

Cuadernos del Rebalaje

Nº 45 / Enero - marzo de 2019 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ

EL CEMENTERIO INGLÉS Y EL MAR

Víctor Manuel Heredia Flores
Jaime Aguilera García

Prólogo

Alicia Marchant Rivera

Obra artística

Fernando de la Rosa Ceballos

Cuadernos del Rebalaje ®

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

Eulogia Gutiérrez Corral

Consejo de redacción

Antonio Clavero Barranquero

Juan A. Gimbel Espejo

Eulogia Gutiérrez Corral

Miguel A. Moreta Lara

Pablo Portillo Strempe

M^a Luisa Balbín Luque

Mariano Díaz Guzmán

Consejo asesor

Manuel Benítez Azuaga, Juan Carlos Cilveti Puche, Eva Cote Montes, Víctor M. Heredia Flores, Miguel López Castro, Francisco Morales Lomas, Pepe Ponce, Alejandro Salafranca Vázquez

Coordinación general

Antonio Clavero Barranquero, Juan A. Gimbel Espejo, Miguel A. Moreta Lara

Diseño y maquetación

Estefanía González Hijano

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. Se imprime en ARS Impresores (Málaga).

Más información, acceso libre a todos los números y normas de estilo de publicación en www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org.

✉ cuadernosr@gmail.com

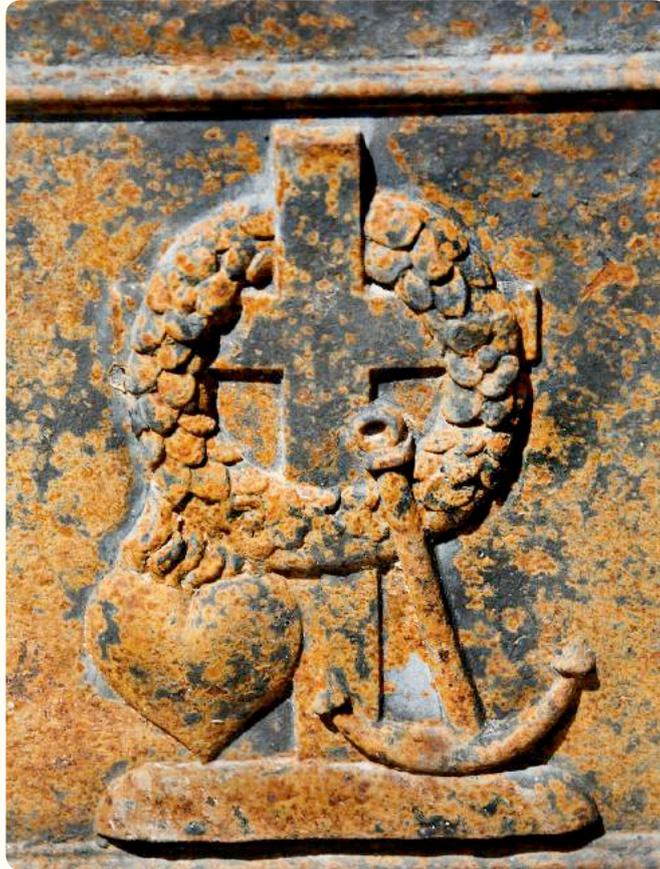
Amigos de la Barca de Jábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el nº 9210 de la Sección 1. (Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el nº 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/nº. 29018-MÁLAGA.

Presidente de Honor: Fernando Dols García

Presidente: Antonio Clavero Barranquero, Vicepresidente: Miguel López Castro, Secretario: Juan A. Gimbel Espejo, Tesorero: Mariano Díaz Guzmán. Vocales: Pablo Portillo Strempe (Documentación), Eulogia Gutiérrez Corral (Publicaciones) y M^a Luisa Balbín Luque (Actividades sociales y Comunicación).

✉ infojabega@gmail.com

EL CEMENTERIO INGLÉS Y EL MAR



Detalle de la tumba del capitán noruego Friederich Serck.
Autor: Pepe Ponce

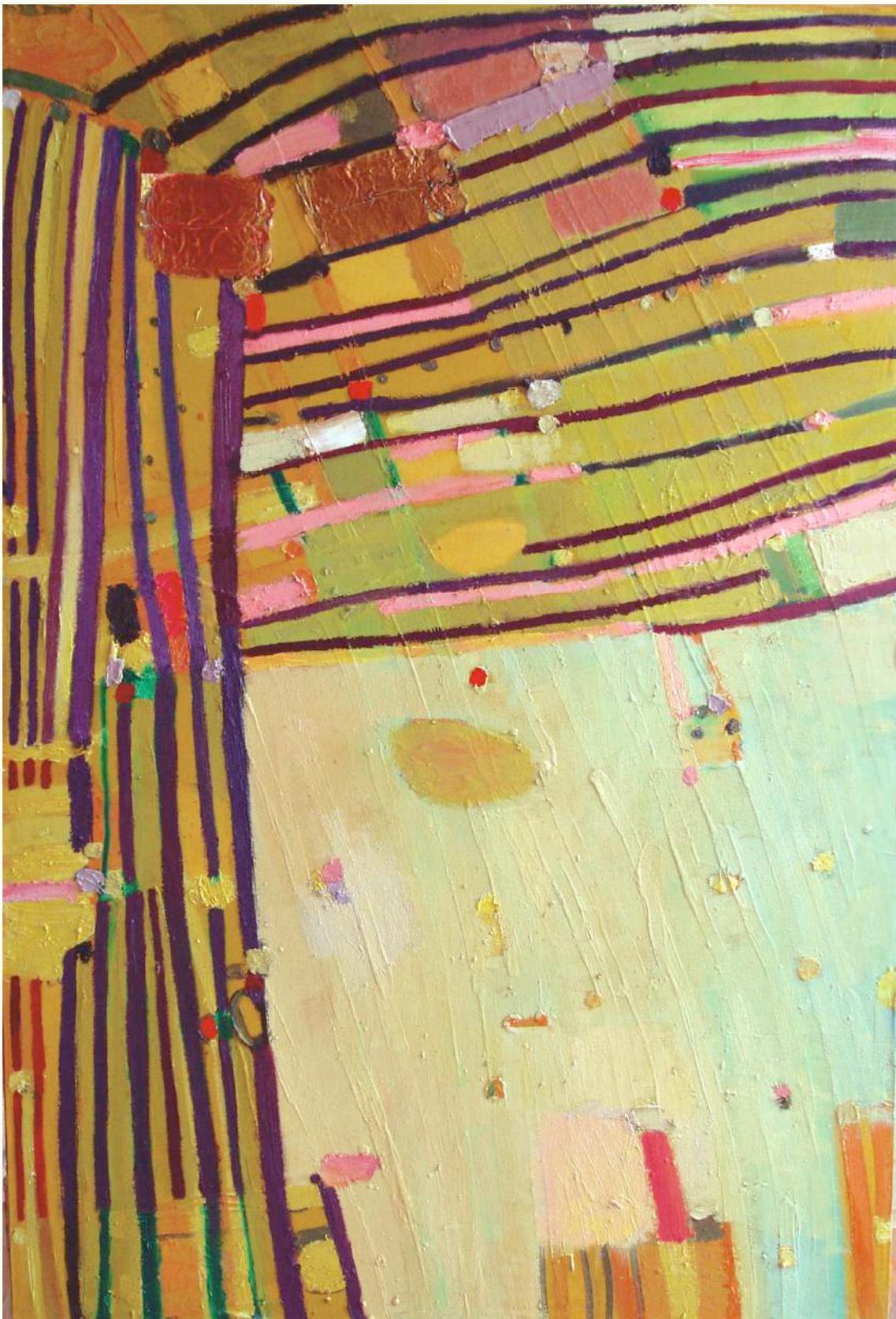
Víctor Manuel Heredia Flores

Jaime Aguilera García

Prólogo: Alicia Marchant Rivera

Obra artística: Fernando de la Rosa Ceballos





Promenade avec Vincent (2016).
Collage, técnica mixta sobre tela encolada a tablero. 122 x 100 cm.



Vista desde la parte superior del Cementerio Inglés con el mar al fondo.
Autor: J. Aguilera

SUMARIO

- **Prólogo**
- **El Cementerio Inglés y el mar**
- 1. **Origen**
- 2. **La entrada al cementerio. Iconografía marinera**
- 3. **Los cónsules**
- 4. **Noble y el hospital para marineros**
- 5. **Los comerciantes**
- 6. **La literatura**
- 7. **La *Gneisenau* y los naufragios**
- 8. **Los extranjeros y la Guerra Civil**
- 9. **El cementerio primitivo y Robert Boyd**
- 10. **La marinería mercante**
- 11. **La marinería militar**
- 12. **Turismo de sol y playa**
- Referencias bibliográficas**

PRÓLOGO

Alicia Marchant Rivera

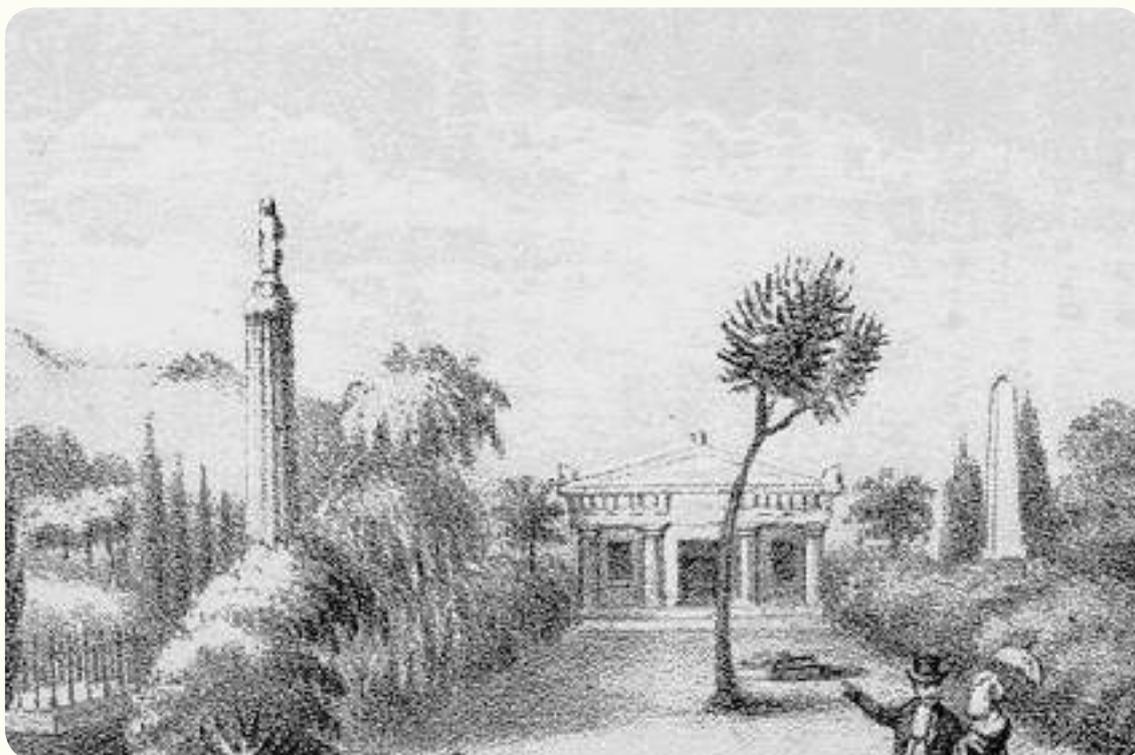
El mar tiene nombre de mujer: la mar. Y como mujer vivía siempre siendo madre; madre de tritones y nereidas, casa de Proteo y camino de eternas Ilíadas y Odiseas. Cada cual al nacer dibuja en el universo una ventana, y la del Cementerio Inglés de Málaga es una ventana marinera: olor a vida, a muerte, a sal, rumor de olas espumosas desde la suave colina, y un ocaso...

Desde la playa de los muertos, los cadáveres ajados clamaban implorando sin llanto el silencio, la dignidad de un trozo noble de tierra que sepultara su reposo eterno. Un trozo de tierra noble donde delfines, tritones, anclas y heráldicas de insignes marineros se concitaran oníricamente para dibujar un hermoso escenario a las Parcas. Fue el movimiento de las olas, su débil o airado vaivén, compañero de aquellos mercaderes, comerciantes, hombres de negocios y marineros que en él reposan sus huesos, muertos en soledad o junto a sus compañeros. “El mar, la mar. El mar, solo la mar...”.

Solo quiero apresar el mediodía, ese mediodía perfecto, prender la luz malagueña con los rayos de mis dedos, meterla en una burbuja hasta que se metamorfosee en eterna. La luz de este cementerio marino, la de aquellos versos, la del deseo de Guillén, hoy consumado, y del de tantos otros hombres de letras que quedaron a lo lejos.

