de diferentes civilizaciones y culturas en el espacio y en el tiempo. Su puerto, fundado por los fenicios hace más de 3.000 años, es junto al de Cádiz el más antiguo de la península ibérica.

En la actualidad tiene una población cercana a los 600.000 habitantes, siendo, tras Sevilla, la segunda capital andaluza más poblada.

Capital de la “Costa del Sol” – destino turístico de primer orden mundial – y sede del Parque Tecnológico de Andalucía, Málaga se ha convertido en los últimos años en la ciudad económica líder del sur de España.

Perfectamente comunicada por carretera (Sevilla a 2 horas, Granada a 70 minutos, Madrid a 4.30 horas) y ferrocarril (Alta Velocidad a Madrid en 2.30 horas), cuenta con un aeropuerto internacional que en el último año ha contabilizado más de ocho millones de viajeros y un puerto con movimientos de más de 5.700.000 toneladas y 500.000 pasajeros de los que 230.000 fueron turistas en cruceros durante el pasado ejercicio 2006.

### **El Puerto de Málaga y sus transformaciones**

Hasta finales del pasado siglo XX, la configuración del puerto no había cambiado sensiblemente desde que se llevara a cabo el proyecto que dio origen a su distribución y que data del año 1887. Se habían realizado algunas obras pero sin incrementar las áreas de aguas abrigadas ni de tierra desde hacía más de 100 años.

El Puerto de Málaga no había seguido una evolución paralela a los grandes cambios que venían produciéndose en el sector portuario. Además, la ubicación del Puerto en el centro neurálgico de la ciu-

The City of Malaga lies in an exceptional natural enclave, on the shores of the Mediterranean in Andalusia, 60 nautical miles from the Straits of Gibraltar. It is the closest Spanish capital of province to Africa, and is a veritable melting pot of different civilisations and cultures, in both space and time. The port was founded by the Phoenicians over 3,000 years ago, which makes Malaga, together with Cadiz, the oldest port on the Iberian Peninsular.

Malaga currently has a population of approximately 600,000, which means that after Seville, it is the city with the second highest number of inhabitants in Andalusia.

In recent years, Malaga, the capital of the “Costa del Sol” – a top tourist destination on a world level – and headquarters of the Parque Tecnológico de Andalusia, has established itself as the economic leader in Southern Spain.

The city has excellent road communications (Seville in 2 hours, Granada only 70 minutes away and Madrid in 4.5 hours) and very good railway links (High Speed Rail Link to Madrid in 2.5 hours), and also has an international airport that was used by more than 8 million passengers last year, as well as a port that had a turnover of more than 5,700,000 tonnes in 2006, which was also used by 500,000 passengers during that same period, 230,000 of whom were tourists from cruise ships for which Malaga was a port of call.

### **The Port of Malaga and its Transformations**

Until the end of the 20th Century, the port layout had not been subjected to any major changes since the completion of the project dating back to 1887 that gave rise to the present arrangements. Some works were undertaken but for more than 100 years offered no increase of the sheltered waters zone or of the surface area. The Port of Malaga did not follow the same patterns of major change that affected other cities in the port sector.

Furthermore, the fact that the port was located in the heart of the city, together with the time-honoured wish of the population to live close to the sea, combined to cause major urban pressures.

This situation led the Malaga Port Authorities to prepare an Enlargement Plan and a Special Plan in response to the ever-increasing port and urban planning demands made by the city, in an attempt to fulfil the following aims, amongst others:

- To encourage and enhance port activities by providing the infrastructures needed to turn the port into one of the benchmarks in the Mediterranean where cruise ship and container traffic are concerned.
- To establish a new urban zone in the city and make the port form an active part of this zone through a process of urban redevelopment that earmarks certain zones for cultural and leisure uses,

El puerto en la ciudad  
The port in the city

as well as for the services sector.

→ To make the city more appealing to tourists by setting up new cultural and leisure centres that are in keeping with the current trends.

The strategic axes of these transformations consist of the following:

1. *Infrastructures, facilities and installations:* Enlargement Plan; Plan Especial.

2. *New markets and traffic:* goods (containers and vehicles); cruises; marina.

