

Grandes retos del Puerto de Málaga

El Puerto de Málaga afronta en estos momentos dos grandes retos: el Plan de Ampliación y el Plan Especial. El primero supone la construcción de los nuevos muelles, uno de los cuales entrará en uso próximamente. Con este gran proyecto, en el que se están empleando los más modernos métodos y técnicas de la ingeniería portuaria, se duplica la superficie portuaria aumentando la capacidad de operación del puerto y la posibilidad de captar nuevos tráficos.

El otro gran desafío es el Plan Especial, que representa un enfoque positivo y de gran visión de futuro de las relaciones entre la Ciudad y su Puerto. La Autoridad Portuaria de Málaga ha cedido a la ciudad los espacios necesarios para crear nuevos recintos urbanos, destinados básicamente a uso recreativo, lúdico y cultural.

Sebastián Camps, Gerente del Plan Especial del Puerto de Málaga.

Planteamiento del Plan Especial

La configuración actual del puerto no ha cambiado sensiblemente desde que se llevó a cabo el proyecto que dio origen a su distribución y que data del año 1887. Se han realizado algunas obras, pero no se han incrementado las áreas de aguas abrigadas ni las áreas de tierra desde hace más de 100 años. Consecuentemente, el Puerto de Málaga no ha seguido una evolución paralela a los grandes cambios que se han producido y se están produciendo en el sector portuario.

Igualmente, la ubicación del Puerto, en el centro neurálgico de



la ciudad, hace que el mismo esté sufriendo una presión urbanística importante como consecuencia de la vieja aspiración de la ciudad de acercarse al mar. Esta situación llevó a la Autoridad Portuaria de Málaga a intentar dar respuesta a estas demandas acometiendo la realización del Plan Especial del Puerto.

La Historia del Plan Especial del Puerto de Málaga se remonta a 1988 cuando se inician las conversaciones entre el Ayuntamiento y el Puerto. Desde entonces se ha venido hablando, pensando, discutiendo, estudiando y opinando sobre esta idea hasta que en 1998 se aprueba un Plan Especial que pretende ofrecer para el uso ciudadano la zona de muelles más próxima a la ciudad, un proyecto consensuado a lo largo de doce años. En febrero de 2003 la Autoridad Portuaria presentó la última modificación del plan especial del Puerto de Málaga y en la actualidad el proyecto está pendiente de su aprobación por parte del Ayuntamiento de Málaga, prevista previsiblemente para finales de este año.

PLAN DE AMPLIACIÓN

El Puerto de Málaga está sufriendo una importante transformación adentrándose hacia el mar y duplicando la superficie con la que cuenta actualmente. Esta ampliación se concreta en la construcción de una obra de abrigo, el **Dique de Levante**, que

incorpora un muelle, y la construcción de **un muelle en la zona de Poniente (muelle n° 9)** cuyo destino es proporcionar al Puerto mayor capacidad de operación y la posibilidad de captar nuevos tráfico (contenedores y vehículos) aumentando su oferta de instalaciones.

DIQUE DE LEVANTE 1

El proyecto de la Prolongación del Dique de Levante forma parte del Plan Especial de Desarrollo para el Puerto de Málaga en su primera fase, siendo su objetivo proporcionar una mayor zona de abrigo y la creación de un nuevo muelle de atraque para grandes cruceros. Las obras dieron comienzo en enero de 1998 y finalizaron con su inauguración el 24 de julio de 2001.

Esta estructura está compuesta por 30 cajones de hormigón, cuyas dimensiones son de 42.65 m de largo, 21,28 m de ancho (manga) y 21.5 m de alto (puntal) 2. Son los elementos de mayor envergadura que se han utilizado en la construcción de un puerto español. La prolongación del Dique de Levante supone 1234 metros de dique de abrigo para proteger las obras del Muelle 9, independientemente de que constituya una inmejorable zona de atraque para los grandes cruceros. Este nuevo muelle de levante dispone de 607 metros lineales de atraque con un calado de 17,00

metros. Está diseñado para acoger a los grandes Cruceros y, en estos momentos, está en proyecto la construcción de una gran Estación Marítima para pasajeros. 3

**MUELLE N ° 9:
TERMINAL DE CONTENEDORES**

La segunda gran obra del Plan de Ampliación del Puerto de Málaga es la construcción del Muelle de Poniente, que comenzó a finales de 1999 y servirá para dotar al Puerto de una gran superficie comercial.

