



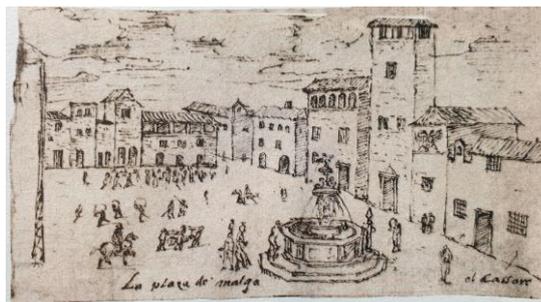
Plano de la Plaza de Málaga. Ingenieros militares (c 1750).
Ministerio de Defensa. Centro Geográfico del Ejército, Sig. 321.

DE LA REAL JUNTA DE OBRAS A LA JUNTA DEL PUERTO



CONTINUACIÓN, NOS PROPONEMOS hacer un apresurado recorrido sobre el organismo que a lo largo de los siglos fue responsable de cuantas obras se solicitaron, se proyectaron y se hicieron en el Puerto de Málaga. Una corporación que también estaba encargada de su control económico y de la supervisión que sobre la ejecución de las mismas era preciso ejercer para dar cuenta periódicamente a la Corona.

2. Plaza de las Cuatro Calles. Anton Van den Wyngaerde (1564).
National Bibliothek. Viena, Sig. 32^b.



Bajo el reinado de los Austrias, ese fue el cometido de la denominada Junta del Muelle como se la llamó en aquellos primeros años y que, como ya dijimos anteriormente, siempre anduvo “escasa de medios, de reglamentos y hasta de sitio en donde reunirse, pues habían de hacerlo en unas Reales Atarazanas que para todo servían”. Posteriormente, en fecha que no hemos podido precisar, pasaron a las Casas de Cabildo que como es sabido se situaban en la Plaza de las Cuatro Calles.

Fue la real cédula de Felipe II, expedida el 18 de febrero de 1587, en la que se dictaron importantes instrucciones referidas a la construcción del muelle a punto de iniciarse y en la que figuraba la organización de aquella primitiva Junta.

En los primeros momentos estuvo formada por Francisco Verdugo, proveedor de Armadas, Jerónimo de Pinedo veedor y contador y dos regidores del Ayuntamiento. Controlaban la compra del material y la contratación del personal que fuera preciso, fiscalizaban los ingresos y los gastos, así como los salarios a percibir y la vigilancia que debían de ejercer sobre la marcha de las obras.

Los dineros se custodiarían en la denominada “arca de tres llaves” que estarían en poder del corregidor, del veedor y del pagador de Armadas. Evidentemente, la contabilidad quedaría recogida en un libro de asiento. Pocos cambios sustanciales hemos podido apreciar en la organización esta Junta a lo largo del siglo XVII.

Una vez instaurada la dinastía de los Borbones a partir de 1700 y las reformas administrativas que con ellas nos llegaron, había un presidente que tenía la máxima responsabilidad y que solía corresponderse con el gobernador político militar del momento. Estaba asesorado por una serie de vocales, algunos de ellos representantes del propio Ayuntamiento (generalmente dos diputados municipales), y naturalmente la dirección técnica del ingeniero de las obras del puerto.

También formó parte de la misma en el Siglo ilustrado, en representación de la Corona, el delegado de la real hacienda encargado de la administración de los fondos;

un cargo que sustituía al antiguo veedor responsable de los citados dineros bajo el reinado de los Austrias. Incluso en algunos periodos de la historia portuaria, el cabildo municipal participó directamente en la gestión de ciertos arbitrios, produciéndose no pocos litigios institucionales entre ambos organismos.

En general, los documentos archivísticos de aquellos años definen a la citada corporación como *Junta de Reales Obras del Muelle y Fortificaciones* (al menos hasta el último tercio del siglo XIX), o Junta de Reales Obras de forma más resumida en buena parte de los documentos.

Bajo el gobierno de los Borbones sí que se produjeron algunas reglamentaciones y modificaciones en la composición y cometido de dicha corporación. La primera de ellas, de un cierto interés, tuvo lugar en el denominado “Real Reglamento o Instrucción que con fecha de ocho de Mayo de 1736 fue servido expedir a la Junta de Reales Obras establecida en Málaga para su gobierno, motivado parte de desidia y parte de controversias suscitadas entre sus vocales”.

