

## INCIDENCIA DEL TRÁFICO DE CRUCEROS TURÍSTICOS EN LAS RELACIONES DEL PUERTO Y LA CIUDAD DE MÁLAGA

**Sebastián Camps García**

*Gerente de Málaga Port*

La relación de los puertos con sus ciudades podría representarse por un elemento poliédrico cuyas numerosas facetas y aspectos conforman en sí mismo un apasionante campo multidisciplinar para el estudio, la reflexión, el análisis y el debate. Desde los componentes espaciales y urbanísticos hasta los sociales y económicos, la problemática es amplia y profunda; cada uno de sus segmentos incide en los otros factores y, además, son variables en el tiempo, dando como resultado escenarios y circunstancias que van cambiando a lo largo de la historia.

Todos conocemos grabados antiguos, pinturas o dibujos que nos muestran la actividad portuaria compartiendo el mismo espacio con ciudadanos que pasean, con niños que juegan, conformando una algarabía callejera muy especial y sólo posible en las antiguas ciudades portuarias; pero no debemos quedarnos, exclusivamente, con esas imágenes, sin profundizar, mínimamente, en cómo se llegan a producir esas escenas y por qué han ido desapareciendo de nuestras áreas portuarias. Una lectura superficial de esa historia, pese a acercarnos a la realidad de una situación en un momento determinado, podría llevarnos a planteamientos desenfocados y, por consiguiente, a conclusiones erróneas.

### DE LA UNIDAD A DOS REALIDADES DISTINTAS

Para acercarnos a la situación actual, merece la pena reflexionar sobre cómo y por qué muelles que se comportaban como calles y calles que acababan en el cantil del muelle, han visto segregados sus usos portuarios y ciudadanos y han sido separados físicamente por vallados.

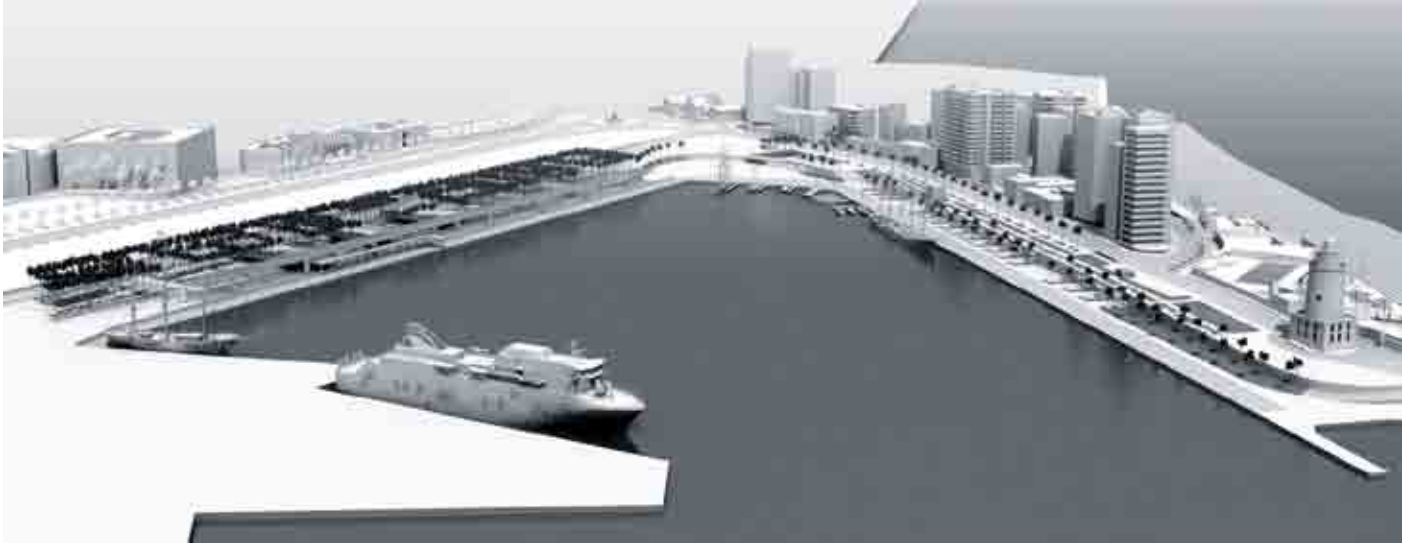
En un principio, los puertos actuaron como sujetos de la máxima importancia en la evolución de las ciudades que los acogían, articulando una centralidad urbana no sólo espacial, sino de usos, de desarrollo habitacional e impacto socioeconómico.

