

Cuadernos del Rebalaje

Nº 38 / Abril-junio de 2017 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ

LA FAROLA DE MÁLAGA IMAGEN, HISTORIA Y SÍMBOLO

Francisco Cabrera Pablos

Introducción

Paulino Plata Cánovas

Prólogo

Manuel Olmedo Checa



Cuadernos del Rebalaje®

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

Publicación monográfica de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural Amigos de la Barca de Jábega.

Dirección

Miguel A. Moreta-Lara

Consejo de redacción

M^a Jesús Campos García

J. Felipe Foj Candel

Miguel A. Moreta Lara

Pablo Portillo Strempel

Consejo asesor

Manuel Benítez Azuaga, Francisco Chica Hermoso, Juan Carlos Cilveti Puche, Eva Cote Montes, Mariano Díaz Guzmán, Eulogia Gutiérrez Corral, Víctor M. Heredia Flores, Miguel López Castro, Manolo Maeso, Francisco Morales Lomas, Javier Noriega Hernández, Pepe Ponce, Alejandro Salafranca Vázquez

Coordinación artística

M^a Jesús Campos

Edición y coordinación general

J. Felipe Foj Candel

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: J. Felipe Foj Candel, Tesorero: Mariano Díaz Guzmán. Vocales: Pablo Portillo Strempel (Documentación), Miguel A. Moreta Lara (Literatura) y M^a Luisa Balbín Luque (Actividades sociales). ✉ infojabega@gmail.com.



Tratamiento fotográfico de imagen Felipe Foj

Introducción
Paulino Plata Cánovas

Prólogo
Manuel Olmedo Checa



Cuadernos del Rebalaje nº 38



Joaquín María Pery y Guzmán
(óleo, cortesía de don Carlos Pery Regalado)

"**H**ay un lugar que el Mediterráneo halaga, donde la tierra pierde su valor elemental, donde el agua marina desciende al menester de esclava y convierte la líquida amplitud en un espejo reverberante que refleja lo único que allí es real: la Luz.

Saliendo de Málaga, siguiendo la línea ondulante de la costa, se entra en el imperio de la luz. Lector, yo he sido durante seis años emperador dentro de una gota de luz, en un imperio más azul y esplendoroso que la tierra de los mandarines"

(J. Ortega y Gasset, "Al margen del libro *A.M.D.G.*", *El Imparcial*, 1910)

SUMARIO

- **Introducción**
- **Prólogo**
- **La Farola de Málaga: imagen, historia y símbolo**
- 1. El puerto de Málaga: treinta siglos de vida, cuatrocientos años de historia
- 2. Un fanal llamado Farola
- 3. Aproximación a otros faros de nuestra marina
- 4. Referencias bibliográficas



"Reflejo" (2016). Acuarela sobre papel de Blanca Álvarez, 38 x 56 cm

Introducción

Paulino Plata Cánovas

Presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga

El bicentenario de la construcción de la malagueña Farola por Joaquín María Pery, que se cumplirá en el próximo mes de mayo, será conmemorado por la Autoridad Portuaria recordando nuestra historia y mirando hacia el futuro en una ciudad tan vinculada a la mar y a su puerto desde el comienzo de los tiempos.

En el contexto histórico debemos recordar que el ingeniero de la Armada que la edificó recibió la orden de desplazarse a Málaga a comienzos de 1800. El motivo era estudiar un remedio a las frecuentes inundaciones provocadas por los desbordamientos de los arroyos que desde los montes cercanos desaguaban por la calle de la Victoria y anegaban el interior de la ciudad. En los años siguientes le fueron asignados otros cometidos sobre este mismo asunto, ya que se sucedieron varios desbordamientos del Guadalmedina disponiendo la Corona la redacción de los estudios capaces de resolver de manera definitiva los problemas que este río ocasionaba.

No obstante, el trabajo más importante de Pery lo desempeñó a lo largo de muchos años como director de las obras del Puerto de Málaga, encargándose de mantenerlo operativo frente a los continuos *aterramientos* motivados por la entrada en la dársena de los acarreo arrasados por las crecidas del Guadalmedina y arroyos cercanos o por las corrientes litorales.

Dentro de sus responsabilidades portuarias una de las propuestas de mayor trascendencia fue construir un faro de cantería para facilitar y asegurar la entrada de los barcos en la dársena, sustituyendo a las artesanales grúas de madera hasta entonces utilizadas. Tales artilugios sostenían un fanal de lámparas de aceite y se les iba avanzando a medida que lo hacía la cabeza del muelle de levante, donde estaba previsto colocar la *linterna* definitiva: pobre remedio aquel para un movimiento de buques como el que ya tenía el Puerto de Málaga.

Al fin, tras años de constantes demandas de los patrones, navieros y comerciantes, a finales de 1813 Pery y Guzmán inició la edificación del fanal. Previamente aseguró lo más importante, la financiación de las obras.

Para ellas contó con la colaboración del Consulado, el Cabildo de la Santa Iglesia Catedral y los propios fondos del Puerto, con lo cual pudo edificarse un faro que tanta falta hacía para la normalidad del tráfico portuario.

Cabe destacar también que el proyecto ascendió a 387.301 reales de vellón, cantidad bastante razonable posiblemente porque el ingeniero incorporó a los trabajos una brigada de presidiarios *de los de condenas más limpias*, con lo que abarató considerablemente el costo de la obra. El 30 de mayo de 1817, día de San Fernando, se inauguró la que poco después pasaría a denominarse como Farola, cumpliéndose en este 2017 los doscientos años desde su construcción.

Con tal motivo esta Autoridad Portuaria ha emprendido un nuevo proyecto: el de rescatar desde la Historia y para la ciudad un edificio emblemático. Una Farola que tantos servicios ha prestado a la navegación y que constituye, sin duda, un símbolo para Málaga. Una Farola que se transformará en un Centro de Interpretación que resumirá un pasado portuario milenario y describirá el proceso de construcción de la obra cuyo bicentenario ahora conmemoramos.

Además, hemos programado varias jornadas históricas y algunas publicaciones que estudien la importancia de estos muelles en los aspectos científico y técnico, artístico, literario e histórico, así como unas actividades lúdicas que puedan hacer ver a la población la importancia de este aniversario y acerque aún más Málaga a su puerto, con el que comparte un pasado que se pierde en el tiempo y que ha sido desde siempre la auténtica razón de ser de la ciudad.

El autor de este monográfico de *Cuadernos del Rebalaje* que el lector tiene entre sus manos es el profesor Francisco Cabrera, un conocido investigador con larga experiencia en temas portuarios que ha publicado recientemente las andanzas en nuestra ciudad del ingeniero autor de la Farola en un libro titulado *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800-1835)*.

Agradecemos a cuantos particulares e instituciones están colaborando en los actos conmemorativos del II Centenario de la Construcción de la Farola, al tiempo que invitamos a los ciudadanos a conocer aún más su puerto. Un puerto que es algo vivo, con vocación de futuro y en crecimiento constante para desarrollo de Málaga y de los malagueños.



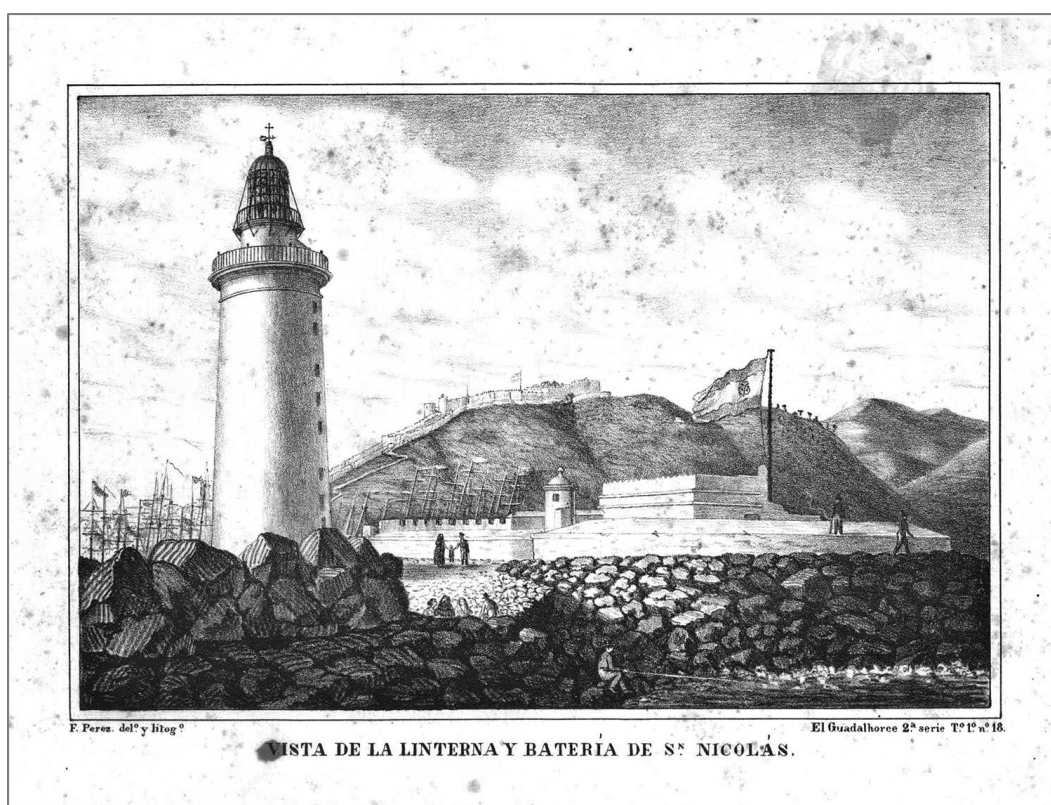


Lámina de F. Pérez en el periódico semanal *El Guadalhorce* (Málaga, 2.8.1840)
Biblioteca Nacional de España

Prólogo

Manuel Olmedo Checa

Málaga, nacida a la universalidad del Mediterráneo en los albores del primer milenio antes de Cristo, se conformó desde entonces como un crisol en el que se han venido fundiendo las improntas de cuantos aquí llegaron y aquí se asentaron, venidos de todas las latitudes.

En la aurora de la historia hispana comenzaron a arribar a estas privilegiadas playas las naves de unos audaces navegantes procedentes del otro confín del Mediterráneo, de las lejanas costas de Fenicia. Desde entonces, y al menos hasta la mitad del siglo XIX, el puerto ha sido la principal razón de la existencia y la prosperidad de nuestra ciudad.

Entre los hitos portuarios hay uno que ha devenido en símbolo de la ciudad, junto con la escultura de un marengo (debida al gran Pimentel) que pregonaba el pescado recién cogido de un copo en la Malagueta o en el Bulto. Hablamos de la Farola malagueña, que tiene en un entrañable amigo y riguroso investigador su mejor vocero. Hablamos del ilustrísimo Sr. D. Francisco Cabrera Pablos, que es quien más y mejor ha profundizado no solo en la historia de nuestro Faro sino también en la historia de la dársena malagueña, recuperando así la profunda y densa memoria de esta milenaria infraestructura.

Con mi amigo Paco Cabrera puedo presumir de ser objetivo, pese a la gran, enriquecedora y larga amistad que nos profesamos, que se fraguó entre escolleras y diques, entre dragados y grúas, entre norayes y muelles, con la Ciudad como marco de referencia. Y este nuevo número de *Cuadernos del Rebalaje* que hoy se presenta es una palpable demostración de su afán por investigar sobre este milenario puerto.

Por vocación Paco Cabrera se hizo maestro y profesor de instituto. Una profesión esta de la docencia que es la más importante de todas, porque incide primaria y decisivamente en la formación de las personas. Y a la enseñanza se ha dedicado durante toda su vida activa. Compaginando profesión y pasión, se licenció en Historia y posteriormente se doctoró con una tesis sobre el Puerto de Málaga. Por sus méritos fue elegido académico numerario de Bellas Artes, académico numerario de Ciencias y académico correspondiente de la Real de la Historia. Y como una prueba más de reconocimiento a su pertinaz tarea debo recordar que entre las más importantes distinciones que ha recibido está el “Primer Premio de Andalucía en Cartografía Histórica” o el “Premio Málaga de Investigación”. Y, a pesar de todo ello, sigue siendo una persona normal.

Hoy, en sede portuaria, no podemos dejar de recordar a José de Gálvez, que desde mediados del siglo XVIII impulsó decisivamente las obras públicas en Málaga, en especial las del Puerto y las del Guadalmedina. Y tampoco debemos ahora dejar de señalar que las investigaciones desarrolladas por D.