Y como el mar, que es madre, el Cementerio Inglés de Málaga se engalana con nombres de mujer, de incansables viajeras cuyos ojos sorprendidos de vivir registran en su retina todas las instantáneas que devuelven los ecos de un pasado no muy lejano, pero sepultado por el albero, el calor y las piedras. Bajo las ramas de la falsa pimienta y del naranjo de Australia, entre las cepas de las vides y el rubor de la tierra

férrica y arcillosa, sorteando las lápidas bellamente impregnadas de escritura última, pasean delicadas estas damas. Y trenzan ramas descolgadas en un tierno gesto por la memoria de los que no están, y entablan lazos de amistad con los miembros de aquella comunidad tan familiar. Es un jardín mediterráneo ajeno a los bosques húmedos y fragantes de la Inglaterra de *lady Elizabeth*, una instantánea polícroma que se filtra en las creaciones artísticas de la australiana Margaret Thomas, un silencio anhelado desde la sombra por la discreta Gamel Woolsey. El Cementerio Inglés de Málaga, vehículo de su sonoridad, de sus desiderata, bálsamo para sus cuitas, aroma para su regeneración y lucha... pero siempre el mar.



Patio principal del Cementerio Inglés según un grabado de mediados del siglo XIX
Biblioteca Virtual de la Provincia de Málaga. Legado Temboury

Pasen pues, y vean todos, rodeados de Moiras, tritones, nereidas, delfines, anclas, flores y piedras... es hora de adentrarse en el tránsito hacia la pequeña Albión, “donde el agua en noviembre calará su ternura y el ladrido de un perro tendrá voz de presagio”. Pero, silencio, el ocaso persigue a la soledad sonora, se apaga la luz muerta, se ilumina la historia y las esencias de los hombres, ...no escucháis... todo queda arrojado por el rumor de las olas...

EL CEMENTERIO



Litografía del Cementerio Inglés realizada por David Roberts en 1833

INGLÉS Y EL MAR

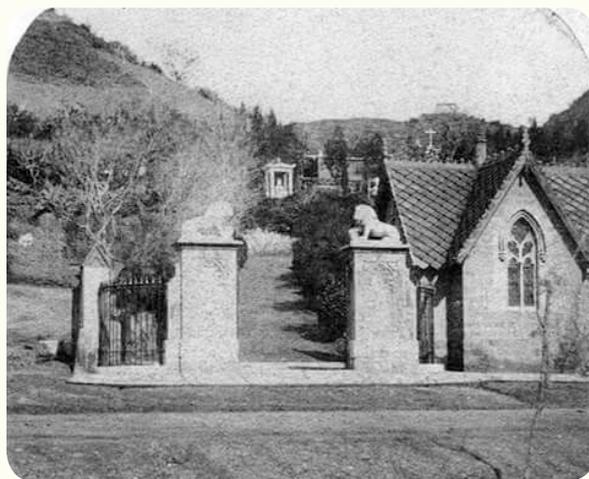


Imagen de la cancela de entrada al cementerio hacia 1860

1. Origen

El viajero llega a la playa de la Malagueta: allí comenzó todo. El Mediterráneo está en calma, pero no hay que confiarse, muchos naufragos terminaron en el Cementerio Inglés. Es invierno y hace poco que ha amanecido: no hay nadie en la playa. Hace casi doscientos años, en esa misma playa también amaneció, pero sí había alguien: un cuerpo inerte enterrado en la arena, de pie, abandonado en la noche a merced de cualquier alimaña, a merced de un mar que lo reclamaba para sí con la subida de la marea. Muchos de ellos eran marineros que habían

muerto en tierra firme y, sin embargo, simplemente por el hecho de no ser católicos, no podían ser inhumados en ningún cementerio de la ciudad: de ahí que su entierro se hiciera en la playa a escondidas, en el silencio de la madrugada, y era entonces cuando la mar reclamaba injustamente a la madre tierra su cadáver.

Fue ese robo el que vio William Mark en Málaga. Pero ahora él era cónsul de su graciosa majestad, el rey Guillermo IV, en el reino de Granada de la monarquía hispánica, y tenía que encontrar una solución para que las playas no siguieran siendo la última morada de los súbditos británicos protestantes.

2. La entrada al cementerio. Iconografía marinera

Un pequeño paseo desde la playa nos conduce a la cancela de entrada al cementerio. La verja está flanqueada por dos pilares sobre los que se alzan, amenazantes, leones guardianes del umbral de este pequeño retazo del enorme Imperio que se extendió por todos los mares y océanos. Unos azulejos verdosos a la izquierda nos recuerdan que dentro está la iglesia anglicana de San Jorge, y la casita neogótica diseñada por el maestro Diego Clavero en 1856 refuerza la impresión de que nos internamos en un viaje espacio-temporal hacia el pasado y hacia las lejanas tierras de Albión.

La pequeña cuesta que sigue nos conduce a los diferentes niveles del camposanto. En nuestro recorrido por las aproximadamente mil tumbas que contiene nos encontraremos con una inmensa mayoría de lápidas sencillas y algunos monumentos funerarios. Incluso en el recinto primitivo veremos los pequeños túmulos recubiertos de conchas blanqueadas por el sol, testimonio del vínculo original y perpetuo de este cementerio con el mar.

La iconografía marina y marinera aparece en diferentes enterramientos.

Los elegantes delfines (o quizás esturiones u otros peces mitológicos) de hierro que sostienen las cadenas que marcan los límites del panteón del cónsul William Mark, entrelazados de tres en tres, recuerdan en cierto modo a los que hay en las bases de las farolas del Albert Embankment, en la ribera del Támesis. En uno de los laterales del monumento un relieve nos muestra al cónsul acompañado de diversos elementos marineros y comerciales, como un ancla, un barco, cuerdas o barriles.

En el basamento de la tumba del comerciante estadounidense William P. Beecher un medallón recoge la figura de un dios Mercurio surcando las aguas a lomos de un



Delfines de hierro en el panteón de William Mark. Autor: V. Heredia

idealizado delfín, portando en sus manos su característico bastón (el caduceo) y una bolsa de monedas, evidentes atributos de las actividades mercantiles del finado.

Varios tridentes a modo de postes cercan el monolito dedicado a la memoria del neoyorquino Ethelbert Francis Coddington, guardiamarina de la Armada de los Estados Unidos. Los tridentes son instrumentos utilizados en la pesca que la mitología griega asoció al dios marino Poseidón. Otro emblema marinerero son las anclas, que en un camposanto comparten su simbolismo con la esperanza en la vida eterna. Las encontramos en las tumbas del ya mencionado Coddington, del capitán sueco Julius Bredemberg (asentado en Málaga como abastecedor de buques), y acompañada de remos en la del mariner británico Henry Hutting (muerto de forma violenta en una reyerta tabernaria). También la vemos en el escudo de la Royal Navy del comandante W.D. Stranack, pero sin duda la más bella de todas es el áncora corpórea que acompaña a un tronco partido sobre la última morada de Nigel McKechnie; y la más antigua aparece grabada en la lápida sepulcral del capitán William McGowan, fallecido en 1841.

Las anclas aparecen igualmente en las insignias de la Marina Imperial alemana (*Kaiserliche Marine*) de los monolitos del comandante Karl Kretschmann y del ingeniero Richard Prüfer, ambos del buque escuela



Mercurio, dios del comercio, navegando a lomos de un delfín. Relieve del sepulcro de W.P. Beecher. Autor: V. Heredia

Gneisenau. La imagen de este buque hundido, recostado sobre el dique de levante y con sus tres mástiles inclinados emergiendo del agua, sacada de fotografías, se reproduce, en mármol, en la tumba de Prüfer, y en bronce en el monumento a las víctimas del naufragio.

3. Los cónsules

Una vez alcanzado el patio principal del camposanto, se abre ante el visitante un espacio agradable, alegrado con una fuente y custodiado por viejos árboles que velan por la paz del recinto. La capilla cierra la perspectiva como homenaje anglosajón a la cultura clásica en forma de templo dórico. Su modesto origen como vivienda del guarda tuvo más elevada continuidad cuando el pequeño edificio fue adaptado y

consagrado como capilla de la Iglesia de Inglaterra en 1891.

Entre los monumentos funerarios que existen en el lado izquierdo, los más sobresalientes de la necrópolis por su tamaño, destaca uno presidido por una recia columna. Es el panteón de William Mark, el creador del cementerio.

El ínclito Richard Ford recordaba en su *Manual para viajeros por España* que el cementerio protestante “fue el primero permitido aquí en nuestro tiempo para el reposo de cadáveres heréticos, que solían ser enterrados en las arenas del mar como perros muertos, y más allá del nivel de la marea baja; e incluso esta concesión ofendía a los pescadores ortodoxos, que temían que los lenguados se infectasen”. El miedo de los hombres del rebalaje a la pesca contaminada



William Mark.
Archivo Municipal de Málaga

por los despojos de los herejes contrastaba, según Ford, con el gusto con el que se aceptaba el dinero de los británicos. “Este cementerio, que se encuentra en las afueras de la ciudad, al este, fue obtenido y realizado por nuestro difunto amigo *mister* Mark, padre del actual cónsul, quien plantó y valló el terreno, y, con gran tacto, puso una cruz sobre la entrada, ante el asombro de los indígenas, que exclamaron: *¡conque estos herejes gustan cruces!*”.

Mark fue cónsul de la numerosa comunidad británica (se estima en unos 120 residentes permanentes, unos 300 visitantes anuales y unos 850 marinos que pasaban cada año por el puerto) entre 1824 y 1836, año en el que cedió el puesto a su hijo William Penrose Mark, quien mantuvo el consulado hasta su muerte en 1872. Mark padre se había enrolado en la Royal Navy con dieciocho años y, gracias a su buena escritura y sus conocimientos de contabilidad, logró rápidos ascensos hasta llegar a servir al propio almirante Nelson como sobrecargo a bordo del *Victory*. Luego recaló en Gibraltar y, finalizadas las guerras napoleónicas, se trasladó a Málaga.

Una vez que consiguió obtener de las autoridades locales –con el posterior refrendo de una real orden de 1830– el terreno para dar digna sepultura a los protestantes que fallecían en la ciudad, construyó una cerca para delimitar el recinto primitivo y

acometió obras de ajardinamiento de las parcelas circundantes, preparando las terrazas e introduciendo numerosas plantas exóticas. Los gastos fueron sufragados por los miembros de la colonia británica y mediante una aportación voluntaria de los barcos de esa nacionalidad que arribaban al puerto. A partir de 1846 los enterramientos se realizaron también en los jardines aterrazados que rodeaban el cementerio inicial.

La viajera Dora Quillinam alababa la labor de William Mark con estas palabras: “Este cónsul ha llegado a ser por méritos propios un personaje entre los ricos y pobres de la ciudad de Málaga, algo que realmente honra a la nación inglesa”. Mark falleció en enero de 1849 en su retiro de Alhaurín el Grande. Fue enterrado en el cementerio que él mismo había creado, en una cuidada ceremonia durante la cual su ataúd fue portado por cónsules de otras naciones mientras los buques extranjeros surtos en el puerto izaban sus banderas a media asta.

El monumento funerario del fundador del cementerio está presidido por una columna coronada por una urna velada, en cuyo fuste acanalado una filacteria recoge la frase latina *Vincit omnia veritas* (la verdad triunfa sobre todas las cosas). El conjunto rinde homenaje a la tenacidad y constancia del cónsul para crear el primer cementerio protestante en territorio español.

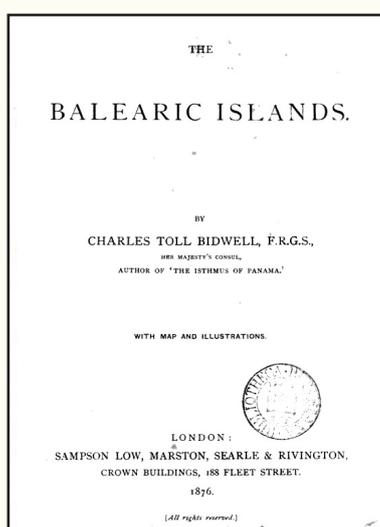


Relieve con símbolos comerciales y marítimos en la tumba de W. Mark.
Autor: V. Heredia

El intenso tráfico comercial canalizado a través del puerto malagueño había hecho que, desde muy antiguo, existiera una amplia y permanente colonia formada por mercaderes de muy diversas nacionalidades. Para atender sus necesidades y defender sus intereses se fue creando un cuerpo consular en el que coexistían representantes designados entre los comerciantes asentados, con un carácter honorario, con otros que respondían a un perfil profesional diplomático y que, por tanto, iban recorriendo diferentes destinos.

El primer ciudadano no británico enterrado en el cementerio fue precisamente el cónsul de Suecia, John Bolin, que dio origen a una conocida familia malagueña. En las zanjas están sepultados varios cónsules y vicecónsules de diversas nacionalidades, aunque el viajero se detiene ante la tumba de Charles

Toll Bidwell, diplomático de carrera y miembro de la *Royal Geographical Society*, quien murió en 1887 siendo cónsul de Su Majestad Británica en las provincias de Málaga, Granada, Almería, Jaén y Murcia. De dos de sus anteriores destinos llegó a publicar tratados geográficos de indudable interés estratégico: *The Isthmus of Panama* (1865) y *The Balearic Islands* (1876).