En general, hasta ese momento, el funcionamiento y la composición de la Junta de Obras era prácticamente el mismo que durante el periodo de los Austrias, si bien las reformas administrativas ya comentadas introducidas por los Borbones a partir de 1700 también afectarían al cómo se gestionaban las instalaciones portuarias en este asunto.

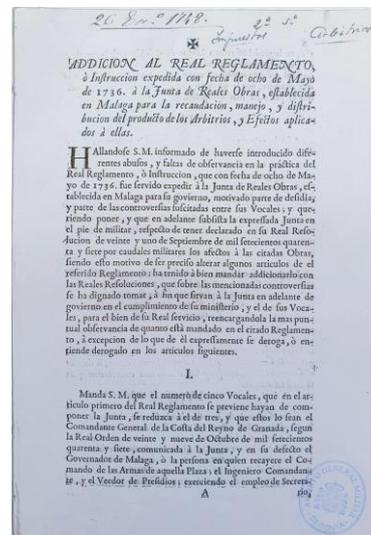
Una de las primeras normativas que debemos analizar, la ya citada de 1736, fue modificada el 21 de septiembre de 1747. Unos cambios que se produjeron posiblemente como resultado de los frecuentes desencuentros que tenían lugar entre los vocales representantes del Ayuntamiento y el resto de los cargos, especialmente, en algunos casos al menos, con los de responsabilidad militar.

En 1745, por ejemplo, como consecuencia de estos enfrentamientos que en el mencionado organismo habían mantenido el gobernador de la ciudad, Antonio Santander de la Cueva, con los regidores del Ilustre Ayuntamiento (el gobernador

llegó a encarcelar a varios de ellos, aunque por otros motivos), Felipe V decidió nombrar presidente de la Junta del Muelle al comandante general, Marqués de Pozoblanco, anulando la representatividad del primero.

3. *Adición al Real Reglamento*. Marqués de la Ensenada (1748).
Ministerio de Defensa. Archivo General Militar de Segovia, R. Cédulas, leg. 1

En cualquier caso y como la situación, lejos de aclararse se complicaba cada vez más, fue preciso que S.M. emitiese una “Adición al Real Reglamento” en vigor, el 26 de enero de 1748 y firmada por el Marqués de la Ensenada.



Constaba el documento en cuestión de catorce apartados que establecían las siguientes obligaciones:

— Formarían la Junta tres de los cinco miembros hasta entonces establecidos: comandante general del Reino de Granada y en su defecto el gobernador de la ciudad, el comandante de ingenieros y el veedor de Presidios, ejerciendo como secretario el que lo fuera del comandante general, en lugar del escribano de cabildo como sucedía hasta entonces.

— Las reuniones habrían de celebrarse en la casa del comandante general o presidente de la Junta, en lugar de en el Ayuntamiento. El archivo debía también pasar bajo el control del presidente.

— El arca con los fondos de las obras dependería del veedor y estaría en su casa, en el sitio destinado a la pagaduría de los Presidios. Veedor que tendría la llave y el libro de asientos.

— Las cartas de pago serían emitidas por un tesorero y visadas por el veedor.

— Las cuentas de la Junta deberían ser “reconocidas por el Consejo de Castilla”, y la misma Junta controlaría el arrendamiento anual de los montes de bellota con cuyos ingresos se realizaban las obras o, al menos, parte de ellas.

Terminaban las instrucciones que hemos resumido especificando las obligaciones de todos y cada uno de los que intervenían en las construcciones portuarias, incluyendo el control de materiales y herramientas cuyo “extravío” había sido comprobado; lo cual no deja de sorprendernos y explica el aumento de la vigilancia sobre estos importantes asuntos y el alejamiento de los que hasta entonces habían sido sus responsables.

La decisión anterior originó las consabidas reclamaciones de los concejales municipales que querían seguir perteneciendo al citado organismo portuario, dicho sea de paso sin el menor resultado. Al menos hasta que en 1757, el rey revocó la decisión anterior, autorizando a Mateo Carvajal y José Quintana a formar de nuevo parte de la Junta.

Las obras fueron contratadas en dicha Junta generalmente por asiento, siguiendo los modelos del puerto de Barcelona. La administración, cuando fue aplicada, no dio en Málaga muy buenos resultados, porque los proyectos se dilataban más de lo debido ante la desesperación de los ingenieros que los dirigían.

Generalmente el inicio del proceso era siempre el mismo: tras la elaboración de los expedientes referente a las ampliaciones de los muelles y la preceptiva aprobación por la Corona “se sacaban a pregón las obras” mediante bando emitido y difundido por el Ayuntamiento, presentándose las posturas por los constructores interesados y aprobándose la más favorable, según los casos, por la propia Junta.