Francisco Cabrera y por quien suscribe sobre los Gálvez y, más extensamente sobre Bernardo de Gálvez, tras dieciséis años de trabajo en armoniosa sociedad limitada, han tenido como feliz resultado el que su retrato se haya colgado en el Capitolio norteamericano y Estados Unidos lo tenga ya entre sus ocho Ciudadanos Honorarios. Consecuencia de ello y de la labor desarrollada por la Asociación Bernardo de Gálvez, acertadamente liderada por D. Miguel Ángel Gálvez Toro, es la reciente inauguración en Málaga del gran grupo escultórico que representa a la familia Gálvez, y también las importantes decisiones a nivel local y nacional que van a constituir señeros hitos en la recuperación de los Gálvez, olvidados hijos de Málaga.

Y hay una circunstancia especialmente reseñable: don Bernardo de Gálvez ha conseguido algo que los ciudadanos agradecemos especialmente, lograr el consenso de todos los grupos políticos.

Pero volvamos a la tarea. Fruto de los trabajos de Francisco Cabrera es una importante derivada: detrás de los muelles, de las escolleras, de estas aguas remansadas, hubo muchas ilustres personas que dedicaron su inteligencia y su esfuerzo a conseguir que Málaga y su Puerto experimentasen importantes mejoras. Y entre las muchas personas que trabajaron con decisión para que Málaga tuviera un gran puerto está la que nuestro amigo Paco ha recuperado: el ingeniero de la Real Armada Joaquín María Pery y Guzmán.

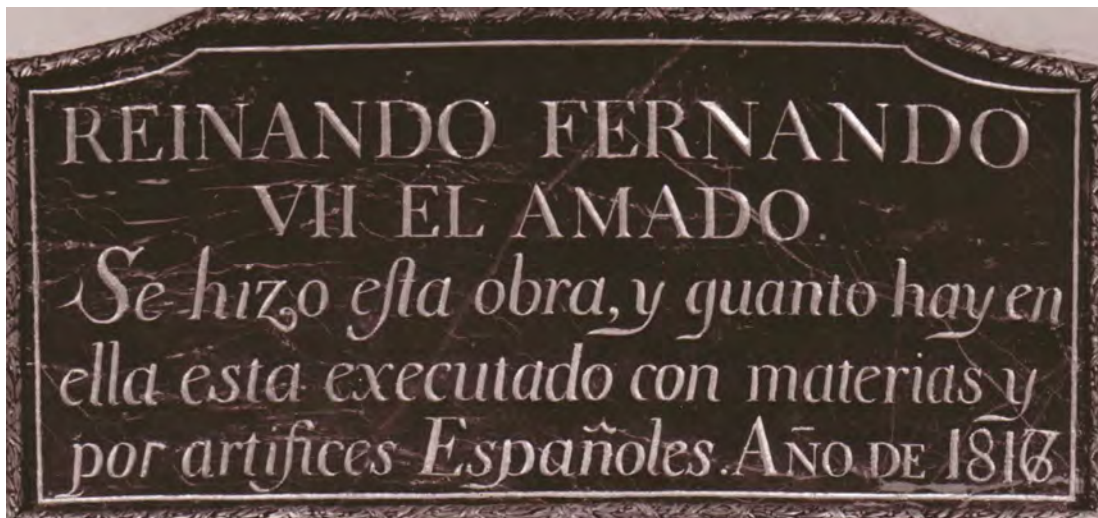
De los importantísimos trabajos que Pery realizó tenemos la fortuna de que una de sus obras más importantes sea hoy un símbolo de nuestra ciudad: su faro, la Farola malagueña, un equipamiento que resultaría clave para que Málaga alcanzara en el siglo XIX el extraordinario desarrollo económico al que ya nos hemos referido.

Justo, obligado y oportuno resulta hoy proclamar con alegría y satisfacción que D. Paulino Plata, autoridad portuaria de Málaga, ha trabajado desde hace ya muchos meses para que este año 2017 se conmemore un hito singular: el bicentenario de la terminación de las obras de la Farola. Y en ello la labor de Francisco Cabrera ha sido singularmente relevante.

Mi amigo Paco es hombre fiel a sus principios y fiel a su trayectoria: es un hombre cabal. Es una persona que, en su amplísima trayectoria, ha desempeñado siempre con absoluta dignidad cuantas responsabilidades se le encomendaron. Aúna en su carácter dos facetas muy destacadas, que resaltan más, considerando la gran cantidad de *pontífices* y *mandarines* que pululan alrededor de la Historia: su humanidad y su humildad.

Hoy, en *Cuadernos del Rebalaje*, Paco Cabrera nos ofrece un fruto más de su larga y rigurosa tarea investigadora difundiendo una de las principales obras de aquel marino ilustrado, Joaquín María Pery y Guzmán, cuya huella Málaga tenía olvidada hasta hace apenas pocos años, pese a lo mucho que hizo por nuestra ciudad y por nuestro puerto. Merece por ello el mayor reconocimiento de todos.





Lápida que recuerda la inauguración del edificio (1817)
Interior de la Farola. Archivo de la Autoridad Portuaria



Me he permitido iniciar este artículo con un párrafo de nuestro eterno José Ortega y Gasset publicado en *El Imparcial* madrileño allá por aquel lejano año de 1910. Y lo he hecho porque introduce, creo que adecuadamente, el contenido de lo que van a ser las páginas que el lector tiene entre sus manos. Porque lo que contiene y pretendo en estos *Cuadernos del Rebalaje* es hablar, ante todo, de la luz.

De una luz que lleva doscientos años iluminando nuestros azules mediterráneos y que ha orientado en todo este tiempo a miles de marinos en noches de vigilia, cuando tras largas singladuras arribaban a nuestras aguas tranquilas.

De una luz que guió su derrota en agitados mares de impenetrable negrura a la búsqueda de un *porto salvo*, que protegiese a unos hombres curtidos por la mar y a unas naves empapadas por las olas amantes.

De una luz —¿se puede pedir más?— con nombre de mujer, que la hace única frente al resto de los faros de igual género que alumbran nuestros horizontes marinos.

De una luz que, ya hoy, se encuentra indisolublemente unida a Málaga, a su puerto y a su historia.

De una luz única y singular: la que se derrama cada noche desde una Farola que han cantado poetas, han esculpido artistas y han plasmado en sus lienzos pintores de todos los estilos, tiempos y condiciones.

De una Farola que lo mismo que sosiega el pálpito del navegante cuando, guiado por sus destellos en la espesura de la noche, sobrepasa la bocana de nuestros muelles; lo mismo impresiona la retina de propios y extraños al contemplar su blanca y esbelta silueta clavada en el horizonte y en la historia.

Y de eso vamos a hablar en esta extraordinaria revista que huele a mar y a salitre, a marengo y a playa, a traíñas y a rebalaje: de su historia, de la Farola y de su puerto, de nuestro puerto. Y vamos a analizar, cómo no, la vida y las circunstancias del marino que la proyectó, que dirigió sus obras durante algo más de tres años y que la terminó allá por la lejanía de una espléndida primavera en 1817.



Es una tradición secular anclada en las series filogenéticas de los pueblos que quien no conoce su historia está condenado a repetirla. Y España, por desgracia, ha sido siempre una madrastra desmemoriada con esta disciplina. Y estos tiempos, quizás cualquier tiempo, nos son propicios para esta enseñanza. Para aprender de esa madre sabia y acogedora que es la Historia, que es nuestra historia malagueña milenaria y portuaria.

charranes de playa..., cobrando el barato a los pobres pescadores en aquellos convulsos comienzos del siglo XIX. Una Málaga, cómo no, acostumbrada al lento deambular de las carretas de bueyes, cargadas de piedra de zarpa hasta los topes, camino de las interminables obras de estos muelles en permanente procesión por las calles malagueñas desde las canteras de Gibralfaro o San Telmo.

Vista del Puerto de Málaga, por L. Haghe (1838)



Así pues, en las páginas de estos *Cuadernos del Rebalaje* que tan generosamente nos acoge vamos a analizar el pasado de nuestra Farola: de cómo se gestó, de cómo se proyectó y de cómo se construyó, con esfuerzos imposibles de unos malagueños del ayer tan necesitados de su luz como empeñados en levantarla.

Y de lo que fue también el quehacer diario de aquella Málaga decimonónica, cosmopolita y portuaria de conventos y tabernas, de comerciantes, jabegotes y navieros, de extranjeros y militares, de frailes y marinos, de meretrices y

Y desde luego, nos acercaremos a lo que fue la historia de Joaquín María Pery y Guzmán. Un militar que le tocó vivir en nuestra ciudad los convulsos avatares del decadente reinado de Carlos IV: un monarca tan falto de autoridad como padre y como rey.

Pery sufrió las intrigas palaciegas, la invasión de los ejércitos franceses tras el permisivo Tratado de Fontainebleau, una guerra atroz y larga y una paz hurtada a trozos por un absolutismo despiadado. Vivió las agitaciones del Trienio Liberal, la invasión del duque de Angulema que cercenó sin piedad

las esperanzas progresistas; sufrió la tristeza de la derrota, el gozo de la victoria; el retorno a nuestra sufrida España de las políticas más reaccionarias y, al fin, la muerte de un Fernando VII de tan triste recuerdo en nuestra memoria más pretérita.

En este marco histórico que tan apresuradamente les hemos presentado se desarrolló la vida y la obra de Joaquín María Pery que, trasladado a nuestra ciudad en 1800, aquí trabajó, aquí se casó, aquí nacieron sus hijos..., aquí conoció la amargura de la derrota contra el francés... y la incompreensión de algunos, cuando sus circunstancias personales le obligaron a soportar la dominación enemiga. También, es cierto, mereció siempre el respeto de sus subordinados. Y de muchos malagueños agradecidos que salvaron vidas y haciendas gracias a su buen hacer como español, como ingeniero y como marino (Blanco Núñez, 1990: 75-81; Salva, 1950 y Cervera Pery, 2011).

1. EL PUERTO DE MÁLAGA: TREINTA SIGLOS DE VIDA, CUATROCIENTOS AÑOS DE HISTORIA

Pero para todo ello quizás sea preciso acercarse a unos muelles que con tanto acierto dirigió durante muchos años. Y acercarnos también a una Málaga que desde el principio de los tiempos estuvo estrechamente abrazada a la mar, de la que vivió y por la que vivió durante buena parte de su apasionante historia.

Efectivamente, la construcción del puerto de Málaga despertó desde siempre el interés de la Corona por razones indiscutibles: los ingresos que producía el tráfico portuario a la Real Hacienda; las prevenciones militares obligadas por su proximidad al Estrecho y a las plazas norteafricanas; la preservación de la sanidad pública ante la arribada de buques de lejanos mares susceptibles de venir con marineros enfermos; y los aspectos urbanísticos, con la continua cesión de terrenos de muelle a los malagueños —ayer igual que hoy— como fue el caso de la Alameda, en palabras del recordado Francisco Bejarano, nacida como Afrodita de las olas del mar (Bejarano, 1993); como es el caso de nuestro parque centenario, gracias a un Cánovas que nunca olvidó sus orígenes; y como es el caso de los amplios espacios portuarios de los que actualmente disponemos los ciudadanos para nuestro uso y disfrute.



La Aduana de Málaga, por Francisco Pérez (1839)

En lo que se refiere al tráfico comercial, este fue esencialmente realizado con puertos mediterráneos. De aquí salían sedas, higos, cítricos, almendras, azúcar de caña y, sobre todo, el vino y la pasa. Estos productos supusieron durante siglos el grueso de nuestras exportaciones y situaron a nuestros muelles

entre los más importantes de España por el movimiento de los buques y los recursos que ingresaban en la aduana malagueña (Gámez Amián, 1992).

A cambio, barcos de todas las banderas traían a esta dársena trigo de Sicilia, grana, laca, cueros y pieles de las tierras de Berbería, especias de oriente llegadas en naves genovesas y florentinas, telas y maderas de Flandes, bacalao de Terranova, vidrios y cerámicas, quincallería, manteca y un largo etcétera distribuido eficazmente por todo el *hinterland* malacitano; también ayer como hoy (Cabrera Pablos y Olmedo Checa, 1988 y Cabrera Pablos, 1990/1991: 385-404).

Otro aspecto a considerar al hablar de la historia de este puerto fue siempre el de sus defensas de marina por las razones geoestratégicas ya mencionadas. Más aún, después de una Gibraltar británica desde el 4 de agosto de 1704, un aciago domingo en el cual la flota angloholandesa dirigida por el almirante Rooke y comandada por el holandés Kallenberg tomó aquella plaza en pleno conflicto sucesorio por el trono de España.

