

## RECREACIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XIX. UN SINGULAR CAMINO ENTRE LA CIENCIA Y EL ARTE

Vicente Gómez Navas

Numerario de la Academia Malagueña de Ciencias

El texto que reflejamos en estas páginas es la síntesis de una conferencia que iba a exponer en el mes de marzo, en conmemoración de los 144 años de la creación de la Sociedad Malagueña de Ciencias y su posterior transformación en Academia, que por razones de salud tuve que suspender.

Intuyo que muchos de ustedes se habrá preguntado a que se referirá esta conferencia con un nombre tan poco claro. Como lo mío no es la palabra y por ello no voy a ser muy extenso, pronto lo aclararé, confiando que a todo aquel que le haya picado la curiosidad se sienta complacido y me dé su aprobado.

Este tema lo he abocetado en los ciclos "Gaona y el Mar" y "La Mar y sus Crónicas" del Círculo Marítimo. Ahora lo he completado justificando su enunciado. Mi interés en conmemorar el aniversario de la SMC se debe primordialmente a la añoranza de aquella vieja Institución donde en su vasta y extensa biblioteca pasé tantas horas en sus cómodos sillones o atento a las conferencias amenizadas con las proyecciones de un enorme y antiguo epidiáscopo.

Aún recuerdo el título, no su contenido que no entendí, de una conferencia a la que asistí allá por los años cuarenta, -permítanme la digresión- que dio D. Francisco López Ruiz: *Lo apolíneo conjugado a lo dionisiaco*, por lo que no es de extrañar que, con semejante encabezamiento, un joven estudiante no digiriese muy bien su esencia. Don Francisco era un hombre muy culto y de palabra fácil, pero a pesar de ello los estudiantes de bachillerato de aquel tiempo lo bautizaron con el irrespetuoso apodo de "La mula griega."

Volviendo al tema central. En aquellos años del último tercio del siglo diecinueve, no sólo la ciencia tuvo una intensa actividad, sino que acercándose a sus finales, el arte irrumpió

con una pujanza extraordinaria; un intenso surgimiento sin precedentes de pintores como Martínez de la Vega, Ferrándiz, Blanco Coris, Murilo Bracho, Nogales, etc., que dieron nombre a la Escuela Malagueña como referente de la pintura española. En este nutrido grupo de artistas destacaron por su pintura de marinas Emilio Ocón -que llegó a ser el primer catedrático en España de esta especialidad- la cual adquirieron Verdugo Landi, Gómez Gil, Gardner, Florido, Navarrete, etc., con tal intensidad y calidad que llegó a crear también la Escuela Malagueña de Marinismo y por extensión al resto de la Nación.

Este intenso brote de pintores comienza a decaer con su desaparición en los primeros años del siglo veinte, encontrándose este fecundo periodo entre dos vacíos: el anterior a sus comienzos, amplio sin llegar a tener ningún significado; y el posterior, más cercano, que comienza tímidamente a mediados del siglo XX con la Generación del 50 y nombres como Virgilio, Chicano, Torres Matas, Revello de Toro, Alberca, Guevara, Vivar, etc., arrastrando al de Barberán, Blanca, Robles Muñoz, Gómez Navas y otros muchos en los años 60, 70 y siguientes, hasta alcanzar el siglo XXI. Entre estas dos generaciones, han existido algunos pintores como Ramón Reina, Isabel Laguno, Blasco y algún otro que se podrían integrar en la conocida Generación del 27 pero que al ser copada por las Letras dudo que algún autor decida incluirlos. Pero ninguno de ellos se interesaron por nuestro puerto, salvo con algún óleo de vista parcial, hasta tal extremo que existía una falta total de éste desde los últimos artistas del XIX. Por este motivo, algunos años antes de 1997, primer centenario de la terminación de las obras del Puerto, me comprometí con el Presidente de la Autoridad Portuaria, D. Francisco Merino, ya desaparecido, con el que llegué a tener una buena amistad, a cubrir ese vacío con una serie de óleos que plasmasen la evolución

experimentada por el Puerto desde los primeros años del s. XX hasta dicho 1997, fecha en que se inauguraría el Instituto de Estudios Portuarios

con tales pinturas, publicándose un libro "Puerto de Málaga 1887-1987" que redacté y la Autoridad Portuaria editó.