El 16 de febrero del año 2000 se pone la primera piedra del Muelle 9 cuyo proceso de construcción incluye las siguientes pautas:

- Dique margen izquierda del río Guadalmedina.
- Dique Sur 400 metros.
- Contradique 145 metros.
- Muelle 340 metros.



La Primera Fase incluye la creación de 360 metros lineales de atraque, 1535 metros de dique de cierre y contradique así como de 18 hectáreas de explanada.

Concluida la última fase, el nuevo Muelle se extenderá sobre una superficie de 40 hectáreas y dispondrá de una línea de atraque de 822 metros y 145 metros de muelle ro-ro. Contará con un calado de 16 metros.

INVERSIONES Y FINANCIACIÓN

La primera fase del nuevo muelle supone una inversión de 40.267.810,99 euros (6.700 millones de pesetas) y la construcción de 18 Ha. y 350 m de atraque con 16 m de calado. La segunda fase que completará la plataforma tendrá una superficie de 23 Ha. y 450 m de atraque, y se prevé contar con esta estructura alrededor del 2005.

En total, la inversión a realizar por la Autoridad Portuaria de Málaga en su Plan de Ampliación es de 120.202.420,88 de euros (20.000 millones de pesetas).

En la adjudicación para la construcción de este nuevo proyecto se está empleando una nueva modalidad de financiación: **Financiación Mixta Público-Privada**.

Esta operación financiera está basada en un **modelo de Concesión Administrativa que es pionero en España** y que permite la financiación mixta público-privada en las obras a realizar y la posterior explotación por parte del Concesionario de las instalaciones resultantes, que se destinarán básicamente al tráfico de contenedores.

Las cifras de esta importantísima inversión ascienden a **187.646.346 €** (31.221.725.000 Pesetas) y para ello se ha contado con 3 fuentes de financiación.

OPERACIONES DE INVERSIÓN. PLAN DE AMPLIACIÓN

**Total Inversiones: 187.646.346 €.
(31.221.725.000 Pesetas)**

Prolongación del Dique de Levante:

• **Inversión total de 58.933.564 €.
(9.806.000.000 Pesetas)**

De los que el 40% ha sido financiado por la Autoridad Portuaria y el 60% restante por los fondos europeos FEDER.

Nuevo muelle polivalente (Muelle 9):

• Inversión Total de 128.712.782 €.
(21.416.000.000 Pesetas)

• 1ª Fase del muelle y obras de abrigo: 34.412.782 €. (5.726.000.000 Pesetas) Financiados al 50% por la Autoridad Portuaria y por los fondos europeos FEDER.

• Parte de la 2ª Fase del Muelle: 2.300.000 € (383.000.000 Pts). Financiados por la Autoridad Portuaria de Málaga.

• Obras de relleno de la actuación, parte de muelle en segunda fase y superestructuras: Inversión prevista de 92.000.000 €. (15.308.000.000 Pesetas).

Será asumida íntegramente por la iniciativa privada.

Resumen financiación:

• **Autoridad Portuaria: 43.079.817 €.
(7.168.000.000 Pesetas)**

• **FEDER: 52.566.529 €.
(8.746.335.000 Pts)** Fondos Europeos de Desarrollo Regional.

• **Financiación privada: 92.000.000 €
(15.308.000.000 Pesetas).** Se trata de la aportación económica

que para las obras de relleno de las dos fases, así como parte del muelle de la segunda fase y las superestructuras necesarias para su operatividad, realiza la empresa concesionaria.

ACTIVIDAD PREVISTA

La primera Fase de la Terminal estará operativa en **enero de 2004**. Esperando una secuencia de 4 barcos semanales.

La capacidad operativa de la primera fase está calculada para **300.000 TEU**, de los cuales se espera mover el **primer año 150.000 TEU** a través de la compañía **Maersk Sealand**. Las previsiones de Maersk para el siguiente año son de 300.000 TEU, un 50% más. La progresión de tráfico esperada es de 100.000 nuevos contenedores cada año hasta la saturación de la Terminal.

