

Málaga, el puerto industrial como paisaje urbano

María José Andrade

Profesora de Proyectos de la Escuela de Arquitectura, Universidad de Málaga.

Avda. de la Aurora, 15, 4ºE-2. 29002. Málaga

mjandrade@uma.es

Abstract

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.

La ciudad de Málaga es portuaria desde sus orígenes, y ha sido el mar el que ha ido forjando a lo largo de la historia su trama, sus gentes, su cultura, su carácter, su encanto. Pero en el último siglo, con el desarrollo industrial, el puerto se independizó dejando de formar parte de la vida cotidiana de sus habitantes, para los que se convirtió en una barrera que les separaba del mar. Aún en la actualidad quedan rescoldos de aquel alejamiento, que se ha traducido en el deseo ciudadano de trasladar el puerto para reencontrarse con el mar, pero eso no es posible dada la intensa actividad turística de la costa, por lo que el puerto activo permanece en el centro de la ciudad, ampliándose hacia el mar y liberando algunos de los muelles cercanos al tejido urbano.

Esta es la oportunidad, es el momento de volver a acercar ciudad, puerto y mar a través de una doble integración, por un lado unos muelles en proceso de transformación urbana que podrán aproximar la ciudad a su anhelado mar, y por otro lado, un puerto industrial activo en pleno casco histórico que debe convivir con la ciudad, acercándose física y psicológicamente a sus habitantes, recuperando la identidad portuaria de la ciudad.

Key Words: ciudades portuarias mediterráneas, relación puerto-ciudad, paisaje portuario

Report

La estratégica situación de la bahía de Málaga, en el eje marítimo del Estrecho de Gibraltar, y la existencia de ensenadas naturales resguardadas por un alto cerro, fueron determinantes en el origen fenicio de la ciudad, que descubrieron este puerto natural como base para establecer relaciones comerciales.

Por lo que desde sus orígenes y a lo largo de las sucesivas culturas que han colonizado la ciudad, romana, árabe o medieval, la relación íntima de la ciudad con el puerto ha sido una de sus constantes históricas, jugando este un papel esencialmente comercial, determinante para el desarrollo de la ciudad.

Al igual que ocurre en otras muchas ciudades mediterráneas, ha sido el mar el que la ha ido generando y transformando a lo largo de la historia, actuando como vía de intercambio cultural y de flujos de población y mercancías, forjando un lugar plural y polivalente donde coexisten diversos paisajes y ambientes de distintas épocas.

La actividad marítima ha ido afectando a lo largo de los siglos al puerto y a la ciudad, que iba absorbiendo paulatinamente los cambios en su complicada trama urbana y social, dando lugar a una ciudad culturalmente rica.

De esta forma, su historia, sus calles, sus gentes, sus costumbres, su mestizaje, está marcado por su condición marítima.

Como escribió Braudel, “cualesquiera que sean 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)

