

Málaga, el puerto industrial como paisaje urbano

Malaga,
Industrial Port
as Urban Landscape

Puerto de Málaga principios s. XIX. Archivo Temboury. Sig. 1295.

Port of Malaga at the beginning of the 19th Century. Temboury Archives. Sig. 1295.

The City that used to be a Port

Historical port cities have their own light, they are spellbound by the sea that has given them their wealth, rich in culture, assets and people, etc.

"Whatever their form or architecture is like, or the civilisation that they developed from, Mediterranean cities have always descended from their environment, and have been creators of routes, while at the same time being created by them". (Braudel, 1976).

The relationships that these cities have with their ports has changed down through the centuries, conjuring up a variety of scenarios and circumstances, without losing that specific landscape or the sea life that still lives on in their inhabitants.

However, some cities would appear to have forgotten their port status, the major role that they played throughout history, forming a cog in that huge wheel that drove the world. This identity is the one that has to be unmasked to remind its inhabitants of the port function that the city has always had.

The past and present are closely linked phenomena, and so a knowledge of history is the best way of making an approach to understanding a particular reality, in this case, the port city of Malaga.

From its origins, around the 7th Century B.C., and throughout the successive cultures that have colonised it, Phoenician, Roman, Arab or Christian, the city's close relationship with the port has always been a constant feature, and the port has invariably played a decisive role in the city's development. The three inlets that make up its seafront have been advancing towards the sea for a variety of reasons, taking in the port activities of each era, transforming the relationships between the three realities: city, port and sea. Throughout history, the city has maintained two ports, albeit not always in the same place, one more commercial and the other for the general public, their ongoing transformation gradually being ingrained in the city's history.

It has been the sea that, through these seafaring people, has created a diverse and versatile place, where different cultures, landscapes and atmospheres have coexisted in different eras, constituting the essence of all things Mediterranean and ennobling the soul of this port city.

It is not the places themselves, but the memory of those places that has disappeared. The maritime status of the city is emblazoned in its history. The location not only of the tangible assets, the buildings that have been associated with the city and the port throughout its history, but also the intangible assets, the routes, the back streets and the plazas that have made this relationship possible, together with the atmosphere, the hustle and the bustle, and the diversity of the people who live there, remind us of the port's influence in forging the character, the quaintness and the charm of the city and its inhabitants.

Towards a Port City

The separation that took place between the port and the city in the 19th Century caused its essential attributes to be completely forgotten. Tourism and the real estate business replaced the commercial and industrial activi-

La Ciudad que era Puerto

Las ciudades portuarias históricas tienen una luz propia, están hechizadas por ese mar que las ha hecho ricas, ricas en cultura, en bienes, en gentes...

"Cualesquiera que sea su forma, su arquitectura o la civilización que la ilumine, la ciudad mediterránea es siempre hija del espacio, creadora de rutas y, al mismo tiempo creada por ellas." (Braudel, 1976).

María José Andrade Marqués



La relación de estas ciudades con sus puertos ha ido cambiando a lo largo de la historia generando escenarios y circunstancias diversas, sin perder ese particular paisaje, ni la vida marítima que aún resuena en sus gentes.

Sin embargo, hay ciudades que parecen haber olvidado su condición portuaria, el importante papel que jugaron a lo largo de la historia formando parte de aquel inmenso engranaje que movía el mundo. Esta identidad es la que hay que desvelar recordando a sus habitantes la voluntad portuaria que siempre ha tenido la ciudad. El pasado y el presente son fenómenos íntimamente trabados, y por ello, el conocimiento histórico es la mejor vía de aproximación a la comprensión de una realidad determinada, en este caso, la ciudad portuaria de Málaga.