Portada del libro *The Balearic Islands*, de Ch.T. Bidwell (Londres, 1876)

4. Noble y el hospital para marineros

Sin salir del patio o paseo principal el visitante puede acercarse a la última morada del doctor Joseph Noble. Este médico inglés falleció víctima de un brote menor de la gran pandemia del siglo XIX: el cólera. Si en los primeros años de esa

centuria la ciudad había sufrido varias epidemias de fiebre amarilla –también conocida como vómito negro por su característica sintomatología–, la llegada del liberalismo y el inicio de la modernización del país trajeron consigo una nueva enfermedad cuya difusión desde la India se vio facilitada por las mejoras en la navegación y el aumento de las comunicaciones marítimas. Los barcos eran los principales vehículos para la transmisión de enfermedades entre países y continentes.

En noviembre de 1833, con el campo-santo apenas estrenado, dos cuerpos fueron inhumados en el mismo con la anotación del cólera como causa de la defunción: se trataba del sirviente Thomas Gilbert y del obrero industrial John Bromley. En el siguiente brote de la epidemia hubo dos ingresos en el mismo día (el 22 de noviembre de 1854) con idéntico y fatal diagnóstico: cólera morbo. En este caso eran el niño William Schöpel y el marinero de la goleta *Grasshoper* Morgan Davies.

En el verano del año siguiente la enfermedad se recrudeció en una ciudad revuelta por los sucesos políticos (estábamos en pleno Bienio Progresista) y afectó de lleno a la colonia extranjera: el niño Richard Lindon, la doncella Isabella Sutherland, el comerciante Thomas Gordon y el capitán Edward Mauger, quien falleció a bordo de la goleta *Lady Mausele*.



Acuarela de la goleta noruega *Zaritza*, por el pintor Frederik Sorvig (1860).
Norsk Maritim Museum

La llamada Guerra de África propició un nuevo brote colérico, más localizado y de menor alcance, pero que también dejó su huella en nuestra necrópolis. Otro capitán de barco, el noruego Frederick Serck, fallecía a bordo de la goleta *Zaritza* anclada en la bahía malagueña en agosto de 1860. Pero fue en enero del año siguiente cuando se produjeron dos fallecimientos consecutivos por el cólera, los del alemán Jacob Carstens y del inglés Joseph William Noble.

La sencilla tumba de este último, compuesta apenas por una gran losa de piedra rodeada de una pequeña verja de hierro, esconde una preciosa historia de agradecimiento. El médico Noble, formado en Cambridge, había desarrollado una carrera política que

le había permitido ocupar la alcaldía de la ciudad de Leicester y convertirse en parlamentario británico. Durante un viaje al sur peninsular para recuperar su salud encontró la muerte en la habitación de un hotel de la Alameda el día 6 de enero, a las pocas horas de sentirse enfermo a causa del cólera. Es curioso que el periódico *El Avisador Malagueño* insistiera solo dos días después en que “continúa la salud pública en buen estado” y en ausencia de signos de enfermedades infecciosas, aunque sí reflejaba en sus crónicas el intenso frío de aquellos días invernales.

Las hijas de Noble, Ellen Ann y Margaret, decidieron que los restos de su padre permanecieran en estas tierras meridionales y además

ofrecieron –al parecer asesoradas por el cónsul británico– a la ciudad la construcción de un hospital auxiliar destinado a la atención de los marineros de los barcos surtos en el puerto y de los vecinos del barrio de La Malagueta, que finalmente se levantó en una parcela cedida por el Ayuntamiento junto al Muelle Viejo. Las obras se llevaron a cabo entre 1866 y 1870, bajo la supervisión del cónsul William Penrose Mark, en un estilo neogótico de evidente inspiración inglesa.

En el registro del cementerio aparecen otras personas fallecidas por enfermedades contagiosas como la fiebre tifoidea, responsable de la muerte de Esther Gates (1851), John Wood, el marinero William Higgins (estos dos en 1853), el marinero sueco Jacob Brown –que servía en un bergantín matriculado en Nueva York– (1871) y el mismo cónsul de Gran Bretaña, William Penrose Mark, en 1872. También la viruela ha dejado su huella en la necrópolis, cobrándose víctimas como el marinero canadiense John Butt en 1869, el agente comercial alemán Friedrich Schneider en 1883 y el cónsul estadounidense Thomas McLean Newson en 1893. Este periodista había participado como voluntario durante la Guerra Civil norteamericana y había estado en Fort Snelling, lugar tristemente famoso en la represión de los pueblos indígenas en la Guerra Dakota de 1862.

5. Los comerciantes

En una ciudad fundada hace más de dos mil quinientos años por mercaderes procedentes de la lejana Fenicia, al otro lado del Mediterráneo, el comercio ha sido siempre una actividad fundamental. Y, como puerto de mar, el tráfico de barcos cargados de diversas mercaderías ha sido fuente permanente de riqueza y prosperidad. El Alto Comercio Marítimo malagueño de finales del siglo XVIII estaba controlado por una colonia de extranjeros de muy diverso origen que se encargaban de la exportación de pasas, vino, almendras y otros frutos del país.

La presencia de ese grupo de comerciantes residentes de otras nacionalidades y otras religiones se prolongó en el siglo XIX y, de acuerdo al nuevo espíritu de los tiempos, estuvo en el origen del camposanto. El cónsul Mark, también mercader, procuró que la comunidad dispusiera de un digno espacio de enterramiento, evidente demostración de la vocación de permanencia de los individuos que la formaban.

Cuando el visitante se halla frente a la capilla de San Jorge y tiene a la vista el recinto primitivo, queda a su izquierda, aislado, un mausoleo cargado de simbología comercial: ánforas, el dios Mercurio y su atributo característico (el caduceo), el mar.

Se trata de la tumba de William P. Beecher, fallecido en 1850, del que sabemos que había sido patrón de un bergantín y que había nacido en la ciudad portuaria de New Haven (Connecticut). Su origen estadounidense queda evidenciado en el relieve con la Libertad Sentada (*Seated Liberty*) que reproduce la imagen del anverso de las monedas norteamericanas de la época.

Más próxima a la capilla está la tumba de otro comerciante natural de Renania, Conrado Delius, “atento amigo” de Hans Christian Andersen, cuyo epitafio está, curiosamente, redactado en español. Es, sin duda, un indicio de que esos mercaderes extranjeros que habían llegado por vía marítima y que tenían en el tráfico portuario el origen de su fortuna, acabaron por echar raíces en la ciudad y crearon sagas profundamente asentadas en la vida malagueña. Además de Delius se pueden citar otros casos como los del hamburgués Henry Harras, los holandeses Gerald van Dulken y Eduardo Pedro

Westendorp y los norteamericanos Bevan.

En el muro exterior del recinto primitivo una lápida colocada en 1878 y traída expresamente desde Inglaterra recuerda al comerciante inglés John Bevan, que había fallecido en Málaga en 1816, es decir, antes de la creación del cementerio. Su hijo decidió instalar una inscripción en su memoria aunque realmente no fue enterrado aquí. Parece que no tiene relación con los norteamericanos Bevan. Warren Crosby Bevan y su hermano Roberto Florio Bevan, este natural de Catonsville (Maryland), se dedicaron al negocio de exportación de almendras y pasas y el segundo adquirió el bello palacete de Ramos Power en El Perchel, cerca de la estación de ferrocarril, conocido desde entonces como Casa Bevan. A su muerte, en 1940, se ocupó de la gestión de la empresa otro estadounidense asentado en la ciudad y también enterrado en este lugar, Edward Norton.



Relleno del Muelle Viejo delante del Hospital Noble, hacia 1900.
Biblioteca Virtual de la Provincia de Málaga. Legado Temboury

6. La literatura

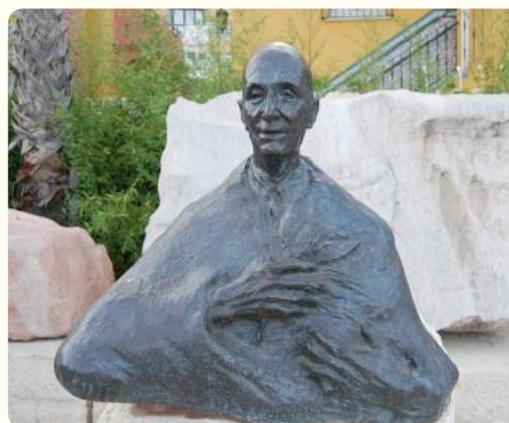
El viajero se desvía a la izquierda y llega a la tumba de Jorge Guillén, el insigne poeta de la edad de plata de la poesía española (la Generación del 27). El vallisoletano escogió el mar y la luz de Málaga para volver a residir en España después del exilio: eligió el mar y su luz del mediodía desde su ventana del paseo marítimo Ciudad de Melilla para consumir sus últimos años; y así mismo escogió el Cementerio Inglés para ser enterrado, mirando al mar, sin ninguna cruz en la lápida: el cementerio de los agnósticos, el cementerio marino. No en vano había sido el traductor casi coetáneo para la *Revista de Occidente* del colosal poema de Paul Valéry (1871-1945) *El cementerio marino*, publicado en 1920 y cumbre del simbolismo y de la llamada poesía pura. Una traducción alabada explícitamente por el propio Valéry, que le escribió a Guillén (1929) diciéndole “¡Me adoro en español!”.

Y es que no cabe duda, si hay algún cementerio marino universal en Málaga ese es su Cementerio Inglés. No en vano el propio maestro de Guillén en la poesía pura, el premio Nobel Juan Ramón Jiménez, también se va a enamorar de este cementerio. Málaga está presente en Juan Ramón desde su infancia, porque al puerto de esta ciudad se dirigían los barcos vinateros de Moguer y también el barco familiar,

el *San Cayetano*, llevaba allí vinos de los Jiménez. En octubre de 1925 llega a la ciudad para visitar a Manuel Altolaguirre. Después vuelve en 1926, y en una carta a Emilio Prados le reveló su deseo de descansar en el Cementerio Inglés de la capital malagueña, por el que pasa en calesa al borde del mar camino de El Palo, a la sombra de un algarrobo.

Ya desde su construcción, el cementerio inspira a los escritores. Así, por ejemplo, en uno de los primeros textos que se escriben sobre un recién construido Cementerio Inglés, Ildefonso Marzo en la revista *El Guadalhorce* (1840) destaca que desde él se escuchan los “rugidos del Mar”.

Las viajeras románticas Lady Mary Grosvenor, Louise Tenison, Jackson, Patch, Dora Quillinam, Tomas, Gasparín, Matilda Betham-Edwards o Caroline H. Pemberton, que llegan a la ciudad inmediatamente se enamoran



Monumento dedicado a Jorge Guillén en el Paseo Marítimo. La escultura de Martínez Labrador representa al poeta mirando al mar.
Autor: V. Heredia

de este cementerio abierto, marino y cosmopolita. El más importante escritor de cuentos infantiles de todos los tiempos, Hans Christian Andersen, en 1862, llega a Málaga desde Cartagena en el vapor *Non plus ultra*. Sus palabras no pueden ser más elocuentes:

“Fui en coche hasta mi lugar preferido: el cementerio protestante de Málaga; junto al liso y claro mar, junto al mar bullente, me habéis de enterrar”.

Escritores universales no vinculados a Málaga sino del norte de España, como Leopoldo Alas Clarín, introduce al Cementerio Inglés de Málaga en su cuento *El viejo verde* y lo hace con un mar siempre presente:

“Una noche de luna, en primavera, Elisa Rojas, con unas amigas inglesas, visitaba el cementerio civil, que también sirve para los protestantes, en cierta ciudad marítima del Mediodía de España. Está aquel jardín, que yo llamaré santo, como le llamaría religioso el derecho romano, en el declive de una loma que muere en el mar...”

Ya en el siglo XX, Gamel Woolsey, la mujer de Gerald Brenan, desea ser enterrada en el Cementerio Inglés de las conchas marinas y los marineros, en un lugar en el que ella misma reciba el silencio que cultivó:

“En el viejo cementerio en que yacen los marineros / en tristes tumbas grises de conchas adornadas / bajo el doblar de las campanas a cinco brazos / el coral está hecho de huesos...”

Otro escritor, Antonio Gala enamorado confeso de los cementerios, también nos confirma su predilección por el Cementerio Inglés de Málaga, y dentro de este, su carácter marino:

“El cementerio desciende remansado en dolor y recuerdo y llega casi al mar. El color del día no es el ideal para visitarlo. Los hombres que aquí fueron enterrados sin duda amaron el azul de la mar...”

Incluso en la actualidad, otro escritor enamorado del Cementerio Inglés, el irlandés Ian Gibson ganó el premio Fernando Lara de Novela de 2012 con la novela *La berlina de Prim*, en ella el imaginario hijo de Robert Boyd, el periodista Patrick Boyd llega a un Cementerio Inglés que califica de “una belleza extraordinaria” al visitar la tumba de su padre.