El desarrollo del negocio marítimo, los avances tecnológicos en navegación y operativa portuaria, la necesaria intermodalidad del transporte, la transformación de los puertos en zonas logísticas con actividades industriales y otros factores de índole fiscal y de seguridad provocan a partir del siglo XIX que la unidad portuaria ciudadana se convierta en dos realidades diferentes en el espacio, en la gestión y en su propio desarrollo. Realidades en las que se presentan necesidades diferentes, a veces incompatibles y cuya coexistencia provoca tensiones a un lado y otro del vallado.

ASISTIMOS A UN NUEVO ESCENARIO DE RELACIONES ENTRE UNO Y OTRO LADO DE LA VERJA



Málaga, siglo XIX.



Futuro aspecto de los muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga.

Los espacios portuarios forman parte de la cadena global del transporte y la logística, cuya importancia, en nuestro país, queda explícita en los siguientes datos: más de 30 millones de personas, en el año 2009, han utilizado las instalaciones portuarias españolas para sus desplazamientos, y el 59% de las exportaciones y el 82% de las importaciones españolas pasan por los puertos de interés general. Además, la actividad directa, indirecta e inducida del Sistema Portuario Español supone del orden del 20% del PIB del sector del transporte, lo que representa el 1,1% del PIB español. Así mismo, genera un empleo directo de más de 35.000 puestos de trabajo y de unos 110.000 de forma indirecta.

Esta actividad genera necesidades de enormes espacios, de importantes accesos terrestres directos (carretera y ferrocarril), de prestación de servicios que, en muchos casos, pueden provocar molestias a las zonas colindantes urbanas. En definitiva, el conflicto de intereses entre puerto y ciudad está servido.

### ¿INTEGRACIÓN?

Intentar salvar estas complicadas relaciones, entre dos realidades tan distintas, con operaciones urbanas en el borde litoral colindante, puede representar la habilitación de un colchón que amortigüe las tensiones y calme esas determinadas situaciones pero, en ningún caso, estaríamos asistiendo a la integración del puerto con la ciudad o viceversa. Quizás se ha manoseado demasiado la palabra "integración" y haya que plantearse sustituirla por otras o, al menos, intentar aplicar el concepto de coexistencia, respeto y comunicación entre y para todos.

Pretender integrar dos entes tan heterogéneos entre sí resulta un ejercicio, si no imposible, sí muy complicado, muy difícil y que puede llegar a ser frustrante y, en consecuencia, alejarnos de posibles soluciones a problemas que pueden ser comunes. El encuentro espacial de las dos realidades, la línea que delimita uno y otro territorio, sólo es el escenario físico de esa relación. Urbanizar este escenario y dotarlo de contenidos ciudadanos de orden lúdico, cultural o comercial es lo habitual en todas las llamadas operaciones puerto-ciudad que vienen realizándose desde hace décadas.

Con este tipo de actuaciones podemos lograr espacios que amortigüen tensiones y cumplir la vieja aspiración ciudadana de acercarse al mar. Pero, ¿es ello suficiente o estamos maquillando la situación?

### EL CASO DE MÁLAGA

En el caso de Málaga, podríamos decir, de forma muy esquemática, que la ciudad nace y crece por continuos asentamientos humanos alrededor de una

zona de varada fenicia hace 3.000 años. Esta génesis ha venido desarrollando a lo largo de esos 30 siglos una relación portuario–ciudadana que, en su aspecto espacial, ha pasado por continuos ajustes de las lindes marinas, portuarias y ciudadanas. El último de ellos (al margen de la que nos ocupa actualmente) desarrollada a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, ha sido, sin duda, la más importante desde el punto de vista urbanístico de la ciudad y de infraestructuras para el puerto: el avance hacia el mar con importantísimas operaciones de relleno posibilitaron la creación del actual Parque de Málaga, los Jardines de Pedro Luis Alonso y los jardines de Puerta Oscura (un complejo botánico con especies únicas en Europa y ubicado en el centro de la ciudad), el desarrollo del ensanche de Heredia, la ordenación de un naciente eje litoral este–oeste que empezaba a articular el frente marítimo del centro histórico y su conexión con el este de la ciudad y, naturalmente, facilitaron la dotación de nuevos espacios e infraestructuras portuarias.