Una armada que estaba formada por más de 50 buques, la cual tras apoderarse de la plaza gibraltareña se dirigió al puerto de Málaga con intención de atacarlo. Afortunadamente, el asalto no les fue posible ante la providencial llegada de una flota francesa, entonces aliada de Felipe V, que se enfrentó a los barcos enemigos (Montoro Fernández y Ranea Fernández, 2010). Y este es solo uno de los ejemplos, entre muchos, de asaltos a nuestra ciudad y a su puerto que llenan las páginas de nuestra dilatada, desconocida y apasionante historia.

El siglo XVIII fue un continuo ir y venir de naves contrarias, básicamente británicas, interesadas en controlar estas aguas y dificultar el extraordinario comercio malagueño. Los avistamientos de navíos enemigos fueron siempre frecuentes y las fuentes documentales están repletas de los sobresaltos que semejantes acontecimientos originaban a los habitantes de esta ciudad y en el resto de la marina malagueña (Cabrera Pablos, 1994).



Plano del Puerto, Gibralfaro y Alcazaba. J. Ferrer (1813). Centro Geográfico del Ejército, Sig. 331

Ya en el Diecinueve; la guerra de la Independencia. Fue aquella una Málaga dominada por los ejércitos invasores desde el 5 de febrero de 1810, cuando las tropas francesas entraron a sangre y a fuego en el caserío malacitano sin respetar ni honras, ni vidas, ni haciendas. Una lucha desigual en la que este puerto fue cerrado al tráfico comercial por orden del general Sebastiani y casi por un año. La dureza de la dominación se mantuvo en extremos imposibles hasta la retirada precipitada de los enemigos de España en la tarde del 27 de agosto de 1812.

Joaquín María Pery sufrió en aquellos años la insoportable presión de los franceses, a pesar de su aparente colaboracionismo obligado por sus circunstancias familiares. Y es que Pery intentó escapar en las horas previas a la llegada de los enemigos; pero tenía ya entonces doce hijos, su mujer —habitualmente enferma— estaba embarazada y a su cargo además una hermana y dos sobrinas. Su huida, sin saber muy bien a dónde, en tales circunstancias parecía sencillamente una locura. Y se quedó.

Bajo el dominio invasor continuó desempeñando su oficio de ingeniero naval, siendo nombrado por José I Bonaparte comandante de Marina; lo cual le produciría no pocos problemas en los consejos de guerra a los que tuvo que someterse tras la retirada del francés, por haber servido su cargo bajo el gobierno intruso.

No obstante, este aparente colaboracionismo le permitió esconder en su propia casa (con evidente riesgo de los suyos) la plata y obras de arte de conventos e iglesias que de esa manera no cayeron en manos enemigas: cuánto tenemos que agradecer a J. M. Pery por todo lo que guardó. Además, facilitó por mar la huida, amparados en la oscuridad de la noche, a quienes estaban siendo buscados por los invasores con intenciones fáciles de imaginar (Cabrera Pablos, 2015: 90-160).

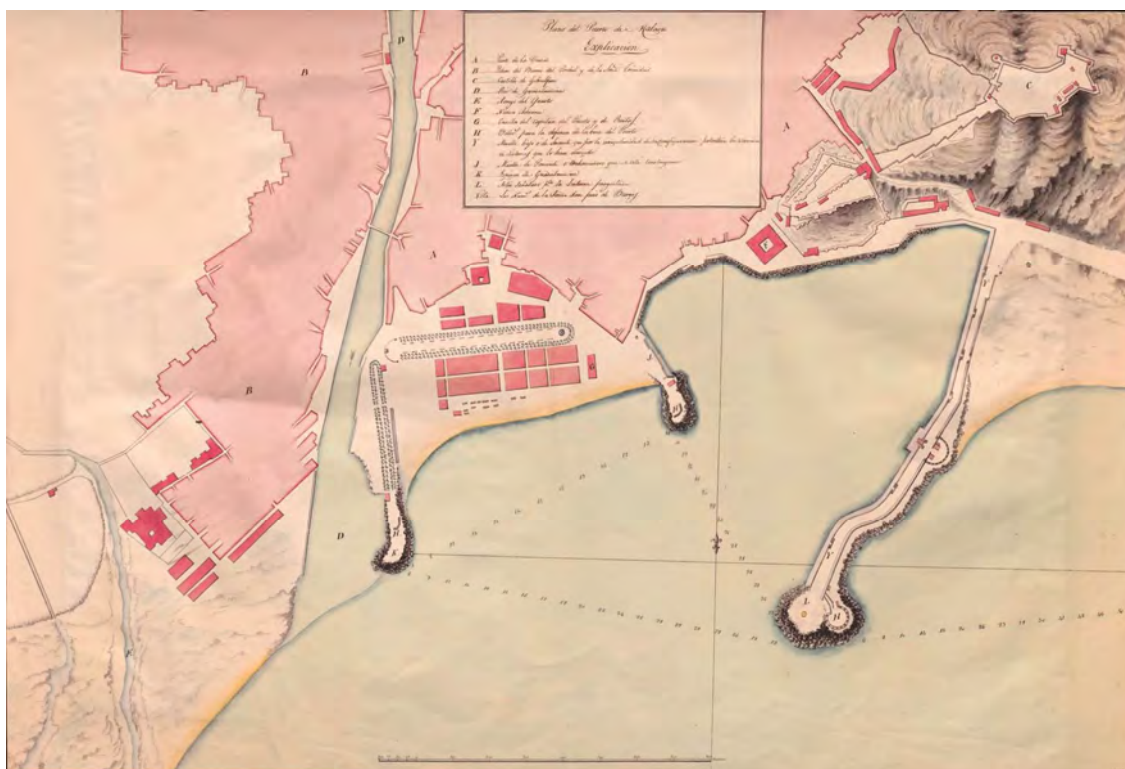
La incursión de los ejércitos napoleónicos, las desdichas personales, los dramas familiares y los destrozos que ocasionaron los enemigos en nuestra sufrida España tuvieron fatales consecuencias para esta ciudad y para este puerto. Si bien, también es cierto

que la tragedia de aquellos seis largos años de guerra y los difíciles momentos vividos por toda la geografía patria afianzaron en los españoles el sentimiento de pertenecer a una nación, entendido esto como algo más que un territorio o una lengua; entendido como una historia compartida, profundamente escrita a lo largo de los siglos, que se veía amenazada con la llegada de los franceses.

Otra cuestión no menos importante en la historia de estos muelles fue la Junta de Sanidad a la que Pery perteneció, destinada al control epidemiológico de esta ciudad y su *hinterland*. La debilidad del cordón sanitario en algunas ocasiones propiciaba la aparición de terribles enfermedades con cientos, miles de muertos. Epidemias que, como la de fiebre amarilla a comienzos del siglo o la de cólera años más tarde, tuvieron fatales consecuencias en lo humano, en lo demográfico y en lo económico. Las visitas de sanidad a los buques arribados a esta dársena, a fin de comprobar y expedir las correspondientes patentes, eran por lo tanto imprescindibles para permitir a las naves bien “la plática comercial” o bien autorizarles su salida de este puerto con las debidas garantías sanitarias.

La desecación del cenagal de Fuente Piedra en 1819 que Pery realizó fue una de las actuaciones más destacadas de nuestro ingeniero en este campo, hasta el extremo que mereció se hiciese constar en su Hoja de Servicio por orden expresa del Rey.

Un importante enemigo de este puerto lo formaban los depósitos aluviales del cercano Guadalmedina y de las torrenteras cercanas. También Pery realizó



Plano del puerto y la ciudad, atribuido a Joaquín María Pery (1815). Archivo del Museo Naval, Sig. E. 41-21

un trabajo excepcional con un proyecto de extraordinaria envergadura para disminuir sus arrastres, que siempre terminaban en la bocana de los muelles, en donde cualquier mar de poniente los introducía en el interior de las instalaciones levantando los fondos.

Pery contribuyó con sus proyectos de manera eficaz a analizar las causas de las inundaciones y a disminuir los destrozos que producían en el puerto, en el caserío y en algunos barrios, especialmente El Perchel y Trinidad.

En cualquier caso, uno de los empeños más logrados de nuestro ingeniero naval fue la construcción de un faro de cantería, largo tiempo deseado y nunca edificado, en la cabeza del muelle de levante del puerto malagueño, a cuya empresa se dedicó nada más terminar la guerra de la Independencia.

2. UN FANAL LLAMADO FAROLA

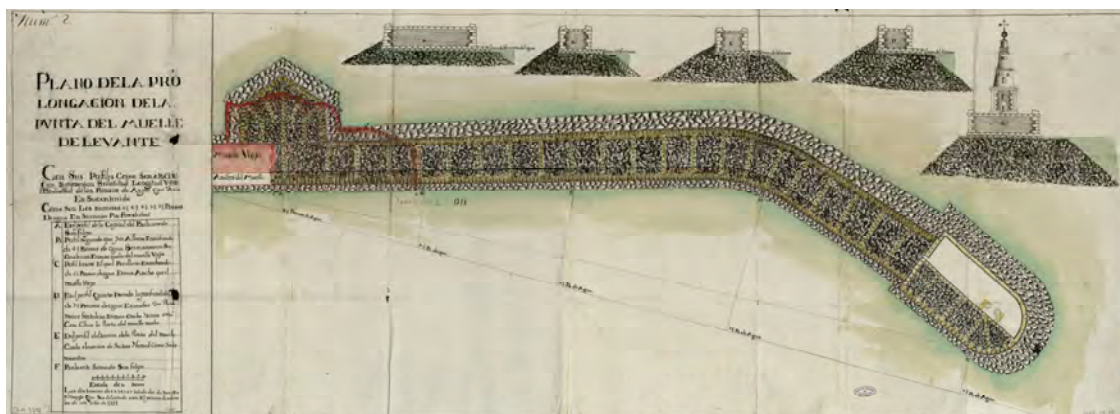
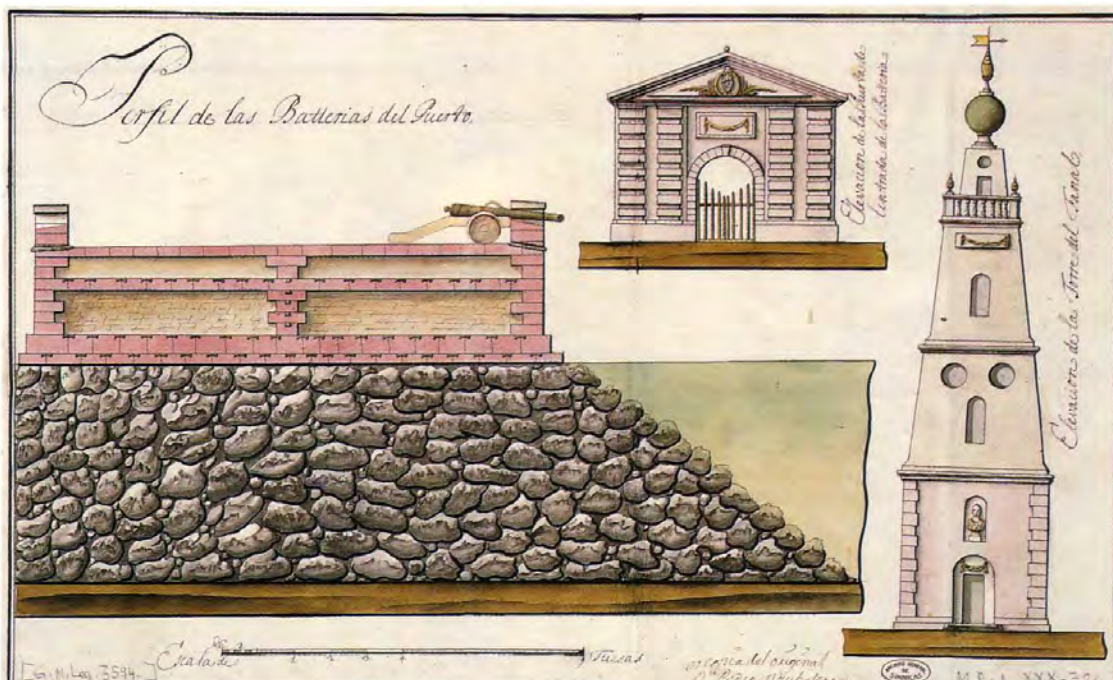
La ausencia de una luz que orientase a las naves durante la noche fue siempre una permanente demanda en cuantos informes se enviaron a los responsables de Marina por las autoridades locales desde que Málaga tenía puerto.