En el año 2006 cuando esté culminada la segunda Fase de la Obra, **la capacidad será de 750.000 TEU**.

La actividad básica será la manipulación de contenedores en dos vertientes:

- Mercado Local
- Mercado de Tránsito

Entendiendo por Mercado Local el que tiene como origen o destino Málaga y su área de influencia, el *hinterland*, que comprende Andalucía y Madrid, así como África, Canarias, Baleares y ciudades costeras europeas en trayectos cortos.

Respecto al Mercado de Tránsito, Málaga se encuentra óptimamente situada a 65 millas náuticas del Estrecho de Gibraltar constituyendo un enclave estratégico privilegiado para convertirse en **Puerto "Hub"** (centro distribuidor de mercancías dentro de rutas internacionales).



Se crearán 300 puestos de trabajo directos y entre 3.000 y 4.500 puestos indirectos e inducidos.

Desde el punto de vista medioambiental, son tráficos limpios y con nulos impactos.

Situará al puerto de Málaga en el **cuarto puesto de los puertos españoles** y entre los **80 primeros del mundo**, en el tráfico de contenedores

POSICIONAMIENTO

Con las actuales previsiones de tráfico el Puerto de Málaga estará incluido entre los principales referentes de la logística mundial ocupando **el cuarto puesto entre los principales puertos de contenedores de España**, y entre **los ochenta primeros puertos a nivel mundial**.

Los principales competidores serán puertos italianos como Gioia Tauro y Génova, lo suficientemente alejados del Estrecho de Gibraltar como para no constituir ninguna amenaza, en España Algeciras y Valencia son grandes referentes pero actualmente se puede hablar más de complementariedad que de competencia. En este sentido, merece destacar que **junto a Algeciras, el Puerto de Málaga conformará un eje estratégico andaluz de una magnitud trascendental en la logística marítima**.

CONCESIONARIO

El Concesionario Terminales del Sudeste S.A., es una sociedad constituida por el grupo Dragados Servicios Portuarios y Logísticos (SPL), el Grupo Romeu y el Grupo Boluda.

Como es sabido en el negocio marítimo, Dragados SPL incorpora toda la experiencia, participacio-

nes y recursos de Urbaser en el sector, así como el soporte accionario y financiero del Grupo Dragados, estando presente en todas las ramas de la actividad de los Servicios Portuarios y Logísticos a través de su participación en el 100% del Grupo Marítima Valenciana, en el 90% del Grupo Marmedsa y diversas participaciones en otras concesiones y empresas.

Por su parte, **el Operador Maersk Sealand es la empresa logística más importante del mundo** y una de las más importantes empresas navieras. Es el nombre comercial de AP Moller-Maersk A/S y una división de AP-Maersk Group.

PLAN ESPECIAL: OPERACIÓN PUERTO-CIUDAD

El Plan Especial del Puerto de Málaga tiene como objetivo primordial remodelar el Puerto "abriéndolo" a la utilización de los ciudadanos tanto de la ciudad de Málaga y de la Comunidad Autónoma de Andalucía, como a los visitantes nacionales y extranjeros.

Tal apertura implica la eliminación de la barrera física (la verja) que separa actualmente este puerto de la ciudad y, sobretodo, el desarrollo del espacio portuario con actuaciones que contenga un interés residencial permanente, como pueden ser oficinas, y otras con un atractivo cultural, lúdico y de ocio.

Además, tal desarrollo estará complementado por una redistribución y ampliación de servicios específicamente portuarios que también impulsarán el resto de las actividades que se desean promover (cruceros, tráfico de contenedores, etc.)

Objetivos del Plan Especial

El Plan Especial intenta dar res-

puesta a las crecientes demandas urbanísticas y portuarias de Málaga, tratando de satisfacer, entre otros, los siguientes objetivos:

- **Integrar** el Puerto como parte activa de la ciudad, a través del acondicionamiento urbanístico del mismo y del desarrollo de zonas 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.

- **Crear** nuevos espacios urbanos en la ciudad.

- **Potenciar** las actividades del Puerto dotándole de infraestructuras necesarias para convertirse en uno de los centros de referencia para el tráfico de cruceros, tanto para el Mediterráneo europeo, como para el norte de África e incluso el Caribe.