### COMENTARIO DE ALGUNOS CUADROS EN LA EVOLUCIÓN DEL PUERTO



**Final s. XIX.** Muelle Viejo con la capilla y en el lado este el fuerte de San Felipe. La escaleras encontradas comunicaban el muelle con el Paseo de la Farola, que se conservó hasta muy avanzado el s. XX.



**1910.** Desde el sur del Muelle Viejo, cerca del túnel que comunicaba con la Malagueta, se dominaba la Catedral y la parte superior de la Aduana. La distancia al Muelle de Guadiaro quedó posteriormente reducida al ensancharse ambos.



**1920.** La Farola recién ampliada en su base y el edificio de Sanidad Marítima construido en el lugar que ocupaba la vieja edificación que sirvió para Obras Públicas, Lazareto y Estación Marítima.



**1930.** El Muelle Viejo cerca de su extremo sur.



**1930.** Paseo de la Farola con los cargueros fondeados o amarrados de punta con largas estachas al Muelle Viejo que se convertiría, años después con su antigua capilla, en el Muelle Uno. A los pies de la Farola la Casa de Sanidad Marítima y los recién construidos Astilleros Ansorena. Cerca de estos la pontona que tantos servicios prestó en los años siguientes.



**Años 40.** Edificio de Salvamento de Náufragos, astilleros y Sanidad Marítima coronados por la Farola y San Antón al fondo, eran los elementos que en esa época conformaban el extremo sur del Muelle Viejo, y tras su terminal norte, Gibralfaro.



**Años 40.** Los tinglados ya están construidos y el silo aún no ha comenzado a edificarse. El edificio de la Junta de Obras del Puerto, levantado en la década anterior destaca por su limpio ocre suave sobre los árboles del Parque. Sirve de fondo Gibralfaro, y al otro lado la Catedral.



**Años 50.** Panorama que ofrecía parte de Málaga desde la mar frente al Real Club Mediterráneo.



**Años 60-70.** El Muelle Pesquero, situado en el antepuerto, sufría, antes de su cerramiento, los embates del levante, teniendo por ello que resguardar los barcos en el muelle de carga a granel de los mercantes.



**Años 70.** En estas fechas ya se ha cerrado la dársena de embarcaciones menores que cobija el puerto deportivo del Real Club Mediterráneo destacándose el nuevo edificio del Práctico.



**Años 90.** Muelles 3 y 4 y al fondo, en el 2, destaca el silo coronado por la Alcazaba y subida al Castillo.



**Año 2000. Noche en el Puerto.** El tan controvertido silo del que nuestro compañero Juan Camacho compuso un corto poema en el que tuvo la gentileza de decir que entre los recuerdos de éste, quedaban las pinturas de Gómez Navas.

## RECREACIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA

No me he apartado del núcleo de esta conferencia, aunque lo parezca. Lo expuesto ha servido para demostrar que tanto en el primer surgimiento de pintores en el s. XIX como del XX no se pintó el puerto de Málaga desde la mar con la ciudad de fondo. Los del diecinueve plasmaron magníficas vistas del puerto, pero vistas parciales desde el interior de la dársena con parte de la ciudad. Obras extraordinarias que han dejado una huella imborrable en el campo del marinismo, y los del siglo XX, como ya se ha comentado, no se interesaron en ello.