En la antigüedad y a lo largo del medievo, el monte Gibralfaro bien pudo cumplir con los fuegos que iluminaba su cumbre la importante misión de servir de guía en la oscuridad a los barcos que accedían a la dársena; y quizás de ahí pudiera venir su propio nombre, conservando del árabe Gibel o monte y del griego Pharo o faro (García de la Leña, 1981, II: 159-160).

En el siglo XVI la tenue luz en una capillita dedicada a la Virgen, regentada por los frailes franciscanos, situada en la Puerta del Mar cumplió a duras penas esta importante misión. En cualquier caso, la escasa envergadura de la instalación hizo que, reiniciadas las obras portuarias ya en el Dieciocho tras la guerra de Sucesión, los ingenieros que las dirigieron planificaran un fanal de cantería en la cabeza del muelle de levante.

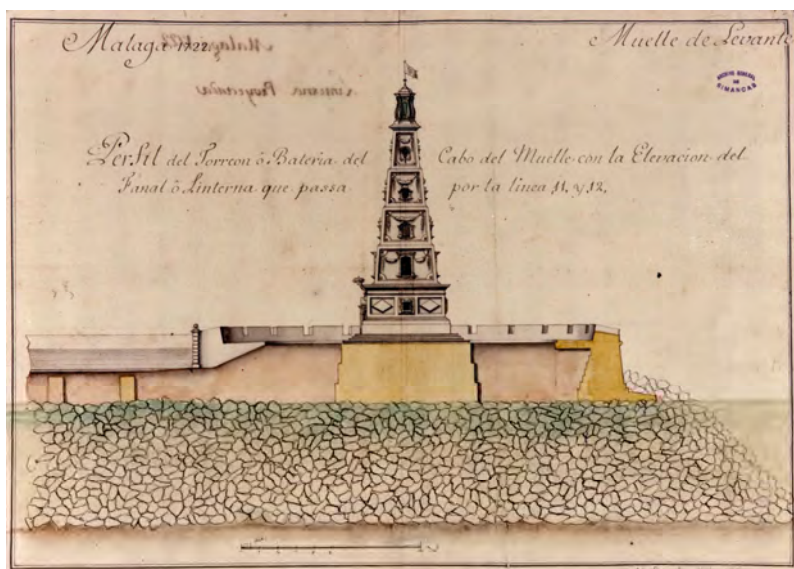
El primero de ellos, obra de Bartolomé Thurus, fue aprobado por Felipe V en 1717 y copiado con escasas variaciones poco después por Pedro D'Aubeterre, el cual dirigió los trabajos apoyando al ingeniero director antes citado hasta su muerte acaecida en 1721.

Proyecto de batería y fanal por B. Thurus (1717) y plano y sección del muelle de levante con el faro (1718). Archivo Gral. de Simancas, MPD, Sig. 30-72 y Sig. 51-039, respectivamente



A partir de 1722 el proyecto fue modificado por el ingeniero general Jorge Próspero de Verboom que, enviado a Málaga por Felipe V para revisar la marcha de las obras, aumentó la envergadura del fanal, mejorando la estructura de la cabeza del muelle a fin de resistir mejor la mar de levante. En ambos casos y referido al faro, proyectó una torre de cantería de base cuadrangular, con seis cuerpos sobre la misma conteniendo en el último la linterna con las lámparas de aceite.

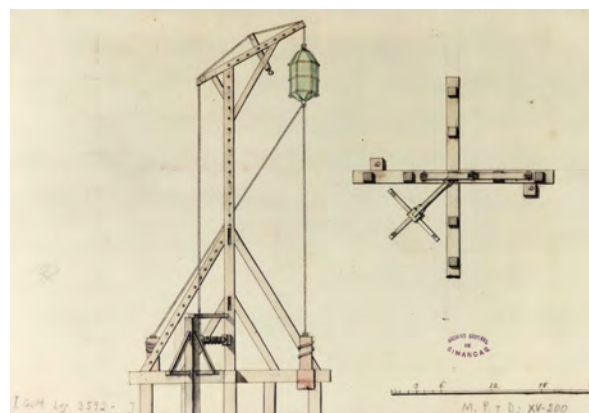
Precisamente por ello, y como la finalización de las obras del muelle viejo se dilataba en exceso, fue preciso levantar una grúa provisional, que por poco se convierte en definitiva, y que a su escasa envergadura unía el constante deterioro del maderamen por la erosión marina y, por qué no decirlo, por la incuria de los hombres, en donde debemos incluir a algunos asentistas que aumentaban sus ganancias disminuyendo la cantidad de aceite que ponían a las lámparas.



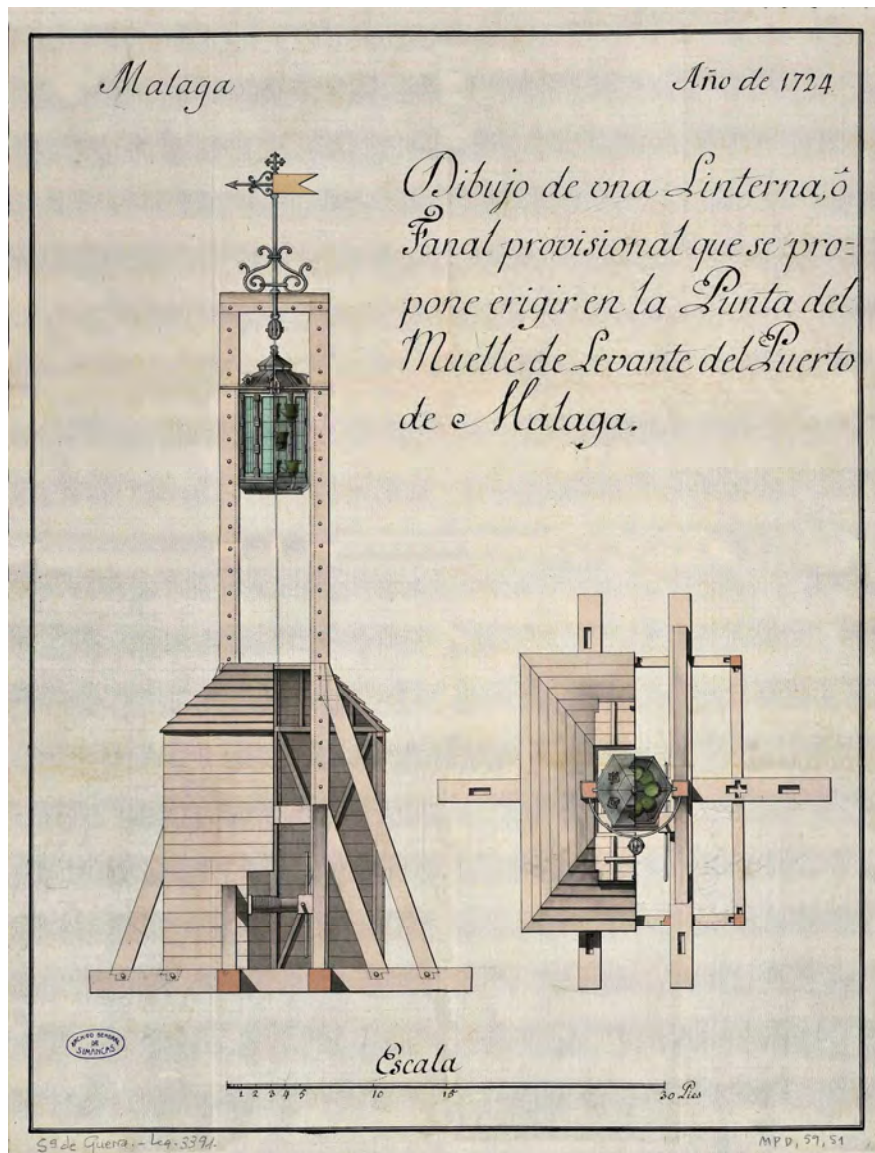
Alzado de la batería y faro del muelle de levante (1722)
Archivo Gral. de Simancas, MPD, Sig. 15-198

La cabria contenía un farol que, subiéndose con las correspondientes poleas, se encendía al toque de oración y se apagaba al amanecer, aunque como decimos son numerosas las quejas de los patrones y marinos de que no siempre estaba encendido, quejas que aparecen con frecuencia en la documentación de los archivos.

En cualquier caso, resultaba imprescindible para levantar el citado edificio destinado a contener dicho fanal que la cabeza del muelle de levante, donde estaba previsto construirlo, estuviese terminada en su cimentación y en la plataforma levantada sobre el nivel del mar. Cuestión esta muy complicada por los destrozos que continuamente ocasionaban en su morro las tormentas de levante y las sucesivas e inevitables prolongaciones de dicho dique a la búsqueda de una sonda mayor.

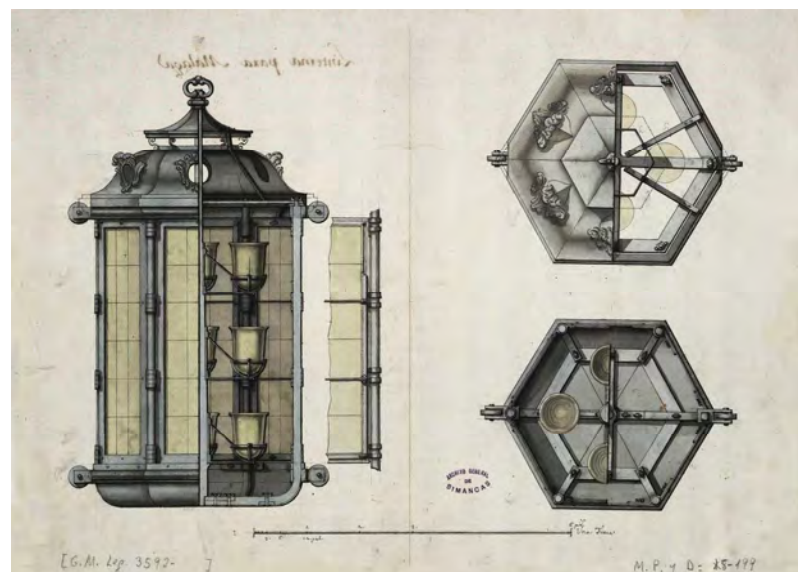


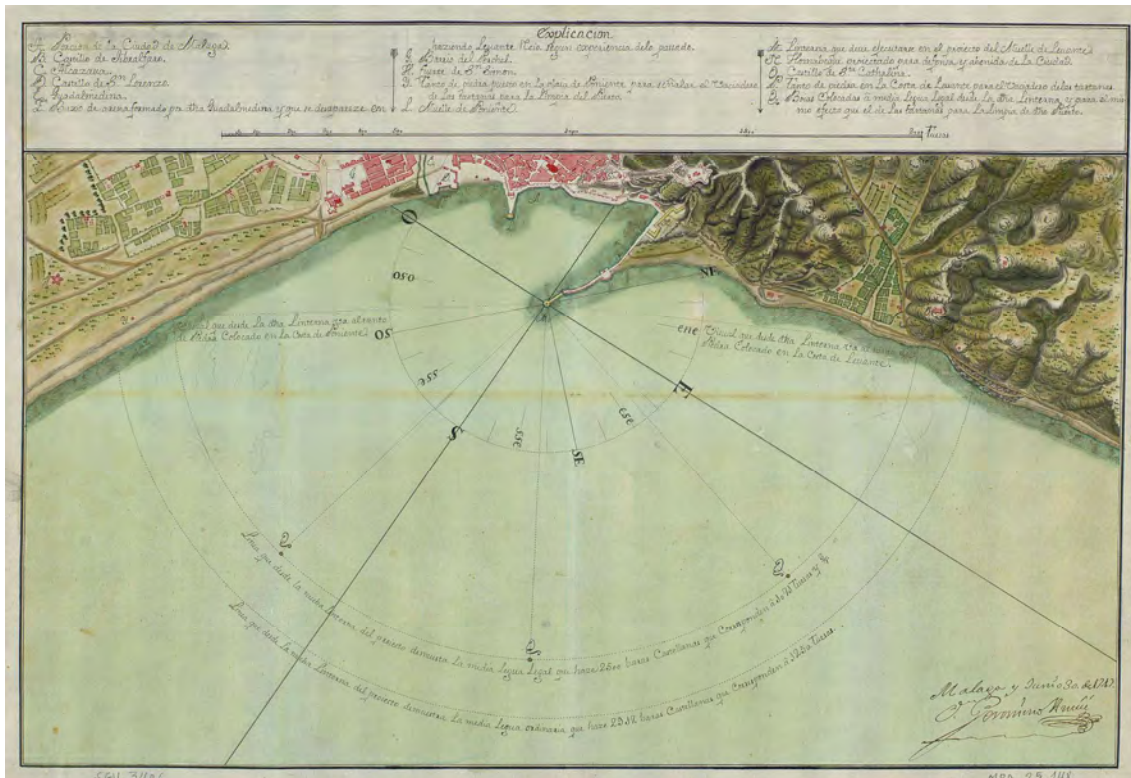
Planta y alzado de la grúa provisional (1722)
Archivo Gral. de Simancas, MPD, Sig. 15-200



