

Cuadernos del Rebalaje

N.º 71 Abril - junio 2026

La Junta del Puerto de Málaga **Cuatro siglos de vida y 150 años de historia**



**FRANCISCO
CABRERA PABLOS**

Prólogo Manuel Olmedo Checa

**PEPE
BORNOY**

Comentario Fernando Núñez

Cuadernos del Rebalaje

N.º 71 | Abril - junio 2026

DL : MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica sin ánimo de lucro, de periodicidad trimestral.

Editada desde 2010 por la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega.

DIRECCIÓN

M.ª Luisa Balbín Luque

CONSEJO DE REDACCIÓN

M.ª Luisa Balbín Luque

Juan Antonio Camiñas Hernández

Mariano Díaz Guzmán

Gregorio Martín Caballero

Eloísa Navas Martín

Javier Ramírez González

ASESORÍA FOTOGRÁFICA

Mercedes Jiménez Bolívar

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Estefanía González Hijano

IMPRESIÓN

MayorPrint

Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por Internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría.

Más información y acceso libre a todos los números en <https://www.amigosjabega.org/cuadernos-del-rebalaje>

✉ cuadernosdelrebalaje@gmail.com

Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el n.º 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el n.º 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES «El Palo». Camino Viejo de Vélez, s/n. 29018 - MÁLAGA.

✉ abjcontacto@gmail.com

Presidente de Honor: Fernando Dols García

Presidente: Javier Ramírez González

Vicepresidenta: M.ª Luisa Balbín Luque

Secretaria: Mercedes Jiménez Bolívar

Tesorero: Mariano Díaz Guzmán

Vocales: Gregorio Martín Caballero y Eloísa Navas Martín



PORTADA

Garza gris.

Digital sobre cartón pluma. 100 x 100 cm. 1999.

La Junta del Puerto de Málaga

Cuatro siglos de vida y 150 años de historia



Preparativos de marcha. Ruiz-Juan. Óleo sobre lienzo. 55 x 38 cm. 2022. El 19 agosto 2022 el Roma remolca al astillero.

**FRANCISCO
CABRERA PABLOS**

Prólogo **Manuel Olmedo Checa**

**PEPE
BORNOY**

Comentario **Fernando Núñez**





Gal. 246-K. Digital sobre PVC. 120 x 120 cm. 2005.



Gal. 245-J. Digital sobre PVC. 120 x 120 cm. 2005.

Sumario

- Prólogo
- La Junta del Puerto de Málaga: Cuatro siglos de vida y 150 años de historia
 - Aquella primera Real Junta de Muelle
 - La Junta del Puerto de Málaga
 - De la Junta de Obras a la Autoridad Portuaria
 - Referencias bibliográficas
- Pepe Bornoy - De la materia a la luz

Prólogo. Quadregesimo anno...

Manuel Olmedo Checa

No cabe duda de que un latinajo siempre adorna cualquier escrito, por más que ello pueda motejarse de pedantería. Pero en la presente ocasión resulta oportuno porque —mes arriba o mes abajo— son ya cuarenta los años que hace de la amistad que une a Paco con quien suscribe.

Nos conocimos en presencia del inolvidable Pedro Portillo, al que siempre recordaremos como un entrañable amigo, como un gran profesor y como el rescatador de José Carrión de Mula, que como piloto de la Armada navegó a bordo del navío El Rayo, que participó en el gran asedio de Gibraltar, que desde Gibralfaro ejerció en Málaga el oficio de vigía del Puerto y que nos legó la más importante joya cartográfica de nuestra ciudad.

Pedro estuvo tan relacionado con la Mar que llegó a construirse —con la colaboración de sus hijos— un precioso velero, el Yamila, lo cual dice mucho de sus cualidades de marengo. Claro que lo más singular es que el «astillero» fue el jardín de su casa, en el cerro de San Antón.

Obviamente el traslado del barco hasta el puerto del Candado fue ciertamente complicado, y no ya por su eslora, sino porque el mástil tenía unos ocho o nueve metros... y fue necesario en su recorrido hasta el puerto de El Candado —en donde se *echó al agua*— hacer lo que en Semana Santa hacen los «pertigueros» para levantar los cables que cruzan las calles...

Pues bien: tras esta ya larga introducción —en latín proemio— entremos ahora en la trayectoria de Cabrera Pablos, Francisco, que en definitiva es de lo que ahora se trata.

Los citados cuarenta años han sido de penas y de alegrías, porque así es la vida, de grandes satisfacciones y de lamentables decepciones, alguna de estas aún muy recientes... y de entrañable colaboración en apasionantes actividades culturales, impulsadas por el compartido afán de recuperar historias, hechos o episodios olvidados o desconocidos, en su mayor parte relativos a nuestra ciudad.

Escribir estas líneas resulta hoy obligado, máxime cuando he sido testigo directo de muchos de los afanes culturales de mi gran amigo Paco... y también protagonista de algunos de ellos. Porque aparte de sus trabajos universitarios de licenciatura y doctorado,

juntos hemos dado a la imprenta un montón de libros, entre los que destacan los dedicados a los Gálvez, y principalmente a Bernardo.

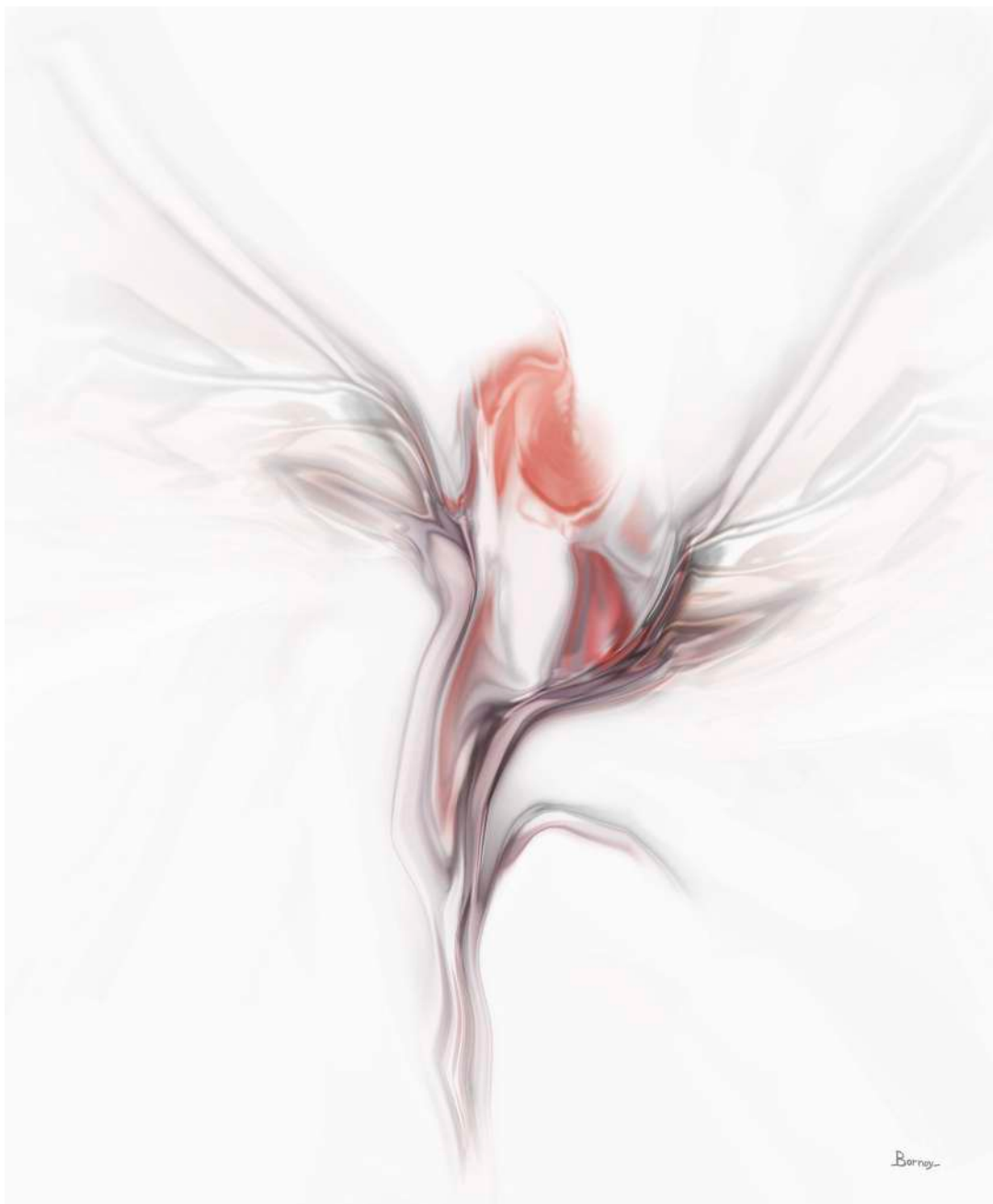
Fuimos pioneros en la recuperación de unas figuras tan excelsas cuando hace justamente 25 años acometimos el deber —voluntariamente asumido— de profundizar en sus biografías, que salvo muy escasas iniciativas bibliográficas estaban en el más profundo y oprobioso olvido. No contamos para ello más que con el decisivo apoyo moral de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, primero cuando la presidía el notable presidente que fue Alfonso Canales, y luego con el extraordinario presidente que ha sido Manuel del Campo, que en estos días cumplirá 96 años.

Hoy nos encontramos en la conmemoración del 250 aniversario de la declaración de independencia de los Estados Unidos. Las semillas que Paco y un servidor comenzamos a plantar hace un cuarto de siglo ya han dado muy importantes frutos. Pero el camino ha sido largo y tortuoso —como en aquella maravillosa canción de los cinco músicos llamados *escarabajos*...— y quizá también podríamos hoy decir que tuvo tramos escabrosos.

La Asociación Bernardo de Gálvez consiguió averiguar el lugar exacto en donde su cuerpo fue sepultado en la iglesia de San Fernando de México, y allí colocó una enorme lápida de bronce. Poco después, en 2009, localizamos en el Archivo de Indias los documentos que nos permitieron demostrar que en el año 1783 un retrato de Bernardo fue colgado en el Congreso de los Estados Unidos.

Como tal retrato desapareció —hoy ya sabemos dónde está— el 9 de diciembre de 2014 la Asociación logró colgar en el Capitolio de Washington otro retrato de Bernardo de Gálvez. Y días más tarde fue nombrado Ciudadano Honorario de Estados Unidos.

En la trayectoria del cinco veces Ilustrísimo Señor Don Francisco Cabrera Pablos —Academia de San Telmo, Academia de Ciencias, Academia de Antequera, Academia de la Historia y Academia de la Mar— la actividad portuaria de Málaga es una razón fundamental de su pasión por la historia. El contenido del trabajo que por la acertada decisión de Cuadernos del



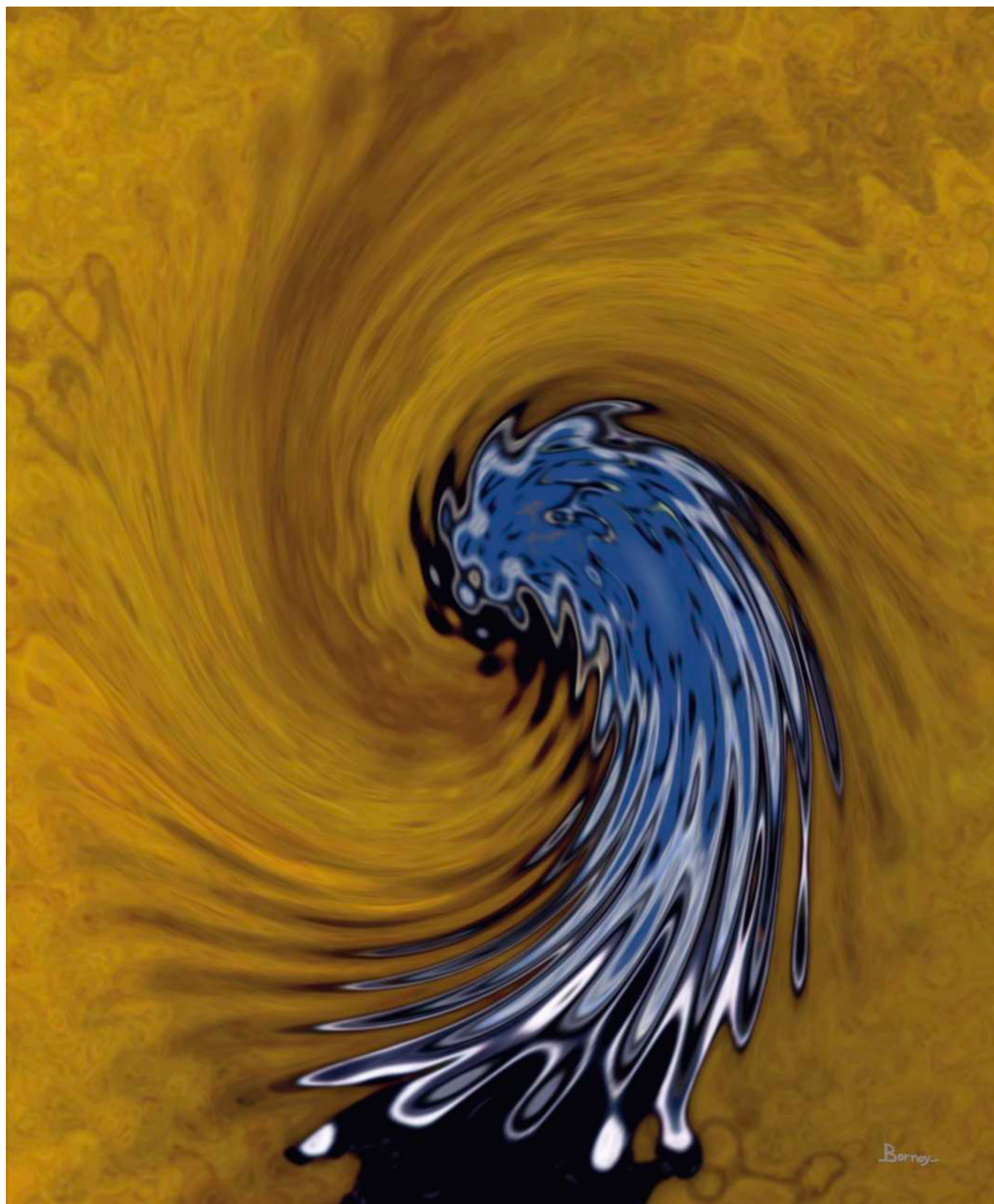
Metal 123-B. Digital sobre PVC. 120 x 120 cm. 2005.

Rebalaje se publica en este número 71 es un apretadísimo resumen del origen de la que al comenzar el último tercio del siglo XIX se llamó Junta de Obras del Puerto, que hoy ha devenido en Autoridad Portuaria de Málaga.

