RESUMEN HISTÓRICO

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

Puerto de Málaga
Autoridad Portuaria de Málaga

SUMMARY

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 estas infraestructuras durante muchos años. La llegada del siglo XVIII 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 hacia la cabeza del muelle 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 ingeniero de la Armada 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: en 2017 se cumplieron 200 años.

* * *

1. La Farola de Málaga (2016).

Hay 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.

José Ortega y Gasset, *El Imparcial*, 1910.

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 este trabajo 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 guio 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 casi 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 ciudad 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.

* * *

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

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.

Así pues, 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 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.

3. Óleo de Joaquín María Pery y Guzmán (Cortesía de don Carlos Pery Regalado).

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 Fontenablau, 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 Maria 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 incomprensión 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).

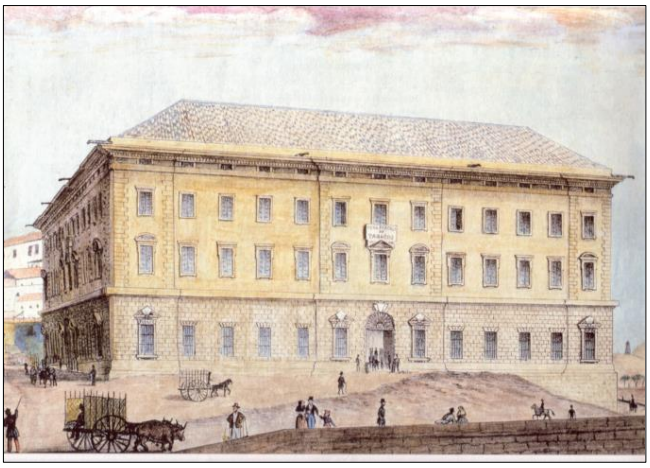
1. EL PUERTO DE MÁLAGA: 30 SIGLOS DE VIDA, 400 AÑOS DE HISTORIA

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

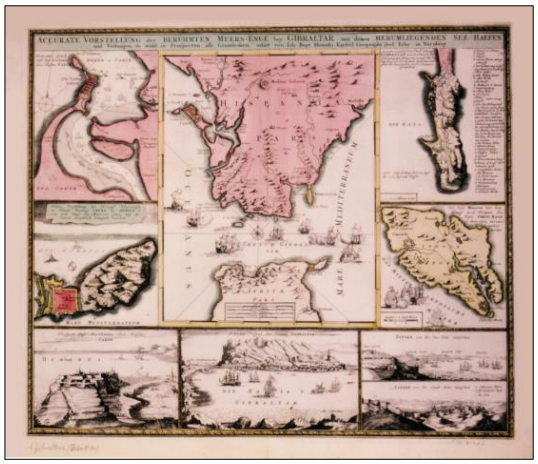
nunca olvidó sus orígenes; y como es el caso de los amplios espacios portuarios de los que actualmente disponemos los ciudadanos para nuestro uso y disfrute.

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).



4. *Vista de la Aduana de Málaga*, por Francisco Pérez (1839).

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 etc... distribuido eficazmente por todo el *hinterland* malacitano; también ayer como hoy (Cabrera Pablos y Olmedo Checa, 1988 y Cabrera Pablos, 1990/1991: 385-404).



5. Principales ciudades portuarias del Estrecho. Bibliothèque Royale Albert I, Bruxelles. Section de Cartes et Plans, Sig. 81-63.

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 Callemburg tomó aquella plaza en pleno conflicto sucesorio por el trono de España.

6. *Das see Treffen bey Malaga,* por Paulus Deker (1704).
Archivo Municipal de Málaga, Sig. R-142.

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. 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).

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.

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

Joaquín Maria 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.

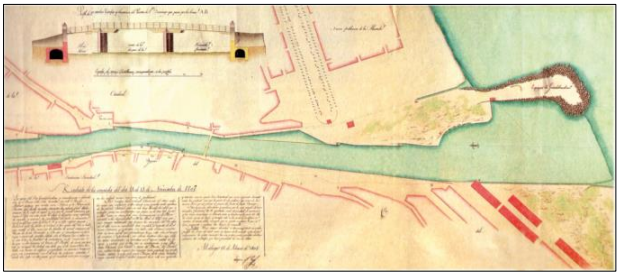
Certifico y doy fe, que por la Divina Misericordia de Dios esta Ciudad y sus Vecinos están libres de todo mal contagioso de peste, y como tal se guarda de las partes donde hay sospecha, en virtud de Reales órdenes; y para que conste, de pedimento de [illegible] doy el presente en la Ciudad de Málaga en [illegible] dias del mes de [illegible] de mil ochocientos [illegible]

8. Patente de sanidad expedida en el puerto de Málaga (1803).
Museo Marítimo de Barcelona, Sig. 371-2.

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.