Grúa provisional reforzada (1722).
Archivo Gral. de Simancas, MPD, Sig. 59-51

Planta y alzado-sección del farol con doce lámparas de aceite (1722).
Archivo Gral. de Simancas, MPD, Sig. 15-199





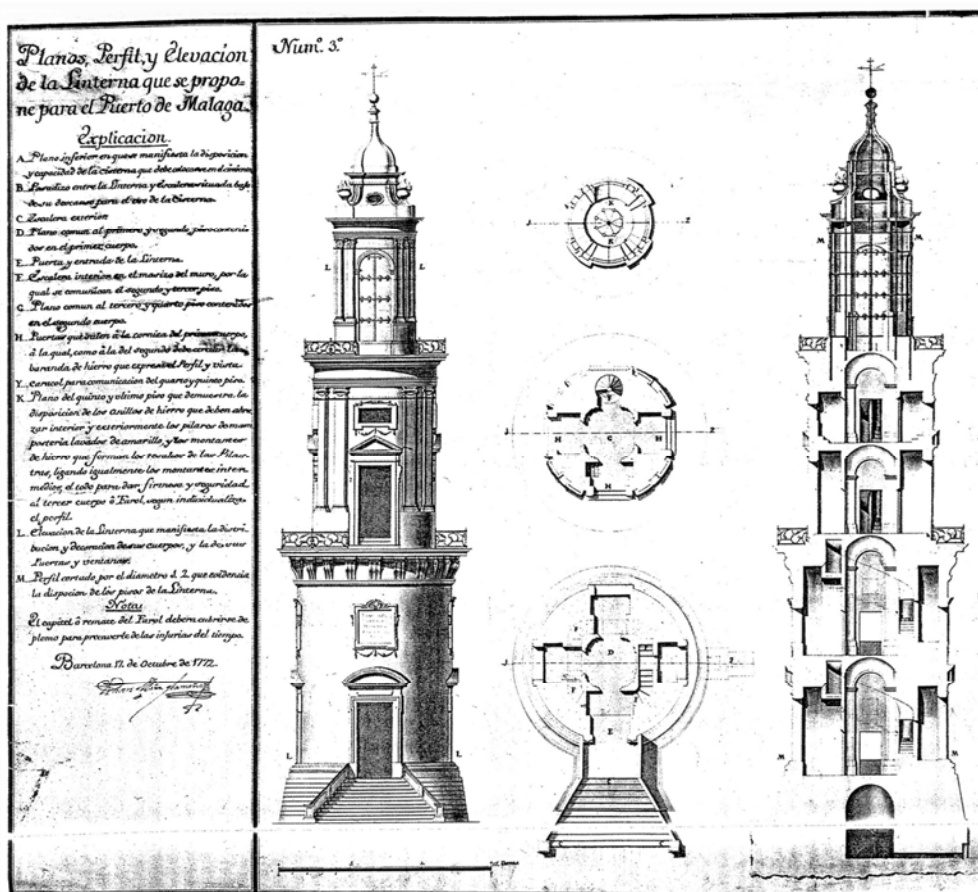
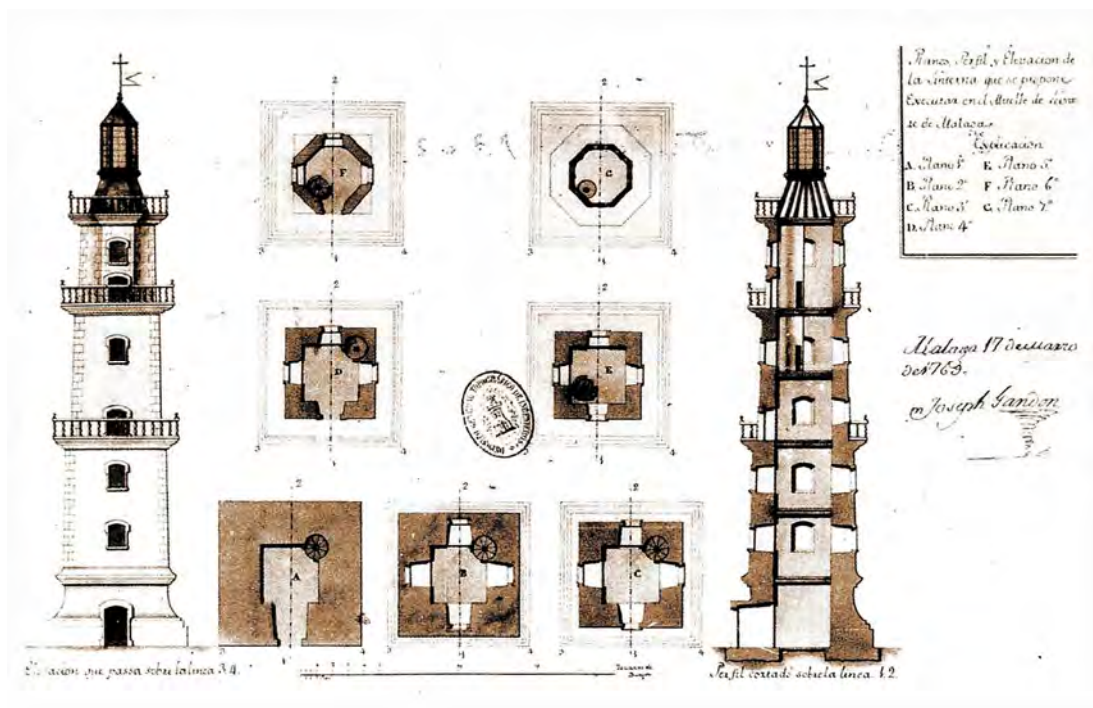
Mapa del antepuerto con la zona de descarga del fango (1747)
 Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 25-148

El alcance de la luz evidentemente no podía ser excesivo. En un mapa realizado en 1747 podemos comprobar la trayectoria de su capacidad lumínica que, tomando el faro como centro, marcaba el lugar de descarga de los gánguiles y tartanas de extracción de fango: todo ello mediante unas boyas que se cogían al fondo por un cabo sujeto a un rezón o grampín. Otro de los problemas era la escasez de fondo que, junto a la falta de luz, más preocupara a cuantos ingenieros militares y navales tuvieron la responsabilidad de dirigir las obras de estos muelles a lo largo de los siglos.

En cualquier caso, las obras del dique de levante proseguían con dificultad. Los motivos eran la tradicional falta de ingresos ante los retrasos en el cobro de los impuestos y las periódicas

tormentas que deshacían en unas horas lo que había costado levantar durante meses de duro trabajo.

En un plano del ingeniero Esteban Aymerich fechado en 1763 podemos comprobar el estado de la cabeza aún a medio construir, razón por la cual no era posible plantearse de momento la edificación de la llamada linterna. Aun así, los proyectos para edificar un faro de cantería continuaban presentándose. Como las dos propuestas de faro que se realizaron en 1769 y 1772, debida la primera al director de las obras, el ingeniero José Gandón, y la segunda formulada por el también comandante de ingenieros Juan Martín Zermeno: ambos proyectos “condenados” al fracaso ante la falta de cimentación del morro del muelle donde habían de levantarse.



Planta, sección y alzada de los faros proyectados respectivamente por J. Gandón (1769) y por J. Martín Zermeno (1772). Fuentes: Archivo General Militar, Sig. B-7-25 y Centro Geográfico del Ejército, Sig. 325

No obstante, a la llegada del Diecinueve la cabeza del muelle viejo o de levante estaba ya al fin suficientemente asentada, razón por la cual resultaba posible plantearse la edificación de un faro definitivo. Aun así, a la llegada de Joaquín María Pery a Málaga a comienzos de 1800, se encontró con el problema sin resolver. También, es cierto, se encontró con el Guadalmedina que fue para lo que vino y una guerra de Independencia que estalló a los pocos años de llegar condicionando, y de qué forma, todo su trabajo.

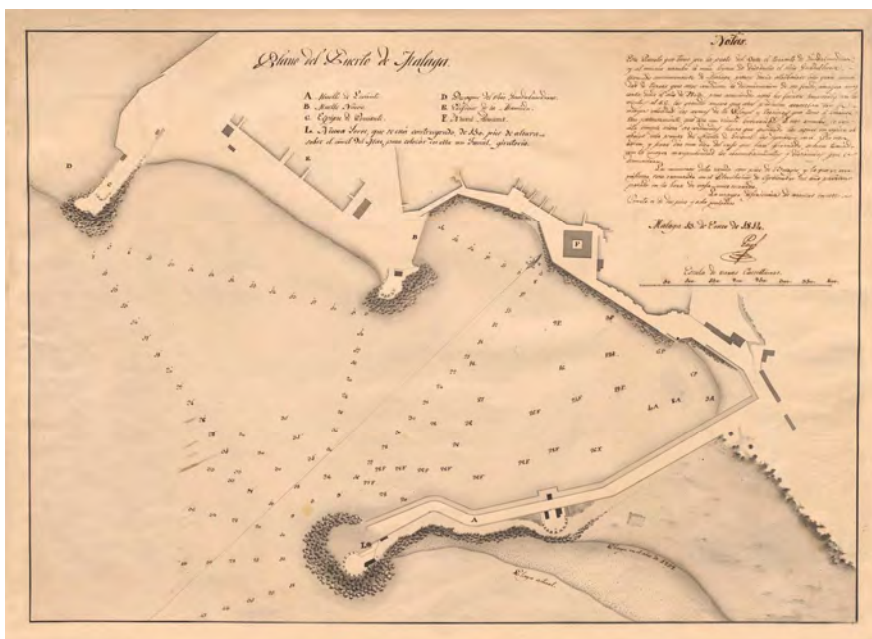
Al fin, terminada esta, pudieron empezar las obras de la actual Farola en el mes de diciembre de 1813. En un plano del propio Pery fechado en enero de 1814 ya aparece "la Nueva Torre que se está construyendo de 150 pies de altura sobre el nivel del mar para colocar en ella un fanal giratorio". Los años siguientes fueron complicados en una posguerra con las escaseces propias de aquellos tiempos, en los cuales la rapiña de los franceses había dejado exhaustas a las arcas de la Real Junta de Obras del Muelle de la ciudad.

En el plano que adjuntamos a este trabajo realizado en 1816 ya figura la entonces llamada "linterna", prácticamente terminada.

Para la construcción, Pery contó con la colaboración del Cabildo eclesiástico y del Consulado de Málaga, al que se dirigió en diciembre de 1813 solicitando el pertinente apoyo económico. Las obras importaron 387.301 reales de vellón, cantidad tan razonable gracias a que el ingeniero contó con varias brigadas de presidiarios *de los de condenas más limpias*, esto es aquellos penados que no estaban encarcelados por delitos de sangre. Una cantidad, insisto, más que razonable donde las principales partidas son las que se refieren a los materiales empleados, especialmente los reverberos realizados por dos reconocidos plateros malagueños.

Los veintidós reverberos de plata se le encargaron a Manuel Marín y Joaquín Santillana que actuó de fiador del primero, los cuales se comprometieron a entregarlos en el plazo de cinco meses. Para la máquina, Pery contó con

unos cañones de bronce inservibles que fue preciso fundir gracias a la colaboración de las autoridades militares que los entregaron sin costo.



Plano del puerto con el faro en construcción, por Joaquín M.^a Pery (1814). Archivo del Museo Naval, Sig. 41-6



Plano del puerto y la ciudad por Joaquín María Pery (1816). Archivo del Museo Naval, Sig. 41-20

Al fin, el 30 de mayo de 1817, onomástica de Fernando VII, se inauguró la linterna del Puerto de Málaga. Sin embargo, aún no aparece en la documentación archivística la

denominación de Farola que no tardaría en llegar.

El mismo ingeniero informaba a las autoridades de Marina en una carta fechada en Madrid el 9 de julio de 1817 sobre la terminación de las obras y los costos que había tenido su ejecución, aludiendo, a modo de reproche, a los problemas que había supuesto su construcción con los escasos medios con los que entonces contaba, mientras que *en los años de grandes abundancias* este puerto solo contaba con la escasa luz de una *linterna de palo*.