7. La Gneisenau y los naufragios

El viajero asciende hasta los bancales superiores del cementerio, desde allí, desde lo más alto, se ve la majestuosidad del Hotel Miramar y el



Imagen del buque *Gneisenau* hundido junto al dique del Muelle de levante.
Archivo Municipal de Málaga

mar en calma, como fondo lapislázuli de una postal que lleva cautivando a los visitantes casi doscientos años.

Se acerca hasta las dos tumbas de Kretschmann, capitán de fragata, y Prüfer, ingeniero jefe de fragata de la Armada Imperial alemana. El Cementerio Inglés, como cementerio marino por excelencia, ha sido la cuna eterna de muchos naufragos. Marineros anónimos no sólo británicos y alemanes, también rusos, noruegos, daneses, suecos, norteamericanos, malteses...

Marineros que también merecen ser nombrados como los ingleses Lobb, Parker, Parsons, o como el francés Poizivara. Todos ellos asesinados por un mar que les dejó sin respirar, pero que permitió que sus cuerpos sin vida fueron rescatados para volver para siempre a un trozo de tierra, al borde

del mar, pero en tierra firme, no en el lecho marino.

Kretschmann y Prüfer están separados del resto de la marinería de la *Gneisenau*, naufragos que yacen bajo un monumento de bronce y granito que recuerda el hundimiento junto a un trozo de madera de la fragata. Otros 39 marinos alemanes que perdieron la vida en la tragedia: el segundo al mando el comandante Berninghaus, el maquinista Seher, el guardiamarina Berndt, 4 suboficiales del personal de máquinas, 11 marineros y fogoneros, 19 grumetes, el barbero y un camarero. Además, otros cien tripulantes sufrieron heridas de diversa consideración.

El *SMS Gneisenau* fue un velero de tres mástiles, casco de acero sin blindaje complementado con propulsión a

vapor y que perteneció a la Marina Imperial alemana. Construido en Danzig entre 1877 y 1879, pesaba 2843 toneladas y llevaba 14 cañones. Su nombre homenajeaba a August Neidhardt von Gneisenau, militar prusiano que había tenido un destacado papel en las guerras napoleónicas.

La *Gneisenau* fondeaba a unos 700 metros al sureste del espigón de levante del Puerto de Málaga, en una zona que, según los informes militares alemanes, era especialmente adecuada en invierno por la calidad del fondo marino. Cada día, la *Gneisenau* se adentraba en el mar de Alborán pues efectuaba prácticas de tiro. El día 25 de noviembre entró en el Puerto para llevar a cabo determinadas tareas de reparaciones. El 15 de diciembre –día anterior de los hechos– la buena climatología reinante durante los días previos cambió hacia las cuatro de la tarde, cuando una fuerte lluvia arreció con energía sobre la ciudad.

La fragata se encontraba fondeada fuera del puerto de Málaga a la espera de recoger a un diplomático de su país para una misión en Marruecos. Las autoridades de Marina recomendaron el 15 de diciembre de 1900 al capitán del buque la conveniencia de atracar en el interior del puerto debido a la inminente llegada de un fuerte temporal de levante, petición que fue ignorada, olvidando la historia del traicionero Mar de Alborán, que

destrozó con un temporal a la flota de Juan de Mendoza en el siglo XVI.

Durante la mañana del 16 el tiempo fue empeorando progresivamente. A las 9.30 fue enviado a tierra un bote de servicio para recoger algunos miembros de la colonia alemana en Málaga, que deseaban asistir al oficio religioso del domingo a bordo de la *Gneisenau*.

A las 10.00 de la mañana la brisa norte amaina por completo, sin embargo, quince minutos después comienza a soplar del sureste, hasta alcanzar en pocos minutos una velocidad de 56 nudos, en torno a cien kilómetros por hora. La fragata recibe fuertes sacudidas del mar y la cadena del ancla sufre tirones de gran intensidad. Es entonces cuando se da orden a la sala de máquinas de aumentar la presión de la caldera de servicio y de encender la otra para salir del fondeadero en el menor tiempo posible. El jefe de máquinas Richard Prüfer, comunica que tendrían que pasar al menos 45 minutos con el objetivo de alcanzar la presión necesaria para poner en marcha la nave.

El cónsul imperial alemán, Pries, desde su domicilio puede ver horrorizado cómo la *Gneisenau* derivaba hacia el espigón de levante; al igual que Picasso, que visita en esas navidades su ciudad natal por última vez.

A las 10.45 el jefe de máquinas comunica al comandante que las

calderas han alcanzado presión suficiente para arrancar la maquinaria en régimen de «avante muy despacio». Mientras, el bote de servicio que había sido enviado a tierra al ver el cariz que estaban tomado los acontecimientos decidió regresar al buque. Una vez allí, se ordenó dirigirse a tierra pues era casi imposible izarlo a bordo.

A las 10.50 la *Gneisenau* se acerca peligrosamente al espigón. Es entonces cuando el comandante Krestchmann ordena izar el ancla y dar máquinas avante. El buque parece responder, pero en seguida la presión se viene abajo, las máquinas se detienen y la *Gneisenau* queda a la deriva. El comandante entonces decide fondear el ancla de estribor; sin embargo, el fondo pedregoso impide que el ancla agarre con firmeza.

A las 11.05 la *Gneisenau* golpea por vez primera contra el espigón, produciéndose una importante vía de agua en la sala de máquinas. El segundo comandante Berninghaus decide abandonar la fragata. Unos treinta tripulantes saltan a tierra desde el buque. El personal de la sala de máquinas sube a cubierta salvando así sus vidas, pues minutos más tarde estallaría una de las calderas. Algunos botes fueron arriados, pero el oleaje los arrojó contra la escollera haciéndolos naufragar.

Para entonces, la Comandancia, el Gobierno Civil y el Consulado alemán ya están al tanto del suceso. No

obstante, los medios de salvamento son muy escasos. Ángel Tou, patrón de un pesquero que acababa de arribar al puerto fue de los primeros en llegar al lugar de la tragedia. Desde la *Gneisenau* le arrojaron un cabo que él mismo tuvo que asir con sus propias manos al no encontrar donde amarrarlo. Quince tripulantes pudieron llegar a tierra de este modo. Un grupo de personas, entre los que estaban Bernabé Guerrero, práctico del puerto; José Sellés, capitán del vapor *Marqués de Luque*; Ramón Burgos, patrón de un pesquero y el pescador Vicente Mínguez, tendieron un cabo firme entre el buque y el espigón, a través del cual muchos tripulantes salvaron la vida.

A las 11.25 la *Gneisenau* se hundió. El comandante, el segundo Berninghaus y el jefe de máquinas fueron arrastrados por una ola que atravesó la cubierta. El alférez de navío Bolland que estaba fuertemente asido a la jarcia, consiguió sujetar al comandante antes de que cayera al agua, aunque al final la ola se lo arrebató. Este, aún estuvo media hora asido a varios maderos que flotaban enredados entre los jirones de las velas. Luego desapareció, siendo su cadáver el primero que las olas devolvieron a la costa.

Berninghaus quedó en las cercanías del buque también aferrado a un madero. Allí estuvo más de dos horas, durante las cuales, el segundo comandante se mantuvo consciente.



Visita de marineros alemanes al monumento de los náufragos de la *Gneisenau* en 1910.
Extraído de: <http://rigamajig.org/sms-gneisenau/nggallery/thumbnails/page/2/image/68>



Detalle de la inscripción de bronce del monumento a las víctimas del naufragio.
Autor: V. Heredia



Relieve del naufragio de la *Gneisenau* en el monumento funerario de R. Prüfer.
Autor: V. Heredia

Un bote de pesca se acercó para intentar recogerlo, pero zozobró. El teniente de navío Werner fue el superviviente de mayor graduación de la *Gneisenau*, y desde la escollera trató de dirigir las operaciones de rescate. Incluso ofreció una recompensa de 20.000 pesetas a quien lograra rescatar con vida al comandante Berninghaus. *La Unión Mercantil* lo relató así:

“Los botes tan pronto se llenaban de náufragos como se hundían en el mar, arrastrando la carga de muchos hombres que se confundían con las irritadas olas. Otros eran empujados contra las piedras, abriéndose la cabeza, rompiéndose los brazos y las piernas”.

Las campanas de las iglesias de la ciudad tocan a rebato.

A las 14.50 el alférez de navío Bolland, que había estado aferrado a uno de los palos de la *Gneisenau*, abandonó su asidero y llegó a tierra deslizándose con un cabo. Fue el último en abandonar la nave. A las 16.00 el temporal amainó. Entonces fue salvado el suboficial fogonero

Krause que desde el momento del naufragio había estado flotando en una balsa improvisada.

Días después, comprobamos que 32 de los heridos fueron atendidos en el cercano Hospital Noble, 16 en el Hospital Civil y otros 16 en la casa del médico del Consulado alemán. Los supervivientes que resultaron ilesos fueron alojados en su mayoría en el Consulado. El personal subalterno del buque en el Cuartel de Levante, los alumnos se acomodaron en el propio Ayuntamiento, en camas ofrecidas por la Cruz Roja, el alcalde y miembros de la colonia alemana. El cónsul alemán, Adolfo Pries, acogió en su domicilio a la oficialidad del buque.

El día de nochebuena de 1900, los supervivientes embarcaron en el vapor *Andalucía* que regresaba de China rumbo a Alemania. El día de Navidad partieron a las 11.00 de la mañana. Tras una accidentada travesía, debido al mal tiempo, arribaron al Puerto de Wilhelmshaven en la madrugada del 2 de enero de 1901. Después de un breve permiso de diez días, la mayoría de ellos se incorporaron al buque escuela *Stein*, de la flota alemana.

La prensa mundial se hizo eco del suceso, exaltando la actitud valerosa y desinteresada del pueblo malagueño (murieron más de una decena de ellos intentando ayudar). El 3 de enero de 1901 la reina Regente otorgó a la Ciudad el

título de *Muy Hospitalaria* mediante el siguiente Real Decreto:

“En nombre de Mi Augusto Hijo, el Rey D. Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino, vengo en conceder a la ciudad de Málaga el título de Muy Hospitalaria a que tan honrosamente se ha hecho acreedora rivalizando todas sus clases, Corporaciones y Ayuntamientos en el salvamento de los naufragos de la Fragata de Guerra Alemana Gneisenau, acreditando una vez más las altas dotes de abnegación y valor y caridad que distinguen a tan noble pueblo”.

Un año después, el Gobierno alemán hizo un importante donativo al Hospital Noble por los servicios prestados en dicho establecimiento e igualmente, tras conocerse en Alemania el desastre de la riada en Málaga de 1907, dona a la ciudad un puente, el Puente de Santo Domingo, que no en vano pasa a conocerse como el “puente de los alemanes”.

Uno de los supervivientes, acogido por la familia Ruiz que vive en Cristo de la Epidemia, se enamora de la hija, se casan, y fruto del matrimonio nacerá uno de nuestros más famosos compositores, tanto por su música como por la calle: compositor Lehmborg Ruiz.

Desde entonces, cada vez que atraca en Málaga un buque de la armada germánica, sus oficiales y su tripulación, con uniforme de gala, se acercan al Cementerio Inglés para rendir homenaje.



Edward Norton con miembros de la familia Bevan. Cortesía de Alfonso Vázquez

8. Los extranjeros y la Guerra Civil

El viajero baja de los bancales superiores. A la derecha del cementerio primitivo de las conchas marinas, el viajero se encuentra con las tumbas del matrimonio Brenan, y muy cerca también la del padre de Marjorie, George William Grice-Hutchinson.

Sin duda la mirada más interesante sobre la Guerra Civil que cruelmente dividió a España en dos fue la de estos extranjeros, todos ellos vinculados al Cementerio Inglés, que aportaron magistralmente por escrito una visión caleidoscópica, fértil y única sobre este conflicto. La propia Marjorie lo hará en *Un cortijo en Málaga*. Sir Peter Chalmers-Mitchell, que llevaba flores a la tumba de su amiga Procter en el cementerio, retrata este momento en *My House in Málaga*. La ya nombrada Gamel Woolsey –la poetisa de las tumbas de los marineros– lo hará en

Málaga en Llamas, y Edward Norton, que cargará los barcos mercantes con los productos de la fábrica de la familia Bevan, igualmente aportará su visión en *Muerte en Málaga*.

Pero si hay una conexión irrepetible entre Cementerio Inglés, Guerra Civil y el mar, no cabe duda, la misma tiene nombre de barco: *Honey Bee*, el yate familiar de los Grice-Hutchinson.