Figura 1. La ciudad en el s.XVIII. Archivo Temboury. Sig. 1269



1. Breve Historia de la Ciudad y el Puerto

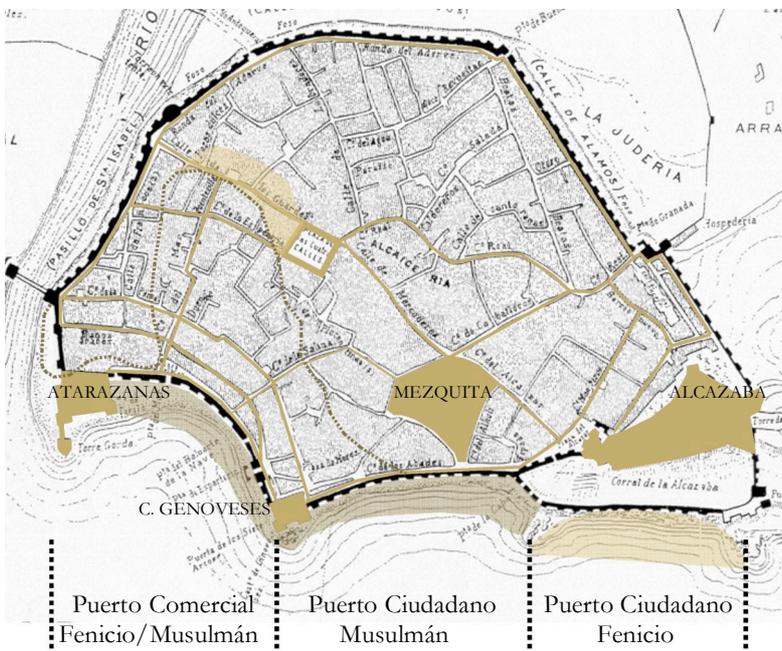
Desde sus orígenes el frente marítimo de Málaga ha estado formado por tres ensenadas que han ido avanzando hacia el mar a lo largo de la historia, sobretodo la más cercana al río que iba sufriendo los continuos aportes de arena de este, y acogiendo, en unas u otras, las actividades portuarias de cada época.

En el período fenicio la actividad portuaria estaba localizada en dos áreas diferenciadas, un puerto al pie del asentamiento inicial¹ que estaba más integrado en la ciudad, con fábricas de salazones y piscinas salarias, y otro puerto, más operativo, que debiera estar junto al río, cerca de la Plaza Pública, actual Plaza de la Constitución, dándole el carácter de foro comercial y administrativo que ha mantenido a lo largo de la historia (Machuca Santa-Cruz,1997).

1.1 Ciudad | Puerto – Mar. Muralla

Durante la época musulmana, aproximadamente del s.VIII al s.XV, se mantiene la existencia de estos dos puertos aunque no exactamente su ubicación. El más comercial sigue estando junto al río aunque más avanzado hacia el mar por los constantes aportes de arena. Este puerto estaba delimitado por las Atarazanas² y el Castillo de los Genoveses, que servía de charnela con el puerto ciudadano. Este último estaba situado en la ensenada central, ya que el puerto fenicio había sufrido los desprendimientos de la colina. La actividad económica se concentraba en los alrededores del castillo, puesto que estaba a caballo entre los dos puertos.

La ciudad estaba amurallada, y era en sus puertas donde se concentraba toda la actividad, destacando la Puerta del Mar, que, en el siglo XVI, enlazaron con la Plaza a través de la calle Nueva, para unir directamente la actividad portuaria con el centro comercial³ de la ciudad.



S.VIII a XV. Ciudad | Puerto – Mar

Figura 2. Plano Málaga Musulmana de G.Robles. E. de la Cerda. Análisis elaboración propia.
Figura 3. Málaga Musulmana. E. de la Cerda.



¹ El asentamiento primitivo de los fenicios fue en la ladera del monte Gibralfaro, donde se construiría posteriormente, en la época musulmana, la Alcazaba, edificación que aún se conserva en nuestros días.

² Las Atarazanas fueron construidas como taller naval, aunque a lo largo de la historia se adaptaron a cuartel y posteriormente, en el s. XVIII, y aún en la actualidad, a mercado, conservando la puerta principal del edificio original.

³ Tanto la Plaza (actual Plaza de la Constitución) como la calle nueva se mantienen en la actualidad, con el carácter mercantil de antaño. De la Puerta del Mar sólo queda su nombre.

1.2 Ciudad - Puerto – Mar. Unidad

Durante el s.XVI Málaga se convierte en una importante ciudad mercantil a pesar de sus carencias infraestructurales, que se resolverán a finales de siglo con la construcción de un dique en la zona de levante, respondiendo esta ubicación a necesidades defensivas.

La situación del nuevo dique, lejos de la actividad portuaria principal, provocó el traslado paulatino de la misma al área localizada entre el Castillo de los Genoveses y el nuevo dique (actual muelle 2) donde se concentrarían los dos puertos en uno.

El siglo XVIII será el momento más importante de la relación puerto-ciudad.