El documento en cuestión, conservado en la Sección de Puertos del Archivo General de la Marina D. Álvaro de Bazán, es de por sí lo suficientemente explicativo y preciso que nos hemos permitido su transcripción:



La Farola. Albúmina de Martínez Sánchez, c. 1870. Archivo de la Autoridad Portuaria

Excmo. Sr.:

Cumpliendo lo que ofrecí a V.E. en mi carta de 31 de mayo último paso adjunto a sus manos los planos de la torre y fanal giratorio del Puerto de Málaga, que empezó a producir sus utilísimos efectos la noche del 30 del mismo mes, según manifesté a V.E. en aquella fecha.

También acompaño a V.E. una nota resumida por clases del costo total del edificio y fanal, incluyendo absolutamente todos los gastos causados desde la colocación de la primera piedra hasta su final conclusión y estado de servicio en que se halla, con cristales de repuesto para la jaula o fanal, tubos de cristal para las luces, surtido de aceite y torcidas para algunos días y todos los utensilios y menudencias precisos para el uso conservación y mantenimiento.

El costo total, a trescientos ochenta y siete mil reales y veinte y dos maravedís a que asciende esta obra es fruto de las economías adoptadas en cuanto ha sido imaginable, contribuyendo a ella todos los empleados que tengo a mis órdenes, no menos que a la utilidad que prestan los brazos de los desterrados aplicándolos según su aptitud a diversos oficios como tengo manifestado a V.E. anteriormente, acreditando esta verdad el hecho de haber estado Málaga en los años de grandes abundancias con una linterna de palo, que se derribó por perjudicial, sin atreverse a emprender esta obra por su gran costo, según se ve en los antiguos acuerdos de aquella Junta: y esto sin ser giratoria.

Y al fin ha venido a proyectarse y ejecutarse en los tiempos de mayor escasez, con la particularidad que puedo asegurar a V.E. que nada se ha escaseado para su mayor perfección.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Madrid, 9 de julio de 1817.

Excmo. Sr. Joaquín María Pery.

Excmo. Sr. D. José Vázquez de Figueroa.



Un *Diccionario Geográfico Universal* publicado en Barcelona en 1831/34 alude al **fanal malagueño** de la forma siguiente:

Merece sobre todo particular mención el nuevo fanal giratorio construido para auxilio de los navegantes del Mediterráneo en la punta del muelle viejo del puerto, por el celo y dirección del ingeniero en jefe de Marina, el brigadier don Joaquín María Pery, a quien debe Málaga las obras de más importancia y utilidad de estos últimos tiempos.

Desde 1817 la Farola ha experimentado algunas transformaciones obligadas por los avances técnicos y las necesidades del propio edificio, de los fareros y sus familias. En 1853 el ingeniero de caminos Ángel Mayo redactó un proyecto de construcción de una vivienda para su base por un importe que alcanzaba los 78.092 reales.

Dos años después fue redactada una nueva propuesta por el también ingeniero Francisco Milla, a fin de recibir un aparato luminoso de mayor alcance cumpliendo así las prescripciones del Plan General de Alumbrado Marítimo al que más adelante aludiremos. Este proyecto fue aprobado por real orden de 21 de abril

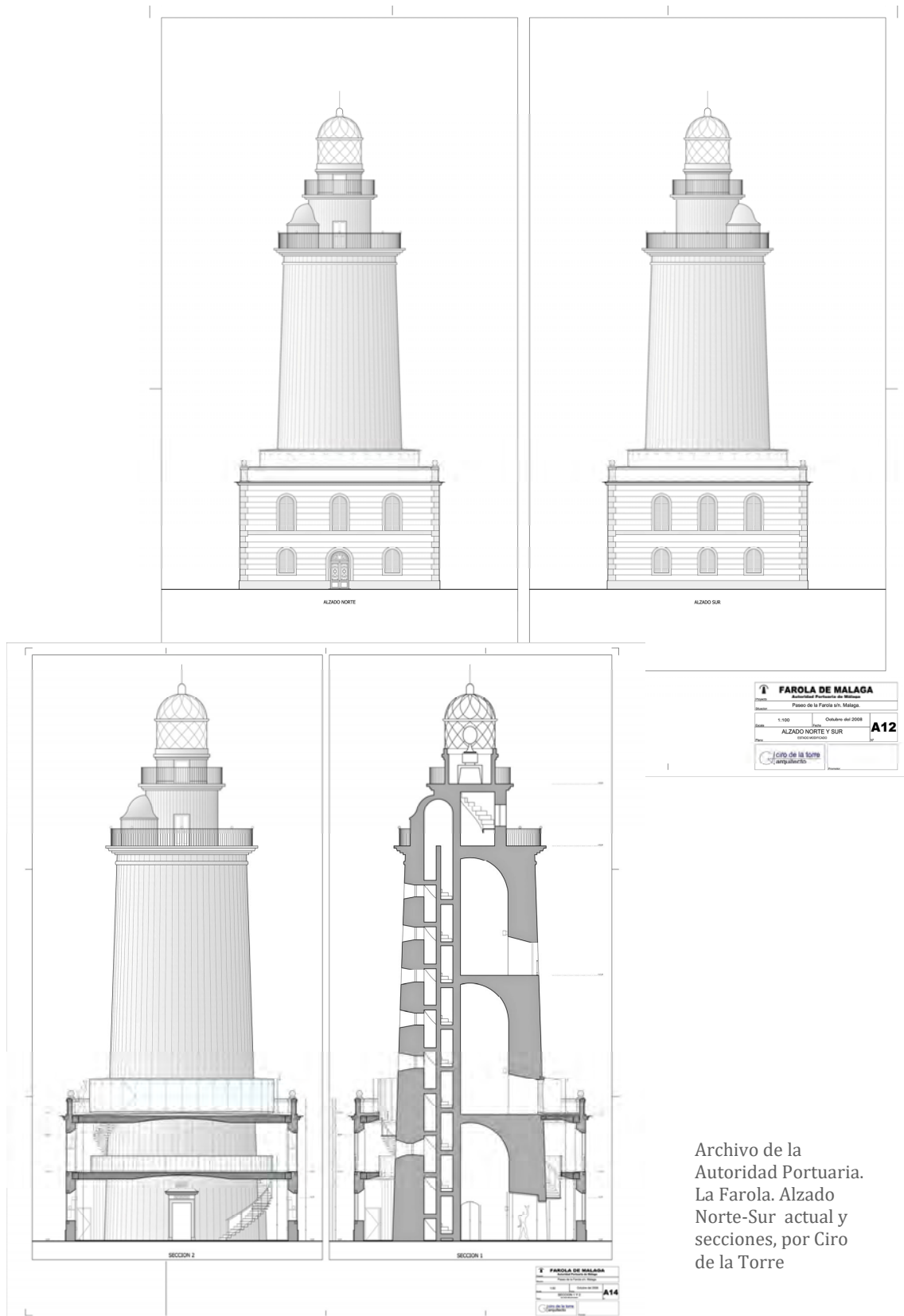
de 1856 procediéndose a la inauguración el 1 de marzo de 1858. De forma muy resumida, el antiguo aparato de reflectores fue sustituido por otro *catadióptrico* de luz fija, color natural variada con destellos rojos de un alcance aproximado de 15 millas (Brioso Raggio, 1944: 282). Décadas después volvió a emitir luz fija blanca según consta en los archivos portuarios.

Sobre la base de la torre ligeramente troncocónica de algo más de 27 metros de altura se alza un torreón de 4 metros y algunos elementos más añadidos posteriormente. La vivienda inferior resultó ampliada en una nueva planta a partir de 1909 en unas obras que duraron seis años.



La Farola desde el interior del puerto a mediados del siglo XIX. Archivo de la Autoridad Portuaria

En 1916 entró en funcionamiento un moderno aparato de giro y un año después se electrificó el faro. Tapado durante la guerra civil para evitar la orientación de la artillería, una vez finalizada la contienda, durante la cual sufrió algunos destrozos, el edificio fue rehabilitado añadiéndosele en fechas posteriores algunas innovaciones técnicas importantes.



Archivo de la
Autoridad Portuaria.
La Farola. Alzado
Norte-Sur actual y
secciones, por Ciro
de la Torre

3. APROXIMACIÓN A OTROS FAROS DE NUESTRA MARINA

No nos resulta posible por evidentes razones de espacio detenernos en otros faros que con una estructura arquitectónica y envergadura lumínica más o menos sólida han alumbrado nuestros mares andaluces a lo largo de los años. Además, *Cuadernos de Rebalaje* que tan amablemente nos acoge en sus páginas ya tuvo el acierto de dedicar un monográfico a este importante asunto tan esencial para la navegación con un magnífico y bien elaborado resultado (García Martínez, 2015). Tampoco creemos necesario analizar el apoyo que han supuesto al tráfico marítimo y las características técnicas, la naturaleza de su luz, ni la potencia lumínica de los mismos, sobre todo porque ya existe una completa bibliografía de la que aquí ofrecemos una pequeña muestra (Soler Gayá, 2004 y 2006).

De igual forma obviamos la normativa legislativa que a lo largo de la historia más reciente ha regulado el funcionamiento de estas señales, tema sobre el que debemos mencionar al menos el *Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes*, que fue propuesto por la comisión de faros y aprobado por real decreto de 13 de septiembre de 1847 y que referido a nuestra Farola recogía lo siguiente:

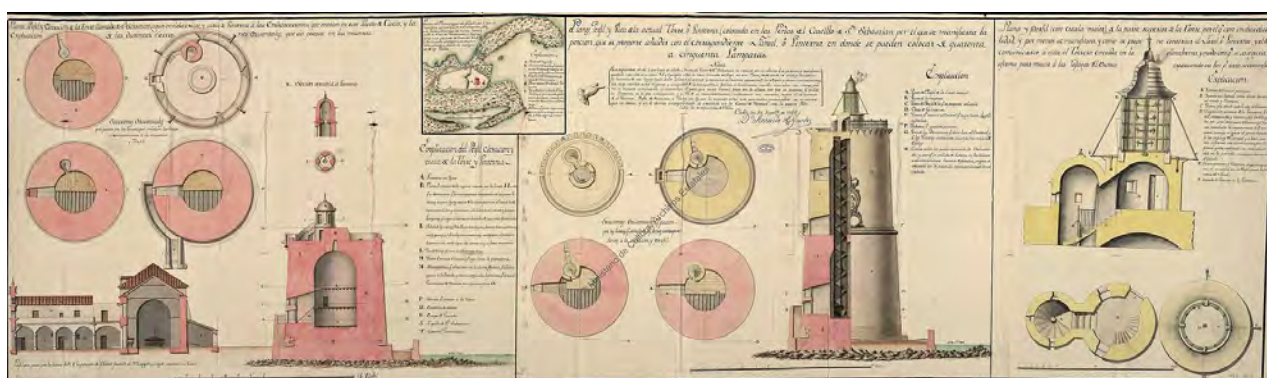
Dentro del alcance del faro anterior (T. de Cala Moral), se halla el puerto de Málaga, en cuyo espigón del E y en su parte más avanzada, se eleva la torre en que está colocado un fanal giratorio de reverberos. Reemplazado el faro actual con otro cata-dióptrico de tercer orden, gran modelo, y destellos rojos de 2 en 2 minutos, queda comprendido este faro en el nuevo plan, sin perjuicio de que subsista sin inconveniente, tal como ahora se encuentra, mientras llega el momento oportuno de aplicarle la modificación expresada, u otra que parezca más conveniente.

No obstante, parece obligado mencionar, al menos, que la mayoría de estos elementos tan habituales en el paisaje de nuestras costas desde hace tanto tiempo adquieren una importancia mayor a partir de la segunda mitad del siglo XIX, excepto algunas contadas excepciones como la propia Farola malagueña, entre otras, que se adelantan algunas décadas como ya hemos comentado.