Desde sus orígenes, allá por el siglo VII a. C., y a lo largo de las sucesivas culturas que la han colonizado, fenicia, romana, árabe o cristiana, la relación íntima con el puerto ha sido una de sus constantes históricas, jugando éste un papel determinante en el desarrollo de la ciudad. Las tres ensenadas que forman su frente marítimo han ido avanzando hacia el mar por diversas causas, acogiendo, en unas u otras, las actividades portuarias de cada época, transformando la rela-

tion in which the port had played a major role, concealing all traces. Although the port carried on operating and playing a major role in the city's development and its economy, the image that it conveyed to the citizens was different, and the opaqueness of its activities brought about a negative reaction in the face of the unknown. Seafronts have been subjected to many transformations in the past 30 years, causing ports to move away from their cities and leaving behind old wharfs that are no longer of any use to current port activity. With varying degrees of success, these structures have been turned into urban areas incorporated into the old quarters of the city, enabling the city to embark on a reencounter with the sea, the old wharfs forming the point of union. This series of actions, most of which have proved highly successful, aroused the citizens of Malaga's interest in turning to face the sea once more, by transferring the port. However, the intensive tourist activity on the shoreline meant that this option was not feasible, so the port had to remain in the old city centre. The port was enlarged in a seaward direction so

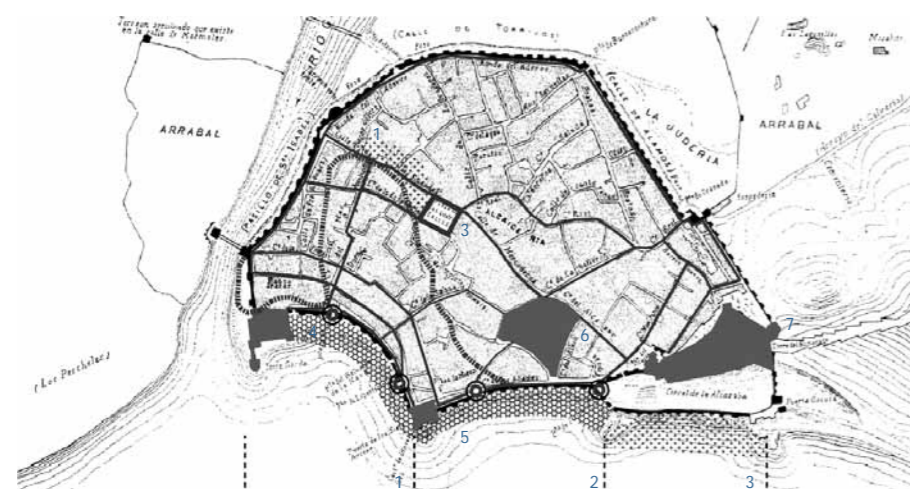
ción de tres realidades: ciudad, puerto y mar. La ciudad, a lo largo de la historia, ha mantenido la existencia de dos puertos, aunque no exactamente su ubicación, uno más comercial y otro de carácter ciudadano, y la continua transformación de los mismos se ha ido grabando paulatinamente en la trama histórica.

Ha sido el mar, a través de estos pueblos navegantes, el que ha forjado un lugar plural y polivalente, donde coexisten diversas culturas, paisajes y ambientes de distintas épocas, constituyendo la esencia de su mediterraneidad y engrandeciendo el alma de esta ciudad portuaria.

No son los lugares, sino la memoria de esos lugares la que ha desaparecido. La historia de la ciudad está marcada por su condición marítima. La localización tanto del patrimonio material, aquellas edificaciones que han estado relacionadas con la ciudad y el puerto a lo largo de su historia, como del inmaterial, descubriendo los recorridos, las callejuelas y las plazas que hacían posible esta relación así como su ambiente, trasiego y aquellos personajes variopintos que las ocupaban, nos recuerda la influencia del puerto en la constitución del carácter y la solera de la ciudad y sus habitantes.

that it could adapt to its new requirements, thus making available some of the wharfs close to the urban area, whereas others, with their port functions, remained in the city centre.

The citizens of Malaga have rejected in no uncertain terms the continued presence of the productive port within the old quarter, and have insisted that they want to have the entire seafront area as a zone at their disposal. It is an opportunity to recover the city's real identity, to enable the city, the port and the sea to come close to each other through integration, not only where those wharfs released for urban use are concerned, but also with regard to the port activity itself, breaking down the physical and psychological barriers that have been erected throughout the last hundred years. The areas are areas, not because of their shape, size or colour, they acquire their absolute value because of the activities that take place in them. So, if the port is to carry on being a port, its activities must remain there. If a city is to be a port city it must keep the port working as such.