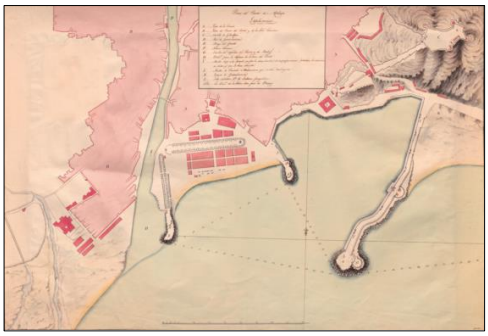


9. Detalle del proyecto sobre el Guadalmedina.
J. M.ª Pery (1808).
Archivo del Museo Naval, Sig. 41-21.

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



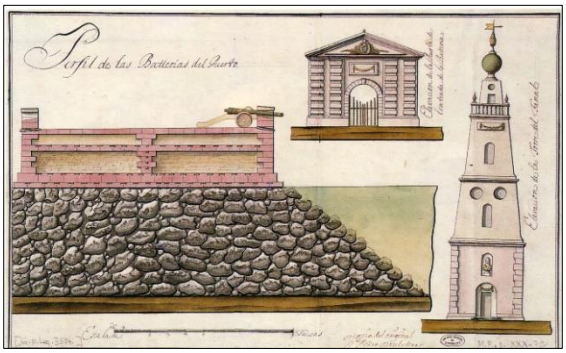
10. Plano del puerto y la ciudad,
atribuido a J. María Pery (1815).
Archivo del Museo Naval, Sig. E. 41-24.

2. UN FANAL LLAMADO FAROLA

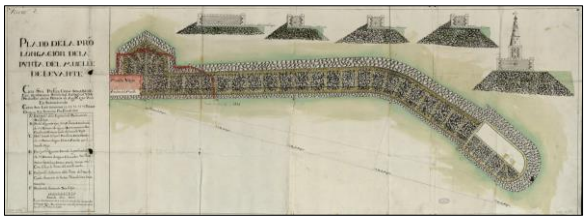
LA AUSENCIA DE UNA LUZ que orientase a las naves durante la noche fue siempre una permanente demanda en cuantos informes se enviaron a los responsables de marina por las autoridades locales desde que Málaga tenía puerto.

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.

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.

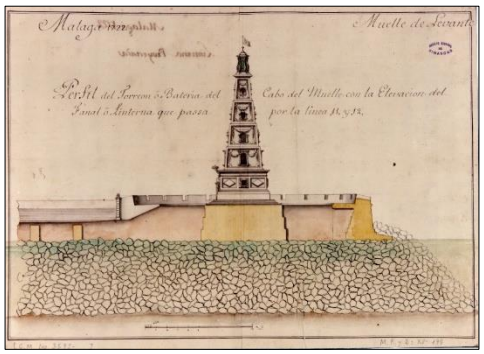


11. Proyecto de batería y fanal por B. Thurus (1717). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 30-72.



12. Plano y sección del muelle de levante con el faro. Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 51-039.

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.

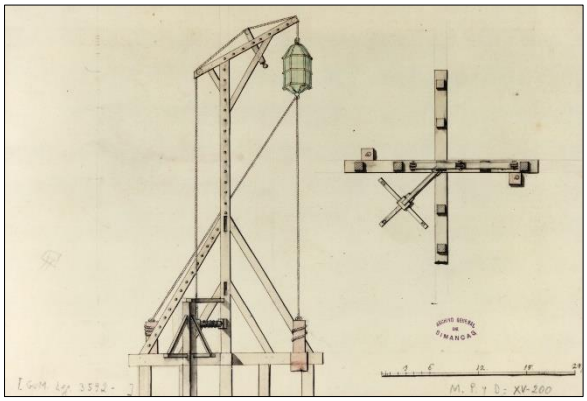


13. Alzado de la batería y faro del muelle de levante (1722) Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 15-198.

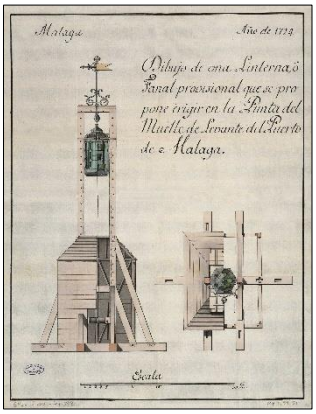
A partir de 1722 el proyecto fue modificado por el ingeniero general Jorge Próspero de Verboom que enviado a Málaga por Felipe V para revisar la marcha

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.

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.