También es cierto que en ocasiones más pretéritas los hombres de la mar echaron mano de recursos un tanto artesanales como las propias torres almenaras que salpican nuestra marina. Su misión principal era la vigilancia y en ocasiones —como las de planta en pezuña— la defensa al estar dotada de un tren de artillería, aunque también

fueron susceptibles de emplearse en casos muy concretos para orientar a las naves durante la noche. Y en la costa andaluza hay algunos ejemplos de ello recogidos por la bibliografía ya señalada que terminaron transformándose en faros con el paso del tiempo (García Martínez, 2015: 17, 23, 24 y 28 y Falcón Márquez, 1989).

rras y cuya documentación se encuentra en la Secretaría de Guerra (leg. 3263) del citado archivo de Simancas. Y es que en el verano de 1794 nuestro ingeniero fue comisionado por la Junta del Departamento de Cádiz para la colocación de un fanal giratorio en la torre del castillo de San Sebastián, en un proyecto que como decimos presenta en

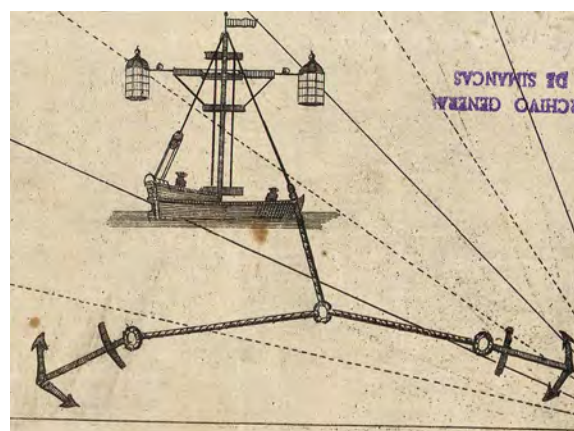


Plantas y alzadas de la linterna colocada en la torre de San Sebastián de Cádiz, por Antonio de Gáver (1766)
 Archivo General de Simancas, Sección de MPD, Sig. 50-3

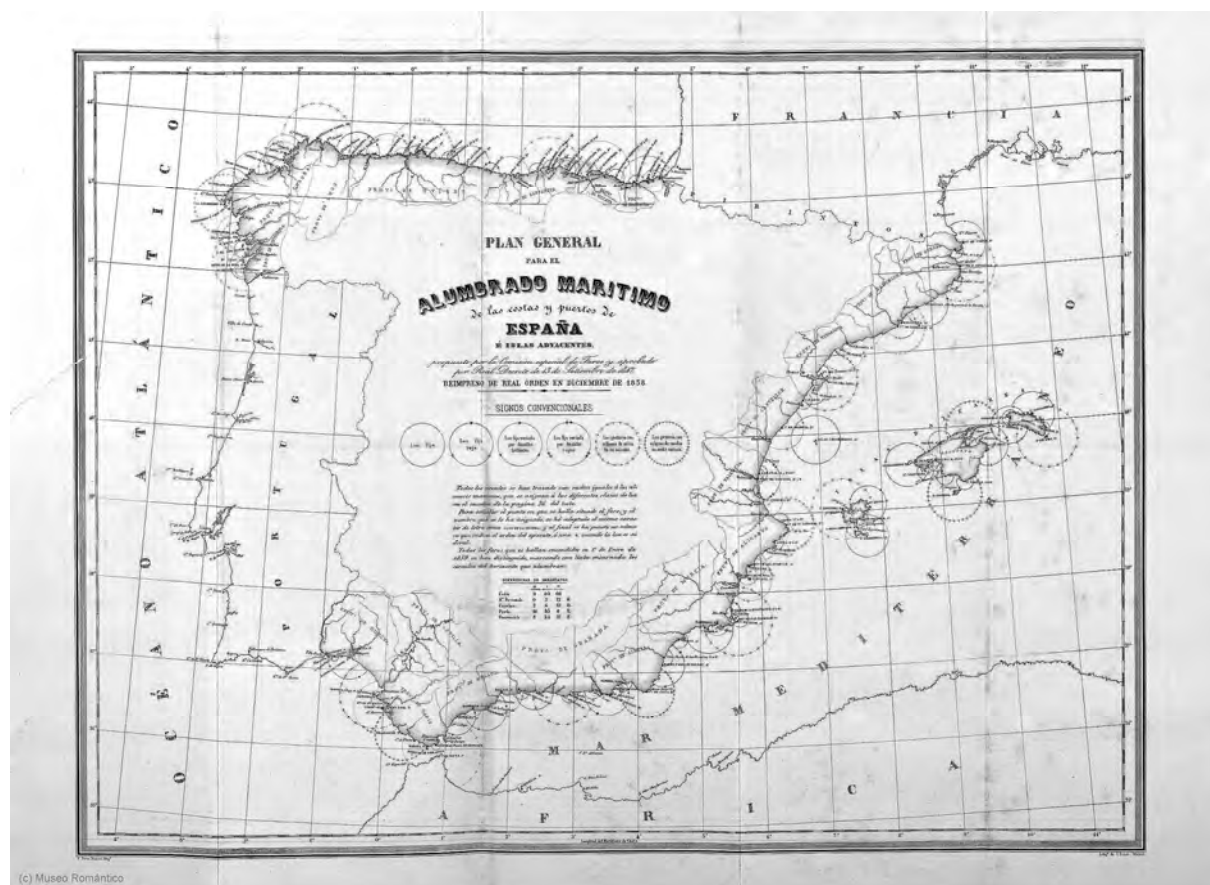
Otros elementos lumínicos como poco extraordinariamente curiosos fueron usados en otras costas y puertos sin que tengamos constancia de su empleo en los muelles malagueños, puesto que dada la naturaleza del antepuerto y de los propios fondos marinos resultaba innecesario. Debemos destacar el barco-faro empleado en Cádiz, de cuya permanencia en el tiempo tenemos serias dudas por su escasa envergadura y cuya documentación puede consultarse en la Sección de Marina del vallisoletano archivo de Simancas (leg. 710).

Debemos mencionar también algunos farales en otras costas cuya traza recuerda bastante a la malagueña Farola (Sánchez Terry, 1991). Tal es el caso del faro gaditano, en cuyo edificio original trabajó Joaquín María Pery a finales del siglo XVIII cuando anduvo por esas tie-

su arquitectura no pocas similitudes con la Farola, según podemos comprobar en los planos que acompañan a este trabajo. La torre mencionada se mandó derribar por orden del duque de Nájera, gobernador militar de Cádiz, en la crisis finisecular del siglo XIX (Cabrera Pablos, 2016: 182).



Barco faro para la bahía de Cádiz
 Archivo Gral. de Simancas, MPD, Sig. 16-29



Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España (1847)

En resumen, nos propusimos en este trabajo recordar la figura del brigadier de la Armada Joaquín M.^a Pery y Guzmán, un personaje poco conocido que vivió unos momentos históricos absolutamente irrepetibles y que realizó proyectos de singular importancia para la ciudad malagueña. Nos hemos limitado a analizar con brevedad por las lógicas limitaciones de espacio lo referido a nuestro puerto que durante años dirigió y a la Farola que edificó con tanto acierto. Por lo que fue y lo que hizo en circunstancias tan extremas, su recuerdo debe permanecer imborrable en nuestra memoria. Al igual que aún hoy, el faro que él construyó continúa iluminando la noche de esta marina, cumpliendo así

la misión para la que fue edificado, hace ya casi 200 años.

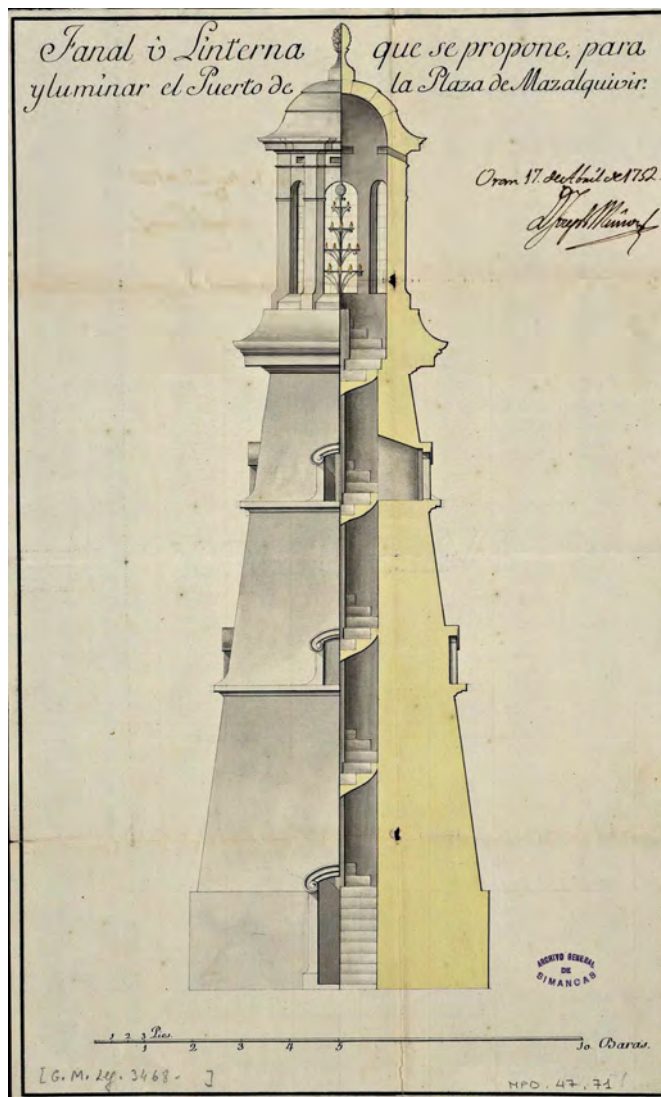
A su muerte, acaecida en el mes de octubre de 1835, Pery dejó una típica ciudad portuaria, como cualquier otra, en constante crecimiento y con los problemas de siempre.

Una Málaga que fue, hoy desconocida y muy viva por cierto: con más de una familia noble venida a menos; una naciente y emprendedora burguesía de bolsa bien nutrida; una ciudad de figones y lupanares (como diría mi señor D. Quijote), una Málaga de jabegotes, soldados y palanquines a la diaria búsqueda del sustento, de ociosos marineros en sus habituales visitas a garitos, tabernas y casas de reputación más que dudosa y, quizás, si es que lo

había, algún escritor, librero o impresor menesteroso y pobre por la naturaleza de su oficio. Y créanme que no exagero: como afirmaba el recordado D. Antonio Cánovas, que tan bien nos conocía, referido a estos pagos en aquellos complicados comienzos del siglo XIX... *las únicas letras que se cultivaban en Málaga eran las letras de cambio.*

Y España. Nuestro ingeniero no pudo asistir, por poco, a uno de los primeros pronunciamientos militares acaecido apenas un año más tarde de su muerte en la Granja de San Ildefonso, donde la Regente y la Reina niña pasaban unos días de descanso. El levantamiento de la guarnición propició el regreso, una vez más, de la Constitución de 1812 e inició una serie interminable de cuartelazos de distinto signo a lo largo de muchas décadas, aprovechando la debilidad de los gobiernos y de la propia Jefatura del Estado falta de habilidad, de apoyos y de experiencia. Y las Guerras Carlistas, que iniciadas a la muerte de un rey Fernando de tan triste recuerdo oscurecieron, aún más, un escenario ya de por sí extraordinariamente complicado. Aunque esa, queridos amigos, sea ya otra palpitante historia.

Hoy en día, el nuevo puerto abierto a la ciudad sigue constituyendo la infraestructura más importante con la que contamos los malagueños. Y sus enormes potencialidades geoestratégicas, económicas y culturales constituyen un elemento de primordial