Esta operación decimonónica pone fin a una relación “callejera” de siglos y separa, no sólo físicamente, las actividades portuarias de las ciudadanas, si no que empieza a ser difícil visualizar su impacto económico, la creación de riqueza y puestos de trabajo indirectos, etc., desembocando en una incomunicación de los unos y los otros que se dan la espalda y se desconectan.

Esta situación se ha venido manteniendo hasta nuestros días y es ahora, en estos momentos desde donde empieza a vislumbrarse un horizonte mucho más cómodo, más amable, que propicia una relación más tolerante de la ciudad con el puerto y viceversa. En lo espacial, tras años de debates y proyectos hemos llegado a un consenso que, basado en una nueva cesión de uso de suelo por parte del puerto, permitirá disfrutar de 200.000 metros cuadrados de nuevas zonas urbanas a lo largo de más de tres mil metros lineales del perímetro portuario en su borde con la ciudad.

A esto último se une un elemento novedoso más en las actuales relaciones del puerto con la ciudad de Málaga, como es el tráfico de buques de crucero. Si antaño los ciudadanos podían pasear entre toneles de vino, sacos de graneles, cajones de mercancías diversas que desembarcaban o embarcaban, en la actualidad es el tráfico portuario de cruceros el que se introduce en las calles y monumentos de la ciudad y su entorno.



EL ENCUENTRO ESPACIAL  
DE LAS DOS REALIDADES,  
LA LÍNEA QUE DELIMITA UNO Y OTRO  
TERRITORIO, SÓLO ES EL ESCENARIO  
FÍSICO DE ESA RELACIÓN

Asistimos, pues, a un nuevo escenario de relaciones entre uno y otro lado de la verja: por un lado desaparece la separación física convirtiendo el borde portuario en una gran superficie de terrenos con usos para disfrute de los ciudadanos y, por otra parte, introducimos en las calles de la ciudad un tráfico portuario como es el de cruceros turísticos. Estas circunstancias provocan el traspaso espacial en ambos sentidos.

La metamorfosis de una importante área portuaria en “puerto ciudadano” ha sufrido un largo proceso de encuentros y desencuentros entre ambas partes, unas importantes inversiones en nuevas infraestructuras, un nuevo planteamiento de accesos y seguridad y, sobre todo, un cambio de mentalidad del lado portuario.

Le toca ahora a la ciudad acoger a los pasajeros con los necesarios estándares de calidad en el servicio. Mientras que el impacto económico de otros tráficos portuarios se presenta de forma más opaca para la visualización de los ciudadanos y con repercusiones aplazadas en el tiempo, en el de los cruceros turísticos el impacto es obvio, inmediato y fácilmente tangible para el entorno; esto mejora notablemente la imagen del puerto ante la ciudad y facilita sus relaciones generales.

Quedan por resolver ahora los nuevos retos que la ciudad tiene con los pasajeros de cruceros que durante el ejercicio 2009 han llegado a más de 488.000, teniendo una previsión para 2010 de 650.000 pasajeros. Esta auténtica avalancha de turistas plantea problemas que habrá que resolver: accesos desde el puerto al centro histórico, aparcamientos de autocares, adaptación de horarios comerciales, circuitos turísticos con capacidad de absorción y calidad de servicio, entre otros.

Ante esta nueva situación, y pese a que es el entramado comercial, turístico e institucional quien debe dar los pasos necesarios, el puerto de Málaga ha tomado la iniciativa de impulsar la creación de lo que hemos denominado el Málaga Cruise Bureau, con el único objetivo de reunir a todas las partes interesadas en este tipo de tráfico, para aunar estrategias, proponer acciones y ofrecer al sector las mejores herramientas para consolidar y aumentar la llegada a Málaga de pasajeros y buques de estas características.

