

6

PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL
PUERTO DE MÁLAGA

D. Enrique Linde Cirujano

Presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga



D. Enrique Linde Cirujano

Presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga

Nacido el 18-09-1946

Casado con 2 hijos. Abogado. Funcionario.

- Ingresó en el P.S.O.E. y U.G.T. en enero de 1975.
- Presidente Diputación Málaga de 1979-1982.
- Director General Política Interior (Ministerio del Interior) de 1982-1984.
- Gobernador Civil de Granada, de 1984-1985.
- Consejero Gobernación Junta Andalucía, de 1985-1988.
- Parlamentario Andaluz, de 1982-1998.
- Presidente Grupo Parlamentario Socialista. Parlamento Andaluz, de 1988-1994.
- Presidente Autoridad Portuaria de Málaga, desde Abril de 1998.

Responsabilidades más relevantes en el Partido Socialista:

Presidente de la Agrupación Provincial de Málaga.

Secretario de Política Institucional de la Comisión Ejecutiva del PSOE-A

6 • PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL PUERTO DE MÁLAGA

D. Enrique Linde Cirujano

Presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga

Siglo X a.C.

La ciudad de Málaga fue fundada sobre un poblado ibérico por los fenicios, pueblo esencialmente mercantil que vino directamente de Tiro, según parece hacia el siglo X a.C., estableciendo una colonia para comerciar con los naturales de la zona, con los que efectuaron transacciones comerciales (minerales y otros productos). A su vez, enseñaron a los pobladores de la zona faenas de cultivo, aprovechamiento de la pesca, etc... Establecieron industrias de salazones. Nace así Malaka. Para situar la ciudad escogieron la falda del monte de Gibralfaro, a cuyo pie llegaba el mar y cuyas estribaciones de rocas al entrar en el agua debieron formar en aquel tiempo una cala natural.

Puerto Fenicio

Comprendía este Puerto, desde la esquina Occidental de la Aduana hasta Puerta Oscura, en una extensión de 500 metros. Todo este recinto estaba dividido en dos mitades por un muro divisorio. La mitad de Poniente era la industrial y en ella han aparecido, en las capas más profundas, artesas para saladeros. Estas artesas estaban construidas siguiendo casi la pendiente del terreno. La otra mitad era el puerto comercial, que estaba excavado formando una explanada horizontal, y en él se han encontrado restos de columnas y capiteles fenicios de los edificios que allí hubiera. Junto a Cádiz, Málaga es el puerto más antiguo de España.

Cartagineses

Tiro, la capital de los fenicios, cae bajo el imperio Hitita. Los cartagineses, que vienen en ayuda de los fenicios, acaban asentándose en Malaka probablemente en el 576 a.C.

Época Romana

La romanización fue rápida, así que poco tiempo después, Málaga fue nombrada ciudad federada. Más tarde, el emperador Domiciano hacia el año 82 d.C., promulga una ley por la que MÁLACA obtuvo el primer estatuto municipal de su historia, la Lex Flavia, por la que se reglamentaría. La prosperidad de la urbe era evidente. Se incrementó el movimiento del puerto y desde Málaga salían para Roma no sólo minerales, sino también cerámicas, almendras, vino, aceite y pescado preparado con una salsa denominada “garo” (garum), producto muy apreciado en Roma. Delante de las instalaciones fenicias y cartaginesas, los romanos construyeron una muralla de defensa a lo largo de la costa, dejando un pasadizo entre esa muralla y el muro divisorio, que sirviera para comunicarse entre sí a las dos mitades. Roma se hunde y los bárbaros entran en Hispania. Los vándalos se asientan en Málaga, como en casi toda la Bética, sobre el año 411. Pocos años más tarde, son los visigodos los nuevos administradores de Málaga. Las luchas entre los reyes visigodos permitieron la ocupación bizantina del sureste peninsular, durante apenas un siglo. A principios del siglo VII, los visigodos recuperan sus territorios hasta la invasión musulmana. Tanto los visigodos como los bizantinos continuaron y consolidaron la actividad portuaria. Los visigodos evitaron así que el legado romano se perdiera y los bizantinos fueron un ejemplo de convivencia con los malagueños. Por este tiempo las actividades comerciales en el puerto se afianzaron.