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

Al mismo tiempo, supervisaba las actuaciones de los ingenieros llegados a estos muelles, con los que sostuvo en más de una ocasión notables enfrentamientos derivados de la disparidad de criterios sobre la realización de los proyectos portuarios que estaban aprobados por el rey. Hemos constatado algunos casos muy concretos en los que los citados técnicos ni siquiera participaban en las decisiones que les eran propias de su competencia y oficio.

Como hemos dicho, la dirección estuvo siempre a cargo del ingeniero. Hasta la creación del Cuerpo en 1711 por Verbóm, las construcciones portuarias se realizaron bajo la responsabilidad de maestros de obras, ingenieros (en el siglo XVII los hubo y muy buenos) o simplemente de militares con cierta “experiencia” en lo que a fortificaciones se refiere. Desde la fecha indicada y con su formación técnica más reglamentada, son los ingenieros militares, generalmente con el grado de teniente coronel o coronel, los que dirigieron las ampliaciones de los puertos en general y el de Málaga en particular.

A partir de la fundación del Cuerpo de Ingenieros de Marina en 1770 estos “hidráulicos”, como se les denominaba en el lenguaje de la época, empezaron a hacerse cargo de las obras portuarias, también en el caso de la dársena malacitana.

Sin embargo, no llegaron a dirigirlas de forma total hasta después de la real cédula de Carlos III fechada en 1786 como tendremos ocasión de ver y en cualquier caso de manera, al menos al principio, muy limitada.

En el puerto malacitano constatamos en los inicios del siglo XIX y como ya dijimos en su momento el nombramiento del entonces capitán de fragata Joaquín María Pery y Guzmán, al que siguieron otros oficiales de la Armada. A partir de mediados del precitado siglo, aparecen los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos como directores de las obras que en estos muelles se ejecutaban.

En cualquier caso, tanto unos como otros estaban obligados a formar un presupuesto previo sobre las reformas portuarias, limpiezas de fondos u obras destinadas a preservar la seguridad de la navegación que resultaran necesarias, informando a los ayuntamientos en el caso de que los pagos hubieran de hacerse con los caudales de sus propios, lo que no era muy habitual.

De hecho y como hemos visto, la preparación de un presupuesto previo a la aprobación del proyecto que se presentaba tampoco era una novedad, sino que fue algo normal y lógico desde el comienzo de la obras del puerto, solo que a partir de ahora la reglamentación que se formulaba resultaba más precisa. Una reglamentación que fue seguida con absoluta fidelidad salvo casos excepcionales, sin que tengamos

noticias documentales de que ningún proyecto obtuviera la preceptiva autorización real sin el mencionado requisito presupuestario.

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

La responsabilidad técnica de las ampliaciones portuarias en la normativa anterior continuaba recayendo directamente en el ingeniero militar primero y naval después nombrado para su dirección, sin que otras instancias locales pudieran modificar sus criterios. No obstante, las edificaciones en curso serían inspeccionadas periódicamente para prevenir los defectos que pudieran presentar en su ejecución posterior. Al mismo tiempo, los capitanes de puerto vigilaban que en el interior de la dársena la navegación se desarrollara sin problemas. Esto último provocó serios enfrentamientos por las atribuciones que tenían unos y otros.

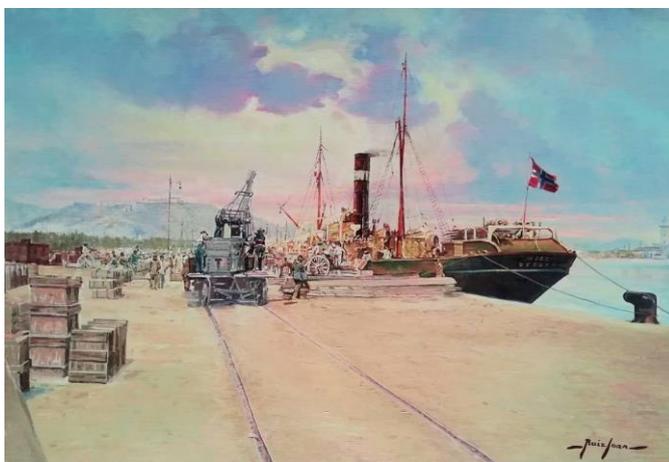
En definitiva, lo que se perseguía con disposiciones como las dictadas por Carlos III en 1786 y que ya analizaremos, era evitar los abusos que venían produciéndose en algunas construcciones del Estado en las que la más mínima supervisión resultaba difícil, no solo por la propia complejidad y naturaleza de las obras portuarias, sino por cuestiones competenciales, financieras y jurídicas que dificultaban extraordinariamente el desarrollo de los trabajos que tenían lugar en los muelles. En definitiva un enmarañado entramado administrativo que alargaba hasta la desesperación unas obras que a veces exigían una extremada urgencia, como lo eran en Málaga el recalce del Castillo de San Lorenzo por la erosión de la mar, la reposición de escolleras arrancadas por una de las tradicionales tormentas de levante o la construcción de una batería cualquiera ante un peligro inminente.