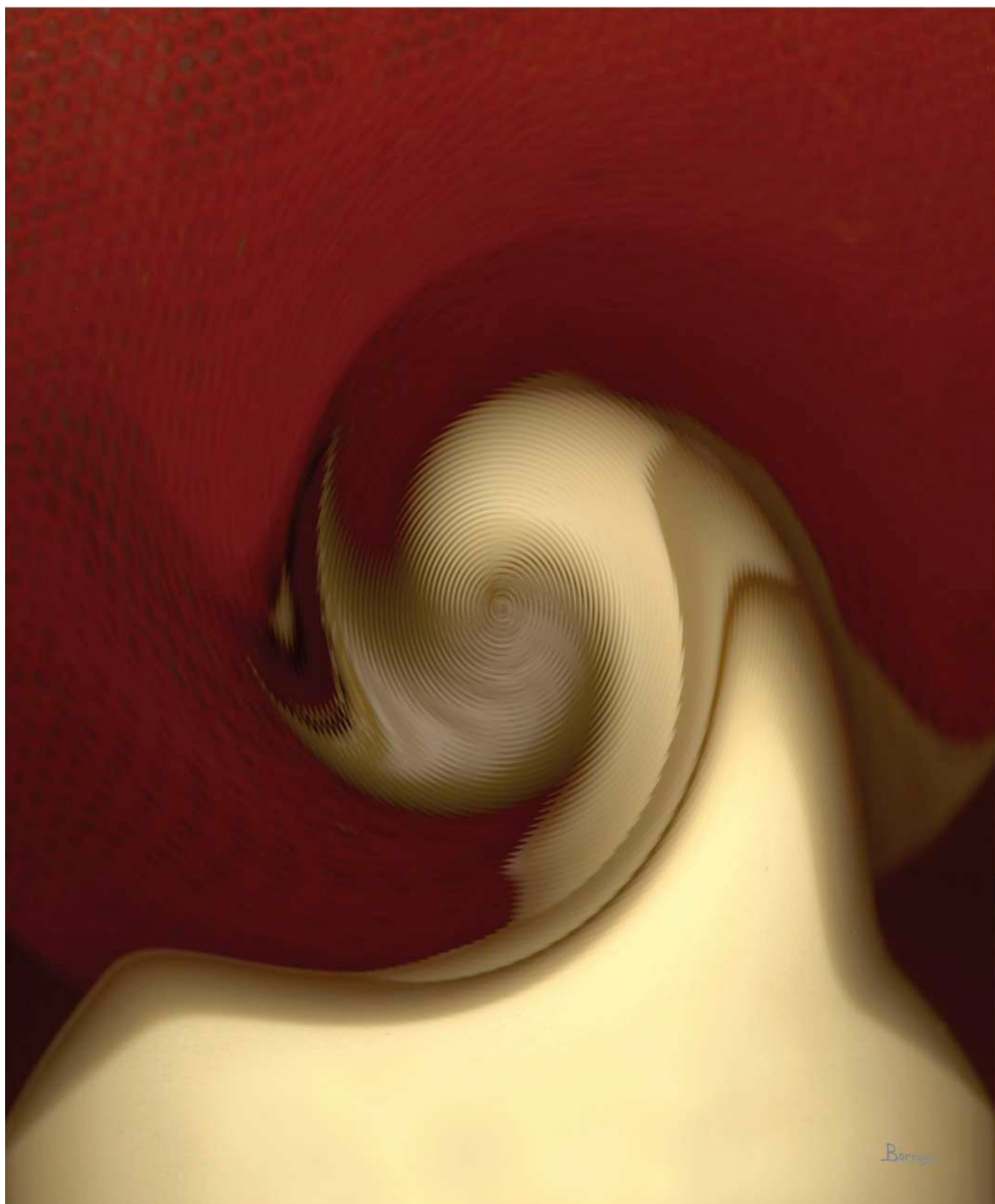
El Puerto fue el argumento de su Memoria de Licenciatura y de la tesis con la que fue investido como Dr. en Historia. Y para ello cientos de planos, miles de documentos... e incontables horas dedicadas a investigar y escribir con pasión portuaria. De todo he sido testigo privilegiado, y sus libros, sus artículos y sus conferencias el mejor testimonio por los que ha merecido numerosos reconocimientos por su

dilatada y ejemplar labor investigadora.

A estas alturas de la vida, a nuestras edades —la suya y la de quien esto escribe, y gracias a Dios aún no provecas— nuestra reflexión con la que hoy quiero concluir esta *laudatio* es que por encima de sus grandes méritos y mucho más importante que sus trabajos, que justifican plenamente la decisión de quienes tan acertadamente lideran estos *Cuadernos del Rebalaje*, hay en Paco —entrañable amigo, gran persona...— dos cualidades que hoy merecen ser reconocidas: su bondad y su humildad. Porque *Ubi humilitas ibi sapientia*.



Abraxas K 8B. Digital sobre cartón pluma. 85 x 100 cm. 1999.



Enlace 87M. Digital sobre cartón pluma. 134 x 178 cm. 1999.

La Junta del Puerto de Málaga: Cuatro siglos de vida y 150 años de historia

Francisco Cabrera Pablos

En las ciudades portuarias de España, tanto la construcción de sus muelles como la administración y gestión del tráfico marítimo que estos generaban siempre dependió de un organismo que, bajo diferentes nombres, integrantes y funciones, ha dirigido los puertos de España con mayor o menor acierto a lo largo de la historia.

En el caso del fondeadero malacitano y durante siglos, su gobierno dependió de la denominada Real Junta de Muelle y Fortificaciones, que en la segunda mitad del XIX fue sustituida por la Junta del Puerto de Málaga, creada en 1874 a imagen y semejanza de la de Barcelona nacida seis años antes. Una corporación que dirigió estas instalaciones hasta la aparición de la actual Autoridad Portuaria en época muy reciente.

En 2024, se cumplieron los 150 años de aquella primitiva institución que tantos servicios prestó a la economía de esta ciudad y a su *hinterland* más cercano. Esta es su historia.

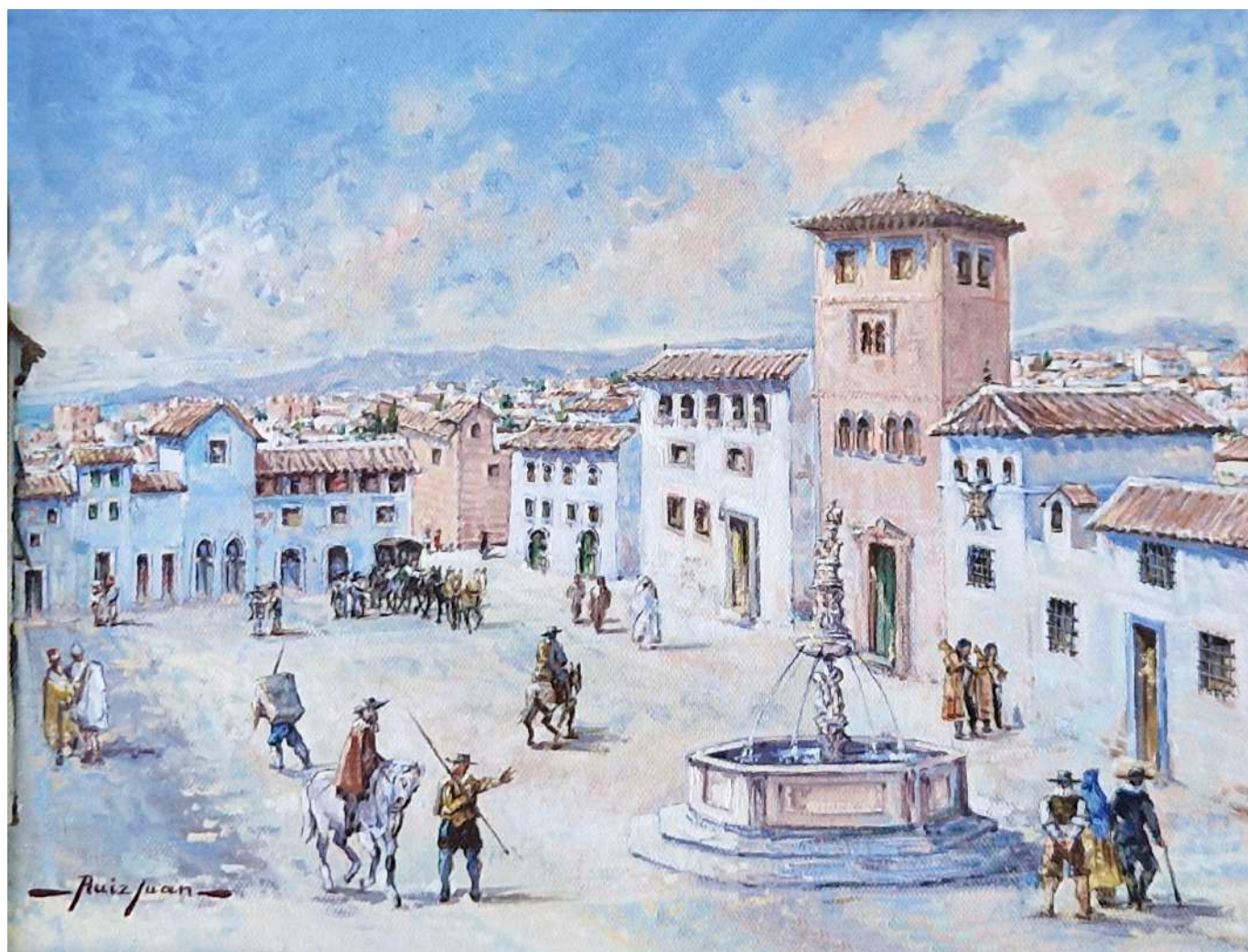
Aquella primera Real Junta de Muelle

La Junta del Puerto, en cualquiera de sus denominaciones, fue la institución que a lo largo de los tiempos tuvo la responsabilidad de gobernar los muelles y controlar el tráfico que estos generaban. Además, tenía la responsabilidad de dirigir cuantas obras se solicitaron, se proyectaron, se aprobaron y se hicieron a lo largo de cuatro siglos. Una entidad que también se encargaba de su control económico y de la supervisión que era preciso ejercer sobre el estado de las instalaciones, dando cuenta periódicamente a la Corona.

Efectivamente, dicha Junta nació cuando el Rey Prudente autorizó, al fin, en 1586 la construcción de un muelle en la ciudad malagueña, para lo cual ordenó venir al genovés Fabio Bursoto que entonces dirigía el de Palermo; un ingeniero que aquí proyectó tres diques en dirección sur-suroeste, saliendo el primero bajo el cerro de Gibralfaro. Pretendía con la elección de aquel sitio dos cosas: alejarlo lo más posible de la proximidad de los perniciosos arrastres del



Las Atarazanas Malagueñas en el siglo XV. Ruiz-Juan. Óleo sobre lienzo. 61 x 38 cm. 2023.



Plaza de las Cuatro calles. Ruiz- Juan. Óleo sobre lienzo. 35 x 27 cm. 2020.
Recreación a partir de Anton van den Wyngaerde. National Bibliothek de Viena (1564).

Guadalmedina, a fin de evitar los sedimentos aluviales que detrás de cada inundación el río depositaba en su desembocadura y utilizar aquel montículo como cantera para las obras.

A comienzos de 1588 empezaron los trabajos en el lugar indicado:

Y en cumplimiento de lo que Vuestra Magestad (sic) nos ha mandado se dio principio al muelle a los tres deste mes. Y se echó la primera piedra al agua santificada con la bendición y oraciones del Obispo que se halló presente a esta solemnidad, con los clérigos de su Iglesia, y la Justicia y Regimiento, con gran regocijo y contentamiento general de todo el pueblo.

Esperamos en Nuestro Señor que ha de ser esta obra para mucho servicio suyo, que será el de Vuestra Magestad (sic) y beneficio grande esta ciudad y sus comarcas (Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra, leg. 219).

La inauguración de aquella primera piedra contó con la asistencia de los malagueños,

siempre tan dados a la fiesta, que aún ignoraban las cargas que durante años habrían de soportar al acometer un proyecto de semejante envergadura. Unos costos que deberían de sufragarse tanto por el municipio como las localidades cercanas, las cuales, previsiblemente, iban a beneficiarse de la presencia de un puerto en esta marina.

De la gestión de todos estos asuntos se ocupó una Real Junta de Muelle nombrada por el Rey Prudente al efecto; un monarca tan preocupado por la seguridad del comercio cristiano en el Mediterráneo, siempre amenazado por los turcos otomanos y los piratas berberiscos (Kamen, 1998). La misión principal de la primitiva corporación era la vigilancia de la construcción de aquel dique y, para ello, resultaba preciso el control de los ingresos que permitirían las obras.

Bajo el reinado de los Austrias, ese fue el principal cometido de este organismo, aunque bien es cierto que aquella primera Junta siempre anduvo «escasa de medios, de reglamentos y

hasta de sitio en donde reunirse, pues habían de hacerlo en unas Reales Atarazanas que para todo servían». Un edificio del periodo nazarí, levantado en su día para taller naval, con una estructura bastante sólida que en la Málaga cristiana se utilizó como cuartel, hospital, almacén, cárcel e, incluso, en 1817, de «Colegio de Enseñanza de la Cirugía» (Archivo Municipal de Málaga, en adelante AMM, Actas Capitulares, libro 209, 2, fol. 572r y v). Todo ello, antes de transformarse finalmente en mercado con proyecto del arquitecto Joaquín de Rucoba, esto ya en el último tercio del siglo XIX.

Posteriormente, en fecha que no hemos podido precisar, pasó la Junta desde los citados astilleros nazaríes a las Casas de Cabildo que, como es sabido, se situaban en la plaza de las Cuatro Calles o *Plaza de Málaga* como la dibujara Anton van den Wyngaerde en una de sus obras, reproducida por el pintor malagueño Ruiz-Juan en un magnífico óleo. Una plaza que en aquellos tiempos acogía al Ayuntamiento, a la Cárcel Real y a las viviendas de las principales autoridades civiles y militares de la ciudad malagueña.

En los primeros años, aquella corporación controlaba la compra de materiales y la contratación del personal, fiscalizaba los ingresos y los gastos, así como los salarios a percibir y la vigilancia que los técnicos debían ejercer sobre los proyectos que, tras ser aprobados por el rey, estaban acometiéndose.

Los dineros se custodiaban en la denominada «arca de tres llaves», las cuales estaban en poder del corregidor, del veedor y del pagador de Armadas. Evidentemente, la contabilidad quedaba recogida en unos libros de asiento que, lamentablemente, no se han conservado. Pocos cambios sustanciales hemos podido apreciar en la organización de esta Junta a lo largo del siglo XVII y en las funciones que desempeñaba.

En noviembre de 1700 moría Carlos II «el Hechizado», último de los Austrias, dejando como heredero de las Españas a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV de Francia, que accedió al trono hispano con el nombre de Felipe V. El polémico testamento de aquel dio lugar a una costosa guerra de Sucesión, internacional primero y civil más tarde (Kamen, 1974; Voltes, 1990). Evidentemente, poco pudo hacerse durante el conflicto en las obras portuarias de nuestro país en general y en las de Málaga en particular, ante las extraordinarias necesidades y urgencias de la guerra.

