

PUERTO DE MÁLAGA ¹

Apunte histórico

Según las referencias, fueron los fenicios en el siglo XII a.d.C. quienes eligieron la actual zona de arribada de naves por estar protegida de los temporales. Las posteriores dominaciones romana, visigoda y árabe mantuvieron el emplazamiento, relatando las crónicas la existencia de una plataforma musulmana.

Conquistada Málaga por los Reyes Católicos en 1487, el Concejo, Justicia y Regimiento de la ciudad plantearon a la Corona dos años más tarde la necesidad de contar con un puerto que facilitase el comercio marítimo y constituyese la infraestructura básica del dispositivo defensivo del sur de la península. La respuesta real se produjo en 1492, pocos días después de la toma de Granada, indicando ... *que por agora no se entienda de esto*.

Las reiteradas peticiones del cabildo municipal hicieron por fin su efecto más de cincuenta años después cuando en 1545 una real provisión firmada por el príncipe don Felipe, Gobernador General del Reino en ausencia de Carlos I, autorizó el gasto de hasta 5.000 ducados anuales por cinco años para construir el primer dique, encomendándose la dirección de los trabajos a un ingeniero vasco que, como la mayoría de sus contemporáneos, no sabía leer ni escribir. La inadecuada situación del muelle, los problemas técnicos provocados por los aportes de tierras del cercano río Guadalmedina y las dificultades económicas del ayuntamiento provocaron el abandono de las obras.

Tras numerosas solicitudes, en 1587 el Rey Prudente firmó la Instrucción que describía con extraordinaria minuciosidad cómo habían de financiarse y ejecutarse las obras, evaluadas en la entonces considerable cantidad de 100.000 ducados que se recaudarían en Málaga y en otras cuarenta y cuatro poblaciones de Andalucía.

¹ Caso de la División de Investigación del Instituto Internacional San Telmo de Sevilla.

Preparado por D. Enrique Moreno Lagrú y el Profesor D. José Luis Lucas Tomás, del AESE de Lisboa, para servir de base de discusión y no como ilustración de la gestión, adecuada o inadecuada, de una situación determinada.

Copyright © 1998, Ediciones Instituto Internacional San Telmo.

Prohibida la reproducción, total o parcial, sin autorización escrita del Instituto Internacional San Telmo.

Durante el siglo XVII los trabajos portuarios experimentaron poco avance, destacando en su último tercio la labor llevada a cabo durante el corregimiento del marqués de Villafiel, personaje que consiguió realizar las construcciones necesarias para impedir que los embates de las marejadas de Levante arruinasen el dique iniciado en 1588.

El advenimiento del siglo XVIII vino a coincidir con el cambio de dinastía y el conflicto del que se derivó la pérdida de Gibraltar, lo que motivó un acrecentamiento de la importancia estratégica de Málaga. La Corona decidió potenciar las defensas de la ciudad y mejorar la capacidad de abrigo de la rada, diseñándose en 1717 un proyecto con dos muelles que configuraban una dársena cerrada, comenzado al año siguiente. Sin embargo, tres años más tarde el teniente general don Jorge Próspero de Verbon, fundador del cuerpo de Ingenieros del Ejército, lo sustituyó por un puerto abierto considerando que la corriente proveniente del litoral de Levante se encargaría de evitar los aterramientos del río.

A lo largo del XVIII fueron muchas las vicisitudes sufridas por dicho proyecto pues las obras se eternizaron por diversos problemas financieros, político-estratégicos (establecimiento de Cartagena como base naval) y físicos (poca profundidad del interior del recinto e imposibilidad de resolver el aterramiento de la dársena por las frecuentes avenidas del Guadalmedina).

Tras la guerra de la Independencia, Málaga experimentó un creciente auge basado en la riqueza generada por la exportación de la variada producción agrícola de su hinterland⁽²⁾ y la reinversión de los beneficios en actividades industriales. Los dos primeros tercios del XIX constituyeron un período de pujanza económica impulsada por un conjunto de emprendedores, en su mayor parte de origen foráneo, siendo ello determinante para el incremento de la actividad portuaria.

