

Incidencia del tráfico de cruceros turísticos en las relaciones del puerto y la ciudad de Málaga

Effects of Touristic Cruises on Malaga's Port-City Relations

Crucero en el puerto de Malaga
Cruise ship in the port of Malaga

The relationships between ports and their cities could be regarded as a multifaceted element whose numerous aspects serve as an extremely exciting multi-disciplinary area for study, analysis and discussion. The questions are manifold and deep, from the spatial and urban development aspects to the social and economic factors; each one of the segments involved affects other factors and, furthermore, they are variables that have a time element, leading to scenarios and circumstances that change throughout history.

We are all familiar with old prints, paintings or drawings that depict port and harbour activities happily coexisting with passers-by and children at play, creating highly singular street scenes that were only possible in the port cities of old. However, merely remembering these images is not enough, what one has to do is to delve under the surface and investigate how it was that such scenes came about and why they have vanished from our port and harbour zones. However, although a shallow analysis of this aspect of history could help us to gain insight into the situation at a particular moment in the past, it could lead us to approaches that are rather out of focus, so there is a risk of reaching erroneous conclusions.

From Unity to two Separate Realities

One of the best ways to approach the current situations involves reflecting upon how and why wharves that served as streets and streets that ended up at the water's edge, have been subjected to processes whereby their port and city uses have come to be physically separated and fenced off from each other.

To begin with, ports were of paramount importance in the development of their cities, creating an urban centrality that apart from being spatial was also one of centralised uses, where residential development took place and socioeconomic impact was felt.

As from the 19th Century, the development of maritime business, technological breakthroughs in navigation and port operations, the need for transport intermodality, the transformation of ports into logistics zones with industrial activities and other factors of a fiscal and security nature, all led to the port-city unity evolving into two separate entities, where space, management and their own development were concerned. They were realities that had different needs that were often incompatible, whose coexistence was a cause of tension on both sides of the fence. The port spaces form part of the global transport and logistical chain, whose importance in our country can be explained by the following data: more than 26 million people used Spanish port facilities in 2007 for travelling purposes, and 59% of Spanish exports and 82% of Spanish imports passed through the country's general port system. Furthermore, the activity that is direct, indirect and induced by the Spanish Port System accounts for around 20% of Spain's Gross Domestic Product (GDP) in the transport sector, which amounts to 1.1% of Spain's GDP. Furthermore, it creates direct employment in the form of 35,000 jobs, plus a further 110,000 jobs

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.

Sebastian Camps García





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. Los espacios portuarios forman parte de la cadena global del transporte y la logística, cuya importancia, en nuestro país, queda

indirectamente. This activity generates a need for enormous tracts of land, direct land access (road and rail), the provision of services that, in many cases, can cause a nuisance to those who live nearby. All in all, a conflict of interests now existed between ports and their cities.

Integration?

Attempts to salvage these complicated relations between two such different realities, with urban operations on the adjoining shoreline, can be likened to a mattress that cushions the stress and manages to smooth over certain tense situations but, under no circumstances would this mean that we were witnessing port-city integration or, conversely, city-port integration. Perhaps we have been guilty of using the word "integration" excessively and out of context, and it might be better to replace it with other terms or, at least, to try and apply such concepts as coexistence, respect and communication between all and for all.

Trying to integrate two such heterogeneous entities is an exercise that, although it may not be completely impossible, is nevertheless very complicated and can end up by being very frustrating and, as a result, it can serve to divert us from potential solutions to problems that may well be shared by both entities. The spatial encounter between the two realities, the line that separates one territory from another, is merely the physical scenario for that relationship. Over the last few decades, urbanising this scenario and bestowing it with leisure, culture and a commercial content has been the most common response to the so-called port-city operations.

These types of actions enable us to create zones that dampen the tensions and fulfil the long-standing city aspiration to get closer to the sea. However, ... Is it enough, or are we merely papering over the cracks?

The case of Malaga

As far as Malaga is concerned, we could say, along general lines, that the city came into existence and grew as a consequence of a succession of human settlements around a zone occupied by the Phoenicians around 3,000 years ago. Throughout those 30 centuries, these origins have developed a port-city relationship that, from a spatial perspective, has passed through a series of port encroachments on the sea and successive transfers of port land to the city; the most recent of these (apart from the one that currently concerns us) the encroachment that took place at the end of the 19th Century and beginning of the 20th Century, was undoubtedly the most significant one from the perspective of the urban development of the city and the growth of the port infrastructures: the transfer of port zones and the advance towards the sea thanks to major fill operations, made it possible to create the current Parque de Malaga, the Jardines de Pedro Luis Alonso and the Jardines de Puerta Oscura (a botanical complex with species that are to be found nowhere else in Europe, located in the city centre), the development of the new suburb of Heredia, the structuring of an incipient East to West coastal axis that began to form the seafront of the old quarter, establishing its connection with the eastern part of the city and, naturally, providing new port zones and infrastructures. This 19th Century operation put an end to a "street" relationship that had lasted for centuries, bringing about a separation between the port's activities and the city's activities that was not only physical, but also one that made it difficult to see the economic impact, the creation of wealth, indirect employment, etc., which led to a lack of communication between the port and city that amounted to the two turning their backs on each other and cutting themselves off.