The Enlargement Plan means that the Port will now encroach upon the sea and its surface area will be doubled. This enlargement process consists of the following:

→ Extending the Dique de Levante to provide a more extensive sheltered zone and to construct a new quay where larger cruise ships can dock, which has meant an increase of 1,200 m in the total length, thus providing 800 metres of mooring lines with a berthing depth of almost 20 m. A large surface area has been created along the rest of the length of the Breakwater that will contain a small dock to cater to leisure craft, yachts, speedboats, etc. and the new harbour station for cruise ships (currently

under construction), which will allow for a marked increase in this type of traffic that constitutes one of the major strategic elements of the Malaga Port Authority's commercial policy. The works were started in autumn 1997 and were completed and officially opened on 24th July 2001.

→ The second major works that constitute the Enlargement Plan involve the construction of the Muelle de Poniente, in the new zone of waters sheltered by the recently constructed breakwater. The works commenced at the end of 1999 and are due to be completed some time in 2007, although the first phase was commissioned and has been operating since March 2004. This first phase involved the construction of 18 Ha. and 350 m of moorings with a depth of 17 m. The second phase, which will complete the operation, will cover a surface area of 23 Ha. and will be provided with 450 m of mooring facilities. The new land scenario of more than 40 hectares in the Port of Malaga, is a major logistical platform that will have a great effect on the international market for container traffic and vehicles.

dad y la vieja aspiración ciudadana de acercarse al mar, provocaban una presión urbana importante.

Esta situación llevó a la Autoridad Portuaria de Málaga a acometer la realización de un Plan de Ampliación y un Plan Especial que dieran respuesta a las crecientes demandas portuarias y urbanísticas de Málaga, tratando de satisfacer, entre otros, los siguientes objetivos:

→ Potenciar las actividades portuarias con las infraestructuras necesarias para convertirse en uno de los centros de referencia del Mediterráneo para el tráfico de cruceros y de contenedores.

→ Crear una nueva zona urbana en la ciudad, integrando al Puerto como parte activa de la misma, a través de su acondicionamiento urbanístico desarrollando zonas para usos culturales, de ocio y de uso terciario.

→ Ampliar el atractivo turístico de la ciudad a través de la implantación de nuevos centros culturales y de ocio de acuerdo con las tendencias actuales.

Los ejes estratégicos de esas transformaciones lo componen dos capítulos:

1. *Infraestructuras e instalaciones:* Plan de Ampliación; Plan Especial.

2. *Nuevos mercados y tráfico:* mercancías (contenedores y vehículos); cruceros turísticos; puerto deportivo.

El Plan de Ampliación supone que el Puerto se adentre hacia el mar y duplique su superficie. Esta ampliación se concreta en:

→ La Prolongación del Dique de Levante para proporcionar una mayor zona de abrigo y la creación de un nuevo muelle de atraque para grandes cruceros. El resultado es de una longitud total de 1.200 m que proporcionan 800 m de línea de atraque con cerca de 20 m de calado. En el resto de la longitud del Dique se ha creado una gran superficie que albergará una pequeña dársena para

embarcaciones deportivas y la nueva estación marítima para cruceros (actualmente en obras), que posibilitará un notable aumento en este tipo de tráfico que conforma una de los mayores ejes estratégicos de la política comercial de la Autoridad Portuaria de Málaga. Las obras dieron comienzo en otoño de 1997 y finalizaron con su inauguración el 24 de julio de 2001.

→ La segunda gran obra del Plan de Ampliación es la construcción del Muelle de Poniente, en las nuevas aguas abrigadas por el nuevo dique. Comenzó a finales de 1999 y su finalización está prevista para este ejercicio 2007, aunque su primera fase es operativa desde el mes de marzo de 2004. Esta primera fase ha supuesto la construcción de 18 Ha y 350 m de atraque con 17 m de calado. La segunda fase que completará la operación tendrá una superficie de 23 Ha y 450 m de atraque. Este nuevo escenario terrestre, de más de 40 hectáreas en el Puerto de Málaga, se conforma en una gran plataforma logística de incidencia en el mercado internacional para los tráfico de contenedores y vehículos.

### Operación Puerto Ciudad

El otro gran desafío es el Plan Especial, que representa un enfoque positivo y de gran visión de futuro de las relaciones entre la Ciudad y su Puerto. La Autoridad Portuaria de Málaga ha cedido a la ciudad los espacios necesarios para crear nuevos recintos urbanos, destinados básicamente a uso recreativo, lúdico y cultural. Su desarrollo posibilitará que los muelles colindantes con la ciudad se transformen en nuevos espacios urbanos generadores de actividad social y económica. Este nuevo waterfront está conformado por más de 3000 metros lineales y casi 200.000 metros cuadrados de nuevos espacios urbanos.