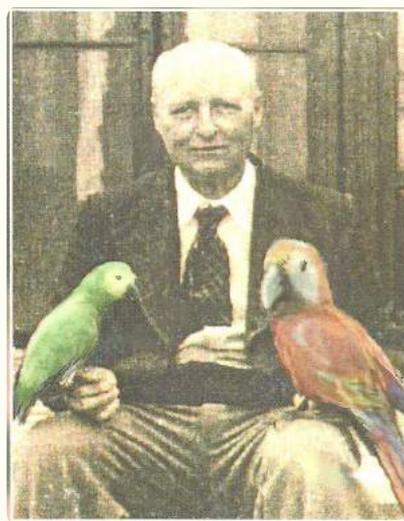
George William, que amasa su fortuna gracias a Louis Zborowski, el diseñador de los potentes coches de carrera *Chitty Bang Bang*, con motor de aviación, utilizados luego por Ian Fleming (el creador de *007*) en su cuento infantil –que luego daría lugar también a la famosa película *Chitty Chitty Bang Bang*–, se traslada a Churriana y allí será conocido como “el inglés del cruce”, ayudando de forma muy generosa con educación y sanidad a todo el vecindario, incluso trayendo desde la cosmopolita Tánger un novedoso aparato de Rayos X.

Cuando estalla la Guerra Civil, el inglés del cruce no duda en convertirse en la tabla de salvación de muchos perseguidos tanto por el bando nacional como por el bando republicano. Al igual que el cónsul mexicano Porfirio Smerdou es una especie de Schindler malagueño en su casa del Limonar Villa Maya, Grice-Hutchinson es una suerte de Pimpinela Escarlata malagueño disfrazado de pirata del Caribe. Con su yate atracado al lado del hotel Caleta Palace (hoy

Subdelegación del Gobierno), con su inconfundible y vistoso papagayo sobre el hombro, se encargará de ir embarcando, en la complicidad de la noche mediterránea, a todos aquellos que, de uno y otro bando, estaban llamados al paseíllo mortal por el Camino Nuevo o al fusilamiento en las paredes de otros cementerios que no eran el Cementerio Inglés.

9. El cementerio primitivo y Robert Boyd

El viajero sube una pequeña cuesta y llega a la puerta del cementerio primitivo, el que se construye en 1831, el también llamado cementerio de las conchas. ¿Puede haber algo más marinero que una tumba recubierta de conchas?



George William Grice-Hutchinson.
Cortesía de Andrés Arenas y
Enrique Girón



Homenaje a Robert Boyd por la Asociación Torrijos 1831.
Cortesía de la Fundación Cementerio Inglés de Málaga

En la misma puerta, una lápida recuerda a un Bevan y, por extensión, a todos los muertos anónimos que no pueden descansar en el cementerio, muchos de ellos marineros que el mar reclamó para sus entrañas.

Y es que el primero que descansó en este cementerio marino fue también un hombre de mar, George Stephens, el capitán de buque británico *Cicero*, que muere ahogado en el mismo puerto de Málaga (las malas lenguas solo encuentran la explicación en una intoxicación etílica previa) el 20 de enero de 1831: en ese momento el cementerio que contempla ahora el viajero estaba en plena construcción, por lo que no se sabe a ciencia cierta el lugar extraño del enterramiento, incluso pudo ser extramuros. Stephens es el primero de los muchos hombres de mar que aquí descansan. El propio cementerio primitivo de las conchas marinas tiene dos patios, uno inferior y otro superior. Según la viajera Dora Quillinam en el inferior descansan los marineros, y en el

superior los que vivieron en la tierra, la mayoría de ellos párvulos después de una epidemia, de ahí que María Victoria Atencia colocara su *Epitafio para una muchacha* en ese lugar.

Arriba los que murieron en tierra, abajo los que murieron en la mar. En la mar, como William McGowan, capitán de la goleta *Black Dog*; o en la misma arena de la playa, como el más insigne de ellos que está en una esquina: Mr. Robert Boyd. Este inconfundible irlandés conoce al general Torrijos en su exilio en suelo inglés a través de los llamados doce apóstoles de Cambridge. Y lo deja todo. Deja la comodidad de su holgada pensión militar y la generosa herencia de una tía por romper las cadenas impuestas por Fernando VII, un rey que le es ajeno. No cabe duda, si hay un héroe romántico en el Cementerio Inglés ese es Boyd. Con su dinero se fleta el bergantín que llevará a Torrijos y a sus hombres hasta Gibraltar. Boyd, el único extranjero, el único no católico, estará con Torrijos hasta el último

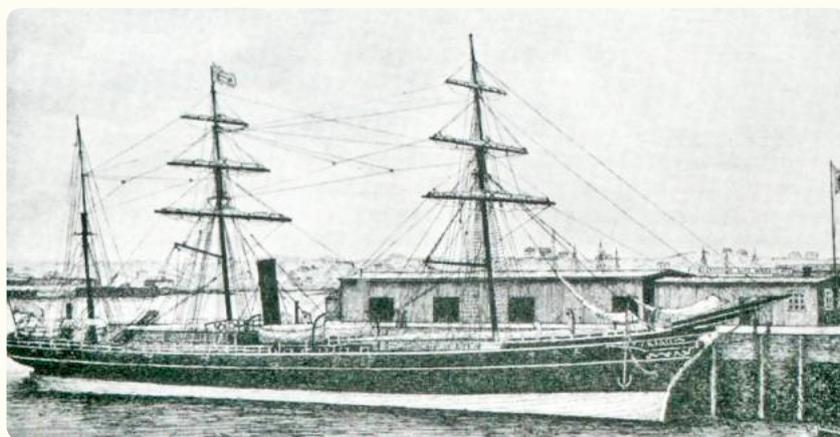
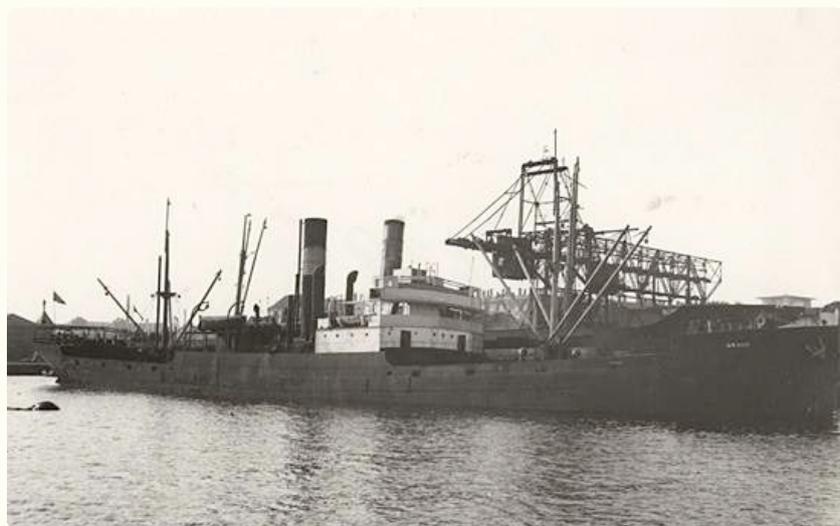
momento, hasta su fusilamiento el 11 de diciembre de 1831 en las playas de San Andrés. Será el cónsul William Mark quien reclame su cadáver, quien lo vele y quien lo entierre en la primera tumba recubierta de conchas marinas.

10. La marinería mercante

El nacimiento del cementerio coincidió con la ebullición de la Revolución Industrial. La edad dorada de los *clippers*, los grandes veleros que surcaban los océanos, tocaba a su fin ante la paulatina introducción de la navegación a vapor. A estas alturas el viajero no duda de la profunda relación de este recinto con el mar. Siglo y medio atrás desde este lugar el mar era visible y se divisaban los barcos que se movían hacia o desde el puerto. Ese tráfico suponía una ingente cantidad de marineros, oficiales y tripulantes cuyas vidas se acercaban y se alejaban continuamente de la costa, de la tierra segura. En esos movimientos, como hemos visto, algunos morían ahogados por un mar que se cobraba su tributo de vida por ser vehículo del negocio de los hombres. Desde el primer enterrado, George Stephens a los naufragos del buque escuela *Gneisenau*, pasando por jóvenes marineros como William Gillard, quien en 1839 cayó al agua desde la borda de su barco, o Absolom

Attwood, que siguió la misma suerte tres años más tarde. Aunque posiblemente el primer ocupante del cementerio que falleció mar adentro fue William Castleman, en noviembre de 1833.

También hemos visto que otros hombres del mar fallecieron por enfermedades contagiosas como el cólera, la viruela o el tifus. Otros males que resultaron fatales fueron la hidropesía (causa de muerte del noruego Gulstrand Blikstad en 1842 y del sueco Sven Andersen en 1854), la disentería (que afectó mortalmente, por ejemplo, al marino estadounidense C.C. Witham), la congestión cerebral (de lo que murió el danés Niels Schon a bordo de la goleta *Dagmar*), la gangrena que se llevó por delante al capitán John Lucas, de la goleta *Emilie Heyde*, o un tumor pútrido en la pierna que terminó con la vida de James Cameron, patrón de la goleta *Vinco*, estos dos últimos casos ocurridos en 1869. En el Hospital Noble dejó de existir, por unas fiebres, el marino danés Karl Petersen, de apenas veinte años de edad. El mismo padecimiento terminó con el capitán finés Edward Lindström a bordo del barco ruso *Ajan*. Una apoplejía causó la muerte de John B. Aitchison, ingeniero jefe del vapor *Cid*, mientras este permanecía en el puerto en 1905. Este barco, que pertenecía a una filial de la naviera británica McAndrew, procedía de Gandía y seguramente se dirigía hacia Gran Bretaña cargando fruta.



Arriba: Imagen del mercante *Andreas Gerakis*, que tuvo varios nombres antes de su hundimiento en 1943.

Extraída de: <https://uboat.net/allies/merchants/ships/2916.html>

Centro: Buques anclados en la rada del puerto en obras, hacia 1900.

Biblioteca Virtual de la Provincia de Málaga. Legado Temboury

Abajo: Imagen del mercante *Tyrian*, a cuya tripulación pertenecía Thomas Mitchell.

Extraída de: <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=5563#v>

El registro del camposanto tiene anotados decenas de casos similares de marineros que vinieron a quedarse en este lienzo de tierra frente a las olas. Británicos, alemanes, noruegos, daneses, suecos, rusos y norteamericanos se fueron reuniendo involuntariamente en un espacio de tolerancia y convivencia forjado con el dolor durante décadas.

Algunos marineros fallecieron en accidentes ocurridos en los buques, caso del ya mencionado capitán William McGowan, del inglés Francis Dutton –que se cayó desde la verga de la gavia superior del velero *British Constitution* en 1883–, del escocés John Robertsen –también caído desde uno de los palos de su barco–, o del alemán Johann Wittenburg, que murió por las heridas causadas por una explosión de gas en la carga de carbón del bergantín *María Brockelmann*. Más cruenta fue la muerte del marinero maltés Giuseppe Portelli, aplastado en 1926 por una plancha metálica en el barco *Andreas Gerakis*, un mercante de vapor que pasó por muchas manos y navegó con varios nombres y bajo diversos pabellones nacionales. Fue apresado por la flota franquista durante la Guerra Civil y finalmente hundido por un submarino alemán en aguas del Atlántico en 1943.

Otro capítulo lo constituye la suma de muertes violentas en episodios más o menos relacionados con la vida del mar. El viajero que rastrea con la mirada entre las tumbas del patio

situado a la izquierda del recinto primitivo encuentra una lápida decorada con un ancla y remos. La inscripción cuenta que fue costeada mediante una suscripción entre la comunidad británica de la ciudad y los marineros de los buques que estaban entonces en el puerto. En una absurda reyerta portuaria encontró la muerte Henry Hutting, tripulante del bergantín inglés *Dasher*, que cayó herido mortalmente por una estocada por la espalda en la Acera de la Marina, en el transcurso de una pelea ocasionada por el exceso de alcohol. El suceso ocurrió el 2 de septiembre de 1855. También murieron apuñalados John Watt, en diciembre de 1842, y el norteamericano Chauncey Bates, en marzo de 1866. Un tiro terminó con la vida del noruego Jorger Some, capitán del *Sylphide*. Se responsabilizó del asesinato, que tuvo lugar en la Alameda, a un guarda que huyó y parece que, de nuevo, el alcohol tuvo que ver con este trágico desenlace.

El 11 de diciembre de 1881, justo en el cincuenta aniversario del fusilamiento de Boyd, Torrijos y sus compañeros, un lamentable incidente se saldaba con la muerte de un marinero inglés. Junto a dos compañeros de tripulación pasaba por el Llano del Mariscal, cerca de la cárcel, cuando uno de los centinelas les dio el ‘quién vive’ de ordenanza. Al no obtener respuesta, seguramente por el desconocimiento del idioma, disparó sobre el grupo hiriendo mortalmente a Thomas Mitchell,

segundo ingeniero del vapor *Tyrian*, de Glasgow, que en esos días estaba fondeado en el puerto. Mitchell llegó vivo al Hospital Civil, pero no se pudo salvar su vida.

El marinero Robert Davison murió accidentalmente en el barco *Catherine Morrison* cuando navegaba a unas diez millas de Málaga. Esta nave inglesa surcaba a mediados del siglo XIX las principales rutas comerciales entre las Islas Británicas y América, las Indias Orientales, el Mediterráneo y el Mar Negro. Fue, como otras muchas, pintada por el marinista italiano Raffaele Corsini, que se dedicaba a hacer cuadros de barcos de la época.