Recordando mi vieja profesión de marino, cuando en el puesto de Primer Oficial en la proa del buque o metros más arriba en el puente de mando, dominando ya por su perspectiva la ciudad en las arribadas y maniobras previas al atraque en el puerto de destino, tras semanas de navegación, ese lento "andar" en aguas ya mansas después de haberlas soportado agitadas y furiosas, la visión de ese puerto con su ciudad, ya a pocas decenas de metros, es un recuerdo, una sensación única, especial. Y eso es lo que deseaba transmitir, lo que sentía

y como veía Málaga y su puerto, el navegante que en su buque siglos atrás, atento a cualquier incidencia recibía en su retina un puerto o lo que de él hubiese y una Málaga que no hemos conocido.

Busqué algún dibujo o grabado que me orientase y sirviese de apoyo para que con pinceles, ciencia y técnica lo pudiese recrear para verlo como él lo vio. Lo que existe es demasiado antiguo: los dibujos de Wyngaerde de 1507 y el de Braun de 1572, dibujados ambos con una perspectiva oblicua, como el ya moderno de Emilio de la Cerda de 1879, que no encontré apropiado. Solo hallé uno sin fechar ni firmar pero abarcando un ángulo tan amplio y por ello tan lejano que preferí el trazo del puerto dibujado por Mitjana en 1838, y el de un plano de la Comandancia de Ingeniería de final del s. XVII que localicé en el Archivo Municipal. Con ambos planos de planta pude recrear el puerto o lo que de él existía desde 1600 a la actualidad. En este caso, para el "último tercio del siglo diecinueve" -época de la creación de la AMC con su antiguo nombre de SMC- uso el de Mitjana de 1838.

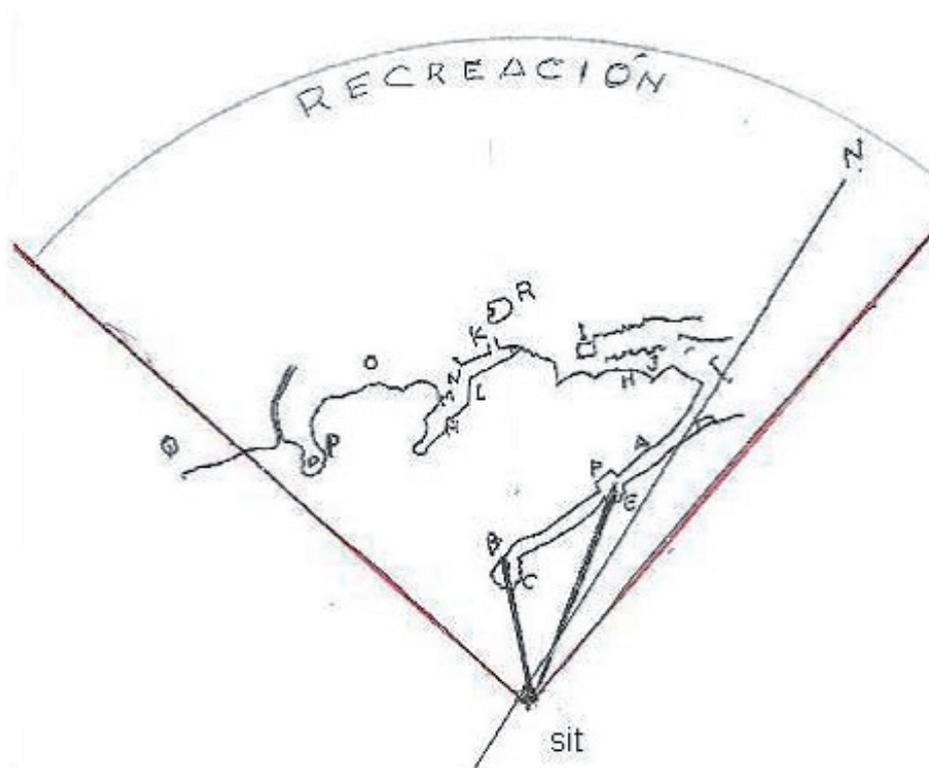


Figura 1. Esquema del puerto de Málaga según el plano de Rafael Mitjana, dibujado en 1838.