Desde la Farola hasta la plataforma de San Andrés (todo el perímetro ciudadano portuario), la intervención que se propone convertirá todo ese frente litoral en la nueva fachada marítima de la ciudad de Málaga. Las actividades culturales, lúdicas y de centro de negocios que se desarrollarán van a provocar una presencia mucho más protagonista del puerto en la ciudad, una participación ciudadana constante en estas nuevas zonas de esparcimiento y, en definitiva, una fusión de la ciudad con su puerto que enriquecerá el conocimiento mutuo y desarrollará un gran potencial económico y social.

Desde el punto de vista de tráfico portuario en estas zonas, se configura una utilización turística y deportiva de sus aguas: el muelle 2 (que se dotará de una pequeña estación marítima para pasajeros en tránsito) al estar enclavado en pleno centro de la ciudad, se consolida como uno de los más bellos atraques de cruceros turísticos del Mediterráneo; el muelle 1 se habilitará para grandes embarcaciones de recreo y deportivas; y en la zona de San Andrés se proyecta un puerto deportivo con una capacidad de 600 atraques.

### Relaciones y gestión

Para la gestión y promoción de los proyectos esbozados más arriba, se constituyó la empresa Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto de Málaga, SA, en cuyo accionariado están presentes la Autoridad Portuaria, EPSA (Junta de Andalucía), el Ayuntamiento de Málaga y la entidad financiera UNICAJA.

### Port City Operation

The other major challenge is the Special Plan, which makes a positive approach and amounts to a great vision for the future with respect to the relations between the City and its Port. The Malaga Port Authority has granted the city the areas that it requires to create new urban zones that are basically earmarked for leisure and cultural uses. When it is completed the wharves adjoining the city will be transformed into new urban spaces that generate social and economic activity. The new waterfront will have more than 3,000 linear metres and almost 200,000 square metres of new urban zones.

The actions that are proposed will turn the entire shoreline running from the Lighthouse as far as the San Andrés Platform (the entire port city perimeter), into the new waterfront for the City of Malaga. The cultural, leisure and business centre activities that will take place will make the port play a much greater role in city life, and there will be ongoing citizen involvement in these new recreation zones and, all in all, the city will merge with its port, in a symbiotic process that

will be of benefit to both, with great economic and social potential.

From a port traffic perspective in these zones, the waters are used for both tourism and sport: as Quay 2 (which will be provided with a small harbour station for passengers in transit) is right in the very centre of the city, it will be one of the most attractive ports of call for cruise ships in the whole Mediterranean; Quay 1 will be prepared to meet the requirements of large recreational and sporting vessels; and it is planned to construct a marina with mooring facilities for 600 vessels in the San Andres zone.

### Relations and Management

The company Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto de Malaga, SA, was specifically established to manage and promote the projects outlined above, and the shareholders in the company include the Port Authority, EPSA (Regional Government of Andalusia), Malaga City Council and the UNICAJA savings bank. The public administration on a state, regional and local level, the socioeconomic groups (business associations, residents associations, trade unions,

urban planners, etc.) and political parties have all been voicing and exchanging their opinions for many years, and they have all made a contribution, sometimes through discrepancy but invariably endeavouring to find the best solution for Malaga and its Port.

The way that these relations have developed, the contact with other ports and the work involved in encouraging further traffic, have all served to provide a series of analyses of the internal and external situations of the Malaga Port Authority, in many aspects and areas of management, which have facilitated an awareness of the real situation and have helped in the process of making diagnoses with a view to taking action in the future.

### Communications

One question that has emerged is that there are major communications deficiencies, not only affecting the Port Authority environment, but also – and this could be much more serious – deficiencies on the communication between the port and non-port environment. The extent of this lack of “communication” is not only apparent on a local level but



Los proyectos del muelles 1 y 2  
The projects for the piers 1 and 2

Han sido muchos años de contraste de pareceres, protagonizados por las administraciones públicas (estatales, autonómicas y locales), por el tejido socio-económico (asociaciones de empresarios, de vecinos, sindicatos, urbanistas, etc) y por los partidos políticos. Todos han ido aportando su grano de arena, a veces desde la discrepancia pero siempre buscando la mejor solución para Málaga y su Puerto.

El desarrollo de estas relaciones, el contacto con otros puertos y los trabajos de captación de los nuevos tráficos han venido conformando unos análisis de las situaciones externa e interna de la Autoridad Portuaria de Málaga, en muchas vertientes y ámbitos de gestión, que han facilitado el conocimiento de la realidad y la elaboración de diagnósticos para acciones futuras.