Precisamente y quizás por eso, el 28 de noviembre de 1792, una real resolución de Carlos IV ordenaba que la gestión de los proyectos de fortificaciones de Málaga y su puerto quedasen bajo el control directo de la Secretaría de Guerra y no, como hasta entonces venía sucediendo, de la Real Junta de Obras malacitana. Esta última debía de ocuparse exclusivamente de las reparaciones en curso en las instalaciones portuarias, con lo cual se limitaba bastante su campo competencial.

En otro orden de cosas y a pesar del trabajo de las diversas Juntas de Puertos en España durante el siglo XVIII, continuaron presentándose en el funcionamiento de las dársenas más importantes algunas ausencias en lo que a los servicios que ofrecía se refiere.

En el caso malagueño, la centuria discurrió sin que los marinos que arribaban a estas aguas pudiesen contar con la protección y seguridad que ofrecía un faro de cantería, especialmente en unos mares en los que, a poco que soplase un jaloque de mediana intensidad, tomar la bocana de los muelles, incluso a barlovento, se hacía más que difícil, siendo numerosos los naufragios que tuvieron lugar en la bahía malagueña por semejantes motivos. A lo más, unas artesanales grúas de madera fueron el único elemento de orientación hasta que en 1742, el coronel de ingenieros Felipe Crame levantó un faro, también de madera pero de mayor envergadura como tendremos ocasión de ver, y que estuvo en funcionamiento hasta prácticamente la construcción de la Farola.

También era responsabilidad de la Junta de Obras el depósito de los materiales precisos para el funcionamiento de las instalaciones portuarias. Durante un tiempo estuvo en las Atarazanas, bastante lejos de donde se necesitaban, y las oficinas de la citada Junta careció de un edificio propio hasta tiempos muy recientes.



4. *La vida en el muelle.*
Ruiz-Juan.

La misma propuesta de hacer algunos tinglados que solucionaran la carencia de almacenes, tan precisos para las operaciones de carga y descarga, encontró parecido eco en la Corona que denegó sistemática e incompresiblemente el desvío de caudales hacia esos fines. La solución fue, durante demasiado tiempo, la consigna de las

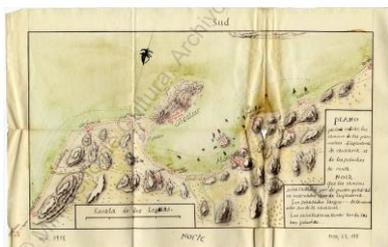
mercancías en los mismos andenes a la espera de su embarque, al menos hasta la construcción del situado en el Muelle de Cánovas, ya muy avanzado el siglo XIX.

La Junta del Puerto también se vio precisada a intervenir en otras obras públicas, bien de forma corporativa cuando la Corona las consideraba de su competencia o, en la mayoría de los casos, a través de la participación de sus propios ingenieros: al menos hasta la resolución de finales de 1792 ya comentada.

Con la llegada de Carlos III a partir de 1759 también se intensificó a nivel nacional la construcción de una red vial radial con centro en Madrid. El 10 de junio de 1761 se expidió una orden "para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por las de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia". La Corona financió esta red de carreteras, siendo la primera vez en España que las comunicaciones se convertían en un asunto de Estado. Y también en Málaga los caminos comenzaron a recibir un mejor tratamiento, con la fundamental trascendencia que ello tenía en el desarrollo del *hinterland* portuario, aunque, ya sí, al margen de la Junta del Puerto.

Las directrices urbanizadoras de Carlos III, que transformaron ampliamente el paisaje de este país y desde luego de nuestra ciudad, se llevaron a cabo con actuaciones ilustradas muy frecuentes en el periodo que analizamos. En algunas de ellas tuvo una participación muy especial en Málaga el coronel de ingenieros Joaquín de Villanova, director de la Junta del Muelle desde 1783; y este es solo un ejemplo entre muchos que será preciso abordar.