Figura 1. Siglos X a.C. a VII d.C.: Fenicios, cartagineses y romanos

Época musulmana

En el 711 el ejército de Tarik invadió la península. Llegó el Islam. Durante las interminables luchas intestinas de la primera etapa musulmana, el puerto de Málaga perdió casi toda su actividad. A partir del siglo XI empieza una etapa de resurgimiento, se construye La Alcazaba. Málaga volvió a ser uno de los puertos más activos del Mediterráneo, alcanzando su definitivo lanzamiento a partir de 1278, año en el que la república de Génova firma un acuerdo con Mohamed I. La tradición marinera de la ciudad se refleja en la actividad continua que hay en las atarazanas: cebada, lana, laca, cueros, pieles... salen de los muelles hacia Flandes e Inglaterra. A pesar de su carácter musulmán, se fundan en la ciudad numerosas colonias genovesas que para mayor refugio y seguridad en las transacciones comerciales construyen el llamado “Castillo de los Genoveses”. A poniente del mismo se encontraban las atarazanas. Los aterramientos de la antigua dársena fenicia va desplazando la actividad portuaria hacia el sur. Existe una actividad continua en las atarazanas y en el Castillo de los Genoveses: cebada, frutos secos, vino, lana, tejidos de seda, laca, cueros, pieles... salen de los muelles y entran perfumes, oro, especias, algodón... Málaga se convierte en la puerta del Reino de Granada y en nexo de unión entre el Mediterráneo, el Atlántico y el Mar del Norte. Se establecen rutas con el Lejano Oriente.



Figura 2. Siglos VII a XV: Málaga musulmana

Siglo XVI

En 1487 las tropas de los Reyes Católicos llegaron a Málaga. Tras un duro asedio la ciudad fue tomada ese verano. Poco después de la conquista, los Reyes Católicos trataron de fomentar el intercambio comercial. La importancia estratégico-militar y la comercial crecen en Málaga. Una de las primeras actuaciones que hace la Corona es reforzar la vigilancia de las aguas, así como el mantenimiento del viejo muelle musulmán. Dicho muelle estaba obsoleto, así que el ayuntamiento pidió apoyo a los Reyes Católicos pero estos no atendieron el requerimiento. La ciudad de Málaga, convencida de que su prosperidad dependía principalmente de la del Puerto, aprobó el 11 de enero de 1492 la construcción de un fondeadero defendido por espigones. En las Actas Municipales se da cuenta de numerosas gestiones para realizar las obras. A pesar de la buena voluntad de todos, no se consiguió nada práctico con relación a las obras del Puerto. Se establece una pequeña armada para la defensa de la costa. Se contempla el puerto como cabeza de puente con la otra orilla mediterránea, siendo pieza fundamental en la conquista de Melilla, Peñón de Vélez y otros enclaves norteafricanos. La demanda que provocan estas empresas hacen que el tráfico portuario se intensifique y potencia la industria. El 15 de enero de 1529, Carlos I firma la autorización para el comercio con las Indias, eliminando así el monopolio con el que contaba Sevilla para los tráficos con América. Una real provisión fechada el 8 de mayo de 1545 autoriza el inicio de las obras del muelle con un costo de 5.000 ducados para cinco años. Las obras empezaron pero se abandonaron debido al aterramiento producido por las riadas del Guadalmedina. El tráfico era especialmente intenso en la llamada Vendeja, o sea entre Septiembre y Octubre. Durante gran parte del siglo XVI, Málaga es el primer puerto exportador de cereal. Tras varias gestiones emprendidas para realizar la obra del Muelle, fue en 1585 cuando una representación del Municipio de Málaga inclinó a Felipe II a enviar al Doctor Pareja de Peralta, Alcalde de la Chancillería granadina para que le informara sobre la petición malagueña de la construcción de un puerto. Felipe II comisionó a Fabio Bursoto, Ingeniero del puerto de Palermo, para que hiciera la traza y presupuestara los trabajos para el futuro puerto de Málaga. Para la dirección de las obras y administración de los fondos se nombró una Junta técnica y otra de carácter administrativo. El 1 de enero de 1588, se arroja la primera piedra. Consistían estas obras en un dique para proteger el Muelle de los temporales de Levante, que arrancaba desde la actual Plaza de Torrijos. La piedra se extraía de dos canteras, “La Torrera” y “La Leonera”, situadas un poco más altas en la propia ladera de Gibralfaro. Sin embargo la escollera era destrozada una y otra vez por los temporales de Levante. El Guadalmedina, con sus riadas, hacía que los materiales que arrastraba terminaran en el puerto y por tanto levantaban el fondo. En la mediación del trozo de dique ejecutado en este período, se levantó en 1593 una pequeña capilla