### La Comunicación

Han aflorado a la superficie déficit de comunicación importantes, no sólo de la Autoridad Portuaria con su entorno, sino, y lo que puede ser mucho más grave, de lo portuario con lo no portuario. Los niveles de esa "incomunicación" no se mantienen únicamente en el ámbito local sino que traspasan cualquier escenario geográfico. El tópico de "La ciudad vive de espaldas al mar", podría cambiarse (y sería más justo) por "El puerto vive de espaldas a lo no portuario".

Habiendo sufrido las consecuencias de ese aislamiento y una vez hecha la autocrítica, había que pasar a la acción. Había que encontrar el instrumento que posibilitara la apertura de canales de comunicación capaces no sólo de transmitir sino también de recibir los mensajes necesarios para un mejor conocimiento y, en consecuencia, entendimiento de todos. Pero esa comunicación debía ser aplicada tanto a intereses sociales y culturales, como urbanísticos y económicos: la conocida práctica de exposiciones, conciertos, presentaciones de libros, etc... puede ser interesante, pero, debe ir acompañada de información sobre el impacto económico en la zona, contribución al PIB de nuestro hinterland, estrategias de sostenibilidad, etc...; además, su alcance no puede quedarse en lo local, sino que debe trascender a lo global, porque global es el entorno.

### Málagaport

Por nuestra historia portuaria y por los esfuerzos realizados en nuevas infraestructuras se ha generado un alto interés que reclama acciones de comunicación y promoción, que sean capaces de proyectar las ventajas y las cualidades de este estratégico enclave natural, geográfico y económico. Estas acciones de comunicación y promoción beneficiarán a todo el sector empresarial marítimo y a buena parte del sector servicios de nuestra ciudad, nuestra provincia y nuestra área de influencia geo-económica.

Consideramos fundamental la presencia de todos aquellos productores y destinatarios del valor añadido que aportan las infra-estructuras portuarias, entendiendo que debían ser los auténticos protagonistas de esta trascendental etapa y formar parte del entramado arbitral que tomará decisiones de futuro para nuestro puerto.

De igual manera, los ciudadanos deben conocer mejor su puerto y lo que esto significa en cuanto a progreso y creación de riqueza para la ciudad. Involucrar a instituciones ciudadanas, así como a

su empresariado devendría en un intercambio de valores enriquecedor para todos.

Como resultado de la situación expuesta, ese especial interés común de todo el sector empresarial e institucional marítimo, junto a otros estamentos privados y públicos de nuestro entorno, se ha materializado en Málagaport, una agrupación de empresas y entidades que sirve de canal de coordinación y desarrollo de los principales elementos que configuran el Puerto de Málaga.

Málagaport nace en abril de 2005, como una Agrupación de Interés Económico, siendo sus socios fundadores los siguientes:

- Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto de Málaga, SA (conformada, a su vez, por Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, Junta de Andalucía y Unicaja);
- Cámara de Comercio de Málaga;
- Patronato de Turismo de la Costa del Sol;
- SOPDE (Diputación Provincial).

En la actualidad son ya 27 las entidades adheridas:

AENA, Cementos Antequera, Financiera y Minera, Unión de Iniciativas de Marina de la Farola, Acciona Trasmediterránea, Agencia Marítima Condominas Málaga, Avanza Comunicación, Cabeza Marítima, Compañía Administradora de Remolcadores, Construcciones Vera, Corporación de Prácticos, Dragados, EMT, Limousines Premier, Marina Sun Travel, Marmedsa Málaga, Opemar, Servimad, Sando, Terminales del Sudeste, Transcemas.

La implicación de empresas y entidades portuarias con otras que no pertenecen al ámbito del comercio marítimo, nos dota de unas posibilidades de compartir visiones y criterios muy diferentes, pero, sin duda, complementarios y enriquecedores del paisaje que nos ocupa a todos: Málaga y su Puerto.