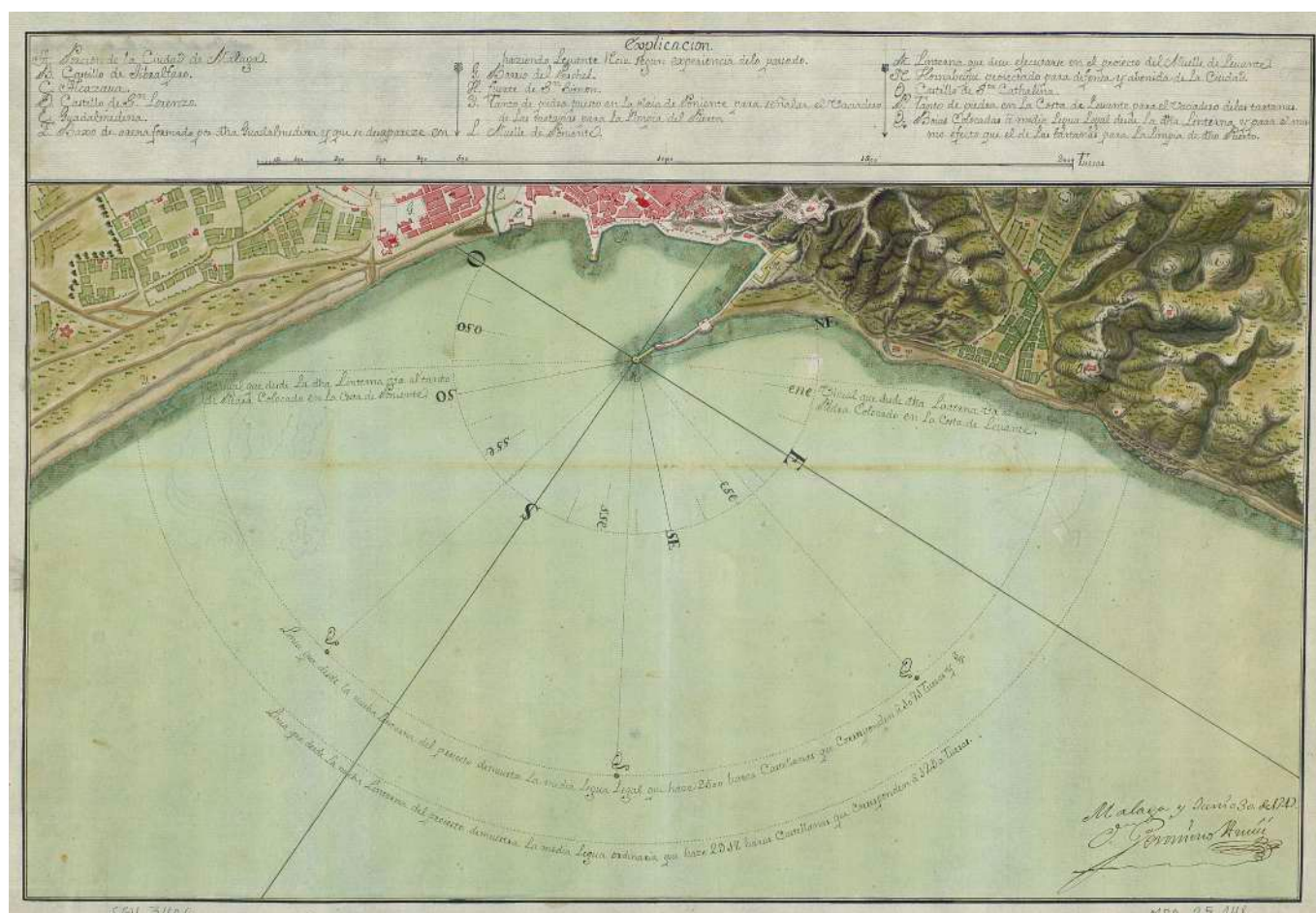
Una vez alcanzada la paz a partir del Tratado de Utrecht, instaurada la dinastía de los Borbones y las reformas administrativas que con ella nos llegaron, la Junta de Muelle estuvo formada por un presidente que tenía la máxima responsabilidad y que solía corresponderse con el gobernador político militar del momento. En las contadas ocasiones en las que dicho gobernador estaba ausente por fallecimiento o por las obligaciones de su cargo, pasó a ocupar la presidencia el capitán general de esta costa de Granada. Estaba asesorado por una serie de vocales —dos de ellos representantes del propio Ayuntamiento—, y naturalmente la dirección técnica del ingeniero militar que dirigía las obras.

En este contexto, el capitán del puerto —un cargo que podría equipararse al actual comandante naval— tenía también sus propias responsabilidades, distintas a las de los anteriores, que se centraban muy especialmente en la seguridad de la navegación en el interior de las instalaciones portuarias. Especialmente importante resultaba el drenaje que realizaban los pontones de extracción de fangos, cuyo trabajo era supervisado por el marino, aunque la contrata y los pagos dependían del ingeniero que dirigía las obras.

En general, los documentos archivísticos de aquellos años se refieren a la citada corporación que acabamos de describir como Real Junta de Puerto y Muelle o Reales Obras del Muelle y Fortificaciones, así al menos hasta el último tercio del siglo XIX.

Bajo el gobierno de los Borbones se sucedieron diferentes normativas y reformas en la composición y en el cometido de dicha corporación. La primera de ellas, de un cierto interés, tuvo lugar en el denominado «Real Reglamento o Instrucción que con fecha de ocho de Mayo de 1736 fue servido expedir a la Junta de Reales Obras establecida en Málaga para su gobierno». A lo largo del siglo fueron promulgadas otras regulaciones que completaban a las anteriores modificando algunos de sus artículos y cuyo análisis evitamos por su escaso interés (Cabrera, 2025).

Dicha Junta era la encargada de contratar las obras generalmente por asiento, siguiendo los modelos que se empleaban en las del puerto de Barcelona. La administración, cuando fue aplicada, no dio en Málaga muy buenos resultados, porque los proyectos se dilataban más de



Plano de la bahía de Málaga con el lugar de descarga de gánguiles y tartanas. Gerónimo Amici (1747).
Archivo General de Simancas, MPD, sign. 25-148.

lo debido ante la desesperación de los ingenieros que los dirigían y de la propia Corona que los aprobaba.

La picaresca, en este sentido, resultaba habitual en las contratas que se hacían y que en casos como la extracción de fangos antes comentada resultaba de un difícil control por parte de los técnicos y del propio capitán del puerto, al ser trabajos que se desarrollaban en la mar y la descarga de los gánguiles y tartanas en zonas alejadas de la costa. Hemos constatado continuas denuncias de los ingenieros sobre la suelta de arenas fuera de los lugares señalados para ello: hubo asentistas que los depositaban cerca de la bocana del puerto, con lo que cualquier poniente que soplara volvía a introducirlas dentro haciendo inútil el trabajo de los pontones y dilatando las obras hasta extremos increíbles (Cabrera, 2023: 157-167).

El inicio del proceso de contratación de los proyectos para prolongación de los muelles era siempre el mismo: tras su elaboración y la obligada aprobación del rey se sacaban al pregón

mediante bando emitido por el Ayuntamiento, presentándose las posturas por parte de los constructores interesados y aprobándose la más favorable, según los casos, por la propia Junta de Muelle.

La misión fundamental de esta era por lo tanto de tipo económico y técnico, puesto que tenía la responsabilidad de su control financiero, vigilando e inspeccionando que los cobros y libramientos se realizaran con la fluidez precisa como para no interrumpir la marcha de los trabajos, de cuyo estado debía dar periódicamente cuenta a S.M.

Al mismo tiempo, la Junta supervisaba las actuaciones de los ingenieros destinados en este puerto, con los que sostuvo en más de una ocasión notables enfrentamientos derivados de la disparidad de criterios sobre la marcha de los proyectos que estaban aprobados. Unos enfrentamientos que casi siempre tenían de fondo una escasa recaudación de los arbitrios destinados a las obras, que obligaba a la Corona a prolongarlos constantemente.

Como hemos dicho, la dirección de las obras estuvo siempre a cargo de un técnico. Sin embargo, hasta la creación del Cuerpo de Ingenieros Militares en 1711 por el marqués de Verboom las construcciones portuarias se realizaron bajo la responsabilidad de maestros, ingenieros —en el siglo XVII los hubo y muy buenos— o simplemente de militares con cierta «experiencia» en lo que a la construcción de fortificaciones se refiere.

Desde la creación del Cuerpo citado, fueron estos funcionarios con una mayor formación, generalmente con el grado de teniente coronel o coronel, los que dirigieron las ampliaciones de los puertos hispanos en general y el de Málaga en particular (Capel, H; Sánchez, J.E; Moncada, O.: 1988).

A partir de la fundación del Cuerpo de Ingenieros de Marina en 1770, estos nuevos especialistas, «hidráulicos», como se les denominaba en el lenguaje de la época, empezaron a hacerse cargo de las obras relacionadas con el agua: esto es, astilleros, arsenales, puertos y faros entre otras. Sin embargo, dado al principio su escaso número, no llegaron a dirigirlas en la práctica hasta después de la real cédula de Carlos III fechada en 1786.



Ingeniero General D. Jorge Próspero Verboom.
Román García Rodrigo.
Museo de la Academia de Ingenieros del Ejército.

En el caso de los muelles malagueños, el primero de aquellos «hidráulicos» destinado a esta ciudad en los inicios del siglo XIX fue el entonces capitán de fragata Joaquín María Pery y Guzmán, director del Puerto y autor de la Farola, al que siguieron otros oficiales de la Armada (Cabrera, 2016).

En cualquier caso, tanto unos como otros, estaban obligados a firmar un presupuesto previo sobre las reformas portuarias, limpieza de fondos o cualquier obra que resultara precisa en los puertos de España, informando a los ayuntamientos en el caso de que los pagos hubieran de hacerse con los caudales de sus propios. Una vez presentado el proyecto ante la Junta de Muelle, lo enviaban a instancias superiores para su estudio y aprobación.

Este afán recaudatorio, junto a la vigilancia ejercida por dicha Junta, era muy importante. Así pretendía evitar, la Corona en general y Carlos III en particular, un problema tradicional en las construcciones públicas españolas como lo era la suspensión de las obras antes de su finalización por problemas financieros.



Uniforme de ingenieros militares.
Juan Martín Zermeno (1751).
Archivo General de Simancas, MPD, sign. 15-55.

En cualquier caso, la responsabilidad técnica de las ampliaciones portuarias continuó recayendo directamente en el ingeniero militar primero y naval después nombrado para su dirección, sin que otras instancias locales pudieran modificar sus criterios. No obstante, las edificaciones en curso serían inspeccionadas periódicamente para prevenir los defectos que pudieran presentar en la ejecución posterior.

En definitiva, lo que se perseguía con esta normativa —como la dictada por Carlos III en 1786—, era evitar los abusos que se producían en algunas construcciones del Estado en las que la más mínima supervisión resultaba difícil, no solo por la propia complejidad y naturaleza de las obras portuarias, sino por cuestiones competenciales, financieras y jurídicas que dificultaban extraordinariamente el desarrollo de los trabajos que tenían lugar en los muelles. Un enmarañado entramado administrativo que alargaba hasta la desesperación unas obras que a veces exigían una extremada urgencia: como la reposición de escolleras arrancadas por una de las tradicionales tormentas de levante o la construcción de una batería cualquiera ante un peligro inminente. Y del control de todo ello se ocupaban, como decimos, las Juntas de Muelle, que en algunos momentos llegaron también a encargarse de las fortificaciones de la costa.

Al mismo tiempo, los capitanes de puerto vigilaban que la operatividad de la lámina de agua en el interior de la dársena fuera la adecuada y que la navegación se desarrollara sin problemas. Esto último provocó serias tensiones con los ingenieros militares por las atribuciones que tenían unos y otros, con enfrentamientos especialmente significativos en algunos casos.

De todas formas, es indudable que los puertos en España consolidaron sus instalaciones aumentando su tráfico a lo largo del XVIII, con las excepciones coyunturales derivadas de las guerras o en los momentos terribles de las epidemias.

En este sentido, no podemos dejar de considerar que aquel fue un siglo emprendedor, en el que a pesar de sus éxitos, y también de sus fracasos, debemos aceptar un saldo general positivo en lo que a las obras públicas se refiere. Unas obras, entre las cuales las prolongaciones de los muelles a la búsqueda de una sonda mayor ocuparon siempre un lugar destacado en la política hispana: por los proyectos emprendidos, por los caudales empleados y

por la enorme complejidad que implicaba la realización de estas «construcciones hidráulicas». Evidentemente, en este contexto, la capacidad económica de los muelles de Málaga se incrementó progresivamente durante la centuria de la Ilustración.

La Junta del Puerto de Málaga

La llegada del siglo XIX vino acompañada de extraordinarias dificultades para nuestro país. Así, al gobierno de un Carlos IV, tan incompetente como padre y como rey, se unieron los manejos de un Godoy más ocupado en su propio beneficio que en las necesidades del Estado al que debía servir. A esto hay que unir la derrota de Trafalgar que sentenció por décadas y de manera inexorable a la Marina de España: un panorama agravado por la guerra de la Independencia primero, seguido de la sucesiva emancipación de las provincias hermanas de América y el nefasto reinado de un Fernando VII, mejor para olvidar.

Respecto a la dirección de las obras en los muelles, y a partir de 1835, los hasta entonces ingenieros de caminos y canales incorporaron entre sus competencias los puertos y faros, encargándose, desde la real orden de 18 de agosto de aquel año, de su dirección en España.

A lo largo de la segunda mitad de aquel siglo, había que ordenar el funcionamiento de los puertos, adaptándolo a los nuevos tiempos. Y ello, porque las Juntas aún existentes continuaban con parecidas estructuras y funciones, cada vez más desfasadas ante la presencia de otras instituciones civiles y militares —cuyas competencias con frecuencia se confundían—, y de los avances en la navegación para los cuales aquellas instalaciones no estaban preparadas.

Y es aquí donde la complejidad de la gestión de estas infraestructuras obligó a la mayoría de los puertos a plantearse la creación de un nuevo organismo que pudiera responder, de manera adecuada, a la diversidad de operaciones que ya entonces demandaba el aumento del tráfico marítimo en todo el mundo.

La Junta de Málaga, por ejemplo, tuvo que hacer frente en aquellos años, además de a la complicada política nacional del momento —que lastraba de forma extraordinaria las ampliaciones de los diques—, a unas infraestructuras prácticamente inoperativas y cercanas a la profundidad de cierre por el escaso fondo



Málaga. Vista desde Gibralfaro. A. Guesdon (c. 1855). Biblioteca Nacional de España, sign. Invent/69180.

que presentaban, impidiendo la entrada de los buques de mayor calado en el interior de la dársena.

El caso llegó a tal extremo que en 1852, el entonces ingeniero de la Armada y director de este puerto, el capitán de fragata Agustín de Liminiana, tuvo que dragar un canal de entrada para los barcos de mayor porte, los cuales solo podían permanecer en medio del fondeadero. Allí, tenían que ser cargados y descargados hasta donde podían por los denominados «palanquines de playa»: unos hombres que transportaban en una «palanca» sobre sus hombros las mercancías desde el costado del barco a los andenes del muelle o viceversa. Y lo mismo sucedía, como decimos, en otros puertos de España.