S. VIII a XV. Ciudad - Puerto - Mar
Época Musulmana.
Ciudad amurallada - puerto abierto.
Prácticamente toda la actividad de la ciudad se centraba en el puerto. El ambiente se concentraba en las múltiples puertas que abrían la ciudad al puerto, un puerto que era mar.

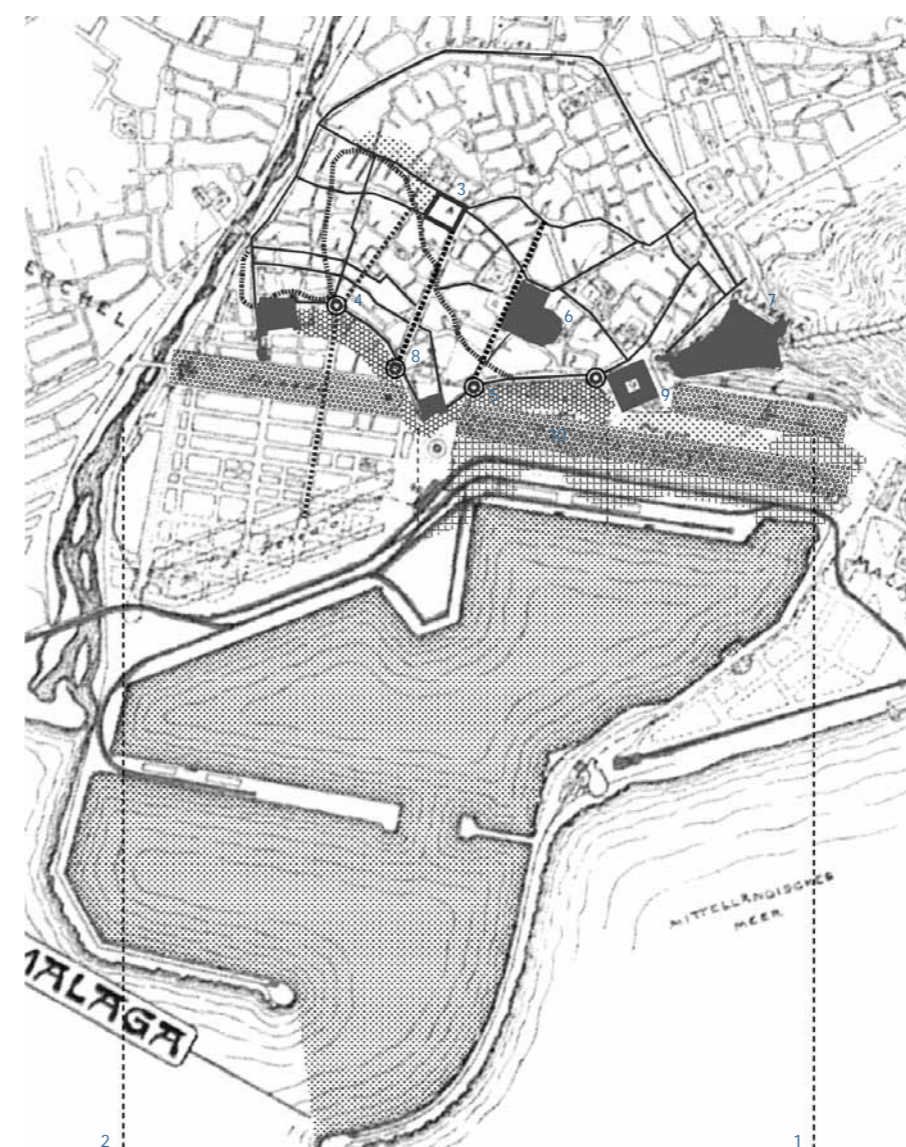
S. XVIII. Ciudad - Puerto - Mar
La actividad portuaria se traslada al dique iniciado en el XVI, época en la que se trazó la calle Nueva que uniría la Plaza con la Puerta del Mar, la más importante de aquel periodo. La muralla musulmana que había separado puerto y ciudad durante 10 siglos, es derribada, y ciudad y mar quedan unidos por un puerto abierto. Los antiguos terrenos portuarios son transformados e integrados en la ciudad creándose la Alameda.