La necesidad de unos nuevos muelles que facilitasen el atraque de los navíos y las faenas de carga y descarga era patente desde el establecimiento de las ferrerías de don Manuel Agustín Heredia (importante empresario de la época que instaló en las cercanías de Marbella, en 1830, el primer horno alto de España, seguido poco después de una planta de afino en Málaga) y el constante aumento del comercio exportador. El puerto malagueño llegó a alcanzar en este período el segundo lugar del país por su volumen de tráfico lo que motivó diversos estudios para su ampliación, que no llegó a realizarse.

La creación de la Junta de Obras del Puerto en 1874 permitió que se afrontase el proyecto definitivo de los modernos muelles, cuyas obras se iniciaron en 1878. Por problemas económicos esta contrata suspendió al poco los trabajos, obligando a realizar una nueva licitación y, tras dos reformas del proyecto, las obras se dieron por terminadas en 1897. Es de resaltar la destacada intervención del ilustre malagueño don Antonio Cánovas del Castillo, quien impulsó la ley que permitió que los terrenos ganados al mar con la construcción del Puerto, en principio destinados a ser vendidos como solares para contribuir a la financiación de las obras, fueran dedicados a un parque público situado en el corazón de la ciudad.

La infraestructura actual responde básicamente a lo realizado entonces ya que hubo que esperar hasta muy avanzado el siglo XX, 1970, para acometer nuevas obras de cierta importancia: la ampliación y preparación de dos muelles más la construcción de la estación marítima, sin que se hayan incrementado las áreas de aguas abrigadas ni las de tierra desde hace más de cien años.

⁽²⁾ Zona de influencia en un puerto.

La Autoridad Portuaria de Málaga

La A.P. de Málaga (en adelante, el Puerto) es una entidad de derecho público creada al amparo de la Ley 24/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

Su entrada en funcionamiento se produjo el 1 de enero de 1993, sucediendo al Organismo Autónomo “Junta del Puerto de Málaga” en la titularidad de su patrimonio y quedando subrogada en su misma posición en las relaciones jurídicas de las que aquél fuera parte. Según establece la Ley de Puertos del Estado, los bienes de dominio público afectos a los Organismos y Entidades que se transforman se adscriben a las correspondientes AA.PP., conservando su calificación jurídica originaria.

Su actividad se rige por la Ley de Puertos del Estado mencionada –que considera al de Málaga como puerto de interés general–, la Ley General Presupuestaria y las demás disposiciones que le sean de aplicación, actuando con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en sus adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye, desarrollando las funciones asignadas bajo el principio general de autonomía de gestión, todo ello sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ente Público Puertos del Estado y la tutela y fiscalización que sobre ella ostente el Ministerio de Fomento.

La Ley 62/1997, de modificación de la Ley de Puertos del Estado de 1992, varió el nombramiento del Presidente, inicialmente atribuido al Ministro de Fomento, y de los Vocales, que correspondía al Consejo Rector de Puertos del Estado. Dicha Ley establece que el Consejo de Administración estará integrado por el Presidente, dos miembros natos que serán el Capitán Marítimo y el Director, y un número de Vocales entre quince y veintidós. El Presidente y los Vocales son designados por el órgano competente de la Comunidad Autónoma correspondiente. El Presidente podrá serlo también del Consejo de Administración de las sociedades estatales de estiba y desestiba que operen en los puertos, siendo así actualmente en el caso de Málaga.

El Consejo de Administración hoy está constituido, además de por su Presidente, el Director del Puerto, el Capitán Marítimo, el abogado del Estado y un secretario, por tres representantes de la Administración del Estado, tres del Ayuntamiento de Málaga, uno por la Cámara de Comercio, uno por la Confederación de Empresarios, dos por los sindicatos CC.OO. y UGT respectivamente, uno en representación de los sectores económicos más relevantes en el ámbito portuario y nueve por diversos estamentos de la Junta de Andalucía.