En este contexto, y al lograr el desplazamiento de la actividad portuaria alejándola de las zonas urbanas, los futuros usos previstos en las diferentes zonas de trabajo del Puerto de Málaga serán los siguientes:

- Utilizar para el tráfico de cruceros los muelles 1 y 2, la plataforma del atracadero y la cara interna de la prolongación del Dique de Levante.

- Dedicar el muelle 3 al tráfico exclusivo de pasajeros y ro-ro tal y como está utilizado en la actualidad.

- Dedicar el muelle 4 al tráfico de mercancía general y ro-ro.

- Mantener la actividad actual de tráfico de graneles sólidos y líquidos en los muelles 6 y 7.

- Destinar el nuevo muelle 9 a terminal de usos múltiples con modernos equipos de manejo de mercancías, y que además concentre la actividad que se desarrolla actualmente en los muelles 1 y 2.
- Dotar de una dársena para embarcaciones deportivas en la plataforma de San Andrés.

Con el nombre de "Marina del Parque" se acomete la primera fase de la operación Puerto-ciudad, que comprende las actuaciones sobre los **muelles 1 y 2 y esquina**. ⁴

1. MUELLE 1

A lo largo de este muelle se desarrollan los criterios previstos en el Plan Especial del Puerto, manteniendo los actuales locales portuarios y creando frente a ellos una zona dedicada principalmente a restaurantes, bares y pequeño comercio, contando con el atractivo de una zona de terrazas hasta la línea de 15 metros de uso portuario que la separa de la lámina de agua.

A nivel del Paseo de la Farola se mantiene el Paseo actual, utilizando la cubierta de los locales existentes, donde una serie de jardines y paseos anula el posible impacto visual de la actuación, cuya continuidad peatonal por el borde marítimo se logrará mediante pasarelas o similares que comuniquen las cubiertas de algunos de los edificios. Se mantienen las plazas existentes de estacionamiento tan necesario en la zona.



El entorno de la Farola se amplía conformando como una rotonda o glorieta presidida por ésta y desde la cual existirá un acceso peatonal y rodado al muelle, para servicio del estacionamiento previsto en esa zona, de la zona de uso operativo del Puerto y para posibles emergencias.

Este entorno estará jalonado por diversos parques y jardines de vegetación autóctona donde el propio edificio de La Farola se convertirá en Museo de los Faros del Mar de Alborán o similar además de un magnífico Mirador para la ciudad.

La actual capilla no modifica su ubicación y permanecerá como una imagen histórica dentro de la actuación presidiendo una plazoleta.

2. ESQUINA MUELLES 1 Y 2

Esta esquina juega un papel fundamental en el desarrollo del proyecto puesto que se convierte en la entrada principal a la actuación desde las zonas residenciales próximas. Utilizando las diferencias de nivel entre el Paseo de la Farola y el Paseo de los Curas se diseña una entrada desde la esquina hacia el muelle 2, que salva la diferencia de nivel de ambos mediante una rampa de uso peatonal.

La nueva plaza albergará actividades principalmente comerciales, creando un nuevo espacio urbano, lugar de reunión e intercambio, contando con el acceso peatonal desde la calle Vélez Málaga para los vecinos de La Malagueta. Históricamente, las plazas siempre han sido el vínculo de unión de la ciudadanía, donde ver y ser visto, aquí se ha creado un auténtico hito urbano en el conjunto del puerto con posibilidad de que pueda también ser cubierta mediante instalaciones móviles

facilitando su visita en las épocas de mayor soleamiento.

En esta zona está previsto situar bajo rasante la mayor parte del estacionamiento subterráneo con varias plantas superando las previsiones para 830 plazas del Plan Especial, puesto que tendrá una capacidad próxima a mil plazas incluso considerando todos los condicionantes de la ubicación.

3.- MUELLE 2

Dentro del marco del Plan Especial del Puerto de Málaga, las necesidades de adaptación y remodelación del muelle número 2 han sido objeto de diferentes propuestas que no han ofrecido solución satisfactoria a la singularidad que posee este espacio para su integración con en el Centro Histórico de la ciudad, así como a la interconexión de los distintos modos de transporte que concurren en el puerto.