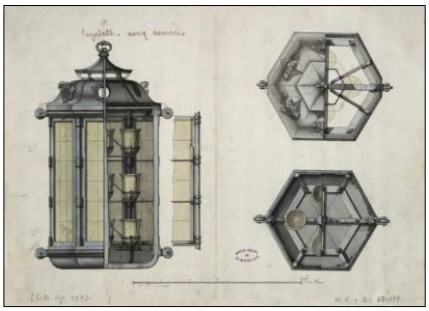


14. Planta y alzado de la grúa provisional (1722). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 15-200.



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

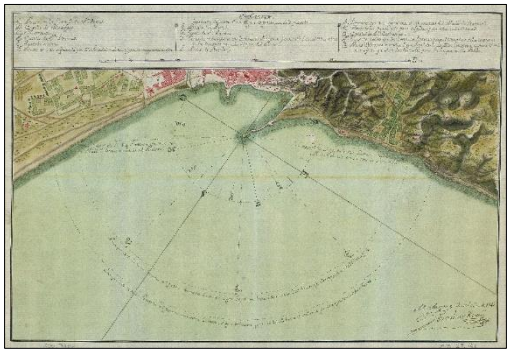
Precisamente por ello y como la finalización de las obras del muelle viejo se dilataba en exceso fue preciso levantar una grúa provisional, que por poco se convierte en definitiva, y que a su escasa envergadura unía el constante deterioro del maderamen por la erosión marina y, por qué no decirlo, por 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.



16. Farol con lámparas de aceite (1722). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 15-199.

La cabria contenía un farol que se subiéndose con las correspondientes poleas se encendía al toque de oración,

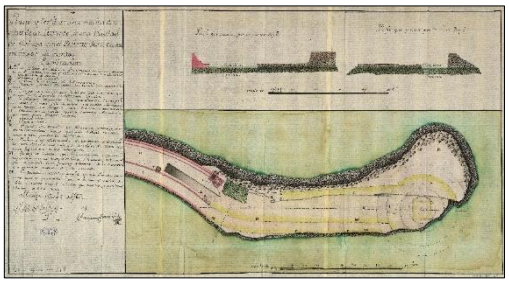
apagándose al amanecer, aunque como decimos son numerosas las quejas de los patrones y marinos de que no siempre estaba encendido, quejas que aparecen con frecuencia en la documentación de los archivos.



17. Mapa del antepuerto con centro en la linterna (1747). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 25-148.

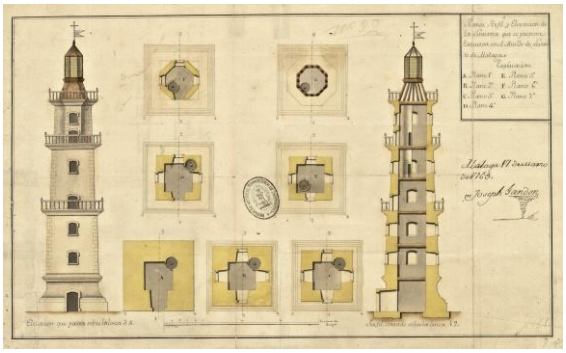
El alcance de la luz evidentemente no podía ser excesivo. En un mapa realizado en 1747 podemos comprobar la trayectoria de su capacidad lumínica que tomando el faro como centro marcaba el lugar de descarga de los gánguiles y tartanas de extracción de fango: todo ello mediante unas boyas que se cogían al fondo por un cabo sujeto a un rezón o grampín. Otro de los problemas, 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: 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.

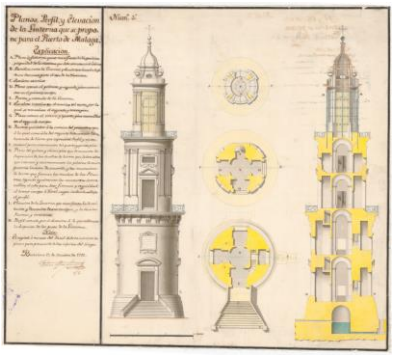


18. Planta y sección del proyecto de muelle, por Esteban Aymerich (1763). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 59-81.

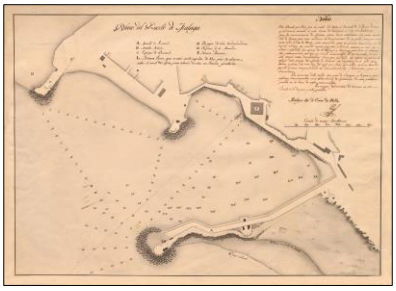
En un plano del ingeniero Esteban Aymerich fechado en 1763 podemos comprobar el estado de la cabeza aún a medio construir, razón por la cual no era posible plantearse de momento la edificación de la llamada linterna. Aun así, los proyectos para edificar un faro de cantería continuaban presentándose.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



19. Faro proyectado de por J. Gandón (1769).
Archivo General Militar, Sig. B-7-25.



20. Faro de J. Martín Zermeño (1772).
Centro Geográfico del Ejército, Sig. 325.



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

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 venida 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.