La actividad portuaria está totalmente trasladada a la nueva zona de abrigo donde se construirá el edificio de la Aduana (actual Museo de las Bellas Artes) que concentrará en sus alrededores toda la actividad económica.

El rey Carlos III ordena vender las murallas que habían separado el puerto y la ciudad durante diez siglos. Por lo que la ciudad y el mar quedan unidas por un puerto abierto convirtiéndose el cantil del muelle en una calle más de la ciudad.

Los antiguos terrenos portuarios, delante de las Atarazanas, son transformados e integrados en la ciudad, creándose en ellos la Alameda, una zona de jardines que servirá de esparcimiento a la compacta trama urbana.



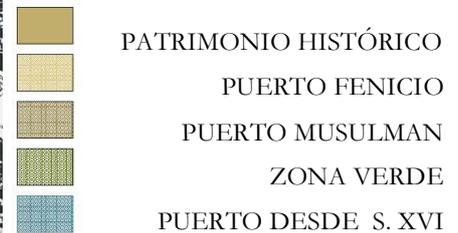
Puerto en el s. XVIII

S.XVIII Ciudad - Puerto – Mar

Figura 4. Plano de la Ciudad y Puerto de Málaga s. XVIII de Carrión de Mula.

Análisis elaboración propia

Figura 5. Cortina del Muelle. F. . Cajasur.



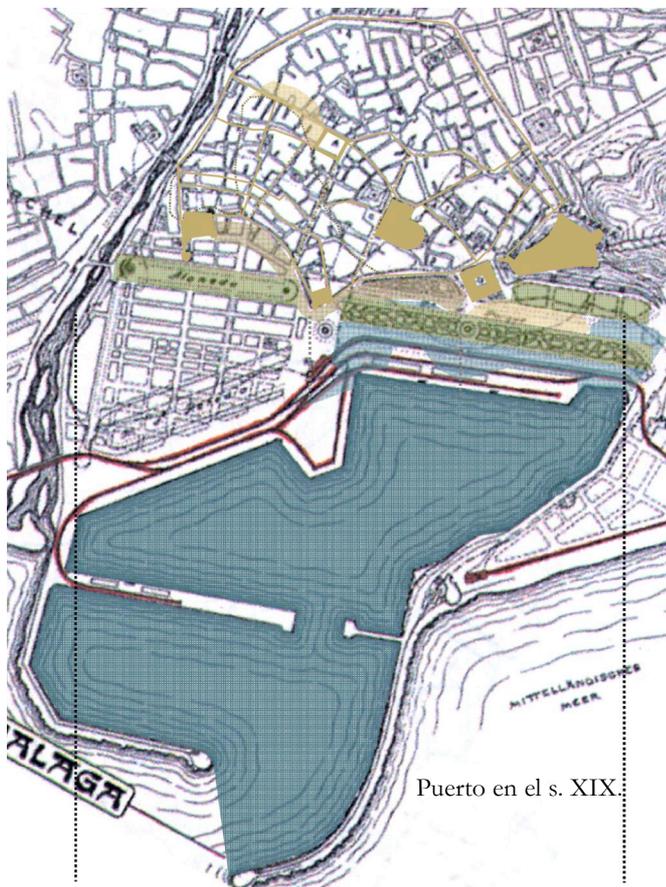
1.3 Ciudad | Puerto | Mar. Disociación

El puerto es cada vez más importante, y la ciudad se convierte en una de las más prósperas del país. Pero este fuerte despegue industrial entra en decadencia a mediados del XIX, por lo que se intenta poner remedio con la potenciación del puerto y la construcción del ferrocarril, que tendrán lugar a finales de siglo.

La mejora consiste en la prolongación del dique antiguo y la construcción de un dique de poniente cerca del río, a la altura de las Atarazanas, de esta forma las aguas abrigadas abarcarían las tres ensenadas originarias. Una de las características más importantes del nuevo puerto sería el avance de la línea de los muelles hacia el mar, cediendo a la ciudad los terrenos ganados, lo que permitiría, tras varias propuestas, realizar un gran Parque que continuara la Alameda por todo el frente marítimo de la ciudad. En la Alameda se habían construido las viviendas de la nueva burguesía resultante del periodo industrial. Con los nuevos terrenos ganados se propone un ensanche de ciudad que separaría la Alameda del mar.