En definitiva, Málagaport está logrando consolidarse como un instrumento que sirve de canal de coordinación y desarrollo de los principales elementos que configuran el Puerto de Málaga como son: su infraestructura, sus comunicaciones y sus operadores, tanto marítimos e industriales, como de servicios pertenecientes al hinterland del puerto. Las consecuencias que ya se están produciendo, presentan los siguientes aspectos fundamentales:

- El logro de la mejor promoción del Puerto de Málaga, la mayor difusión de sus peculiaridades geográficas y técnicas, y su proyección como uno de los más importantes nodos logísticos mediterráneos del tráfico marítimo.
- La internacionalización del sector portuario malagueño en localizaciones estratégicas mediante acciones, tanto en la zona de influencia mediterránea, como en otras (América Latina, Extremo Oriente, etc.).
- Un mayor y mejor conocimiento de los ciudadanos de Málaga, de los agentes sociales y de sus representaciones asociativas, sobre el puerto y sus impactos socio-económicos.

also transcends any specific geographical scenario. The cliché “The city turns its back on the sea”, could be modified (and quite rightly so) to “The port turns its back on what is not port”.

Having suffered the consequences of this isolation and exercised a degree of self-criticism, it was now time to take action. It was necessary to find a means for opening up communications channels that could not only put across but also receive the messages that were needed to achieve a greater awareness and, as a result, achieve a better understanding between all those involved.

But that communication had to be applied to social and cultural interests, urban-planning interests and economic interests alike: the well-known practice of holding exhibitions, concerts, book presentations, etc. may be a good and interesting idea, but has to go hand in hand with information about the economic impact on the zone, the contribution to the GNP of our hinterland, sustainability strategies, etc... Furthermore, the scope of all these actions cannot be limited strictly to a local level, it has to be global, because the environment is global.

### Malagaport

Our port history and the efforts made in creating new infrastructures have served to generate considerable interest that requires actions to be taken in the areas of communications and promotion, so that it is possible to project the advantages and qualities of this strategic, natural, geographic and economic enclave. These communication and promotion activities will benefit the entire maritime business sector and much of the service sector in our city, our province and our sphere of geo-economic influence.

We believe that the involvement of all those producers and beneficiaries of the added value of the port infrastructures is essential, by which we mean that it is they who must play the major role at this transcendental stage and it is they who must form part of the decision-making processes that will decide the future of our port.

Furthermore, the citizens of Malaga must have a greater in-depth working knowledge of their port and what this all means in terms of progress and creating wealth for the city. Involving residents' associations as well as the business sectors will lead to an exchange of values that will serve to benefit everybody.

As a result of the situation explained above, this special interest, which is common to all in the business and maritime sector, as well as other private and public bodies in our environment, has led to the creation of Malagaport, a group of companies and bodies that serves as a vehicle for channelling and developing the main elements that constitute the Port of Malaga.

Malagaport was created in April 2005, as a Grouping of Economic Interest, and the founding members are as follows:

→ Sociedad Promotora del Plan Especial del Puerto de Malaga, SA (comprising the Port Authority, Malaga City Council, the Regional Government of Andalusia and the Unicaja Savings Bank);

→ Malaga Chamber of Commerce;

→ The Costa del Sol Tourist Board;

→ SOPDE (County Council).

Malagaport now comprises 27 bodies and authorities: AENA, Cementos Antequera, Financiera y Minera, Unión de Iniciativas de Marina de la Farola, Acciona Trasmediterránea, Agencia Maritima Condeminas Malaga, Avanza Comunicacion, Cabeza Maritima, Compañia Administradora de Remolcadores, Construcciones Vera, Corporacion de Practicos, Dragados, EMT, Limousines Premier, Marina Sun Travel, Marmedsa Malaga, Opemar, Servimad, Sando, Terminales del Sudeste, Transcemasa.

The involvement of port bodies and companies with others that do not belong to the maritime trade area, enables us to share and exchange widely differing points of view and criteria, but these are undoubtedly supplementary and will serve to enrich the panorama that concerns us all: Malaga and its Port.

All in all, Malagaport is managing to establish itself as a means for coordinating and channelling the development of the main elements that constitute the Port of Malaga, such as the following: its infrastructure, its communications and its operators, not only maritime and industrial, but also the services inherent to the port hinterland. As a consequence, the following positive and basic aspects are already beginning to emerge:

→ The Port of Malaga is being promoted in a better way, and its characteristic geographical and technical features are being well publicised, enabling it to be projected as one of the most important Mediterranean logistical nodes for maritime traffic.

→ The internationalisation of the Malaga port sector in strategic locations through actions taken not only in the Mediterranean sphere of influence, but also in others, such as Latin America, the Far East, etc.).

→ The citizens of Malaga having a greater and better awareness about the social agents and their representative bodies, about the port itself and about the socioeconomic impacts.

Vista panorámica del puerto de Málaga  
Panoramic view of the Port of Malaga