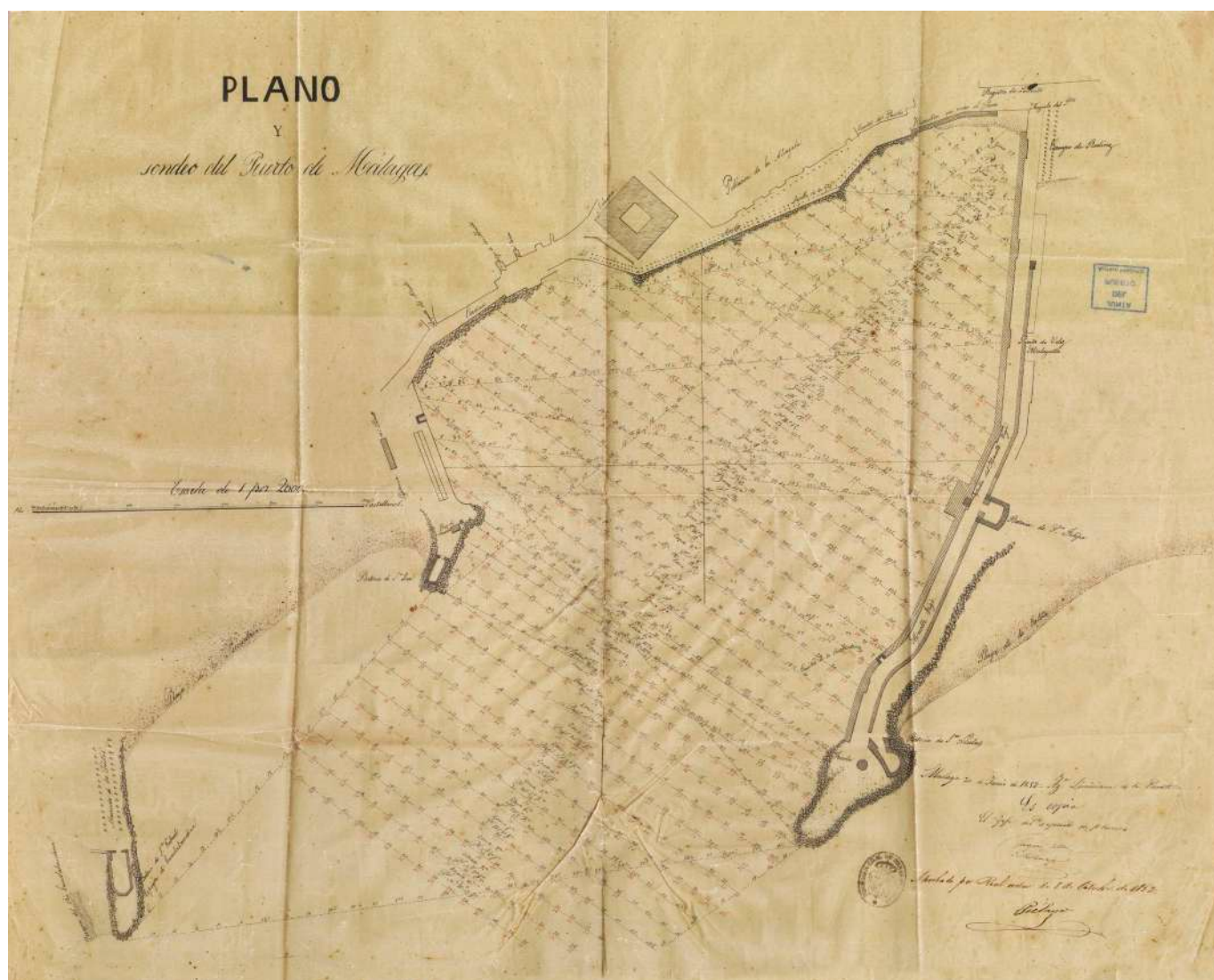
Debido a esta falta de fondo por culpa de los aterramientos, es frecuente observar en las fotografías de aquellos años a los barcos de más envergadura en mitad de la dársena y lejos de los diques a los que no podían acercarse.

El puerto de Barcelona presentaba unos problemas parecidos, sucediéndose las peticiones al gobierno para que atendiese estas cuestiones. Al fin, y tras algunos intentos

previos no exentos de dificultades, la Gaceta de Madrid de 17 de diciembre de 1868 autorizó la formación de la nueva Junta del Puerto en aquella ciudad: una entidad encargada de administrar y gestionar sus instalaciones solicitada por empresarios, comerciantes y navieros de la Ciudad Condal en repetidas ocasiones.

En Málaga y para resolver parecidos inconvenientes, en mayo de 1874 se constituyó una nueva Junta del Puerto, que hasta cierto punto estaba inspirada en aquella de Barcelona a la que hemos aludido y que en la nuestra sustituía a la aún existente, ya entonces con escaso servicio. Esta es su historia.

El domingo 17 de aquel mes y año, el gobernador Pedro de Torres convocó para el día siguiente a todos los miembros que, corporativamente y en su opinión, debían formar parte del nuevo organismo a fin de «dejar constituida la Junta del Puerto y empezar los trabajos para realizar la importante mejora de la limpia del de esta capital, he acordado que aquella celebre su primera reunión mañana a la una de la tarde en mi despacho» (Archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga, en adelante AAPM, leg. 503).



Plano y sondeo del Puerto de Málaga. Agustín de Liminiana (1852). Archivo de la Autoridad Portuaria, sign. 01/04.

Así que, cumpliendo las instrucciones recibidas, se reunieron aquel lunes 18 en las dependencias de la primera de las autoridades malacitanas consignatarios, empresarios y navieros junto al ingeniero director de estos muelles. Debían estudiar la formación de una Junta que, a semejanza de la recién creada en Barcelona en 1868, pudiese dirigir y regular todo lo referente al tráfico del Puerto de Málaga desde un punto de vista económico y aduanero y, muy especialmente, que controlase las obras que sin duda ya entonces se precisaban.

Tras aquellos trámites previos se constituyó la citada corporación el lunes 18, siendo sustituido De Torres en la presidencia de la corporación recién creada (acto seguido y nada más comenzar), por Abdón de Paz, en su condición de secretario del gobierno civil que desarrolló funciones de gobernador interino. Y esto porque

el día anterior, De Torres cesó en el gobierno de Málaga al ser destinado para el mismo cargo en la ciudad de Granada y quiso, antes de irse, dejar funcionando en la nuestra a la nueva Junta, que dicho sea de paso tanta falta hacía.

Sus miembros, presididos por el citado gobernador interino, formaban parte de los diferentes sectores productivos de la ciudad malagueña: representantes de las corporaciones locales, comerciantes, consignatarios, navieros y empresarios. Nacía así un organismo que estaba llamado a ser a partir de entonces el motor económico de la ciudad a lo largo de buena parte de su historia más reciente.

Tras un receso de cinco minutos por parte de los convocados y en la misma reunión se procedió en votación a elegir como vicepresidente a Manuel de Lara y Romero y como secretarios a Indalecio Ferrer y a Ramón Portal y Porta.

El mismo 18 de mayo, la recién constituida Junta del Puerto de Málaga acordó entre la primera de sus actuaciones preparar un proyecto destinado a aumentar el fondo de la dársena. Y ello porque esta se encontraba muy cerca de la total interrupción del tráfico portuario por su escasa profundidad, con el problema que ello habría supuesto al ser el motor económico de la ciudad.

Naturalmente y como era preceptivo, la creación, formación y composición del nuevo organismo fue comunicada a la Dirección General de Obras Públicas (Sección de Puertos) del Ministerio de Fomento.

El ministro del ramo respondía en carta fechada en Madrid el 30 de junio del mismo 1874, por medio del recién nombrado director general de Obras Públicas, Lino Peñuelas y Fornesa, informando que: «El Presidente del poder Ejecutivo de la República... ha tenido a bien autorizar la constitución definitiva de la

Junta de Obras del Puerto formada en la ciudad de Málaga» (AAPM, leg. 503).

Desde Fomento se ordenó además que informara de las obras precisas destinadas a la ampliación de los muelles, estudiando para su financiación «los empréstitos necesarios, si aquellos fondos no fueren suficientes», además de aprobar el primer Reglamento sobre su funcionamiento que la Junta presentó a las autoridades de aquel Ministerio.

Días después, el 18 de julio de 1874, el vicepresidente Manuel Lara y Romero comunicó al ingeniero de caminos y director de las obras en Málaga, Justo González Molada, la aprobación del organismo recién creado por parte de las autoridades.

Meses más tarde, la nueva Junta —en una de sus primeras decisiones— encargó al entonces director de estos muelles, el ingeniero de caminos Rafael Yagüe que acababa de ser nombrado, la preparación de un proyecto de ampliación de



las instalaciones portuarias que les permitiese atender al incremento del tráfico de mercancías y de pasajeros que la ciudad venía demandando desde hacía tiempo.

Entre tanto, a nivel nacional, el 30 de noviembre de 1875, el Ministerio de Fomento publicó una real orden (una vez producida la Restauración Borbónica, de ahí lo de real) con una exhaustiva «Instrucción para la inspección y vigilancia de las obras de Puertos que se hallan a cargo de Juntas». Una instrucción que se formuló a petición conjuntamente de la Junta del Puerto de Barcelona y la de Málaga y que tenía como fin: «simplificar la tramitación de los diversos expedientes a que dan lugar los proyectos, ejecución, dirección, vigilancia y contabilidad de dichas obras».

En la mencionada instrucción se unificaban normativas estatales, que entre algunas dársenas hispanas resultaban muy dispares. En ella, se especificaba de forma detenida cuáles debían

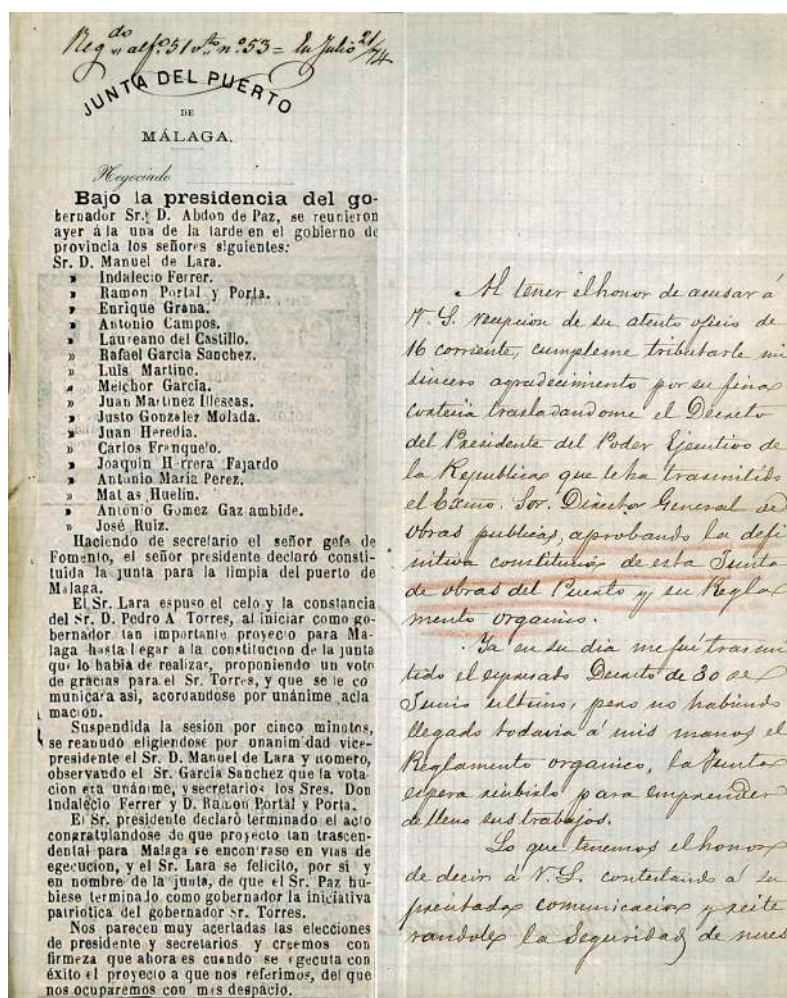
de ser las funciones y responsabilidades de estas corporaciones y de cada uno de sus miembros. En concreto, en su artículo 18 establecía:

En todo puerto en que se haya resuelto o se resuelva en adelante que la conservación de las obras corre a cargo de la Junta del mismo puerto, se entenderá que es también de cuenta de dicha Junta el servicio de vigilancia de los muelles y de la zona marítima. En tales casos, el Ingeniero Jefe encargado de la inspección debe extender su acción a observar si ambos servicios se desempeñan de la manera que corresponde, siendo asimismo de su incumbencia informar acerca de los presupuestos anuales que la Junta debe redactar para la conservación de los muelles y demás obras del modo que se halla establecido para los puertos que corren directamente a cargo del Estado (AAPM, leg. 503).

Un nuevo paso en el funcionamiento de las Juntas de los Puertos de España se produjo



Cortina del Muelle (c. 1870). Archivo de la Autoridad Portuaria, Sección de fotografía.



Creación de la Junta del Puerto de Málaga el 18 de mayo de 1874. El periódico local, *El Avisador Malagueño*, en su edición del martes 19 de mayo recogía la importante noticia del día anterior (AAPM, leg. 503).