Es un instrumento que nace con la ambición de convertirse en un foro, en una mesa de debate que sirva de apoyo al tráfico de cruceros turísticos en el puerto y para la ciudad de Málaga y, por supuesto, una plataforma más donde desarrollar una nueva faceta de la relación portuario-ciudadana tomando una dimensión inigualable en las tareas de diálogo, análisis y acciones que posicionen a Málaga como ciudad receptora del importante impacto económico que significa este tipo de tráfico.







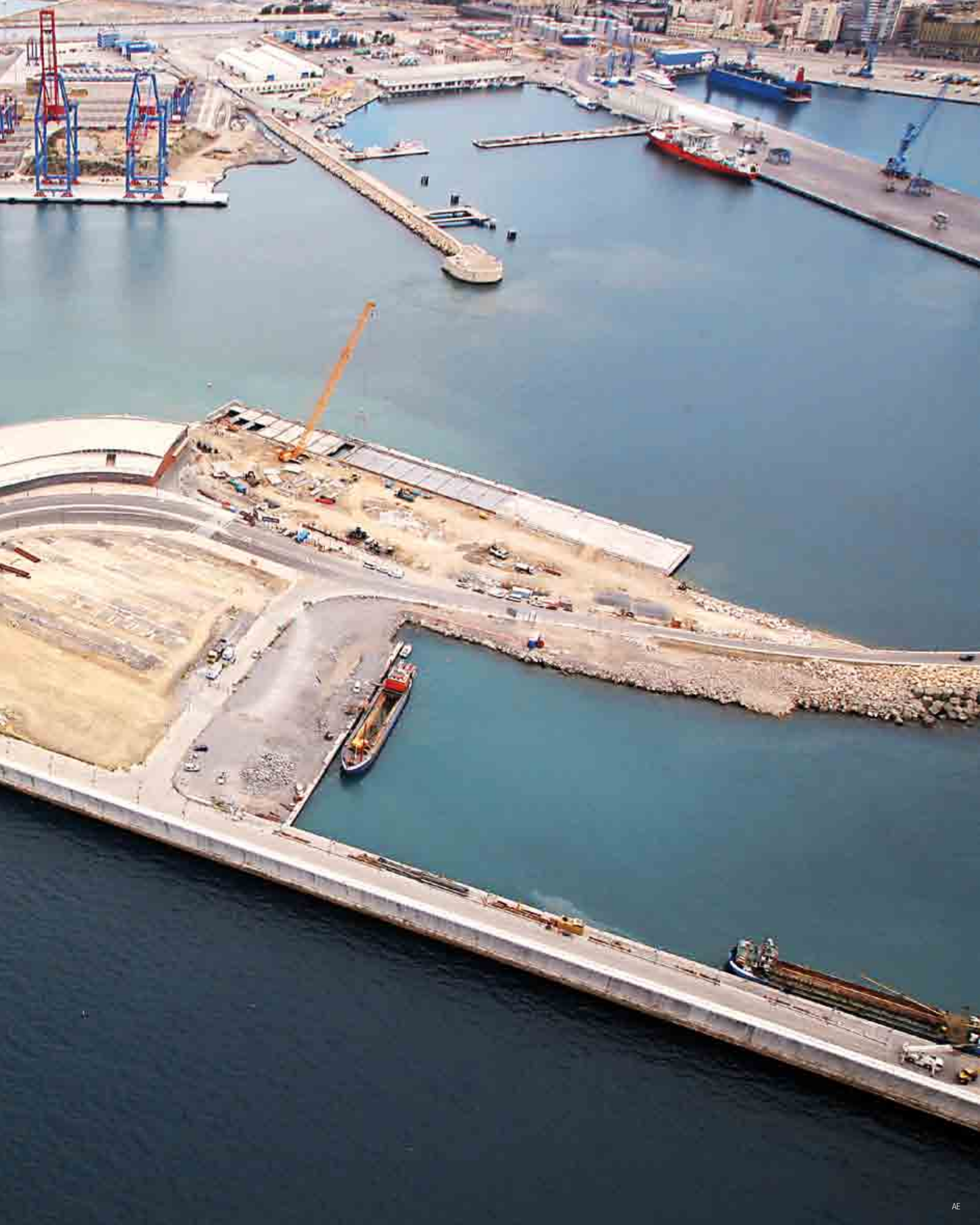














PMC