S. XIX-XX Ciudad - Puerto - Mar
Con la industrialización se moderniza el puerto avanzando la línea de muelles, lo que permitirá continuar la Alameda con un gran Parque. Pero el nuevo puerto conlleva construcciones que lo alejarían de la ciudad, y un estrechamiento de la bocana que lo separaría del mar, por lo que la ciudad y el mar quedan distanciados por un área portuaria autónoma.

8th to 15th Century. City - Port - Sea
Muslim Period.
Walled city - open port.
Practically all the city activities revolved around the port. The atmosphere was concentrated at the many gates through which the city opened out to the port, a port that was the sea.

18th Century. City - Port - Sea
The port activity moved to the breakwater, whose construction commenced in the 16th Century, when the Calle Nueva joining the Plaza with the Seaport was laid out; it was the most important street at that time.
The Muslim wall that had separated the port from the city for 10 centuries was demolished, and the city and the sea were connected via an open gate. The land once occupied by the port was transformed and integrated into the city, creating the Tree-Lined Avenue (Alameda).

19th-20th Century. City - Port - Sea
With industrialisation came the modernisation of the port, the line of wharfs advancing in the harbour, which made it possible to extend the Tree-Lined Avenue with a large Park. However, the new port featured constructions that would make it distance itself from the city, while at the same time a narrowing of the harbour mouth would cut it off from the sea, so the city and the sea became separated by an autonomous port area.



- 1 Puerto comercial Commercial Port
- 2 Puerto ciudadano Urban Port
- 3 Plaza de la constitución Plaza de la Constitución
- 4 Atarazanas (Mercado) Boatyards (Market)
- 5 Castillo de los genoveses Castillo de los genoveses
- 6 Mezquita/catedral Mosque/cathedral
- 7 Alcazaba Citadel
- 8 Alameda Tree-lined avenue
- 9 Aduana (Museo de Bellas Artes) Customs (Fine Arts Museum)
- 10 Parque Park

- ⊙ Puertas de la Muralla-Plazas City wall Gates-Plazas
- Patrimonio histórico Historic heritage
- ▨ Zonas verdes Green zones
- ▤ Puerto fenicio Phoenician port
- ▥ Puerto musulmán Muslim port
- ▧ Puerto en el XVIII Port in 18th Century
- ▩ Puerto finales del XIX Port at the end of 19th Century