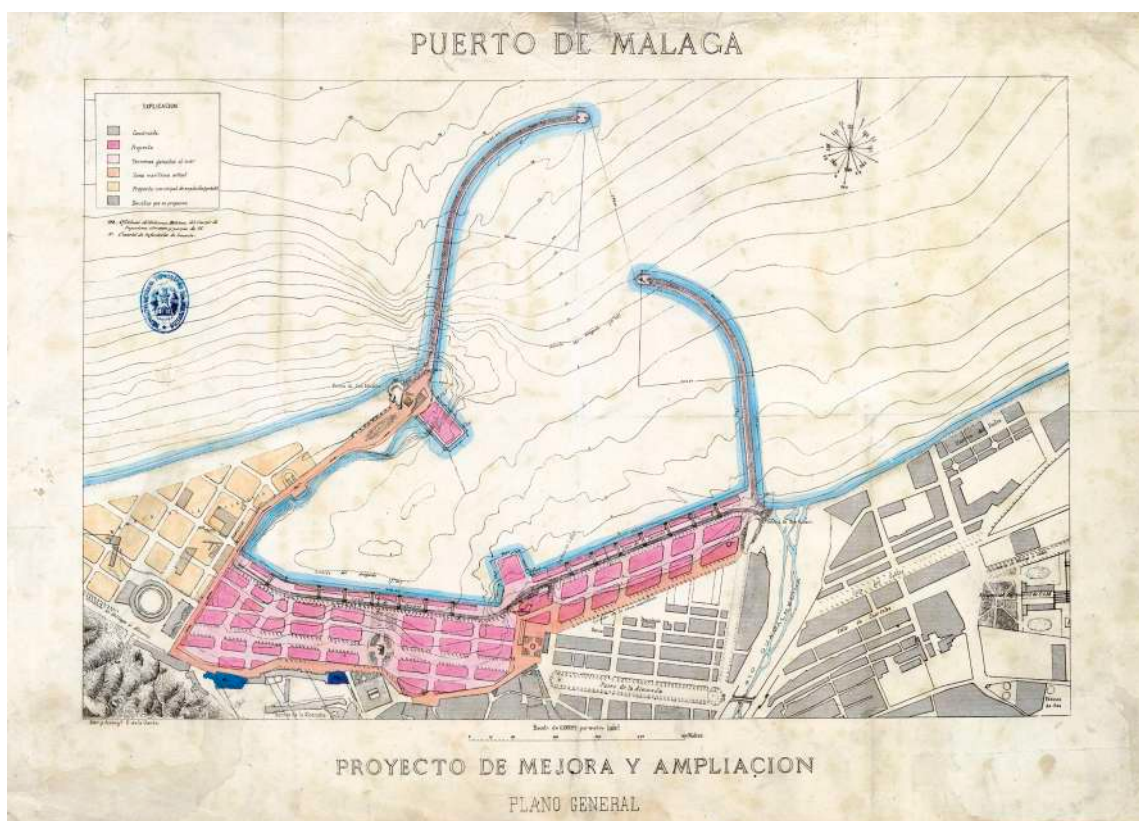
cuando el 29 de diciembre de 1876, las Cortes aprobaron, «la Ley otorgada al Ministro de Fomento, oído el de Marina, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el Consejo de Estado en pleno». En función de la precitada normativa y una vez aplicada, la Gaceta de Madrid publicó el 8 de mayo de 1880 una nueva disposición que regulaba todo lo concerniente al «Dominio de las aguas y la Clasificación de los puertos». Dentro de este apartado, el artículo 16 señalaba algo que nos afectaba directamente a los malagueños: «Se declaran puertos de interés general de primer orden: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo».

La reglamentación de la que hemos hecho un apresurado resumen terminaría ordenando, durante más de un siglo, a las Juntas de los Puertos de España, entre ellos el de Málaga, con ligeras y puntuales modificaciones hasta el nacimiento, mucho más reciente, de las actuales Autoridades Portuarias.

Entre tanto y como decíamos, la Junta del Puerto de Málaga había puesto en marcha la ampliación de sus muelles. Para ello acudió a Rafael Yagüe, un competente ingeniero de caminos que había sido nombrado director de este puerto el 17 de diciembre de 1874.

Yagüe pasó a dirigir las obras portuarias de nuestra ciudad desde su cargo como ingeniero jefe del Negociado de Obras Públicas y Telégrafos del Ministerio de Ultramar donde estaba destinado. En Málaga, desarrolló nada más llegar un ambicioso proyecto que, con las lógicas modificaciones, se mantuvo durante más de un siglo.

El 16 de diciembre de 1876 terminó su propuesta de ampliación del puerto de Málaga. Consistía básicamente en la prolongación del dique de levante, construyendo uno nuevo en la desembocadura del Guadalmedina y dejando una amplia bocana de entrada a las instalaciones. El expediente tuvo que someterse al preceptivo dictamen de la Junta Consultiva del Cuerpo de



Proyecto de Mejora y Ampliación (1877). Rafael Yagüe. Dib. Emilio de la Cerda. Archivo General Militar de Madrid, sign. MA. 2-21.



Málaga. El Puerto. Rafael Garzón. Archivo de Diputación. Sala Temboury, sign. 1287.

Ingenieros de Caminos, presidida entonces por Carlos María de Castro que la autorizó el 24 de diciembre de 1877:

Que el proyecto de las obras de ampliación y mejora del Puerto de Málaga presentado por el Ingeniero Yagüe con acierto y gran inteligencia merece ser aprobado, y que como distinción honrosa le haga conocer la superioridad el aprecio con que lo ha visto (Brioso, 1944).

Días después, por real orden de 12 de enero de 1878, S. M. el rey Alfonso XII procedía a su definitiva aprobación (AAPM, leg. 876-1/2).

De forma muy resumida, el estudio de Rafael Yagüe analizaba las características mercantiles del Puerto de Málaga, así como sus condiciones maríneas y de construcción. Contenía el trazado de los diques ya comentados a E y O y el ancho de la bocana que quedaría; el plano de los muelles de la Aduana, Pescadería, espigón de la Sanidad y el de la Farola. Las diferentes secciones de los andenes, muelles y morros, junto al dragado y los terrenos cedidos a la ciudad para su uso y disfrute, completaban el expediente.

Analizaba también aspectos como la explotación de la cantera de San Telmo y el transporte por mar de la escollera, desde un

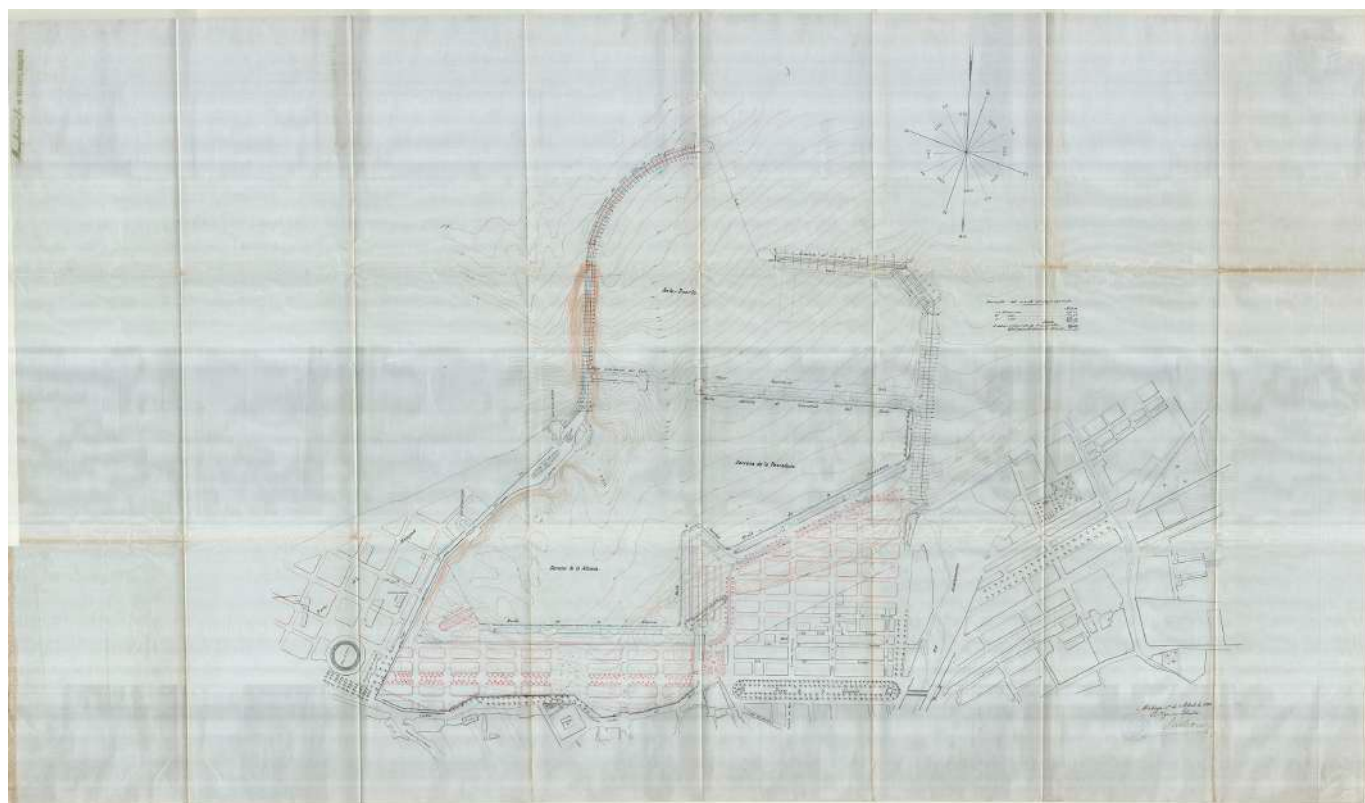
pequeño embarcadero que allí se preparó para este fin, origen por cierto de los actuales Baños del Carmen. De igual forma, el ingeniero explicaba el orden que habría de seguirse en la ejecución de las obras.

Por último analizaba el habitual capítulo de los presupuestos y las condiciones que debería cumplir el contratista. El costo total previsto alcanzaba los 13.305.382 de pesetas que se cubrirían en su mayor parte con el producto de los arbitrios, algo más de los cinco millones y medio, y con la venta de los solares que resultarían, algo más de los siete millones trescientas mil pesetas.

El proyecto de Rafael Yagüe, sin duda el más importante de los emprendidos por aquella Junta del Puerto, se inició con la inauguración oficial de la primera piedra el 10 de septiembre de 1879 en la cantera de San Telmo, de donde se pensaba extraer la mayor parte de la escollera.

La marcha de Yagüe a ocupar un nuevo destino obligó a continuar las ampliaciones bajo la dirección de otros ingenieros como Francisco Prieto primero y José Valcarce después; reformas que llevaron las instalaciones portuarias a las puertas del siglo XXI.

Un punto de singular importancia en el que es preciso detenerse era el destino que se les



Proyecto Reformado. Joaquín de Rucoba (1896). Archivo Municipal de Málaga, leg. 877-1.

podría dar a las superficies ganadas al mar. Este asunto fue tratado en el cabildo celebrado el 5 de junio de 1895 cuando, estando las obras prácticamente finalizadas, el entonces alcalde de Málaga Francisco de Cárcer Téllez informó a los capitulares que:

Entre los muchos proyectos de antiguo estudiados por el Excmo. Ayuntamiento que presido figura como uno de los más importantes el de la prolongación de la Alameda en línea recta hasta el Hospital Noble, cuya mejora si siempre fue considerada de gran importancia, hoy que corresponde al interés general el convertir a Málaga en la mejor estación invernal de Europa, no puede prescindirse de llevarla a cabo (AMM, Actas Capitulares, libro 296, fols. 170-172v).

Finalizaba su exposición solicitando a la Junta de Obras del Puerto que «se sirva ceder a la ciudad la parte de dichos terrenos de los ganados al mar que sean necesarios para la prolongación de la Alameda principal».

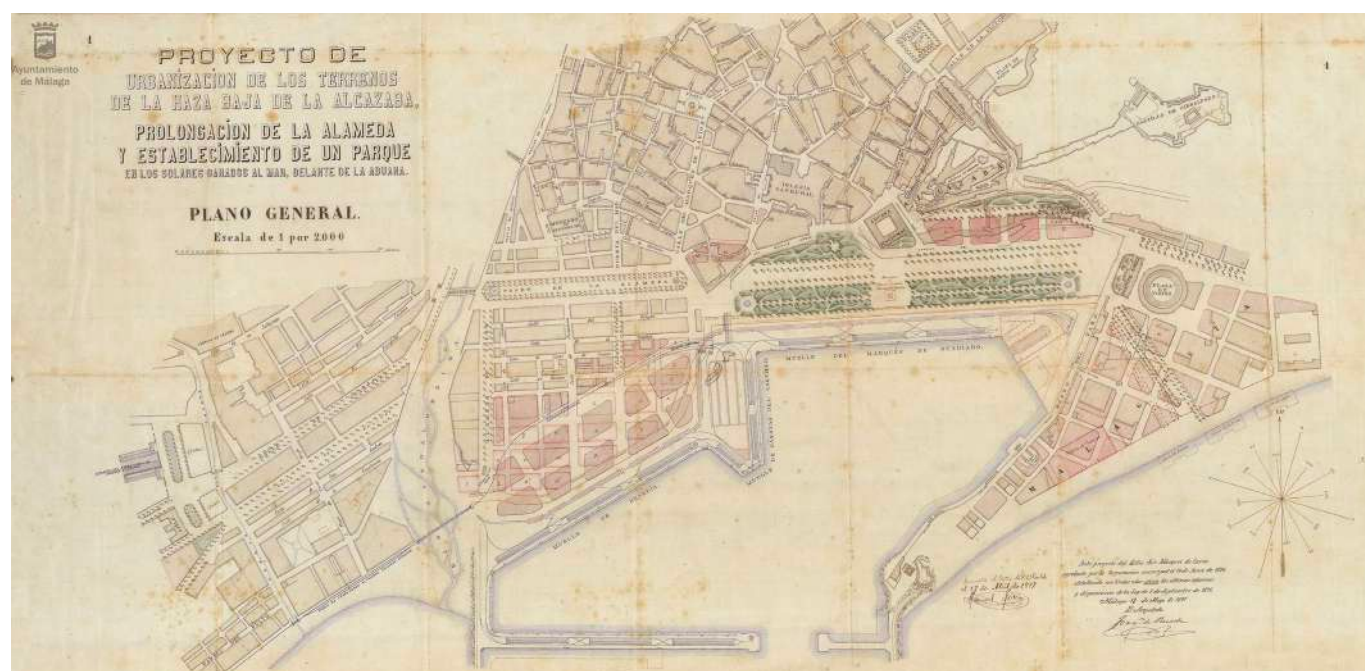
Bien es cierto que la intención del municipio en aquellos primeros momentos era construir dos hileras de edificios a continuación de la Alameda malagueña, operación que lógicamente produciría al erario municipal importantes beneficios. Afortunadamente, gracias a la presencia de Antonio Cánovas del Castillo en el Consejo de Ministros, ya entonces se contemplaba el nacimiento de un Parque que hoy es un motivo de orgullo para los malagueños.

En ese sentido, la Gaceta de Madrid publicaba un real decreto de la reina regente el 8 de septiembre de 1896 mediante el cual se cedían a la ciudad malacitana los terrenos ganados al mar, con la condición de que en ellos se dedicase «a jardines la faja resultante entre la prolongación de la línea actual de fachadas del lado Sur y la zona de servicios, así como los espacios que queden entre la prolongación de las fachadas del lado Norte y las fachadas actuales de la cortina del muelle» (Gaceta de Madrid, n.º 252). En los comienzos del siglo XX, el Parque de Málaga era ya una ilusionante realidad.

De la Junta de Obras a la Autoridad Portuaria

Llegado el siglo XX, la Junta del Puerto de Málaga procedió a realizar las reformas exigidas por las nuevas necesidades que se iban generando en las instalaciones portuarias desde las últimas décadas de la centuria anterior, ante el aumento del tráfico y la envergadura de los buques.

Un siglo el que nos llegaba, en el cual la situación política nacional seguía siendo muy complicada. El criminal asesinato de Cánovas del Castillo en el verano de 1897 —de tan terribles consecuencias para nuestra ciudad al desaparecer su más firme valedor—, y la posterior pérdida de las mal llamadas colonias, por aquel



Proyecto Reformado. José Valcarce (1896). Archivo de la Autoridad Portuaria, leg. 877-1.



Málaga vista desde la Farola. Hauser y Menet (1891). Biblioteca Nacional, sign. 17/150/1/149.