This state of affairs remained unchanged until the present day, and it is only now that a new, more promising and more comfortable future is beginning to dawn, which is conducive to paving the way for the city to establish a more tolerant attitude towards the port and vice-versa. As far as space is concerned, after years of discussions, debates and projects, we have reached a consensus that, based on a new transfer of

Obras de cesión de espacios portuarios y el avance hacia el mar con importantísimas operaciones de relleno, durante el siglo XIX

Muelles que se comportaban como calles en un grabado antiguo

Vista exterior desde el Muelle

Transfer of port zones and the advance towards the sea thanks to major fill operations, in the 19th century

Wharves that served as streets in an old print

External view from the dock



explicita en los siguientes datos: más de 26 millones de personas, en el año 2007, 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. Asimismo, 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?

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

land by the port and its reclassification, will enable the city to enjoy a further 200,000 square metres of urban zones along a line running for 3,000 metres around the outer limits of the port, just where it borders on the city.

Apart from this, a new aspect is also added to the relationship between the port and the City of Malaga, and this is the cruise ship traffic. In the past, the citizens could walk among the casks of wine, sacks of bulk goods and boxes of merchandise that were being loaded and unloaded on the quays, whereas it is now the cruise ship passengers who are to be seen mingling in the streets and visiting the city's monuments.

We are thus witnessing a new scenario where the relations on either side of the fence are concerned: on the one hand, the physical barrier disappears and the fringes of the port zone give way to a tract of land that citizens can enjoy and, on the other hand, port traffic is now taking the form of cruise passengers who are setting foot on the city streets. These circumstances bring about a spatial transfer in both directions.

The metamorphosis of an extensive port zone into a "city port" has undergone a long process of encounters and disagreements between the two, as well as major

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 avances del puerto sobre el mar y las correspondientes cesiones de terreno portuario a la ciudad; la última de ellas (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: la cesión de espacios portuarios y 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 la ciudad, 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 discusiones, 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.

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

investments in new infrastructures, a new approach to accesses, security and safety and, above all, a change in mentality from the port side.

It is now the city's turn to welcome and cater for the passengers with the required service quality standards. The economic effects of other types of port traffic are less visible to the citizens, and their impact takes longer to be felt, whereas the effects of the tourists from the cruise ships is clear, immediate and easily tangible to the local environment; this notably improves the way the city views the port's image and is conducive to improving the general relations.

What now have to be overcome are the new challenges that the city has to face up to, with more than 353,000 cruise ship tourists visiting the city in 2008, and around 460,000 being expected in 2009. This veritable invasion of tourists poses the following problems that will have to be overcome: improving access from the port to the old quarter, creating parking facilities for coaches, modifying the shopping hours, drawing up tourist itineraries that can cater for the number of tourists and providing an acceptable quality of service, amongst others.

In the face of this new situation, and in spite of the fact that it is the commercial, tourist and institutional complex that ought to be taking the required initiatives, the Port of Malaga has decided to enhance the creation of what we have referred to as the Malaga Cruise Bureau, for the sole purpose of bringing together all the parties that are interested in this type of traffic, so that they can join forces and strategies, propose actions and offer the sector the best ways to get cruise ships to make Malaga one of their ports of call and to encourage such tourists to flock to the city even greater numbers.

It is a tool that was brought into existence so that it could become a forum, a vehicle for discussion that would serve to enhance cruise ship traffic in the port, to benefit the City of Malaga and, of course, to serve as another springboard from which to develop a new facet of the port-city relations.

A wide range of public and private bodies and companies that are directly or indirectly associated with the cruise-ship sector are lending their support. They represent a variety of perspectives and are having an extremely positive effect. As it can also count on the involvement of institutions that have powers in these matters, the Malaga Cruise Bureau has an unequalled role in discussing, analysing and taking actions that make the City of Malaga the beneficiary of the major economic effects of this type of tourist traffic.

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 2008 han llegado a más de 353.000, teniendo una previsión para 2009 de 460.000 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.

Se ha contado con una amplia nómina de entidades públicas y privadas y empresas relacionadas directa o indirectamente con el sector del turismo de cruceros; representando una diversidad de puntos de vista que constituye, en sí mismo, una gran fortaleza. Al contar, además, con la implicación de instituciones competentes en estas materias, el Málaga Cruise Bureau toma 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.

Vista exterior desde el Mar
External view towards the sea