22. Puerto y ciudad. Joaquín María Pery (1816).
Archivo del Museo Naval, Sig. 41-20.

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

23. La Farola (h. 1870).

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

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:

> 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.

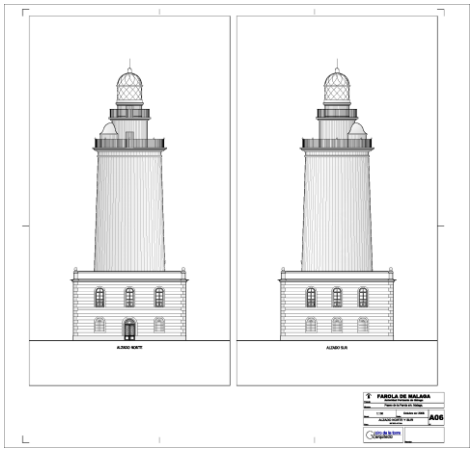
También acompaño a V.E. una nota resumida por clases del costo total del edificio y fanal, incluyendo absolutamente todos los gastos causados desde la colocación de la primera piedra hasta su final conclusión y estado de servicio en que se halla, con cristales de repuesto para la jaula o fanal, tubos 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 maravedíes 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.

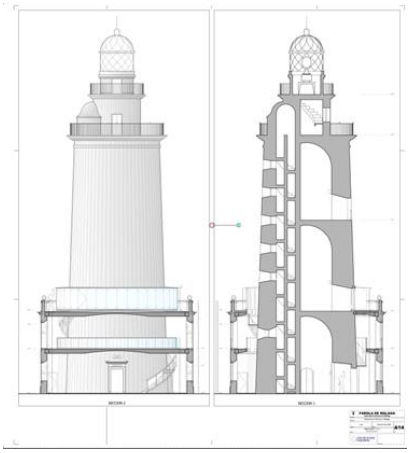
Y al fin ha venido a proyectarse y ejecutarse en los tiempos de mayor escasez, con la particularidad que puedo asegurar a V.E. que nada se ha escaseado para su mayor perfección.

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.



26. Alzado N-S actual de la Farola, por Ciro de la Torre. Archivo de la Autoridad Portuaria.



27. Secciones de la Farola, por Ciro de la Torre. Archivo de la Autoridad Portuaria.

Un *Diccionario Geográfico Universal*, publicado en Barcelona en 1831/34 recoge el 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.

25. Bocana del puerto de Málaga con la Farola hacia 1900.
Cortesía del Archivo F. del Barrio Arenaza.

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. Décadas después volvió a emitir luz fija blanca según consta en los archivos.

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.

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.

* * *

26. Vista aérea del Puerto de Málaga. Archivo de la Autoridad Portuaria.

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

27. Farola a mediados del siglo XIX.
Foto Vicente Tolosa. Autoridad Portuaria.

Igual que hace 3000 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.

* * *

28. Farola y Muelle 1.

BIBLIOGRAFÍA

BEJARANO ROBLES, F. (1993): *Málaga de cara al mar*, Málaga, Russadir Editor.

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 el Puerto.

29. Farola.

CABRERA PABLOS, F.: (2016): *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800-1835)*, Málaga, MálagaPort.

— (2018): "La Farola de Málaga. Imagen, historia y símbolo", *Cuadernos de Rebalaje*, n.º 38, 2017.

30. La Farola.

— (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.*

CABRERA PABLOS, F. R. y M., OLMEDO CHECA (1988): *El puerto de Málaga: 30 siglos de vida, 400 años de historia,* Málaga, Junta del Puerto.

— (2018): *Monumenta Cartográphica Malacitana,* Autoridad Portuaria de Málaga, 2018.

CERVERA PERY, J. (2011): "El brigadier Joaquín María Pery y la construcción del puerto de Málaga", *Asesmar,* pp 49-55.

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,* Málaga, ABJ.

OLMEDO, M. y F. CABRERA (2017) en la documentación histórica: *Puerto y Ciudad. Bicentenario de la Farola,* Autoridad Portuaria de Málaga.

SALVA, J. (1950): "Historias de la mar. Un marino, constructor del puerto de Málaga. D. Joaquín María Pery", *Revista General de Marina*.

SÁNCHEZ TERRY, M.Á. (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.

* * *