Hacia la Ciudad Puerto

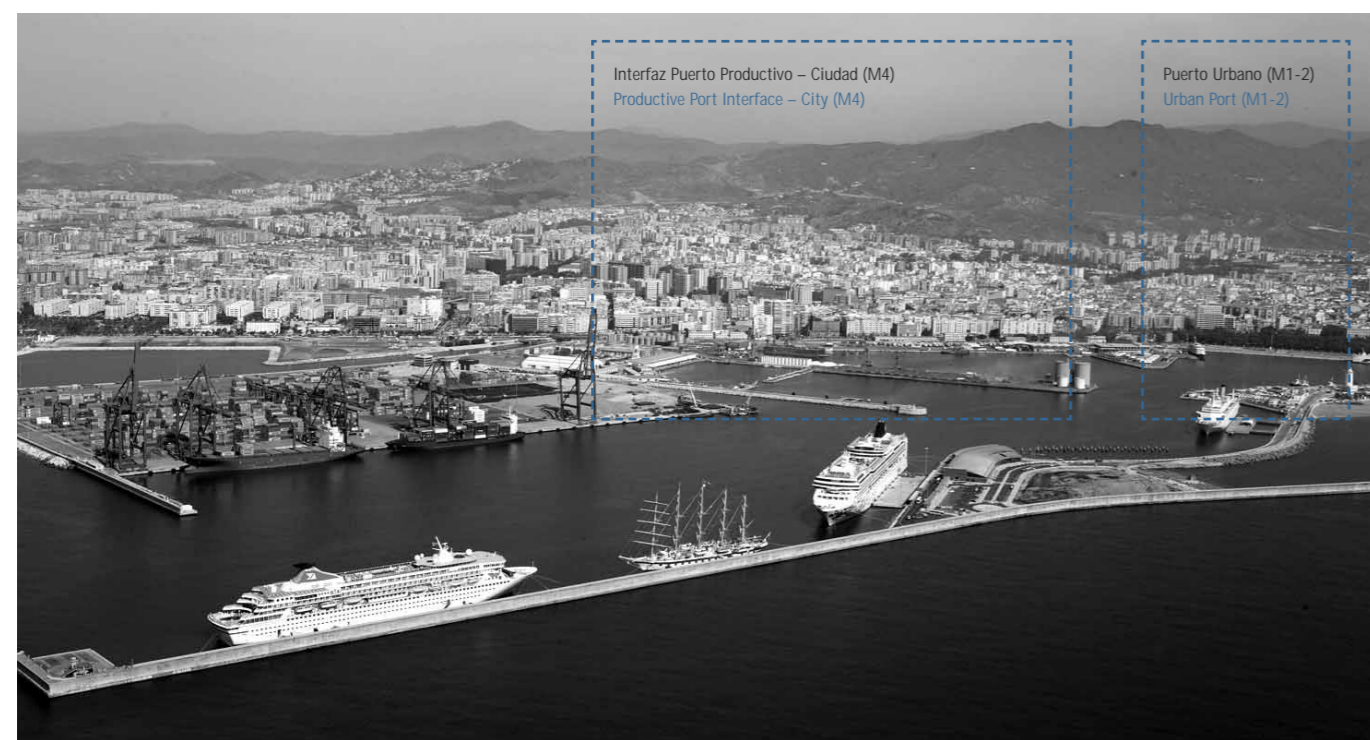
La separación sufrida desde el siglo XIX entre el puerto y la ciudad ha provocado el olvido absoluto de su esencia. El turismo y los negocios inmobiliarios sustituyeron las actividades comerciales e industriales en las que el puerto había jugado un papel primordial, ocultando su huella. Aunque el puerto seguía funcionando y desarrollando una función importante en el desarrollo de la ciudad y su economía, su imagen hacia los ciudadanos era distinta, la opacidad de la actividad provocaba una reacción negativa hacia lo desconocido.

Son numerosas las transformaciones que se están llevando a cabo a lo largo de los últimos treinta años en los frentes marítimos, donde los puertos se han alejado de las ciudades dejando atrás viejos muelles, inútiles ya para la actividad portuaria actual, que se han convertido en espacios urbanos, más o menos acertados, integrados en la ciudad histórica, permitiendo el reencuentro de la ciudad con el mar en estas infraestructuras heredadas. Esta serie de intervenciones, en su mayoría de gran éxito, despertó en Málaga el deseo ciudadano de acercarse de nuevo al mar con el consecuente traslado del puerto. Pero la intensa actividad turística del litoral no hacía viable esta opción, por lo que el puerto activo debía continuar en el centro histórico. Éste se amplió hacia el mar para adaptarse a sus nuevas necesidades, liberando así algunos de los muelles cercanos al tejido urbano, quedando otros, con sus funciones portuarias, en pleno centro de la ciudad. La permanencia del puerto productivo en el casco antiguo ha sido víctima del rechazo absoluto por parte de los ciudadanos que reivindican la totalidad del frente marítimo como espacio urbano, sin embargo, supone la oportunidad de recuperar la verdadera identidad de la ciudad, de acercar ciudad, puerto y mar a través de la integración, no sólo de aquellos muelles liberados para uso urbano, sino de la propia actividad portuaria, traspasando las barreras físicas y psicológicas que se han establecido durante el último siglo. El puerto debe permanecer en la ciudad. Los espacios son espacios, no por su forma, dimensión o color, sino que adquieren su valor absoluto por la actividad que se desarrolla en ellos. Por lo que para que el puerto siga siendo puerto, su actividad debe permanecer. Para que una ciudad sea portuaria debe mantener un puerto activo.