Algunas lápidas nos hablan de marineros muertos en tierra, una vez retirados después de una vida dedicada al mar. En 1870 una demencia senil fue la causa del fallecimiento de Daniel Mowbray, abastecedor de buques. Al mismo trabajo náutico se dedicaba Hugo Stewart Gambell, malagueño a pesar de lo que nos parece indicar su nombre, que murió de tuberculosis en 1921. Agentes marítimos hay varios, como el danés Andrés Bjerre Whislow, los británicos John Woodroffe y Maurice Ridgway, y el gibraltareño Thomas Rich. Durante tres décadas Henry Stewart Troughton, fallecido en 1897, fue agente honorario del Royal Yacht Squadron, el club náutico de mayor prestigio del Reino Unido.

Cuando el visitante pasa cerca de la tumba de Jorge Guillén, a pocos metros

del monumento a los naufragos de la *Gneisenau*, una lápida reclama su atención. Es la del capitán escocés Alexander Mitchell Smith Will, fallecido en Fuengirola en 1984. Su epitafio resume la vida de tantos otros que reposan aquí: “Storms all weathered and life’s seas crossed” (capeadas todas las tormentas y surcados los mares de la vida).

11. La marinería militar

Junto a los miembros de la Marina mercante en el cementerio también hay marinos militares. Los buques de Su Graciosa Majestad se enseñorearon de los mares después de Trafalgar y la superioridad naval británica se mantuvo durante el siglo y medio siguiente. Las trayectorias vitales de estos marinos, testigos y protagonistas en algunos casos de



Huida de la fragata *HMS Belvidera* de un encuentro con buques estadounidenses en 1812. Óleo de William Huggins. National Maritime Museum, Greenwich, Londres.

las sucesivas guerras mundiales, acabaron recalando en este último puerto de la ladera meridional del monte Gibralfaro.

El primer marino de la Royal Navy sepultado en el recinto primitivo fue William Pomeroy, tripulante del histórico *HMS Belvidera* que falleció el 15 de agosto de 1842 por una inflamación intestinal. La fragata *Belvidera* fue botada en 1809 y participó en una peculiar batalla en la Guerra de 1812 entre Gran Bretaña y Estados Unidos, consiguiendo escapar de una pequeña flota norteamericana

El guardiamarina Ethelbert Francis Coddington, de la Armada de los Estados Unidos, cuenta con un sencillo monumento funerario en el patio principal, formado por un pedestal que sostiene un achatado obelisco en el que está grabada un ancla, insignia de su rango. El neoyorquino Coddington dejó de existir con 23 años en noviembre de 1853. En los cinco años anteriores había servido en varios buques de la US Navy, hasta que pidió una licencia de tres meses durante la que se produjo su muerte en Málaga.



Óleo del *SS Suruga*, pintado por Antonio Jacobsen en 1916.
Extraído de: <http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=13663#v>

y dedicándose a la captura de mercantes enemigos. En su larga hoja de servicios realizó numerosas misiones e incluso intervino en el rescate de esclavos. Reciclada en el puerto de Portsmouth, fue vendida para su desguace en 1906, cuando le faltaban solo tres años para cumplir el siglo de existencia.

Ya hemos visto que los naufragos de la *Gneisenau*, buque de la Armada Imperial alemana, aportan el mayor contingente de víctimas militares del recinto, pero la I Guerra Mundial también se cobró su tributo en el Cementerio Inglés. Una lápida costeada por los oficiales y la tripulación de su nave señala

la tumba de Howard Sherwood, de Nueva Orleans, marino que falleció a bordo del vapor *Suruga* por causas desconocidas cuando navegaba cerca de Málaga el 10 de octubre de 1918. Este carguero norteamericano se dedicaba al abastecimiento de los países aliados y había sido torpedeado por el submarino alemán UB-49 a pocos kilómetros de San Remo (Italia) el 20 de diciembre anterior, pero pudo ser recuperado sin bajas ni daños graves. Sherwood, sin embargo, no pudo ver el final de la guerra puesto que murió justo un mes antes del armisticio.

Otra tumba corresponde al oficial de la Marina británica William Duncan Phipps, londinense de 1882 que ingresó en la Royal Navy en 1897, alcanzó el grado de comandante



Retrato del oficial William D. Phipps en 1902. Extraído de: <https://livesofthefirstworldwar.org/lifestory/6906327>



Homenaje a los muertos en las guerras mundiales en el Cementerio Inglés. Cortesía de la Fundación Cementerio Inglés de Málaga

durante la I Guerra Mundial a bordo del *HMS Iron Duke*, ascendió a capitán en 1927 y gozó del grado de comandante de la Real Orden Victoriana (CVO). Falleció en Málaga el 2 de junio de 1967.

En un nivel algo por encima del patio principal llama la atención un rectángulo delimitado y cubierto por piedrecitas blancas. En su interior se alzan cuatro lápidas reglamentarias que nos indican que se trata de tumbas militares. Corresponden a tres aviadores y un oficial de la Marina muertos durante la II Guerra Mundial. El primero en llegar hasta aquí fue John Patterson, oficial de la Royal Australian Air Force, cuyo aparato, un Vickers Wellington, se estrelló en el mar en la medianoche del 9 de enero de 1942 en las cercanías de Punta Europa, después de haber hecho escala en Gibraltar cuando realizaba un vuelo desde la base de

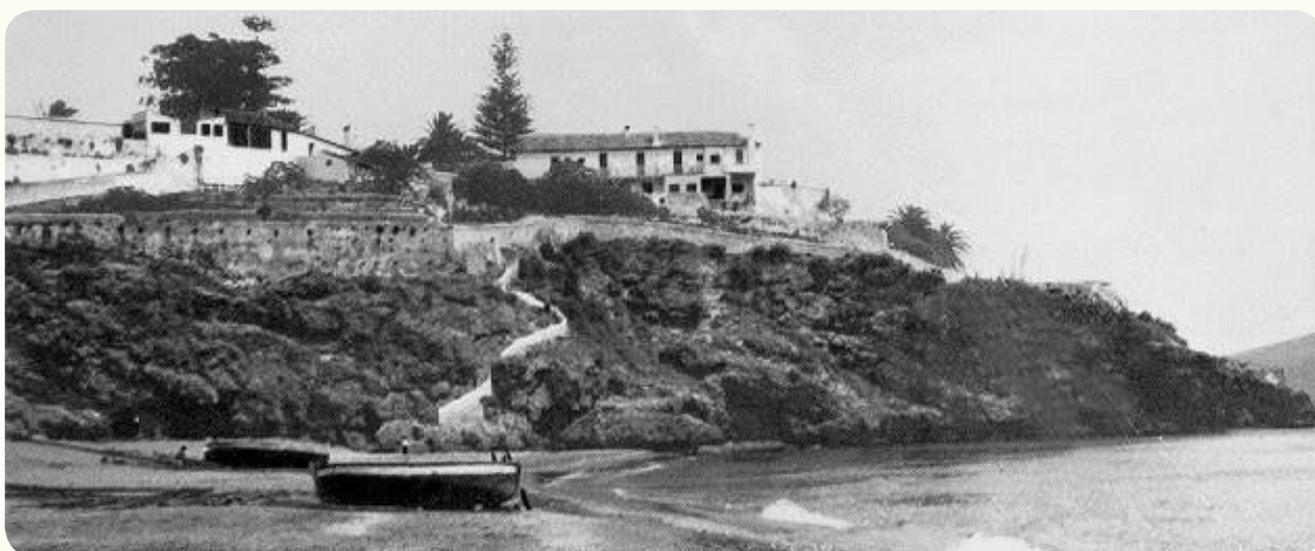
Portreath (Cornualles) hasta Malta. De los seis tripulantes solo hubo un superviviente y se rescató un cadáver, el de Patterson. Los otros cuatro cuerpos nunca fueron recuperados.

Las otras tres tumbas datan de abril de 1946, cuando los hombres que habían sido enterrados en el cementerio municipal de Marbella fueron traídos hasta aquí. Se trataba del sargento de la Royal Air Force Francis Calladine, muerto el 31 de diciembre de 1942 cuando su avión cayó al mar a unas 19 millas al oeste de Gibraltar; el también sargento de la RAF Albert Ross, que perdió la vida al estrellarse en el mar su avión de reconocimiento con base en Gibraltar el 3 de junio de 1943; y, por último, el comandante del crucero ligero *HMS Manchester* Wallace Stranack, que falleció por las heridas sufridas al ser alcanzado su buque por un torpedo italiano el 23 de julio de 1941 mientras escoltaba un convoy que se dirigía desde Gibraltar

a Malta. En ese ataque, además de Stranack, hubo otros 25 muertos o desaparecidos.

El ruido de las armas cesó pero los ecos de la mayor guerra de la historia de la Humanidad siguieron resonando entre las tumbas del viejo cementerio. En las décadas siguientes se fueron incorporando a su registro nombres de pacíficas personas que habían encontrado un idílico retiro para su jubilación en la Costa del Sol, o bien simplemente pasaban temporadas de descanso en nuestro litoral. Varios de esos nombres incorporaban una extensa hoja de servicios a la Marina británica.

El comandante retirado Henry D. Johnston murió en alta mar el 14 de julio de 1968. Había servido en varios buques de la Royal Navy y había recibido la Cruz de Servicios Distinguidos (DSC). Su cuerpo no fue enterrado hasta nueve días después



Vista del Castillo de Santa Clara o del Inglés, en Torremolinos, residencia de George Langworthy. Biblioteca Virtual de la Provincia de Málaga. Legado Temboursy

de su fallecimiento a causa de una trombosis coronaria. Ahora reposa junto a los de su esposa y su hijo.

Grace Effingham Laughton Bell descansa también en este cementerio marino desde que una mala caída a causa de la rotura de su bastón la alejara de este valle de lágrimas. Grace y su hermana Vera Laughton Mathews, hijas de la gaditana María Josefa de Alberti, fueron de las primeras oficiales del Women's Royal Naval Service, del que fue directora Vera entre 1939 y 1946. Grace alcanzó el grado de superintendente y recibió el título de comandante de la Orden del Imperio Británico al final de la II Guerra Mundial.

Junto al monumento a Boyd una blanca lápida menciona el nombre de Sydney James Knowles, que dejó de existir en Coín en el año 2012. El texto nos recuerda que fue buzo de la Royal Navy, que formó parte del Underwater Working Party durante la II Guerra Mundial y que escribió el libro *A diver in the dark*. Knowles sirvió en los destructores *HMS Zulu* durante la caza del *Bismarck* en el Atlántico Norte y en el *HMS Lookout* en el convoy que rompió el sitio de Malta, antes de pasar a formar parte como submarinista del grupo de combate subacuático destinado en la base de Gibraltar, bajo el mando del comandante Lionel Crabb, para evitar las acciones de sabotaje desarrolladas desde territorio español por hombres rana italianos. Tomó parte en la

recuperación del cuerpo del general Sikorski, comandante general del ejército polaco libre, cuando su avión se estrelló cerca de Gibraltar, y más tarde limpió de minas los canales de Venecia. Ganó la medalla del Imperio Británico y después de la guerra se ganó la vida como transportista hasta que su antiguo jefe lo reclamó para un "trabajito", una nueva misión. Se trataba de examinar el casco del crucero soviético *Sverdlov*, anclado



Sydney Knowles en su etapa como marinero de la Royal Navy

en el puerto de Portsmouth en 1955, para conocer los secretos de una asombrosa maniobrabilidad que desconcertaba al Almirantazgo. En una operación similar al año siguiente, ya sin la ayuda de Knowles, Crabb desapareció mientras realizaba una inmersión. Knowles creía que pensaba pasarse a los soviéticos y defendió que por ese motivo fue eliminado por

el MI5. Su consideración como héroes de guerra quedó reflejada en una película de 1958, *The Silent Enemy*, inspirada en la guerra submarina en torno al puerto de Gibraltar durante la II Guerra Mundial. Curiosamente, su última misión antes de abandonar la Royal Navy en 1950 fue la búsqueda de un galeón de la Armada Invencible en la bahía de Tobermory, en la escocesa isla de Mull.



Cartel de la película *The Silent Enemy* (1958)

En Gibraltar también pasó el segundo conflicto mundial Desmond Bristow, criado en Huelva y capitán de los servicios de inteligencia británicos que controlaba en superficie el movimiento de italianos y españoles alrededor de la colonia gracias a una densa red de espías e informadores. Luego trabajó en los servicios de contra-espionaje y sospechó de su amigo Kim Philby antes de que este se pasase al lado soviético. Ambos habían reclutado al español Juan Pujol, Garbo, el agente doble más famoso de la II Guerra Mundial. Bristow estuvo al tanto de la operación *Mincemeat*, que oportunamente puso a un ahogado

con documentos clasificados sobre una futura invasión del continente en manos del espionaje alemán en Huelva. Al igual que Knowles, Bristow se asentó en la provincia de Málaga, viviendo en Periana hasta su muerte en el año 2000.