(Nuestra Señora del Puerto Salvo). Esta Capilla no es la que existe en la actualidad, la cual se construyó posteriormente aprovechando el ensanchamiento del morro.

Siglo XVII

Durante el siglo XVII decae la actividad portuaria. En 1603, el rey Felipe III envió al Ingeniero Tiburcio Spanochi para supervisar las obras y buscar soluciones de acuerdo con Bursoto a los problemas que retrasan las obras. Según se detalla en los documentos de la época, antes del año 1662 se hallaban construidas 530 varas de dique. Durante el viaje que en 1624 hizo por Andalucía el Rey D. Felipe IV, vino a ver las obras del Puerto que eran de gran importancia para aquella época, tanto que, en el año siguiente de 1625, pudo fundear la escuadra española mandada por D. Fabrique de Toledo. Las obras de los muelles no llegan a acabarse a pesar de las imperiosas necesidades comerciales

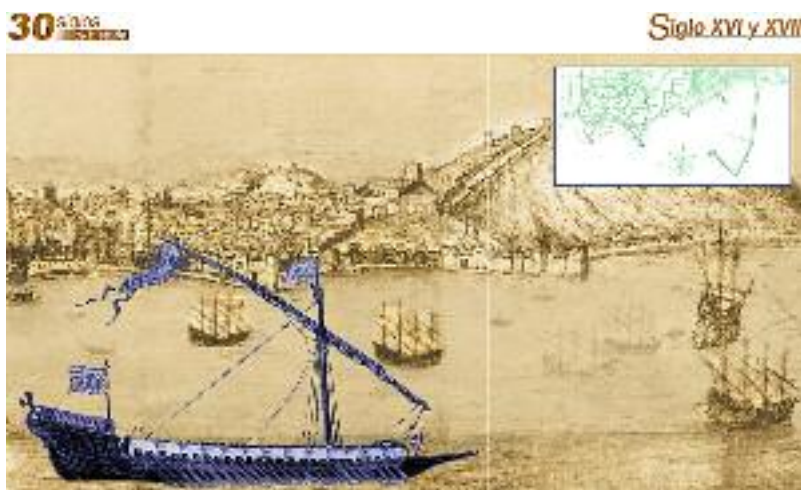


Figura 3. El puerto en los siglos XVI y XVII

Siglo XVIII

Después de un largo período de paralización de los trabajos, Felipe V en 1717 encargó al ingeniero francés D. Bartolomé Thurus la confección de un proyecto de ampliación del Puerto, que satisficiera las necesidades tanto comerciales como de defensa de la población. Este proyecto consistía en prolongar el dique de Levante, poniéndole al final