Pero el nuevo puerto conlleva la construcción de las vías del ferrocarril, almacenes y vallas que supondrían el alejamiento definitivo entre el puerto y la ciudad. A su vez se llevaría a cabo, con los nuevos diques, un estrechamiento de la bocana, permitido por la maniobrabilidad del buque de vapor frente al de vela, que se traduce en una separación entre el puerto y el mar. Por lo que la ciudad y el mar quedaban distanciadas como nunca antes lo hubiera estado, pasando de la máxima conexión en el s. XVIII a una total separación por un área portuaria autónoma e independiente de la ciudad.

El nuevo puerto proporcionó a la ciudad un lugar donde construir su centro representativo, un magnífico parque, la apertura de la calle Larios que, al igual que la calle Nueva momento, uniría la Plaza de la Constitución con el nuevo puerto, la plaza de la Marina... pero a su vez definió con precisión los límites entre las instalaciones portuarias y la ciudad a través de una valla que aún se mantiene en la actualidad.



S.XIX a XXI

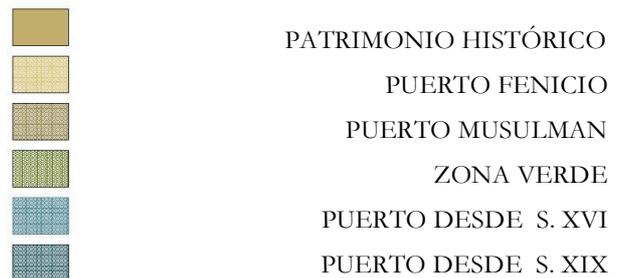
Ciudad | Puerto | Mar

Figura 6. Plano de Málaga de 1926. Oskar Jürgens.

Análisis elaboración propia.

Figura 7 Imagen del Puerto tras las obras del s. XIX.

Fundación Unicaja. Archivo Díaz de Escovar. Sig.2.375.