Partiendo del plano de Mitjana con sus localizaciones, desde un punto del plano cercano a la mar (sit) trazamos el ángulo que deseamos recrear y averiguamos sus demoras con respecto a dos lugares localizables en la actualidad. Se realizan trazos gruesos desde el punto "sit" hasta La Farola (punto B) y el Fuerte de San Felipe (punto E), situado antiguamente a pocos metros de la Capilla (Fig. 1).

Al realizar el esquema sobre papel, sin coordenadas, tenemos que localizar el lugar (sit) por los procedimientos náuticos que eran habituales: demoras (ángulo que forma el lugar con la línea N/S de  $0^{\circ}$  a  $360^{\circ}$ ). Demorando la Farola  $320^{\circ}$  y el Fuerte de San Felipe  $350^{\circ}$ . Esta localización nos servirá para, navegando posteriormente, comprobar las proyecciones y perspectivas que se van hacer y delimitar la orografía.

Posteriormente, unimos el punto "sit" con elementos del plano que perduran y trazamos la bisectriz del ángulo a recrear, cortándola con una línea de dirección aproximada al trazo que nos servirá para establecer las perspectivas y distancias de las localizaciones del plano (Fig. 2).

Más tarde, proyectamos las localizaciones del plano, sirviéndonos de orientación la línea que corta a la bisectriz. Nos trasladamos en una embarcación y comprobamos con lo proyectado las alturas, distancias y perspectivas entre las localizaciones que han perdurado, teniendo en cuenta la altura en la que nos encontramos y realizamos una silueta de la orografía. Finalmente, damos forma al puerto en un óleo recreándolo con algunos barcos de la época (Figs. 3, 4).