Proceso de integración puerto-ciudad

De esta forma, en una misma ciudad, en un mismo centro histórico conviven, como ya lo hiciera a lo largo de la historia, dos puertos distintos física y funcionalmente, el urbano y el comercial, que se relacionarán de manera diferente con la ciudad, pero con un objetivo común: el acercamiento del puerto y su actividad a la vida cotidiana de la ciudad.

A pesar de las dificultades que supone la situación central del puerto activo, en



cuanto a accesibilidad, seguridad y transporte de carga, la naturaleza de la actividad y el soterramiento del ferrocarril generan un insignificante tráfico de mercancías por la trama urbana. El mantenimiento de la actividad portuaria delante de la ciudad no debe suponer la continuidad de la segregación, sino la oportunidad de materializar, en esta franja compartida por el puerto y la ciudad (muelle 4), el encuentro entre ambos, coexistiendo espacios y usos urbanos con aquellos portuarios compatibles con la ciudad, como la lonja, un centro de interpretación de la actividad portuaria actual y actividades relacionadas con el comercio y los negocios vinculados fundamentalmente al puerto, entre otros, donde el ciudadano pase de ser un mero espectador a parte activa del puerto productivo. Este acercamiento es crucial para conseguir la convivencia y reincorporar las actividades portuarias a la vida cotidiana de los ciudadanos.

El puerto está en contacto directo con la trama histórica de la ciudad, por lo que debe integrarse con su carácter productivo, acercar ese paisaje cambiante de ferrys, cargueros, grúas y containers que recuerde a sus habitantes la vocación marítima de la ciudad.

El puerto urbano lo componen los muelles 1 y 2, que, tras sus correspondientes concursos y complicaciones, se están transformando en la actualidad, uno con carácter casi de centro comercial, y otro, el más cercano al espacio representa-

Imagen actual de Málaga.
Fuente OMAU Observatorio de Medio Ambiente Urbano, Málaga

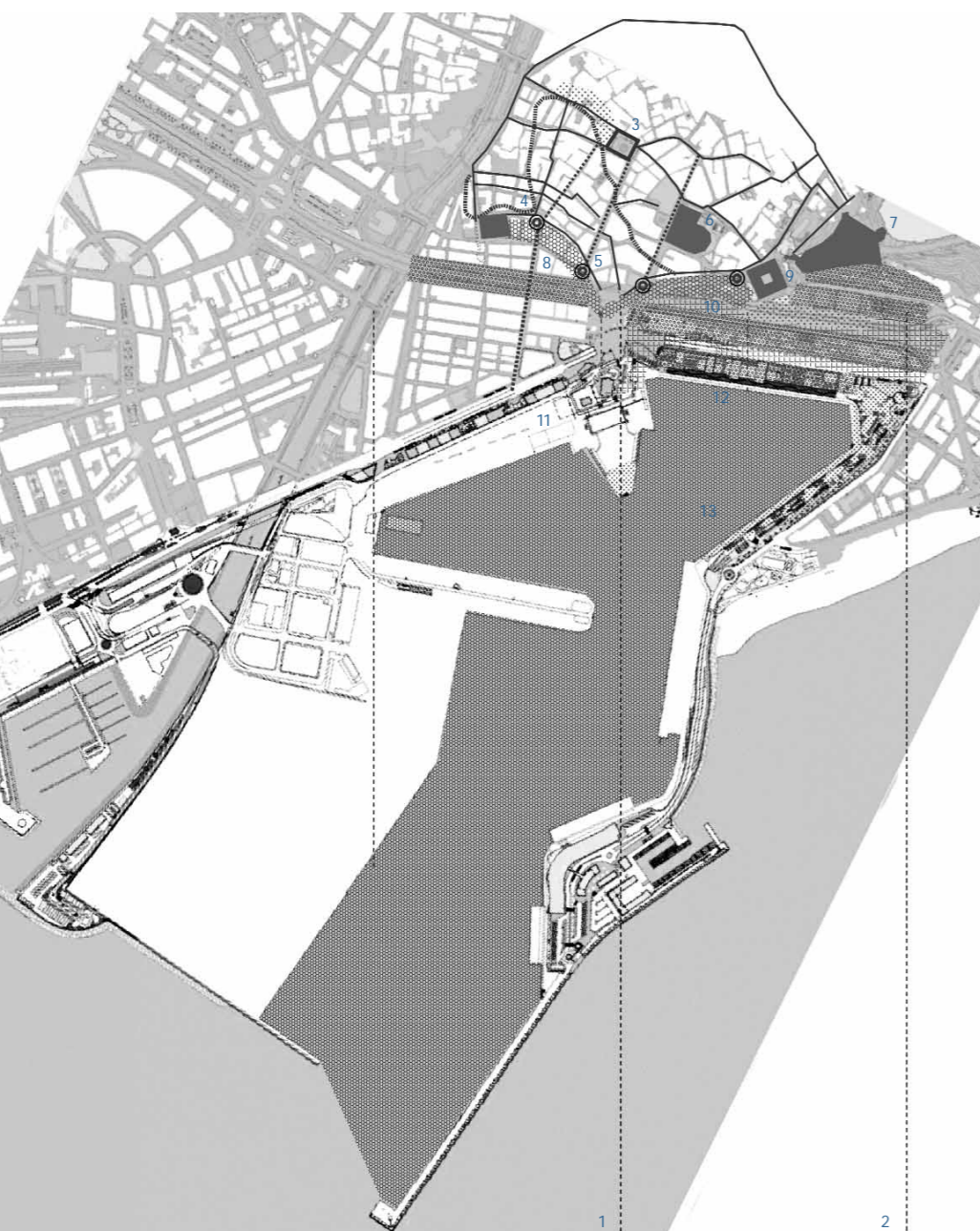
El Puerto de Málaga.
Fuente Autoridad Portuaria.