1.4 Ciudad - Puerto - Mar. Reencuentro

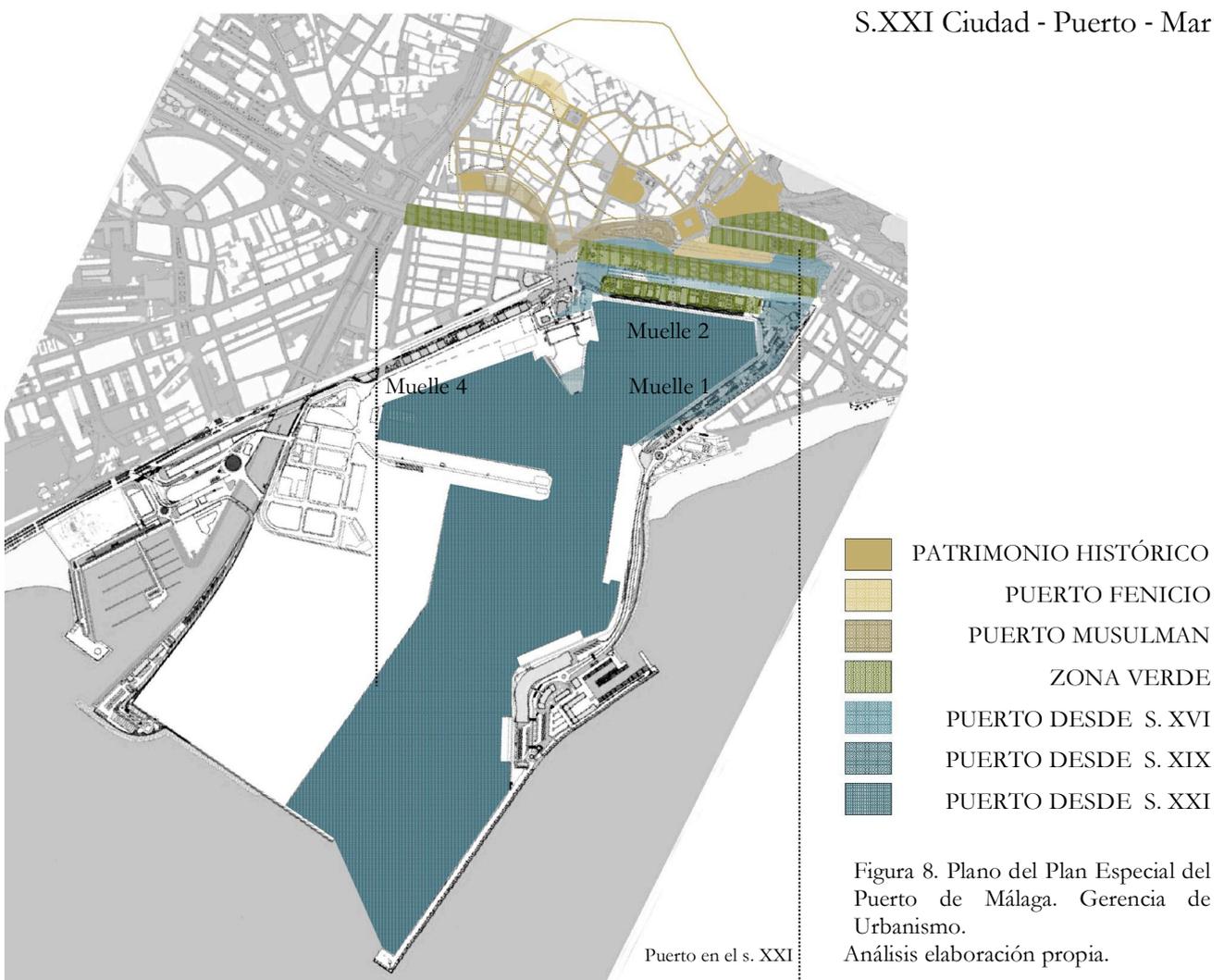
Desde las grandes transformaciones del s. XIX hasta el Plan Especial del Puerto de finales del s. XX no se han realizado importantes cambios en la relación puerto-ciudad.

El puerto de Málaga no llevó en esos 100 años una evolución paralela a los grandes cambios que se venían produciendo en el sector portuario, por lo que el puerto, con sus necesidades de crecimiento y actualización, y la ciudad, con la aspiración de volver a ver el mar y la demanda urbanística de nuevos espacios públicos, entran en una relación de casi 20 años de desacuerdos y diferentes propuestas hasta que en 2004 se firma un protocolo que se centra sobre todo en los muelles 1 y 2.

En este acuerdo se liberan estos muelles para uso ciudadano ya que la actividad portuaria se concentraría en el muelle 4 y mar adentro con la prolongación del dique de levante, donde se sitúa la nueva estación marítima, que permitiría construir en las nuevas aguas abrigadas 40 hectáreas de plataforma logística.

Por lo tanto, con este acuerdo, el puerto comercial vuelve a aquella ensenada entre las Atarazanas y el Castillo de los Genoveses, aunque bastante desplazada hacia el mar, y el puerto ciudadano queda limitado por éste y el antiguo dique, coincidiendo con el puerto ciudadano musulmán y fenicio.

Como ya apuntó Maclagan “el fundamento de las cosas está en su origen; averiguar su auténtica naturaleza supone conocerlos”(Maclagan,1989)



2. Proceso de integración puerto-ciudad

Figura 9. Imagen del Puerto de Málaga. Fuente Autoridad Portuaria



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

2.1 Integración del Puerto Activo en la Ciudad Histórica

La presencia del puerto productivo en el casco histórico tiene repercusiones directas sobre este. Por un lado están los impactos negativos, entre los que destacan la accesibilidad, seguridad y el transporte de carga. El área portuaria es el punto de conexión entre el transporte marítimo y el terrestre, y la situación central del puerto afecta negativamente tanto a este como a la ciudad, por la congestión del tráfico que suele existir en la zona.