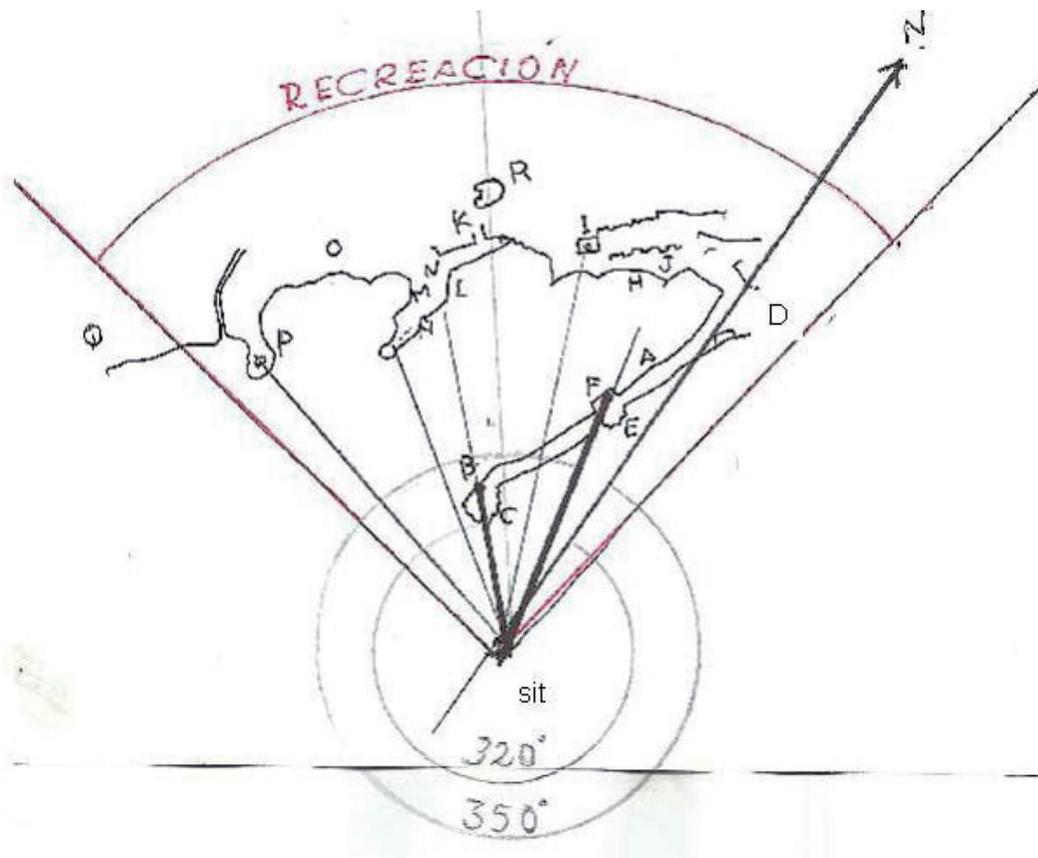


Figura 2. Localizaciones utilizadas. A: Muelle Viejo, B: Farola, C: Batería S. Nicolás, D: Playa de la Caleta, E: Batería de S. Felipe, F: Capilla de la Concepción, H: Cortina del Muelle, I: Aduana, J: Murallas fenicias, K: Boquete del Muelle, L: Embarcadero Muelle Nuevo, M: Antigua casa de Sanidad, Ñ: Batería de S. José, O: Playa de Pescadería, P: Batería de S. Rafael, Q: Playa de Torrijos, R: Catedral.

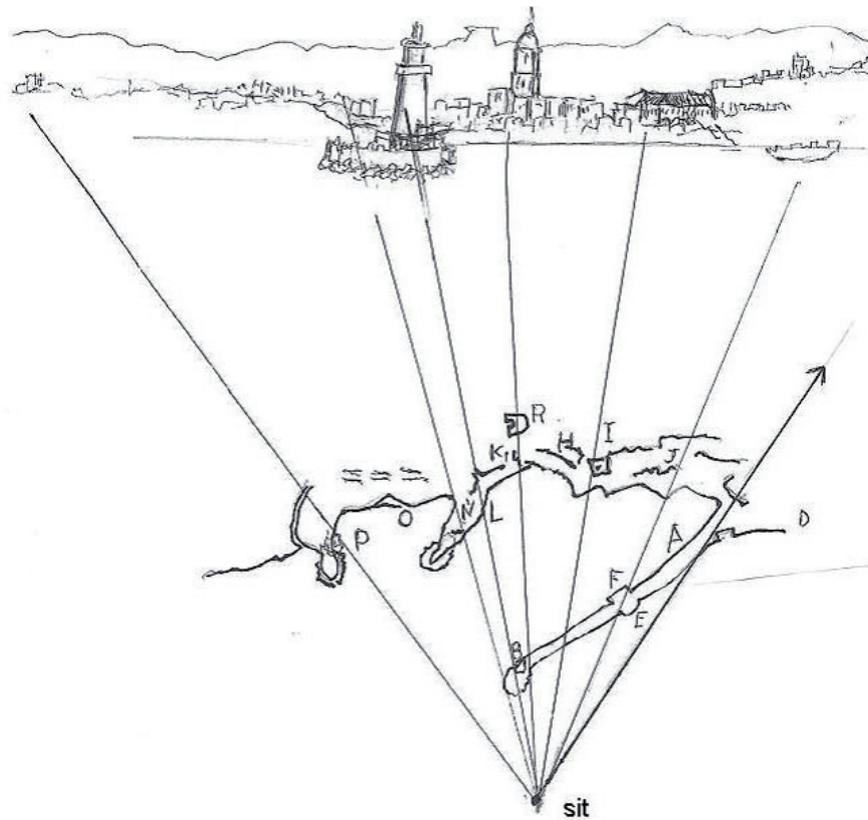


Figura 3. Esquema del puerto y la ciudad de Málaga.



Figura 4. Óleo que representa el puerto y la ciudad de Málaga en el s. XIX, como final de ese camino que comenzó en un trazo que con ciencia y técnica ha terminado en una plasmación artística de colores luces y sombras. Vicente Gómez Navas.