Current view of Málaga.
Source OMAU Observatorio de Medio Ambiente Urbano, Málaga.

The Port of Málaga.
Source: Port Authority.



Puerto desde las playas. M.J. Andrade 2009. DEA Binomio Puerto/Ciudad. Reflexiones frente marítimo de Málaga
Port from the beaches. M.J. Andrade 2009. DEA Port/City Dichotomy. Malaga seafront reflections



Port-City Integration Process

It is thus the case that in one single city, in one single old quarter of that city, two ports coexist physically and functionally, the urban and the commercial port, as they have done down through the ages, and the relationship between these and the city will be different, but they have one single aim: to bring the port and its activity closer to the everyday life of the city.

In spite of the difficulties involved in having an active port in a central location, i.e. accessibility, safety and load transporting problems, the nature of the activity and putting the railway underground generate very little freight traffic through the urban section. The fact that port activity is still taking place right in front of the city should not necessarily mean that segregation must continue, this state of affairs ought to be regarded as an opportunity to establish in this strip shared by the port and city (Wharf 4), the meeting point between the two, with urban uses and areas coexisting with the port zones that are compatible with the city. Such zones include the fish market, a centre of interpretation for the current port activity and activities related to trade and the businesses associated basically with the port, amongst others, where citizens are no longer mere spectators and come to play an active role in the productive port. This approach is crucial in achieving a coexistence and bringing the port activities back into the citizens' everyday lives.

The port is in direct contact with the city's old quarter, so it must incorporate itself into the latter's production activities, bring closer this changing landscape of ferries, freighters, cranes and containers that remind its inhabitants of the seafaring and maritime function of the city. The urban port is composed of Wharfs 1 and 2, which, after the tenders and complications, are now being redeveloped, one as a shopping centre, and the other, lying closer to the representative area in the city arising from the fill works in the 19th Century, and more open in the way it is being developed, with open spaces and cultural facilities. However, the main road through the city crosses this zone, clearly separating the wharfs and the city. Overcoming this major problem will have to be one of the main objectives in transforming the seafront, to ensure that isolated and unconnected actions are not taken.

Using the wharfs for activities other than the original ones should not mean that they lose their maritime nature, like the dock basin itself, they have to be regarded as an active part of the port heritage to be integrated.