El viajero, camino de la salida, recuerda una inscripción incompleta, medio tapada por la tierra, que dice "from the sea and the...". Era la tumba de Geoffrey Christian, fallecido en Almuñécar en 1962 y enterrado aquí después de una odisea burocrática que llevó a su esposa a escribir una carta al periódico. Carta en la que recordaba, por cierto, que su difunto esposo era descendiente lejano de Fletcher Christian, cabecilla del legendario motín de la *HMS Bounty* contra el capitán Bligh.



Desmond Bristow y su esposa

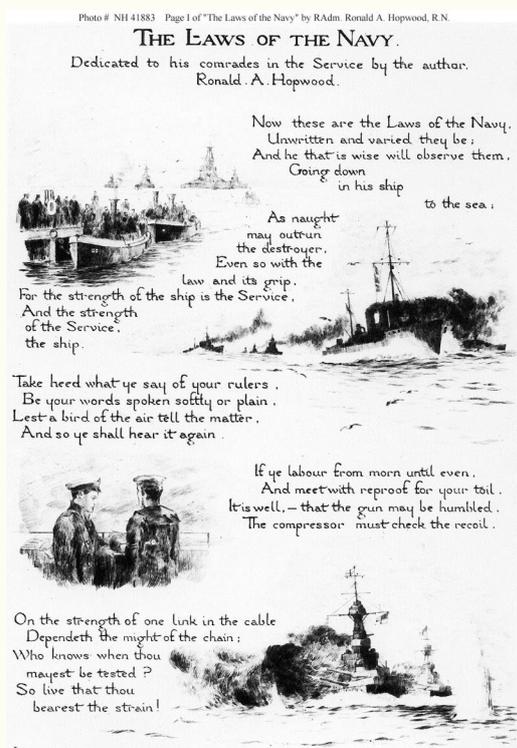
Cerca de la verja de entrada viene a la memoria del paseante el texto, difícil de leer, de una pequeña lápida apoyada en un desnivel del terreno. Desgastado por el tiempo, el nombre de Rowland Langmaid, acompañado de un oficio, “marine artist”. Este marino nacido en Canadá y discípulo del afamado pintor W.L. Wyllie, se alistó en la Royal Navy y sirvió a bordo del *HMS Agamemnon* durante la I Guerra Mundial, siendo testigo de las operaciones de desembarco en el estrecho de los Dardanelos. Sus inquietudes artísticas le llevaron a ampliar estudios en la Royal Academy School y en el Royal College of Art, consiguiendo cierta popularidad y mostrando sus obras en Londres, París y Nueva York. Se reenganchó en la Marina al comenzar la II Guerra

Mundial y pintó escenas bélicas como artista oficial de la Flota del Mediterráneo, en Alejandría. Sus ilustraciones para el poema *The laws of the Navy* de Hopwood fueron especialmente celebradas, y sus acuarelas, óleos y aguafuertes de escenas marinas y de batallas navales se reparten por numerosos museos y colecciones privadas de Gran Bretaña. Un cuadro suyo titulado *The regatta at Malaga* fue subastado en Christie’s en el año 2005. Había fallecido en nuestra ciudad en 1956.

12. Turismo de sol y playa

Mientras el viajero inicia el camino de regreso al Hotel Miramar, piensa en un hecho incuestionable, la marca de la Costa del Sol –el turismo que disfruta de una luz inolvidable, del mejor clima de Europa y de un mar embaucador– no hubiera sido posible sin protagonistas que están enterrados en el Cementerio Inglés.

De uno de ellos acaba de ver su tumba junto a la capilla, junto a su esposa. “El inglés de la peseta” lo llamaron, porque se dedicó a repartir una peseta de plata entre los pescadores y la gente que se acercaba a su casa y les leía un salmo religioso. George Langworthy fue un militar nacido en Manchester en 1865 que tras la I Guerra Mundial quedó fascinado por



Poema *The laws of the Navy*, de Hopwood, ilustrado por Rowland Langmaid

un barrio de pescadores de Málaga al que llamaban Torremolinos. Se hizo propietario del Castillo de Santa Clara y lo rodeó de jardines y de tres miradores sobre el mar. Había nacido uno de los primeros grandes y encantadores hoteles de lo que después llegaría a ser un municipio independiente (Torremolinos) que llegaría a ser conocido como el Castillo del Inglés: así que no es de extrañar que nombraran a Langworthy hijo predilecto de Torremolinos. Hasta él llegarían a alojarse poetas de la generación del 27 como Cernuda; es más, en él se haría el primer desnudo de una mujer, Gala, que dejaría sus pechos a la mirada de todos en la playa mientras un joven llamado Salvador Dalí, la retrataba.

Poco tiempo después y justo al municipio de al lado, Benalmádena, llegó el empresario William Schenstrom y se instaló con su mujer, Elsie, y su hijo William Junior. Había nacido en París pero se fue a vivir a Nueva York y se hizo norteamericano. Como ingeniero había registrado una patente de estructuras soldadas para la construcción que le hizo millonario. Fue entonces cuando William y su familia regresaron a Europa para instalarse en la Costa del Sol y terminar las obras de un castillo rojizo que habían adquirido. Todos los albañiles llamaban al nuevo dueño de la misma forma que lo hacía su esposa, Bill, y a la mansión que estaban terminando de reformar terminó siendo el Castillo de Bill. Y

como el hijo también se llamaba Bill, al final el castillo terminó llamándose Castillo de Bil-Bil, no por el pasado árabe de Benalmádena, sino por el William Schenstrom que terminó siendo enterrado en el Cementerio Inglés en 1964 y por su hijo William Schenstrom Jr.

El viajero entra al fantástico patio central del Hotel Miramar. Es curioso, al igual que él, a ese mismo patio, en 1954, entrará otro de los personajes que tanto han influido en los millones de visitantes que acuden a nuestro sol y a nuestro mar. Frank Henius, de ascendencia danesa, nacionalidad norteamericana, economista y escritor, fue el hombre clave para que España fuera bien considerada por los aliados a partir de los años 50, arguyendo como freno del comunismo. En sus artículos en prensa, en su libro *O se ayuda España o se hunde Europa*, Henius, que había sido secretario de comercio de la administración norteamericana, que había hecho los manuales de los soldados norteamericanos para los



Esquela de William Schenstrom en el diario *Sur* (1964)

países de la vieja Europa, convence a la opinión pública de su país que España es un país aliado y debería haber entrado en la nómina de las naciones europeas del Plan Marshall. Henius, fallece mientras está alojado en el Hotel Miramar en abril de 1954. Sólo tienen que cruzar la calle para enterrarlo en el Cementerio Inglés, en el libro de enterramientos no cita que hablaba catorce idiomas, solo refiere: causa de la muerte, paro cardíaco.

El viajero, desde la terraza elevada del Hotel Miramar, donde se aloja, recorre de nuevo con su mirada la playa de la Malagueta. El sol ha

superado el mediodía, a pesar de ser invierno, hay gente tumbada en la arena: a la mayoría la piel blanquecina delata su origen extranjero. No son marineros, no han llegado a la ciudad en un mercante o en un buque imperial de guerra: lo han hecho en avión, huyendo de inviernos fríos, lluviosos y grises. Casi doscientos años después sus cuerpos están en la arena, pero cuando mueran no volverán a esa playa de noche. Serán sus cenizas las que, desde un columbario del Cementerio Inglés de Málaga, contemplen para siempre el origen y el final de todo: esa playa y ese mar que sigue en calma.



Recreación de un enterramiento en la playa. Fotograma del cortometraje “La cañada de los ingleses”, de Víctor Matellano (2014)

Fotografías del Cementerio Inglés por V. Heredia



Ancla corpórea en la tumba de Nigel McKechnie



Ancla grabada en lápida del capitán William McGowan, muerto en 1841



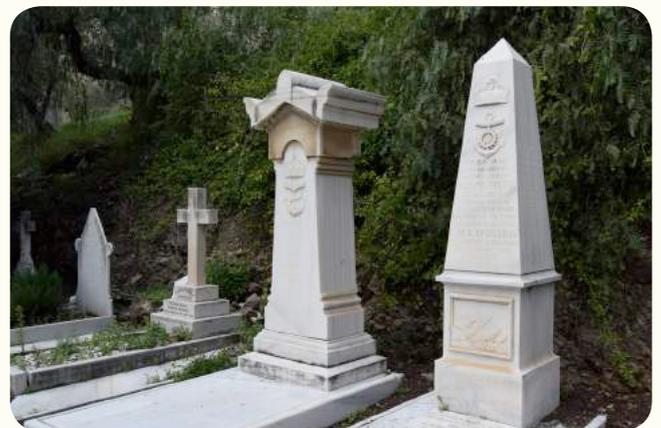
Vista de la tumba del comerciante estadounidense William P. Beecher



Tumba del Dr. Joseph W. Noble



Patio inferior del recinto primitivo. Tumbas de conchas



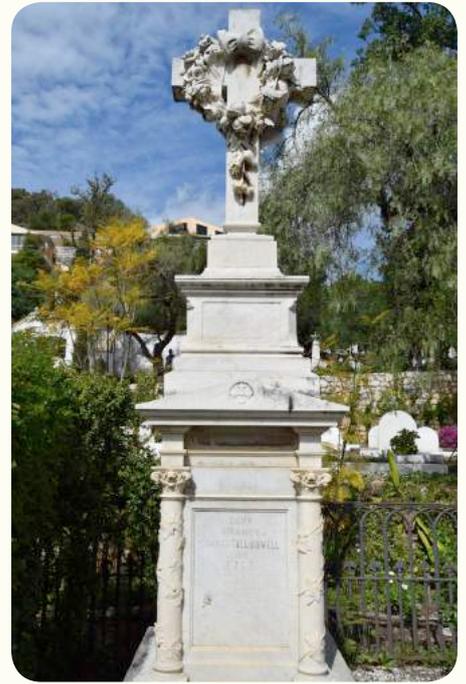
Tumbas del comandante Krestchmann y del ingeniero Prüfer



Tridente de hierro en la tumba de E.F. Coddington



Sepulcro del comerciante alemán Conrado Delius



Monumento funerario del cónsul británico Charles Toll Bidwell



Ancla grabada en el obelisco de Ethelbert F. Coddington, guardiamarina de la Armada de los Estados Unidos



Tumba del marinero Henry Hutting, asesinado en 1855



Tumba del oficial W.D. Stranack, de la Royal Navy, fallecido en el torpedeo del buque *HMS Manchester*

Referencias bibliográficas

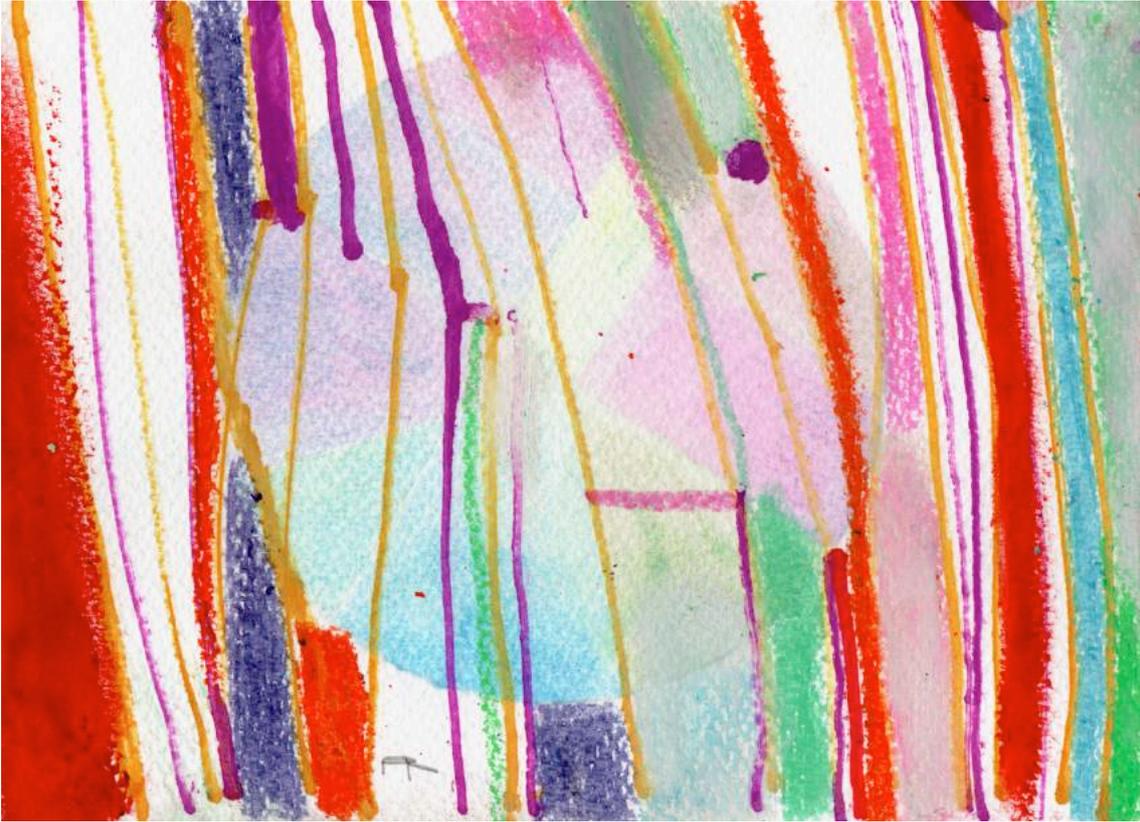
- GIRÓN IRUESTE, Enrique y ARENAS GÓMEZ, Andrés (2003): “La imagen del Cementerio Inglés de Málaga en los viajeros extranjeros: La mirada del otro”, en M.B. Villar García y P. Pezzi Cristóbal (eds.), *Los extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga, tomo II, pp. 359-368.
- GRICE-HUTCHINSON, Marjorie (1989): *El Cementerio Inglés de Málaga y otros estudios*, Málaga, Universidad de Málaga.
- HEREDIA FLORES, Víctor (2012): “El Cementerio Inglés de Málaga”, *Ateneo del Nuevo Siglo*, nº 15, pp. 108-114.
- MARCHANT RIVERA, Alicia (coord.) (2005): *El Cementerio Inglés de Málaga: Tumbas y epitafios*, Málaga, Universidad de Málaga.
- MARCHANT RIVERA, Alicia (2014): *Estudios sobre el Cementerio Inglés de Málaga*, Málaga, Libros Encasa.
- RODRÍGUEZ MARÍN, Francisco J. (2005): “Patrimonio y ciudad. Valores artísticos y culturales en el Cementerio Inglés de Málaga: Entre la magnificencia y el deterioro”, *Isla de Arriarán*, nº 25, pp. 23-58.
- TORRES, Rafael (2015): *El cementerio de los ingleses*, Madrid, Ediciones Xorki.