El Parque de Málaga visto desde Gibralfaro (c. 1910). Fondo Thomas. Archivo Histórico Fotográfico del Instituto de Estudios Fotográficos de Cataluña, sign. ACM-3-2529.

turbio asunto del hundimiento del USS Maine, a pesar de la heroica actuación del almirante Cervera, otro ilustre marino tan injustamente olvidado, supusieron un extraordinario baño de realidad para los españoles de lo que otrora fue un imperio hegemónico, ya entonces en franca decadencia. Y, lógicamente, las operaciones portuarias se resintieron de forma indiscutible con la inestabilidad política entonces imperante.

La Primera Guerra Mundial permitió reactivar, por un tiempo y mientras que duró la contienda, el tráfico de estos muelles dada la neutralidad de España. Unos muelles que participaron luego a través de su Junta en las operaciones logísticas motivadas por el conflicto militar en el Protectorado de Marruecos, antes y después de producirse el terrible desastre de Annual en el verano de 1921.

La posterior y no menos terrible Guerra Civil, seguida de un nuevo enfrentamiento mundial y un largo periodo de autarquía económica, paralizaron, una vez más, las obras portuarias, limitándose los ingenieros que las dirigían a mantener operativas las instalaciones hasta donde podían.

Tras la Primera Guerra Mundial, ya se había puesto de manifiesto la necesidad de contar con un edificio que controlase todas las tareas administrativas de la Junta de Obras del Puerto, naciendo así el actual inmueble, proyecto del ingeniero Manuel Aceña en 1931, que sería

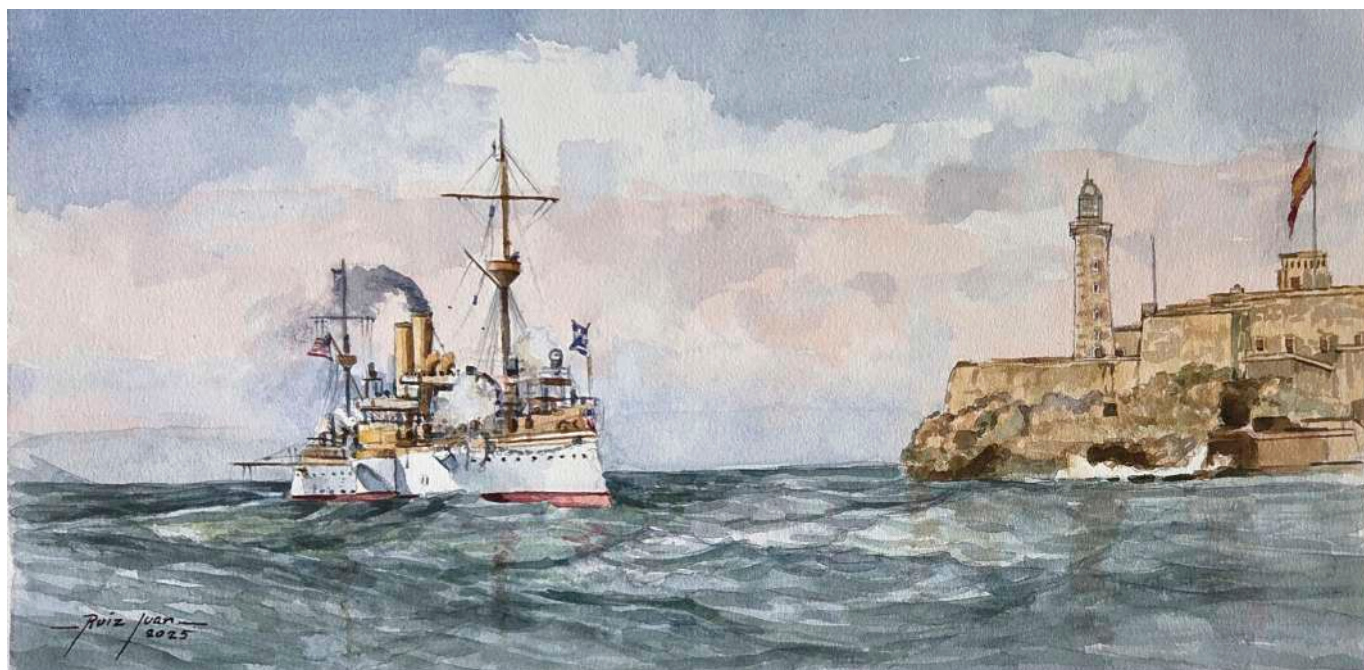
aprobado por la Dirección General de Puertos tres años después.

Terminado en 1936, no se pudo recibir por el Estado al empezar a los pocos meses la Guerra Civil: uno de los episodios más trágicos de nuestra historia en el que la Junta tuvo que padecer los avatares propios de la contienda.

Una contienda en la que este puerto fue declarado por el gobierno de la República «Base Naval Accidental» debido a su importancia geoestratégica. Hasta la llegada de las tropas sublevadas en 1937, estos muelles acogieron a la mayoría de los buques de la Armada que habían quedado el 18 de julio a favor del gobierno (Cordera, 2016).

Antes de la retirada de las fuerzas republicanas el 7 de febrero del año citado, el comandante Baudilio Sanmartín ordenó el hundimiento del Ártabro y el Xauen para que no cayeran en manos de los nacionales, cuyos buques ya estaban en la bahía malagueña, y alguno de ellos, como el crucero ligero Almirante Cervera, en el antepuerto. El primero de los citados era un barco fluvial, reconvertido en hospital, y el segundo un cañonero.

La Guerra Civil fue, desde luego, una auténtica tragedia para España y también para Málaga y su puerto, con frecuentes bombardeos en los primeros meses junto a la pérdida de los buques republicanos que, como decimos, no pudieron huir en febrero de 1937 ante la llegada



*El Maine hace entrada en el puerto de La Habana (Cuba) el 25 de enero de 1898.
Ruiz-Juan. Acuarela sobre papel Ingres. 35 x 18 cm. 2025.*

de las tropas nacionales.

Y, terminada la contienda, llegó el confinamiento internacional con el mantenimiento de una autarquía económica de tan terribles consecuencias. Un aislamiento político y económico, cuyo anhelo final se inició con el apoyo del presidente Harry Truman a nuestro país en la ONU en 1947 y la apertura de la frontera con Francia. Tras la firma de los concordatos con la Santa Sede y de los acuerdos bilaterales con los EE. UU. en 1953 (los llamados pactos de Madrid), el movimiento de buques en el puerto malagueño aumentó paulatinamente, contribuyendo al fin del confinamiento al que, como decimos, estuvo sometida España tras la Segunda Guerra Mundial.

Fue en aquellos años cuando se construyó el Silo del Muelle 2 denominado Carlos Rein y destinado al almacenaje del trigo que llegaba para abastecer a todo el *hinterland*. Construido entre 1948 y 1953, según proyecto del ingeniero Inzenga Caramanzana, la necesidad de este Silo venía exigida por las enormes carencias alimentarias de los años inmediatamente poste-

riores a la contienda civil del año 1936, carencias paliadas en parte por las aportaciones de grano provenientes de Argentina.

Otro momento importante de la historia portuaria tuvo lugar en 1952, cuando la Junta aprobó la construcción de una estación marítima que tanta falta hacía para atender el operativo del tráfico que ya entonces presentaba estos muelles. Obra del ingeniero Núñez Casquete se entregó en 1955.

Uno de los logros económicos más importantes de la Junta del Puerto fue la preparación de sus instalaciones para la descarga de crudo. Entre los años 1965 y 2000 la descarga de petróleo hacia la refinería de ENCASA, en Puertollano, supuso unos ingresos en algunos ejercicios de hasta el 90% para la economía del puerto.

Durante los años que siguieron continuaron las obras en estas instalaciones, siendo una de las más significativas la ampliación del Muelle 1 a partir de los setenta (Santos, 2021).

Y, al fin, en el año 1997 se concluyó el Plan Especial del Puerto, que acometía su ampliación por parte de la Junta bajo la dirección del



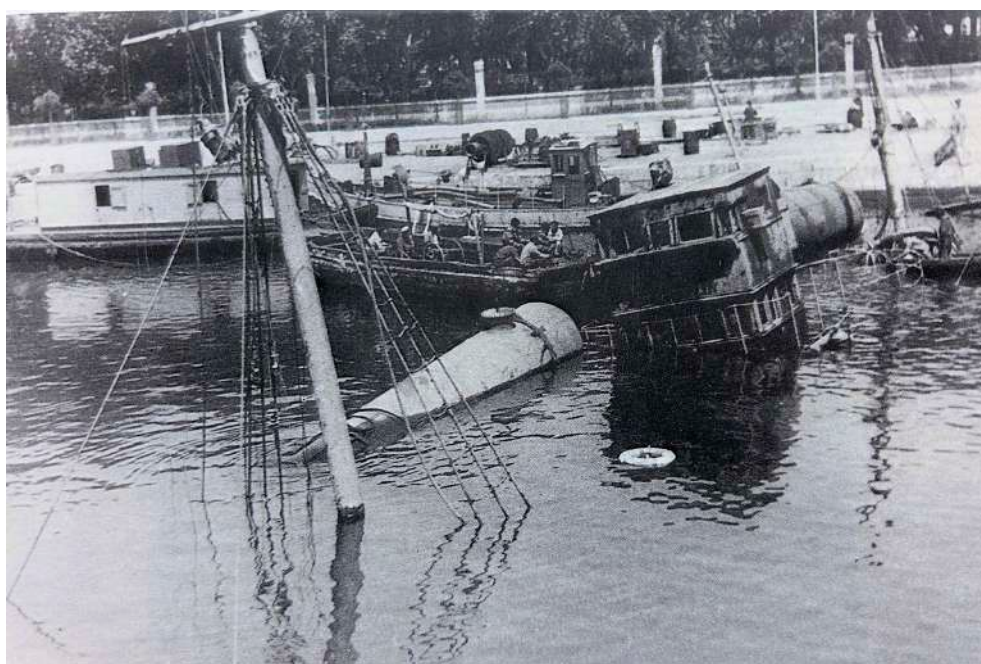
La vida en el muelle, Málaga 1920. Ruiz-Juan. Óleo sobre lienzo. 55 x 38 cm. 2023.



Edificio de la Autoridad Portuaria en construcción. Archivo de la Autoridad Portuaria.



Edificio e interior de la Autoridad Portuaria. Arquitecto: Manuel Aceña (1931). Archivo de la Autoridad Portuaria.



El Ártabro hundido (1937). Archivo de la Autoridad Portuaria.

entonces presidente de la Autoridad Portuaria Francisco Merino Ruiz de Gordejuela. Un proyecto aprobado por la Dirección General de Puertos del Estado en diciembre de aquel mismo año y que, como podemos comprobar en las imágenes de antes y después, supuso un notable crecimiento de estas instalaciones.

Un proyecto que además de habilitarlas para el atraque de portacontenedores en un muelle 9 de nueva construcción, y el de grandes cruceros en la prolongación del muelle 1, atendió también a una antigua y lógica aspiración de los ciudadanos: que parte del recinto portuario se dedicase a usos culturales, deportivos, recreativos y lúdicos. La primera piedra se echó al mar el viernes 16 de enero de 1998 en un solemne y emotivo acto.

Finalizada la prolongación de los muelles de levante y poniente, las infraestructuras preparadas para el atraque de cruceros, la incorporación del puerto de Málaga al tráfico de buques portacontenedores, la creación de espacios para actividades ciudadanas y la dotación de singulares equipamientos...

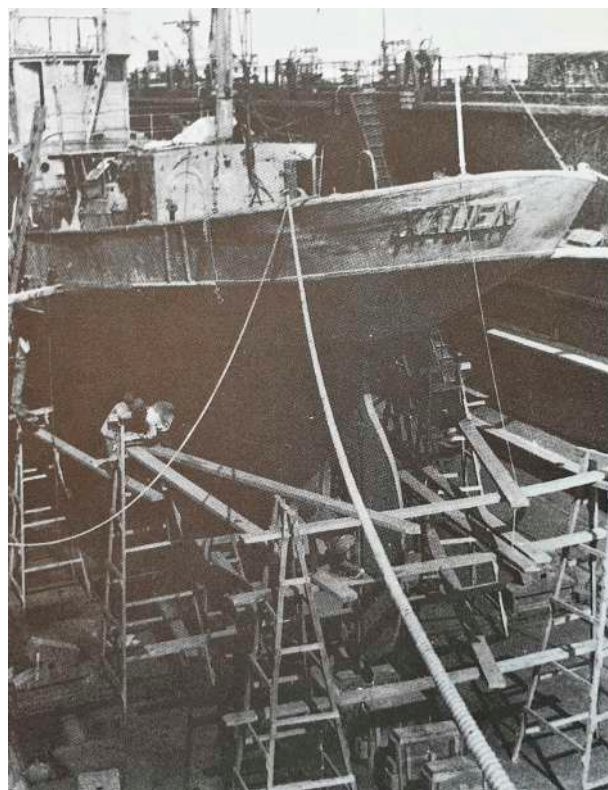


Operaciones de reflotado de El Ártabro.
Archivo de la Autoridad Portuaria.

alcanzaron un proyecto entonces de futuro que es hoy ya una realidad.

Una realidad que culmina con las últimas transformaciones del plan especial: el muelle de yates y megayates en el 1 y el 2 y la nueva lonja de pescadería. Y también el ya iniciado proyecto del puerto deportivo de San Andrés y la plataforma del muelle 8 que supondrá una vez terminada, sin duda, un elemento muy importante para la operatividad del muelle 9. Solo quedará por acometer las reformas del muelle 4, aunque esto es ya otra historia que está por llegar y, por lo tanto, aún por contar.