Conclusion

We are in a period in which alterations are being made in order to improve the quality of urban life. The old quarter of the city is being restored with a view to

recovering that structure, support for Mediterranean life characterised by the mixing of races, cultural heritage, the enjoyment of the street, the hustle and bustle, traditional trade, etc., that has gradually been lost over the past century with the invasion of the automobile and the emergence of shopping centres on the outskirts, which may be inherent to other cultures but are alien to a good atmosphere in the city. Actions are being taken on the port wharfs to adapt them to urban use, by providing the equipment that is necessary for the city whose scale would make a break with the traditional fabric. These transformations are being carried out simultaneously in the port and the city, but in spite of the close relationship between the two, where most of the old quarter has been port land for most of its history, there is no joint planning that relates and restores the urban centre and the port together. A joint structuring project is required with one single intention that can rely on backing from and support of the different authorities in order to achieve a genuine integration and to restore the city's port character, thereby increasing its appeal not only to the city's inhabitants but also internationally. It is a proposal that, taking into account the historic port buildings that have been absorbed by the urban section, strategically arranges the new pieces of equipment in a way that does not limit itself to recovering the routes that traditionally connected the port and city, but also creates new routes to strengthen the bonds between the two and thus help to incorporate the port into the city. The city's port identity must be recovered by integrating into the everyday life of its inhabitants, not only the port zones through the wharfs that have been made available for urban use, but also the port activity through the presence of an active port operating within the old quarter of the city.

All urban development activities must be wilful, and in this case the willingness goes beyond mere integration, it is endeavouring to achieve the harmonious coexistence of two independent realities, an active port and a living city.

Conclusion

Nos encontramos en un periodo de reformas en busca de una mejor calidad de vida urbana. Se está rehabilitando el casco histórico para la recuperación de aquel entramado menudo, soporte de la vida mediterránea caracterizada por el mestizaje, la riqueza cultural, el disfrute de la calle, el trasiego, el comercio tradicional, etc., que se ha ido perdiendo a lo largo del último siglo con la invasión del automóvil y la aparición de los centros comerciales en la periferia, propios de otras culturas y ajenos al buen clima de la ciudad. Se están realizando actuaciones en los muelles portuarios adaptándolos al uso urbano, con la localización de aquellos equipamientos necesarios para la ciudad cuya escala rompería el tejido tradicional. Estas transformaciones se están llevando a cabo simultáneamente en el puerto y la ciudad, pero a pesar de la estrecha relación existente entre ambas realidades, donde gran parte del casco antiguo ha sido suelo portuario a lo largo de la historia, no existe un planeamiento que relacione y rehabilite conjuntamente el centro urbano y el puerto. Es necesario un proyecto de ordenación conjunta con una intención común que cuente con el respaldo y el apoyo de las distintas administraciones para conseguir una verdadera integración y recuperar el carácter portuario de la ciudad, incrementando el atractivo de la misma no sólo para los habitantes sino a nivel internacional. Una propuesta que, teniendo en cuenta aquellas edificaciones históricas portuarias que han quedado absorbidas por la trama urbana, ubique estratégicamente los nuevos equipamientos de forma que no sólo se recuperen los recorridos que han unido el puerto y la ciudad a lo largo de la historia, sino que además, generen otros nuevos articulando ambos tejidos y potenciando de esta manera la integración e inserción del puerto en la ciudad.

Recuperar la identidad portuaria de la ciudad integrando en la vida cotidiana de sus habitantes tanto los espacios portuarios a través de aquellos muelles liberados para uso urbano, como la actividad portuaria mediante la presencia del puerto activo en el casco histórico de la ciudad.

Toda intervención urbanística debe tener una voluntad, y en este caso la voluntad va más allá de la mera integración, es la convivencia de dos realidades autónomas, un puerto activo y una ciudad viva.

S. XXI. Ciudad – Puerto – Mar (ver p. 45)
19th Century. City – Port – Sea (see p. 45)

- 11 Muelle 4 Wharf 4
- 12 Muelle 2 (palmeral de las sorpresas)
Wharf 2 (palmeral de las sorpresas)
- 13 Muelle 1 Wharf 1

■ Puerto actual / Current port



Vista del Puerto de Málaga. Fuente OMAU Observatorio de Medio Ambiente Urbano, Málaga
View of the Port of Málaga. Source OMAU Observatorio de Medio Ambiente Urbano, Málaga