Se está intentando aminorar este aspecto, dado que, en la actualidad, en Málaga, sólo un 2% del tráfico de container discurre por la ciudad, y, aún así, se va a soterrar la vía ferroviaria que une el puerto con la estación de tren, por lo que el tráfico de mercancías por la trama urbana será mínimo. Su incremento conllevaría la necesidad inmediata de rediseñar el sistema viario que no

está pensado para absorber esta carga, dando, de esta forma, una respuesta eficaz a las necesidades comerciales del momento.

Por otro lado, la permanencia del puerto en la ciudad es la oportunidad para el acercamiento de la actividad portuaria a los ciudadanos, traspasando las barreras psicológicas que se han establecido durante el último siglo.

El muelle 4 es el lugar de articulación entre espacios portuarios activos y espacios urbanos.

La propuesta del Plan Especial para este muelle es la localización de edificios de oficinas de escala controlada y plazas que, al igual que aquellas puertas de la muralla musulmana, aunque en este caso se asemejarían más a ventanas por la inaccesibilidad al recinto, se asoman a la actividad portuaria.

Cabría añadir a la propuesta que en esta franja compartida por el puerto y la ciudad se llevara a cabo la materialización del encuentro entre ambos coexistiendo las plazas y oficinas con aquellos usos portuarios compatibles con la ciudad, como pudiera ser la lonja o un centro de interpretación de la actividad portuaria actual 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.

Figura 10. Imagen del Puerto de Málaga. Fuente Skyscrapercity



2.2 Integración del Puerto Urbano en la Ciudad Histórica

Las obras de ampliación del puerto hacia el mar han permitido rescatar de la actividad portuaria a los muelles 1 y 2 que se están transformando en la actualidad adquiriendo un carácter urbano. La liberación de los muelles de su actividad originaria no debe provocar la pérdida del carácter marítimo de los mismos, considerándolos, junto con la dársena, como parte activa del patrimonio portuario a integrar en la ciudad.

El muelle 1 corresponde a aquel antiguo dique que produjo el desplazamiento de la actividad portuaria allá por el s. XVI y que actualmente linda con un espacio urbano residencial de alta densidad conformado por edificios de más de 15 plantas resultado del boom inmobiliario de los años 60.

La propuesta que se está llevando a cabo es la construcción de una zona de ocio, comercios y hostelería, a nivel de muelle, incorporando sus cubiertas al Paseo de la Farola que refuerza el carácter mirador del mismo.

El muelle 2 incorporaría las dos ensenadas que en su día fueron puerto ciudadano fenicio y musulmán, que, avanzado hacia el mar con las obras de relleno de finales del s.XIX, supondría el espacio representativo de la ciudad con aquel magnífico parque al pie del monte Gibralfaro donde se sitúa la Alcazaba y el Castillo del mismo nombre. Por lo que este muelle, en su mayoría, no está en contacto directo con el tejido urbano histórico sino que formaría parte de un enorme espacio verde compuesto por varios parques y jardines que se han ido sucediendo a lo largo de la historia.

Figura 11. Imagen del Puerto de Málaga. Fuente Skyscrapercity

Muelles 1 y 2
Puerto Urbano



El proyecto que se está llevando a cabo en este muelle, el “Palmeral de las Sorpresas” del estudio de arquitectura Jerónimo Junquera y Asociados S.L., responde a su entorno a través de una “arquitectura vegetal”. Mediante la estructura característica de las huertas mediterráneas, como es la cuadrícula de palmeras, resuelve el encuentro de las diferentes escalas que concurren en el muelle. Con las leyes de la arquitectura tradicional del lugar y los materiales naturales del entorno que le rodea consigue espacios y recorridos que reflejan los patios, las callejuelas, las plazas, las luces y sombras característicos de la ciudad mediterránea.