Inscripción en noruego en la tumba de F. Serck, fallecido en 1860



Tumbas de Gerald Brenan y Gamel Woolsey



Fase lunar I. (2017). Gouache, rotulador y ceras sobre papel. 21 x 30 cm.



La promenade de Vincent. (2016). Collage y óleo sobre lienzo. 80 x 100 cm.



Víctor Manuel Heredia Flores

(Málaga, 1971). Licenciado en Historia Contemporánea y doctor en Ciencias Económicas por la Universidad de Málaga con la tesis titulada “Gestión privada y municipalización en el abastecimiento a la ciudad de Málaga. El negocio de las Aguas de Torremolinos (1860-1930)”. En la actualidad es profesor de Historia Económica en la Universidad de Málaga. Es autor, en solitario o en colaboración, de los libros “Gaona. De Congregación de San Felipe Neri a Instituto de Enseñanza Secundaria (1739-2002)”, “Fuentes de Málaga”, “Estadísticas del siglo XX en Andalucía”, “Estadísticas históricas de Educación y Cultura en Andalucía. Siglo XX”, “La mirada recuperada. Memoria de mujeres en las calles de Málaga”, “Málaga Tecnológica. La introducción y el impacto de las nuevas tecnologías en el desarrollo industrial de la ciudad (1950-2012)”, “Málaga, ayer y hoy”, “Recuerdos de la Málaga de ayer y hoy” y “Retratos de una época. Vicente Tolosa, Málaga, 1900-1915”.



Jaime Aguilera García

(Villanueva del Trabuco, 1970) es licenciado en Derecho por ICADE y doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Málaga. En la función pública ha ocupado los cargos de jefe de servicio de Industria, Energía y Minas y de secretario general de la Delegación de Gobierno de la Junta de Andalucía en Málaga. En la actualidad ejerce la Jefatura de Servicio de Protección de Menores. Es miembro fundador y vicepresidente del patronato de la Fundación Cementerio Inglés de Málaga. La Universidad de Málaga editó su monografía “Novela policíaca y cine negro en la obra de Muñoz Molina” (2006). Como columnista y escritor ha publicado numerosos relatos breves y artículos en prensa, recopilados en sus obras “Lecturas prohibidas” (1998), “A pluma abierta” (2007) y “A pluma desnuda” (2016). Ha escrito las novelas “Negro sobre gris” (2004), “El criado que descubrió a Zervantes” (2013) y “Fluidos corporales” (2017).



Alicia Marchant Rivera

(Málaga, 1974) es licenciada en Filología Hispánica y doctora en Historia por la Universidad de Málaga, Primer Premio Nacional Fin de Carrera del Ministerio de Educación y Premio Extraordinario de Licenciatura y Doctorado de la citada universidad. Completó su formación académica en Harvard University (EE.UU.), Scuola Superiore Normale di Pisa y Università degli Studi di Padova (Italia), así como en l'École Nationale des Chartes, en París (Francia). Actualmente es profesora titular de Ciencias y Técnicas Historiográficas en el Dpto. de Ciencias Históricas de la Universidad de Málaga. Ha sido vicepresidenta de la “Fundación Cementerio Inglés de Málaga”, coordinadora de proyectos Erasmus entre la Universidad de Málaga y las Universidades de Padua y Catania-Siracusa (Italia) y directora del Departamento de CC. y TT. Historiográficas de la UMA entre 2010 y 2014. Ha liderado diversos proyectos de investigación y ha publicado numerosas monografías, habiendo desarrollado su labor investigadora como visiting fellow en instituciones como European University Institute (Florencia, Italia) y Chawton Library (Southampton University, U. K.).

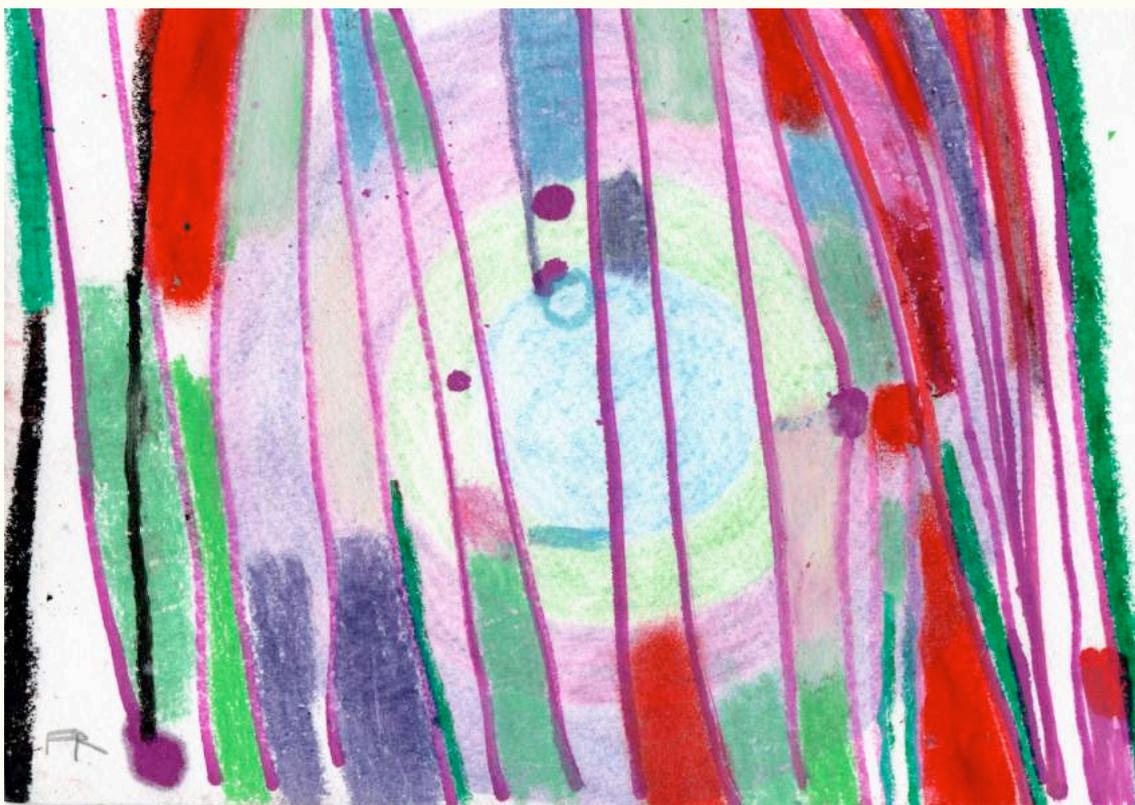


Fernando de la Rosa Ceballos

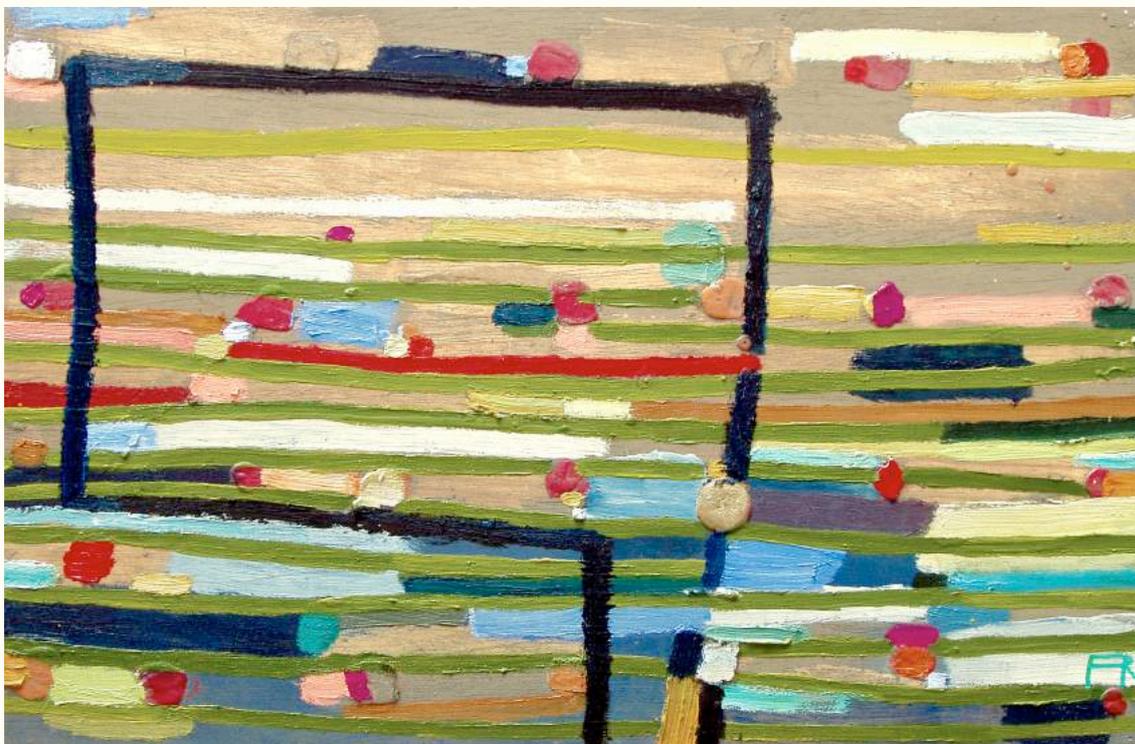
(Archidona, 1964). Licenciado en Bellas Artes por la Universidad de Sevilla, (1987). Doctor en Historia del Arte por la Universidad de Málaga y miembro numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo (Málaga). Compagina la creación artística con la docencia de las artes plásticas, visuales y del dibujo. Técnico en enseñanza secundaria y bachillerato. Ponente y coordinador, en el proyecto de innovación educativa “Arte y Escuela”, que promueve la creación de salas estables de arte en los centros educativos y procura la implicación de los artistas en la educación artística. Cocreador y comisario de la Bienal Internacional de Arte y Escuela de la Axarquía. Desarrolla su actividad artística fundamentalmente como pintor, también con el grabado calcográfico y la serigrafía, así como la escultura (cerámica, el ensamblaje o la instalación). Finalista en un buen número de certámenes, menciones y premios en concursos nacionales e internacionales de pintura y grabado. Ha participado con distintas galerías en ferias de arte internacionales en España y Países Bajos. Desde 1988 su obra ha sido expuesta en España, Francia, Reino Unido, Dinamarca y Holanda.



Trois drapeaux à la chaise cannée. (2016). Collage, ceras y óleo sobre tablero. 81 x 100 cm.



Fase lunar II. (2017). Gouache, rotulador y ceras sobre papel. 21 x 30 cm.



L'Ecran sur l'eau. (2017). Técnica mixta sobre tablero. 62 x 40 cm.

Colección Cuadernos del Rebalaje



Información y acceso libre a todos los números en www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org



El Cementerio Inglés de Málaga fue creado en 1830 en una ladera del monte Gibralfaro, muy cerca de la playa y dando frente al mar. Su promotor, el cónsul británico William Mark, justificó su creación en que hasta entonces los protestantes eran enterrados en las playas. La estrecha relación con el mar de esta necrópolis es evidente: desde las tumbas cubiertas de conchas de los primeros tiempos al monumento funerario dedicado a los naufragos del buque alemán Gneisenau, pasando por los motivos marineros que decoran muchas sepulturas. Hasta uno de sus ilustres moradores, el poeta Jorge Guillén, pidió ser enterrado mirando al mar.

VALORES QUE NOS UNEN

Creo en el medio ambiente

Fundación Unicaja
fundacionunicaja.com