una linterna como se llamaba entonces, y la construcción de un muelle comercial llamado Muelle de Poniente, que arrancaba del “Torreón del Obispo”, además de ponerle batería en los morros para defensa del Puerto. En la primera mitad del siglo se construye el Fuerte de San Felipe con 13 cañones para proteger la ciudad de las posibles invasiones. A las espaldas del Fuerte se levantó la Capilla de la Inmaculada Concepción que actualmente se conserva en el Paseo de la Farola. En 1720 empiezan las obras con la prolongación del dique de Levante. Se comienza el Muelle de Poniente, llamado después Muelle Nuevo. En 1723 se hace la primera limpia del Puerto por el asentista D. Carlos Burel. En todo este período es constante la preocupación para seguir las obras, tanto por parte de los reyes como del pueblo de Málaga, pero a pesar de ello no se consigue hacerlo más que con intermitencias, pues el dinero de las obras, que era escaso, había que aplicarlo muchas veces a corregir las inundaciones del Guadalmedina o el artillado de la costa. Bajo Carlos III numerosos ingenieros presentan sus proyectos buscando la forma de aumentar la capacidad de las instalaciones portuarias. En este tiempo se continuó con los dragados y las obras del dique y además se hicieron la ampliación de los Almacenes de Atarazanas (1775), construcción de un Lazareto (1776) e intensificación de las obras del Muelle Nuevo y la escalera en el Muelle Nuevo (1784). En 1783 el rey aprueba el proyecto de crear la Alameda en los terrenos ganados al mar. También se construyeron los paredones sobre el Guadalmedina. Poco antes se había ampliado el comercio con más puertos americanos: Tratado de Libre Comercio. Gracias a D. José Gálvez, Consejero de Estado del Monarca y Marqués de la Sonora, se creó el Consulado marítimo y terrestre para



Figura 4. El Puerto en el siglo XVIII

favorecer el comercio y que por consiguiente tuvo una influencia muy importante en el volumen del tráfico del Puerto. Con la muerte de Carlos III, en 1788, los proyectos se paralizan.

Siglo XIX

En 1814, la Junta de Reales Obras, comprendiendo la necesidad de establecer una señal marítima para evitar los accidentes lamentables que acaecían con frecuencia en la bahía malagueña, encargó al Ingeniero Director D. Joaquín María Pery la construcción de “un edificio bien adecuado para el fin de sustentar en alto una linterna giratoria, sobre la punta o morro de Levante”. Desde 1833 hasta la Restauración casi no se hicieron obras por falta de recursos. A principios de siglo tuvo una gran repercusión negativa para Málaga la Guerra de la Independencia. Pero tras la guerra comenzó una etapa de desarrollo económico liderado por empresarios como Larios, Heredia o Loring. La actividad exportadora del puerto fue el inicio de la industrialización de Málaga. Un ejemplo: los primeros Altos Hornos de España. A lo largo de la primera mitad del siglo XIX centenares de naves arribaban a nuestro puerto. Entre las mercaderías que traían son reseñables plantas exóticas, plantas que aún hoy pueblan nuestros jardines. Desde el puerto de Málaga las comunicaciones con las plazas de África son constantes, tanto desde el punto de vista comercial como militar. En 1873 se crearon las Juntas de Obras de Puertos y en 1874 quedó constituida la primera Junta de Obras del Puerto de Málaga. En 1876 Don Rafael Yagüe, primer Ingeniero Director encargado de redactar un proyecto general de las obras necesarias,



Figura 5.

Obras en el Puerto en los siglos XIX y XX

firmó el proyecto del nuevo Puerto de Málaga que le habían encomendado. En 1897 finalizan las obras en los muelles que habían sido proyectados por el ingeniero Yagüe en 1876. En este mismo año se aprobó el proyecto de determinación de la zona de servicio de los muelles, a los efectos de fijar los terrenos que eran necesarios para el Puerto y cuáles se podían enajenar. Esto posibilita la creación del Parque, en la que el Presidente del Consejo de Ministros, Cánovas del Castillo, tiene una intervención determinante. A finales de siglo, Málaga se encuentra sumida en una profunda crisis provocada por la pérdida del mercado americano y la plaga de la filoxera causante de la ruina de nuestros viñedos.

Siglo XX

En la primera década del siglo XX, la primera Guerra Mundial reactiva la actividad industrial. A la actividad comercial se une la logística, generada por el conflicto con el protectorado de Marruecos. En los años 20 se inician también las primeras escalas turísticas. La Guerra Civil supone un paréntesis de estancamiento y atonía, que sólo rompen esperpénticos montajes de idas y venidas de líderes políticos. Hasta la década de los 80, los tráficos portuarios mantienen un discreto aumento, y se amplían y modernizan los muelles existentes. Se construye la Estación Marítima para ferris. La puesta en funcionamiento del oleoducto Málaga - Puertollano provoca un importante impulso. A finales del siglo, la pérdida del tráfico de petróleo ha supuesto una de las crisis económicas más importantes de la historia de nuestro puerto. En los últimos 90 se empiezan a acometer los proyectos de ampliación: Dique de Levante y Muelle 9. Se plantea también el Plan Especial del Puerto, donde se disponen nuevos espacios urbanos para la Ciudad.