Sin embargo no se ha llevado a cabo ninguna actuación que conecte estas intervenciones con la ciudad, quedando totalmente aisladas y desconectadas del tejido urbano. El gran eje viario de la ciudad atraviesa este enorme espacio de parques y jardines fraccionándolos y separando, de forma radical, los muelles y la ciudad. La solución de este enorme problema debe ser uno de los objetivos principales de la transformación del frente marítimo para poder realizar una verdadera integración del puerto en el Centro Histórico.

Figura 12. Imagen del Puerto de Málaga. Fuente Diario La Opinión de Málaga



3. Conclusión

Nos encontramos en un periodo de reformas en busca de una mejor calidad de vida urbana. Por un lado se está rehabilitando y peatonalizando el casco histórico para la conservación y 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. Por otro lado se están realizando actuaciones en los muelles portuarios para adaptarlos al uso urbano, con la localización de aquellos equipamientos necesarios para la ciudad cuya escala rompería el tejido tradicional.

A pesar de estas transformaciones simultáneas que se están llevando a cabo en el puerto y la ciudad, y la estrecha relación existente entre ambas realidades, donde gran parte del casco histórico ha sido suelo portuario a lo largo de la historia estando su geometría constantemente presente en el trazado de la trama urbana, 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 también a nivel internacional.

Una propuesta que, teniendo en cuenta aquellas edificaciones que forman parte del patrimonio histórico del puerto como las Atarazanas, los restos del Castillo de los Genoveses, la Aduana o la fachada urbana de aquel puerto del s. XVIII de Cortina del Muelle, 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 forma la integración e inserción del puerto en la ciudad.

Recuperar la identidad portuaria de la ciudad, superar las barreras físicas y psicológicas, 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.



Figura 13. Puerto desde las playas. M.J. Andrade 2009. DEA *Binomio Puerto/Ciudad. Reflexiones sobre el frente marítimo de Málaga*

Bibliografía

- Ábalos, I. *Atlas Pintoresco Vol.1: el observatorio*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona. 2005
- Aleman, J. “Rehabilitar, Reconvertir, Revitalizar pero Mantener el Puerto en la Ciudad”; en *Neutra*, Ciudad-Puerto. Sevilla. 2006
- Bejarano Robles, F., *Las calles de Málaga. De su historia y su ambiente*. Arguval (2ª ed.). Málaga. 1984
- Braudel, F. *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica. Madrid. 1976
- Bruttomesso, R. *Waterfronts: a new frontier for cities on water*. International Centre Cities on Water. Ed. Bruttomesso, Rinio . Venice. 1993
- Cabrera Pablos, F.; Olmedo Checa, M., *El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida, 400 años de historia*. Junta del Puerto de Málaga. Málaga. 1988
- Camps García, S., “La Comunicación del Puerto y la Ciudad” *Revista Portus*, nº 13, pag. 22-27. Venecia. 2007
- Costa, A; de la Torre, C.; Peralta, A., Capítulo 1.10 “El Plan Especial del Puerto de Málaga. Breve Historia de un Largo Proceso”, *Interreg III B. Cooperación de metrópolis mediterráneas. Proyecto piloto integración de puerto y ciudad*. Ayuntamiento de Málaga. 2004
- Hoyle, B.S.; Pinder, D.A. *European Port Cities in Transition*. Belhaven; London.1992
- Machuca Santa-Cruz, L Málaga, *Ciudad Abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*. Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga. Málaga. 1987
- Maclagan, D. *Mitos de la Creación*. Editorial Debates. España. 1989
- Marshall, R. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. Spon Press; London. 2001
- Meyer, Han. *City and Port. The transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam*” I B. Rotterdam. 1999
- Reinoso Bellido, R. *Topografías del paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga; Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Málaga. Sevilla. 2005
- Rodríguez Alemán, M. I. *El Puerto de Málaga bajo los Austrias*. Excma. Diputación Provincial de Málaga. 1984
- Van Hooydonk, E. *Soft Values of Seaports. A Strategy for the Restoration of Public Support for Seaports*. Antwerp/Apeldoorn. Garant. 2007