Estas circunstancias y el compromiso de inversión pública en esa zona portuaria motivaron que la Autoridad Portuaria, como organismo promotor, con el Patrocinio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía convocara, con fecha 15 de julio de 2002, un CONCURSO DE IDEAS, a desarrollar en dos fases, que permitiera conocer propuestas de ordenación e integración urbana del muelle 2 liberado, por la inversión pública mencionada, de actuaciones comerciales.

Los equipos seleccionados en la primera fase presentaron sus propuestas y tras el estudio de las mismas, el Jurado, reunido el pasado día 17 de enero de 2003, valoró como la mejor solución la aportada por **Jerónimo Junquera y Asociados S.L.**, sobre la base de los siguientes criterios:



- Adecuación a las necesidades del programa.
- Integración urbana de la propuesta.
- Calidad arquitectónica y paisajística de la edificación y el espacio propuestos.
- Viabilidad técnica y funcional de la actuación.
- Criterios de conservación y mantenimiento de los nuevos espacios.
- Viabilidad económica.

Ordenación prevista para el Muelle 2

EL PALMERAL DE LAS SORPRESAS (título con el que presenta su autor el proyecto), de los acontecimientos, variados y cambiantes, permanentes o temporales, un nuevo espacio para Málaga con vocación de convertirse en el espacio público de referencia que la ciudad necesita.

Urbanización

Una Plaza Mayor con forma de Salón que se asoma al Mediterráneo, formalizado con tres elementos básicos, una trama isotropa de palmeras, una pérgola que discurre paralela al muelle, y una lámina de conexión con la ciudad.

Edificación

Se plantean tres piezas como las únicas edificaciones del Muelle 2.

El Palmeral reclama para ellas una



presencia volumétrica mínima pero de diseño exquisito, que las convierta en unos objetos singulares que se incorporen al conjunto como unos acontecimientos más.

Cada pieza deberá tener su personalidad propia, no por volumetrías y gestos obvios, sino por sutiles cambios de colores materiales o texturas. Se buscan objetos escultóricos de mínimos gestos.

Sus usos son:

- Aula del mar.
- Museo del puerto.
- Estación Marítima.

Espacios libres públicos resultantes en el conjunto

El resultado de la ordenación proporciona un resultado espectacular de nuevos espacios libres que podrán disfrutar los ciudadanos de Málaga. Considerando los espacios libres tanto a nivel de los actuales muelles como sobre la cubierta de los locales en el Paseo de la Farola se obtiene una superficie total de espacios libres y acondicionados de distinto tipo que se puede prever en torno a 113.000 m², que suponen aproximadamente un 95,70% de la superficie total ordenada por el Plan Especial Muelles 1-2.

El conjunto de estas superficies multiplican la suma de los espacios públicos existentes en los barrios y zonas urbanas más próximas al Puerto por lo que se consigue un beneficio para el conjunto de la ciudad más que notable en su evolución urbanística.

Teniendo en cuenta las características del puerto así como su clima y geometría se ha hecho un estudio paisajístico determinado para cada zona de actuación con utilización de materiales y especies de la zona lo que no sólo proporcionará su perfecta implantación

en la ciudad sino que con los años este conjunto evolucionará armónicamente y con un menor mantenimiento.

Por último, otros dos espacios portuarios son los llamados a “fusionarse” con la ciudad:

4. MUELLE NÚMERO 4.

Remodelación y ampliación de la Avenida de Manuel Agustín Heredia, creando una franja de usos urbanos, dotando a esta zona del Centro de la ciudad de áreas peatonales, jardines, aparcamientos subterráneos, sobre los que se construirá nuevas edificaciones que sustituirán a las existentes para usos terciarios. Se configurará una fachada portuaria a la ciudad preservando las perspectivas y la transparencia visual.

5. PLATAFORMA DE SAN ANDRÉS 5

Apertura al uso ciudadano de la parte de esta plataforma que no se vincula al uso estrictamente portuario, creando un paseo arbolado adyacente al Paseo Marítimo Antonio Machado y en la que está prevista la construcción de un puerto deportivo, el Auditorio Municipal de música, un hotel y alguna pequeña superficie comercial y de restauración.

OPERACIONES DE INVERSIÓN. FUSIÓN PUERTO-CIUDAD:

183.303.631,32 euros (30.000 millones de Pesetas). ■