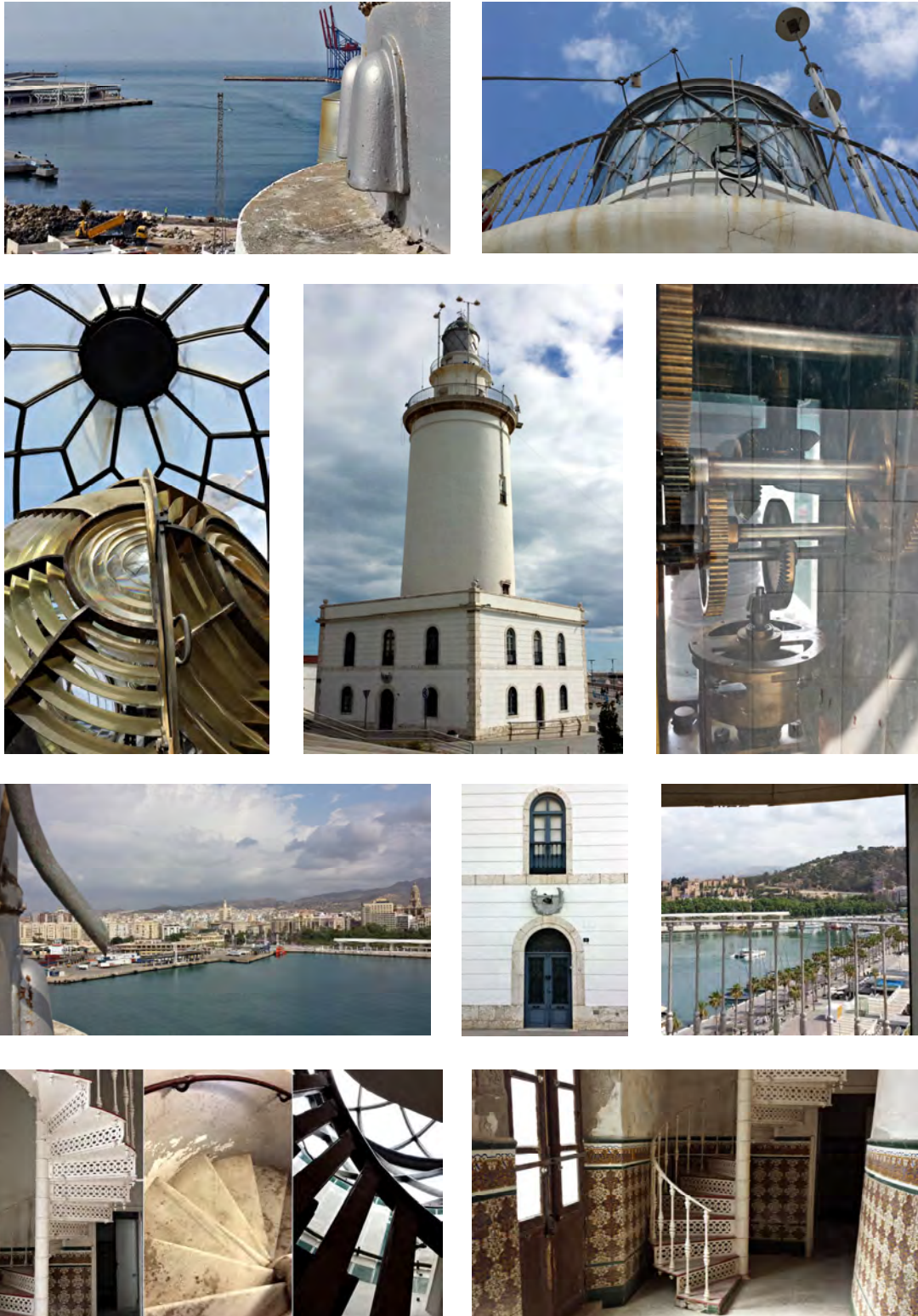
Fanal proyectado para Mazalquivir por J. Muñoz (1752)
Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 47-71

dinamismo en el desarrollo de todo el *hinterland* malacitano.

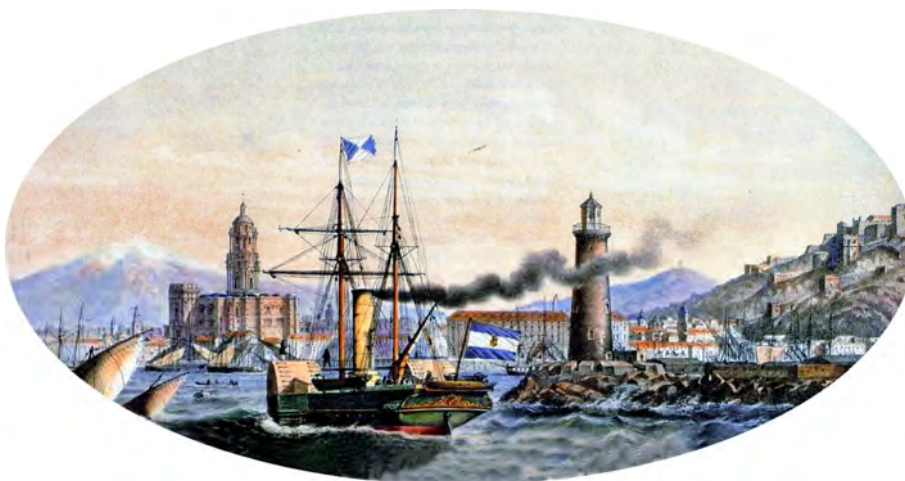
Igual que hace 3.000 años. Cuando las inquietas naves fenicias llegadas de las teocracias orientales surcaban estas aguas a la búsqueda de nuevos mercados y haciendo de Málaga la ciudad universal que fue, que ha sido a lo largo de los tiempos y que aún hoy sigue siendo después de tantos siglos.



LA FAROLA EN LA ACTUALIDAD



De izqda. a dcha. y de arriba abajo: bocana del puerto desde la linterna, cuyo alcance teórico es de 25 millas; exterior de la misma vista desde abajo; interior con la lente en primer plano; vista del edificio, de 33 m de altura; mecanismo de giro (3+1 destellos cada 20 segundos); la ciudad desde el balcón superior; puerta principal de acceso; la Alcazaba y Gibralfaro desde el balcón del primer piso; diversos tramos de escaleras correspondientes a la vivienda del farero, al cuerpo principal y al acceso a la linterna; interior de la vivienda. Fotos Felipe Foj (2015)



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BEJARANO ROBLES, F. (1966): *Málaga de cara al mar*, Málaga, Caja de Ahorros.
- BLANCO NÚÑEZ, J. (1990): "El brigadier de la Real Armada e ingeniero director D. Joaquín M.^a Pery y Guzmán", Madrid, *Revista de Historia Naval*, 31, pp. 75-81.
- BRIOSO RAGGIO, T. (1994): *Puerto de Málaga, 1940-1944. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo*, Málaga, Junta del Puerto.
- CABRERA PABLOS, F. (1990/1991): "El comercio portuario malacitano en el siglo Dieciocho: factores de influencia", *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 385-404.
 - (1994): *Puerto de Málaga: de Felipe V a Carlos III*, Málaga, Autoridad Portuaria.
 - (2015): "Vivencias de un ingeniero de Marina en la Málaga ocupada (1810/1812)", *Cuadernos del Bicentenario*, 24.
 - (2016): *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800-1835)*, Málaga, MálagaPort.
- CABRERA PABLOS, F. R. y OLMEDO CHECA, M. (1988): *El puerto de Málaga: 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Málaga, Junta del Puerto.
- CERVERA PERY, J. (2011): "El brigadier Joaquín María Pery y la construcción del puerto de Málaga", *Asesmar*, pp. 49-55
[http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana29/capitulo2.pdf].

- FALCÓN MÁRQUEZ, T. (1989): *Los faros de la costa atlántica andaluza*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- GÁMEZ AMIÁN, M.^a A. (1992): *Comercio colonial y burguesía mercantil "malagueña", 1765-1830*, Málaga, SPICUM.
- GARCÍA DE LA LEÑA, C. (1981): *Conversaciones históricas malagueñas*, Málaga, Caja de Ahorros Provincial.
- GARCÍA MARTÍNEZ, F. (2015): "Los faros de Andalucía", *Cuadernos del Rebalaje* nº 29. Málaga, ABJ.
- MONTORO FERNÁNDEZ, F. y RANEA FERNÁNDEZ, M. (2010): *La batalla naval de Vélez-Málaga (24 de agosto de 1704). Testimonios*, Vélez-Málaga, Ayuntamiento de Vélez-Málaga.
- SALVA, J. (1950): "Historias de la mar. Un marino, constructor del puerto de Málaga. D. Joaquín María Pery", *Revista General de Marina*, Diciembre.
- SÁNCHEZ TERRY, M. A. (1991): *Los faros españoles: Historia y evolución*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- SOLER GAYÁ, R. (2004): "Las Ayudas a la Navegación a través de la Historia. Expofaros", *Las Ayudas de la Navegación Marítima en la Historia. Expofaros*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado.
- (2006): *Siglo y medio de la comisión de faros*, Madrid, Organismo Público Puertos del Estado.



Grabados reproducidos: en la página anterior, entrada de un vapor al puerto doblando la escollera del morro. G. Bauli (c. 1800); en esta página, muelle de levante con la Farola y la capilla del puerto. Manuel de Mesa (c. 1840). De <http://malagaysushistorias.blogspot.com.es/>



La barca de jábega *Rosario y Ana* ante la Farola
Foto de M. Ibáñez (2011)

Colección Cuadernos del Rebalaje

Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JABEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempel
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo <i>Aula del Mar</i>
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez
30/ HOMBRES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes

(cont.)

Colección Cuadernos del Rebalaje (cont.)

Núm. y título	Contenido	Autor/es
31 / GAONA Y EL MAR	Ensayo histórico	R. Maldonado y Víctor M. Heredia
32 / MÁLAGA DESDE EL MAR	Ensayo histórico	Alejandro Salafranca Vázquez
33 / EL HALLAZGO DEL SUBMARINO C3	Relato	Antonio Checa Gómez de la Cruz
34 / Extraordinario. PREMIOS ALBORÁN 2015...	Poesía y narrativa	Varios
35 / MUJERES DEL REBALAJE	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
36 / GALERAS, GALEOTES Y GENTE DE MAR	Ensayo histórico	Andrés Portillo Strempel
37 / SAMI NAÏR: LA FRONTERA DEL MEDITERRÁNEO	Entrevista	Sami Naïr
38 / LA FAROLA DE MÁLAGA. IMAGEN, HISTORIA...	Ensayo histórico	Francisco Cabrera Pablos

ÚLTIMAS PORTADAS



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

Francisco Cabrera Pablos



Profesor de Historia y Filosofía, es doctor en Historia Moderna por la Universidad de Málaga con una tesis sobre nuestro puerto que obtuvo la calificación máxima y mereció el “Premio Málaga de Investigación”. En 1988 recibió junto con el investigador malagueño Manuel Olmedo el “Primer Premio de Cartografía Histórica de Andalucía”, concedido por sus aportaciones cartográficas al estudio de estos muelles. Autor de más de una docena de libros y de numerosos artículos (sobre infraestructuras portuarias, defensas de marina, ingeniería naval, poliorcética y urbanismo), Puertos del Estado recientemente ha patrocinado su obra *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800-1835)*, donde analiza la vida y la obra de este ingeniero de Marina, autor de la Farola, que vivió unos momentos históricos absolutamente irrepetibles en esta ciudad, a la que llegó en 1800. Es también académico de número de la Academia Malagueña de Ciencias, de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo y correspondiente en Málaga de la Real Academia de la Historia.

Manuel Olmedo Checa

Ingeniero Técnico Industrial. Durante cuarenta años ha sido funcionario del Ayuntamiento de Málaga. Autor de unos doscientos trabajos de investigación sobre múltiples aspectos de la historia de Málaga, de sus personajes más importantes (Cánovas del Castillo, Rodríguez de Berlanga, José María de Sancha, Cristóbal Medina Conde) o de su urbanismo, singularmente del Puerto, del Guadalmedina, de sus infraestructuras o de su Cartografía, materia en la que ha recibido el I Premio de Investigación Cartográfica de Andalucía. Ha publicado unos treinta libros como autor o en colaboración y pronunciado unas cien conferencias. Dirige la revista *Péndulo*, que edita el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales y de Grado. Es académico numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, de la Academia Malagueña de Ciencias y correspondiente de la Real Academia de la Historia.



Paulino Plata Cánovas



Nacido en Melilla (1953) y diplomado en Magisterio por la Universidad de Granada, ha ejercido su trayectoria profesional en el ámbito de la política local y autonómica. Tras las primeras elecciones municipales de 1979 resultó elegido concejal del Ayuntamiento de Antequera, donde ostentó el cargo de alcalde en 1987 y en 1991. A partir de 1994 comenzó a desarrollar su actividad en la Junta de Andalucía como Consejero de Agricultura y Pesca hasta 2004. Posteriormente, asumió la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte hasta 2007 y, más tarde, la Consejería de Cultura (2010-2012). Durante el período comprendido entre 1982 y 2012 fue parlamentario andaluz y, un año después, fue nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga, cargo que ocupa en la actualidad. Además, ha participado en ponencias nacionales e internacionales y ha escrito numerosos artículos técnicos y de opinión.



La ausencia de un sistema de iluminación solvente en la entrada del puerto de Málaga que pudiese orientar a las naves en la noche fue uno de los grandes problemas que arrastraron las infraestructuras portuarias durante muchos años. La llegada del Dieciocho permitió a los ingenieros proyectar un faro de cantería que tanta falta hacía, aunque es cierto que por entonces nada se hizo: a lo sumo unas grúas muy artesanales sostenían un farol con lámparas de aceite que avanzaban en la medida en la que lo hacía el embarcadero de levante.

Fue en la centuria siguiente cuando, tras finalizar la Guerra de Independencia, el marino Joaquín María Pery empezó la construcción de la actual Farola malagueña de forma muy profesional y con notable economía de medios. Las obras finalizaron el 30 mayo de 1817: se cumplen ahora los 200 años.

Si piensas en ti,
estás pensando lo mismo que nosotros.

COMPROMISO SOLIDARIO

www.fundacionunicaja.com



Unicaja
Fundación
piensa en ti