Figura 6.

Construcción del edificio de Autoridad Portuaria en 1933



Figuras 7 y 8.
Panorámicas del Puerto en
el siglo XX

Siglo XXI

Todo ello intenta dar 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 TRÁFICOS:
Mercancías (Contenedores y vehículos)
Cruceiros 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 que está posibilitando un notable aumento en este tipo de tráficos que conforma una de los mayores ejes estratégicos de la política comercial de la Autoridad Portuaria de Málaga. Para el año 2011 se esperan más de 700.000 pasajeros cruceristas, siendo Málaga el 2.º puerto peninsular y el 4.º de España.



Figura 9. A la izquierda, la prolongación del Dique de Levante y estación Marítima para cruceros, y a la derecha el Muelle de Poniente, con las grúas para buques portacontenedores

- La segunda gran obra del Plan de Ampliación es la construcción del Muelle de Poniente, en las nuevas aguas abrigadas por el nuevo dique. 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 tráficos de contenedores y vehículos.

El Puerto en la Ciudad

En el marco del Plan Especial del Puerto de Málaga, cuyo objetivo consiste en acercar la ciudad y su puerto, integrando este último en la vida de los ciudadanos, el Puerto de Málaga ha cedido los espacios necesarios para crear nuevos recintos urbanos dedicados a actividades lúdicas y culturales. Así, el **Muelle 1**, que discurre paralelo al Paseo de la Farola, destinará 14.000 m² a la explotación comercial y la restauración, y 4.000 m² al uso cultural. Además, este muelle se dedica a atraques para grandes embarcaciones deportivas y de recreo de hasta 30 metros de eslora. El proyecto, que lleva como nombre “Muelle Uno Sea Shopping”, fue adjudicado a la empresa Unión de Iniciativas de Marina de la Farola.



Figura 10. Reproducción del proyecto “Muelle Uno Sea Shopping”

Por su parte, el **Muelle 2**, paralelo al Paseo de los Curas y cuyo proyecto se denomina “El Palmeral de las Sorpresas”, cuenta con una pequeña Terminal de Pasajeros para mayor comodidad de los cruceristas, que podrán acceder a pie al casco antiguo, ya que es la zona más cercana a la ciudad, así como dos edificios de uso cultural-educacional. La construc-

ción de este espacio se ha financiado con inversión pública procedente de la Junta de Andalucía a través de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía, y fue inaugurado el pasado 25 de marzo.



Figura 11. El Palmeral de las Sorpresas.

La zona de **Muelle Heredia** dedicará 28.000 m² de superficie a la construcción de edificios para oficinas, entre los que se contemplan las nuevas instalaciones de la Administración de Aduanas de la Agencia Tributaria. Las edificaciones combinarán edificios de varias plantas con otros de planta baja, que coinciden con las calles de la ciudad que desembocan en la zona, con el objeto de mantener la conexión y la visión entre el puerto y la ciudad también aquí.

Siguiendo en el contexto de la operación Puerto-Ciudad, en la zona de **San Andrés** está previsto que se construya el Auditorio de Málaga, proyecto gestionado por el consorcio formado por el Ayuntamiento de Málaga, la Junta de Andalucía y el Gobierno Central. También está prevista una zona de uso lúdico-cultural, y la construcción de una **zona náutico deportiva**, que ofrecerá 626 amarres en régimen de alquiler de hasta 15 metros de eslora cubriendo, al menos parcialmente, la gran demanda que existe actualmente en la provincia en cuanto a puntos de atraque para embarcaciones deportivas se refiere.



Figura 12. Panorámica de la zona portuaria más cercana al centro histórico de la ciudad.