En el aspecto jurídico y administrativo, el ordenamiento actual de las autoridades portuarias en España parte de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, reformada después en 2003 y 2010, entre otras disposiciones a las que no podemos aludir por las lógicas razones de espacio y tiempo. Unas disposiciones que culminarían con el Real Decreto de 5 de septiembre de 2011 publicado días más tarde en el Boletín Oficial del Estado, en el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que regula «El sistema portuario de titularidad estatal». Disposiciones todas que hoy regulan



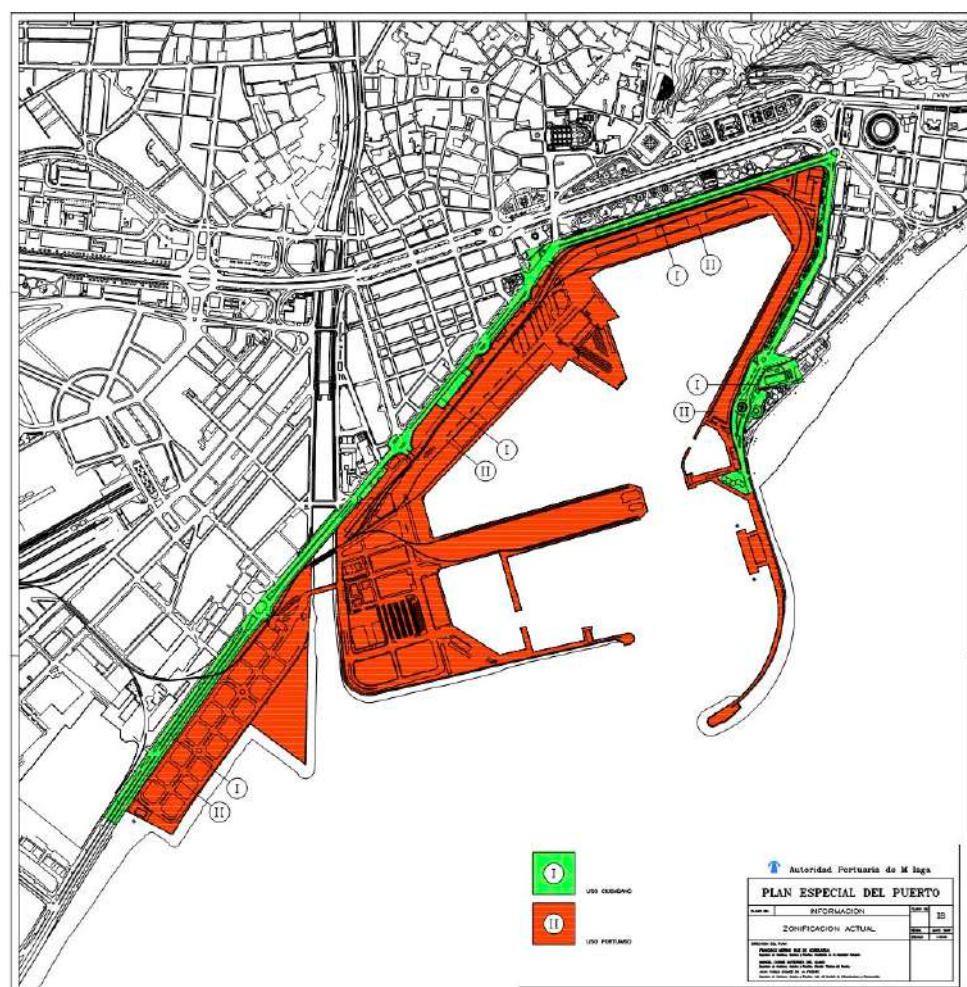
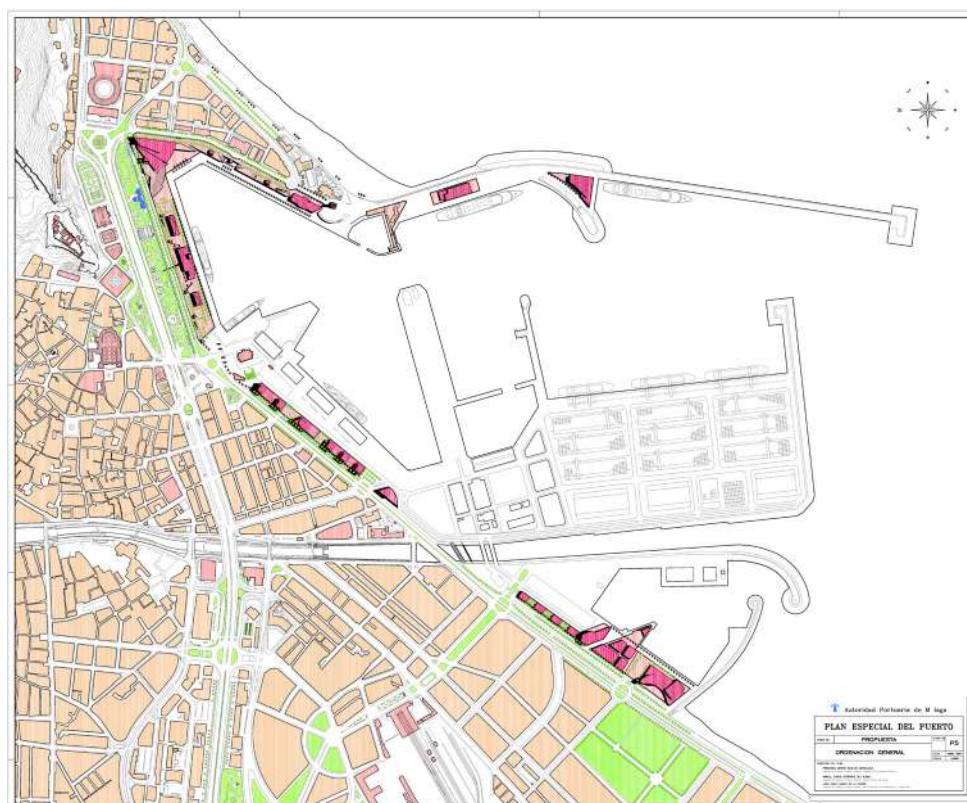
El Xauen reflotado (1937). Archivo de la Autoridad Portuaria.



Silo del Puerto. Archivo de la Autoridad Portuaria.



Estación marítima. José Núñez Casquete (1952). Archivo de la Autoridad Portuaria.



Plan Especial del Puerto (1997). Archivo de la Autoridad Portuaria.

el funcionamiento de aquella Junta del Puerto de Málaga que se constituyó un lunes 18 de mayo de 1874 en la sede del gobernador de la provincia.

En estas páginas nos hemos acercado a una corporación de la que han cumplido recientemente —con la denominación entonces dada de Junta del Puerto—, los 150 años desde su aprobación por el Ministerio de Fomento en junio de 1874, sancionada luego por Francisco

Serrano, presidente del Ejecutivo de la Primera República. Una corporación en la que el trabajo de tantos ingenieros y militares, arquitectos y marinos del ayer nos han permitido llegar a los muelles que hoy disfrutamos.

Una Junta del Puerto a la que nos hemos acercado en un apretadísimo resumen y con el que terminamos el estudio sobre esta ciudad, su puerto y su mar; un mar que sin duda alguna ha sido, a lo largo de la historia, generador de comercio, de riqueza y de vida.



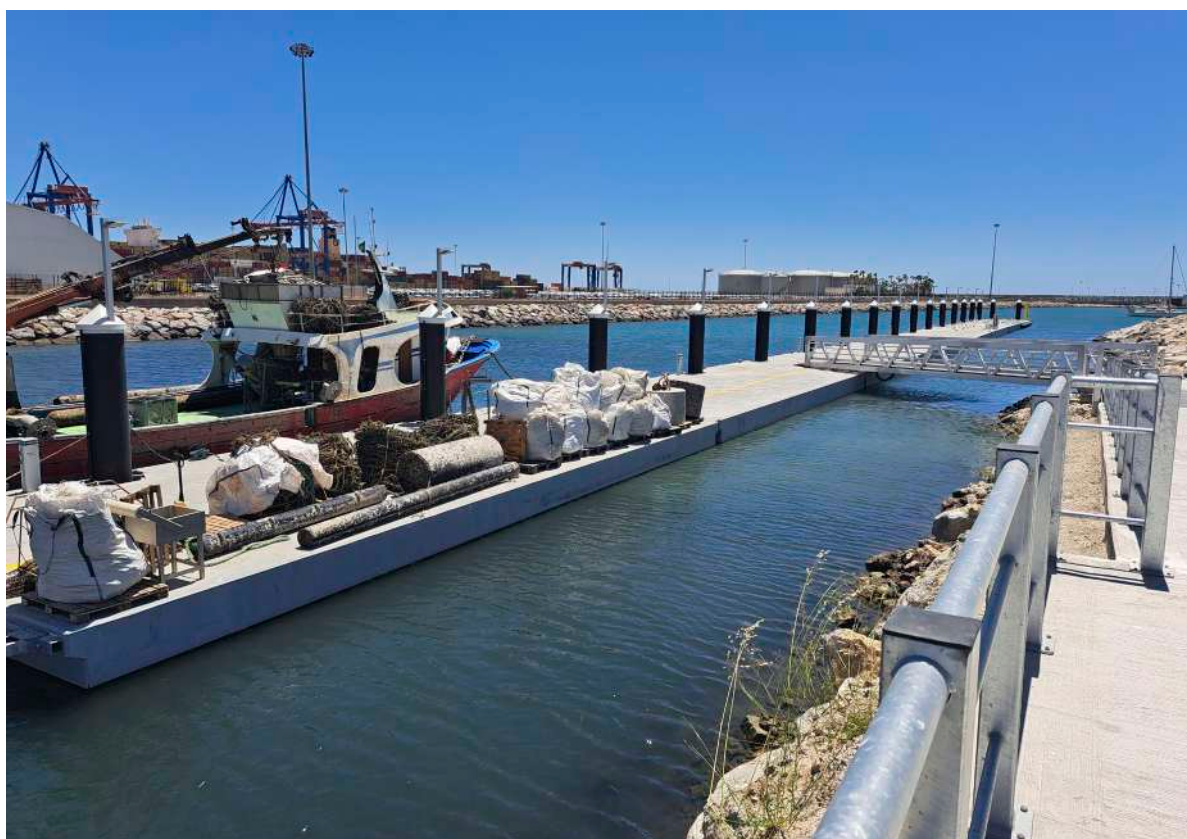
El Puerto actual tras las ampliaciones del Plan Especial. Archivo de la Autoridad Portuaria.

Referencias bibliográficas

- BRIOSO RAGGIO, T. (1944): *Puerto de Málaga, 1940-1944. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo*, Málaga, Junta del Puerto.
- CABRERA PABLOS, F. (2016): *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800-1835)*, Málaga, Puertos del Estado.
- CABRERA PABLOS, F. (2023): *Málaga en las Historias del Sur*, Málaga, Ediciones del Genal.
- CABRERA PABLOS, F. (2025): *De un Puerto, una Ciudad. Ingenieros y militares, arquitectos y marinos en las obras malagueñas*, Málaga, Autoridad Portuaria.
- CAPEL, H; SÁNCHEZ, J.E; MONCADA, O. (1988): *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona, Serbal/CSIC.
- CERDERA, L.M. (2016): *Málaga, Base Naval accidental*, Navarra, Gráficas Castuera.
- KAMEN, H. (1974): *La guerra de Sucesión en España. 1700-1715*, Barcelona, Ediciones Grijalbo.
- KAMEN, H. (1998): *Felipe de España*, Madrid, Siglo XXI de España Editores. SANTOS CARDAMA, A. (2021): *Memoria de las obras ejecutadas en el Puerto de Málaga. Período 1945-2000*, Málaga, Autoridad Portuaria.
- VOLTES, P. (1990): *La guerra de Sucesión*, Barcelona, Planeta.



Nueva lonja de pescadería (2023). Archivo de la Autoridad Portuaria.



Pantalán flotante (2023). Archivo de la Autoridad Portuaria.



El Puerto de Málaga en la actualidad. Archivo de la Autoridad Portuaria.



Muelle de megayates. Archivo de la Autoridad Portuaria.



Galvanización del blanco. Digital sobre PVC. 300 x 200 cm. 2000.

Pepe Bornoy (El Palo, Málaga, 1942 – Málaga, 2023)

De la materia a la luz

Fernando Núñez

La obra de Pepe Bornoy encarna una evolución sostenida durante más de medio siglo que ha ampliado los límites de la pintura y se articula como un proceso continuo de transformación: una migración consciente entre lenguajes pictóricos que no implica fractura, sino expansión. No responde a una lógica de estilos, sino a la consolidación progresiva de un sistema pictórico propio, articulado en torno a la forma y la intensidad cromática.

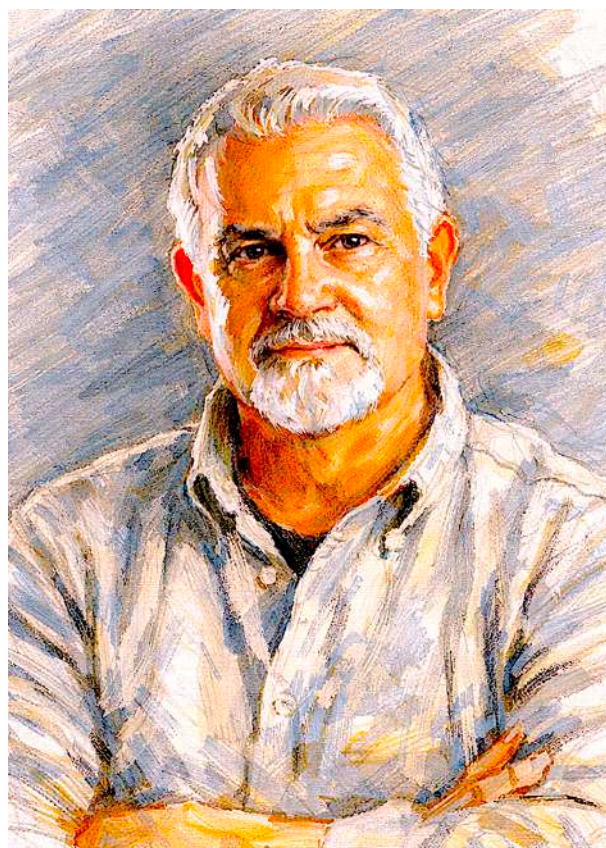
En esta investigación, la materia no actúa como fondo inerte, sino como elemento constitutivo del lenguaje. La superficie se convierte en un campo de operaciones donde se equilibran energía y control. La geometría no restringe, sino que ordena; introduce un principio de medida que estructura el espacio y garantiza coherencia interna. El color, lejos de añadirse a la forma, la construye: establece jerarquías, regula intensidades y sostiene la arquitectura visual de la obra. Esta concepción estructural del medio hará posible, más adelante, su desplazamiento hacia el soporte digital, donde la luz sustituye a la materia sin alterar los fundamentos compositivos ni el rigor cromático que definen su pintura.

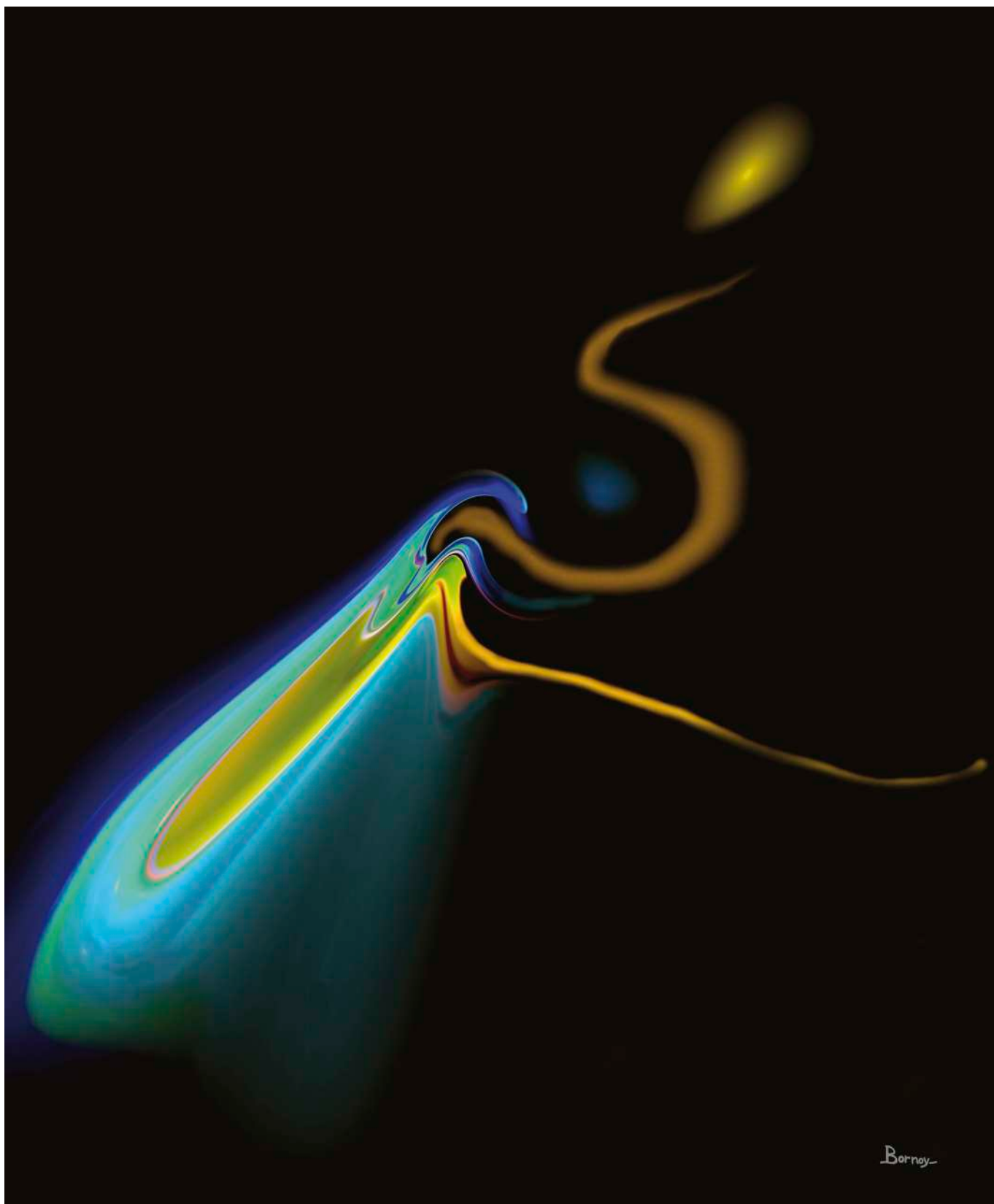
La trayectoria de Pepe Bornoy se articula en cinco etapas claramente delimitadas: una fase inicial vinculada a los *quemaillos* o época de las amebas (1965-1969); un período de transición centrado en el collage y otras obras experimentales (1969-1972); la etapa geométrica de los dodecágonos y dodecaedros (1970-1982); la etapa figurativa realizada con acrílicos y aerosoles (1983-1996); y, finalmente, la etapa digital, titulada *La virtud de lo digital*, iniciada al final del período figurativo, que culmina el proceso de desplazamiento del soporte matérico al tecnológico.

Del mismo modo que la figura emerge en su obra como resultado de un proceso de depuración formal y no como negación de lo anterior, el tránsito hacia el entorno digital

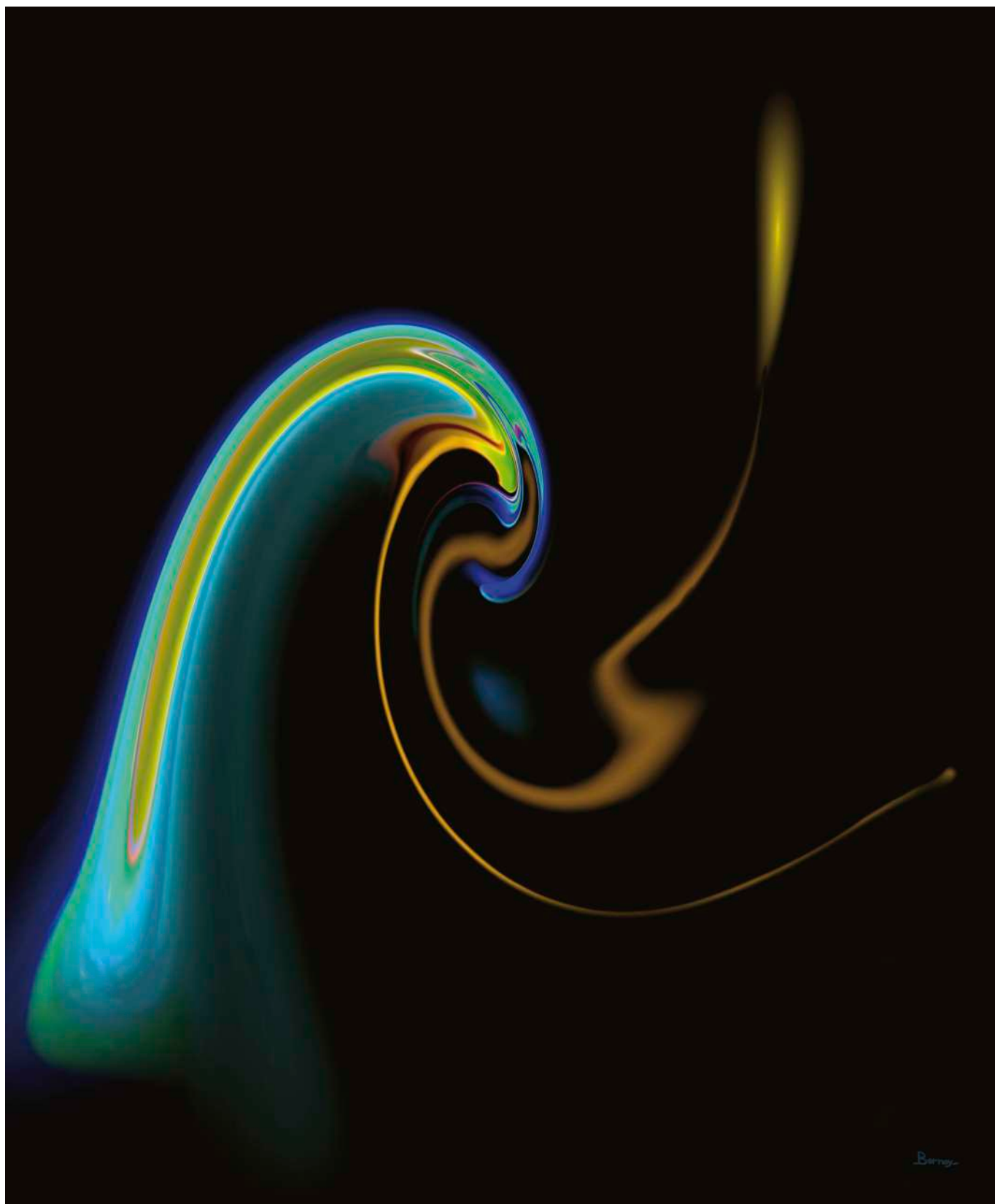
no supone una ruptura, sino una expansión coherente de su lenguaje. La pantalla sustituye al lienzo, pero la preocupación por la estructura, la proporción y la tensión interna permanece. La luz se convierte en sustancia activa y el píxel asume la función del grano pictórico. Bornoy traslada su conocimiento del color al ámbito lumínico con idéntica precisión, manteniendo intacta su autoridad sobre la forma.

En conjunto, su pintura puede entenderse como un movimiento constante de la materia a la luz, un recorrido del pigmento al píxel en el que se afirma la persistencia del color como núcleo inalterable. Es, en definitiva, una obra que transforma sus medios sin modificar su fundamento, demostrando que la verdadera continuidad reside en la capacidad de cambiar sin perder identidad.





Abraxas Q 14A. Digital sobre cartón pluma. 59 x 85 cm. 1999.



Abraxas Q 8B, Digital sobre cartón pluma. 59 x 85 cm. 1999.



Francisco Cabrera Pablos

Doctor en Historia por la Universidad de Málaga y profesor titular de instituto donde ha desempeñado docencia en Historia, Arte y Filosofía. En 1998 fue nombrado Académico de la Academia Malagueña de Ciencias y cuatro años después Académico Numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo. En 2014, Académico Correspondiente en Málaga de la Real Academia de la Historia.

En 1988 obtuvo el Primer Premio de Andalucía de Cartografía Histórica convocado por la Junta de Andalucía. En 1994 recibió el Primer Premio Málaga de Investigación. En 2019 ha obtenido el Premio Julián Sesmero Ruiz de Investigación Histórica por su trabajo *Málaga, la ciudad apetecida: la defensa de su mar y de sus costas (1700/1810)*.

Es autor de una veintena de libros entre los que destacan su trilogía sobre la historia de las infraestructuras portuarias malacitanas: *El Puerto de Málaga a comienzos el siglo XVIII*, *El Puerto de Málaga: 30 siglos de vida, cuatrocientos años de historia y Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III*.

Es miembro del consejo de redacción de *Péndulo*, editada por el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, y ha publicado numerosos artículos en varias revistas especializadas que versan sobre infraestructuras militares, defensas de marina, ingeniería naval, poliorcética y urbanismo.



Manuel Olmedo Checa

Ingeniero Técnico Industrial.

Académico Numerario de la Real Academia de Bellas Artes San Telmo. Málaga.

Académico Numerario de la Academia Malagueña de Ciencias. Málaga

Vicepresidente de la Asociación Bernardo de Gálvez. Málaga

Académico Correspondiente de la Real Academia de la Historia. Madrid

Académico Correspondiente de la Real Academia de la Mar. Madrid

Académico Correspondiente de la Real Academia de Nobles Artes Antequera.

Director de la revista *Péndulo*, Colegio de Ingenieros Técnicos y Grado.

Primer Premio de Investigación Cartográfica de Andalucía.

Investigador principal sobre Bernardo de Gálvez y Gallardo.

Ha publicado unos 100 trabajos de investigación en diversas revistas.

Ha pronunciado más de 100 conferencias sobre Historia, Arte o Urbanismo.

Desde el año 1988 ha publicado unos 40 libros, unos veinte como autor único.



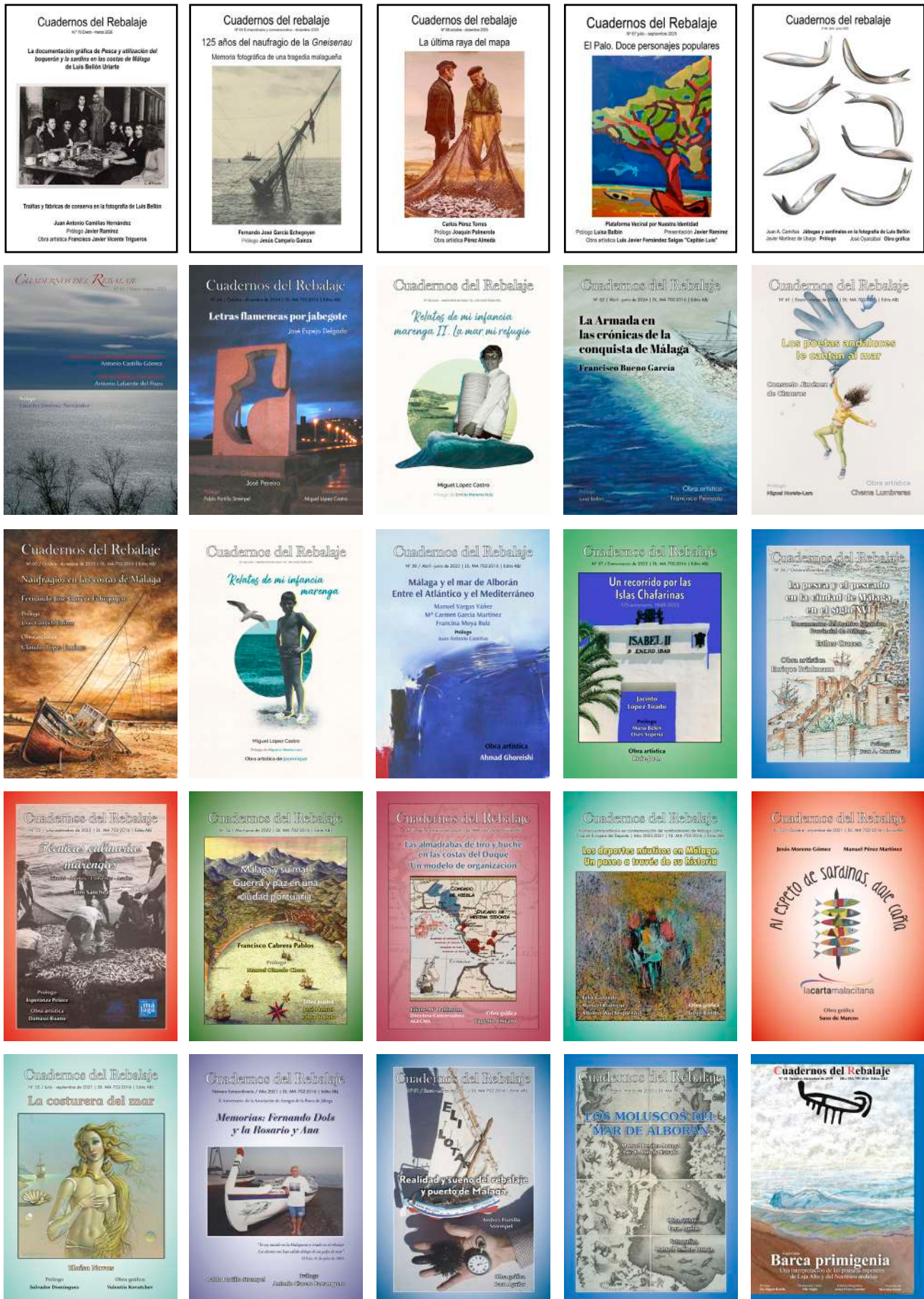
Fernando Ángel Núñez Fernández

Es doctor en Derecho y pintor, una doble condición que articula su trayectoria en dos ámbitos claramente diferenciados: el jurídico y el de las artes plásticas. Su sólida formación académica convive con una dedicación constante a la creación artística, configurando un perfil singular en el que rigor conceptual y sensibilidad estética se entrelazan de manera coherente.

En los últimos años ha desarrollado una intensa actividad expositiva, con más de una treintena de muestras individuales y colectivas, consolidando un reconocido prestigio como pintor. Su obra se caracteriza por una técnica depurada y un lenguaje plástico propio, dotado de una identidad inconfundible. La incorporación de herramientas basadas en inteligencia artificial forma parte de su actual proceso de investigación visual, en un espacio de experimentación donde la imagen es sometida a variaciones, desplazamientos y tensiones que amplían las posibilidades expresivas y reformulan los modos de creación y contemplación.

Es autor del libro *Bornoy Matérico y Digital* (2014) y ha participado como conferenciante en diversos foros especializados, tanto en materias jurídicas como en ámbitos de divulgación científica y reflexión artística.

Colección Cuadernos del Rebalaje





La construcción de los muelles y la gestión del tráfico marítimo en los puertos españoles siempre han dependido de organismos específicos que, con distintos nombres y funciones, administraron estas instalaciones a lo largo del tiempo.

En Málaga, el gobierno del puerto estuvo durante siglos en manos de la Real Junta de Muelle y Fortificaciones, sustituida en el siglo XIX por la Junta del Puerto de Málaga, creada siguiendo el modelo de Barcelona. Esta es su historia.

Cultura Nos une un #FuturoIlusionante



Nos une la cultura

fundacionunicaja.com



Fundación Unicaja