También las tradicionales carencias que padecían los malagueños desde hacía siglos, especialmente en el abastecimiento de agua potable, parece que por fin empezaron a solucionarse bajo su reinado. Y también en estos casos la intervención de los ingenieros directores de las obras del puerto es frecuente en los expedientes que se formaban para llevar a los muelles tan necesario elemento.



5. Plano de los caminos de "las patrullas de renta" (1765).
Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas, Sig. MPD, 67-115.

Por último, un tema complejo como el legislativo, esencial para el funcionamiento de un puerto, fue experimentando desde el mismo cambio dinástico en 1700 un tratamiento absolutamente distinto en su fondo y en su forma. Todo pasaba a estar reglamentado en lo que a fiscalidad aduanera se trataba y, lo que es más importante, la ley empezaba a cumplirse, al menos en lo que al control del tráfico portuario se refiere. No obstante, tampoco podemos inferir de lo dicho que algunos fraudes como el del contrabando —difícilmente cuantificable en razón de sus propios métodos—, se solucionaran por completo. Un contrabando que en esta costa fue siempre especialmente significativo por nuestra proximidad a Gibraltar, donde las denominadas “patrullas de renta” no daban abasto para controlarlo. Aunque este asunto no dependía directamente de la Junta de Obras sí que en cierta medida influía en el tráfico mercantil y, lógicamente, en los ingresos de la real hacienda de los que dependían la ampliación y conservación de las instalaciones portuarias.

Un caso similar era en este puerto la tradicional y perniciosa costumbre de las gabelas: esto es las cantidades que, de las mercancías que traían las naves que arribaban, “retiraban” los diputados de navíos y otros cargos que inspeccionaban el flete como compensación a su trabajo.

Esta práctica, sin duda injusta puesto que tales personas ya tenían sus correspondientes remuneraciones, fue anulada por Fernando VI en 1749 en unos términos extremadamente duros. Cuando se inspeccionaba el barco, prohibía apropiarse de:

... bacalao, arroz, queso, manteca, legumbres, frutos y otras especies con cierta porción a gobernadores, empleados de aduanas, capitán del puerto, alcaides, fieles y otros, sin más privilegios ni razón que la de una costumbre mal consentida por lo injusto de esta contribución y perjuicio que recibe el comercio ...

6. Cinta distintiva de los administradores de Rentas de Aduanas de Málaga (1790).
Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 55-132.



En cualquier caso, no parece que semejante normativa se cumpliera con excesivo celo puesto que, en 1767, Carlos III se vio precisado a prohibir de nuevo

este llamemos impuesto que, de forma indirecta, también alcanzaba a algunos de los miembros de la Junta. Una injusta práctica no solo presente en la dársena malagueña y que las propias autoridades se vieron precisadas de controlar mediante los administradores de Rentas de Aduanas, en definitiva un cuerpo de funcionarios de la Corona.

En resumen, los muelles consolidaron sus instalaciones, aunque con la mediocridad de algunos de los servicios referida. El tráfico portuario aumentó a lo largo del siglo XVIII, con las excepciones coyunturales derivadas de las guerras contra los británicos y sus aliados o en los momentos terribles de las epidemias. En cualquier caso, es evidente que la capacidad del puerto de Málaga se incrementó progresivamente durante la centuria de la Ilustración.

En este sentido, no podemos dejar de considerar que el XVIII fue un siglo emprendedor, en el que a pesar de sus éxitos y sus fracasos debemos aceptar un saldo general positivo en lo que a las obras públicas se refiere. Unas obras entre las cuales las prolongaciones portuarias ocuparon siempre un lugar destacado, por los caudales que empleaban y la enorme complejidad que implicó la realización de estas “construcciones hidráulicas”.

A lo largo del siglo XIX la necesidad de reglamentar el funcionamiento de los puertos adaptándolos a los nuevos tiempos se hacía cada vez más necesaria, aunque las Juntas siguieron con parecidas estructuras y competencias.



7. Gaceta de Madrid con la creación de la Junta de Barcelona (1868).

Tras algunos intentos previos, la Gaceta de 17 de diciembre de 1868 autorizó la formación de la Junta del Puerto de Barcelona, una entidad encargada de administrar y gestionar sus instalaciones y que ya había sido solicitada previamente. En mayo de

1874 se constituyó la primera Junta del Puerto de Málaga, que hasta cierto punto estaba inspirada en aquella.

El 17 de este último mes y año, el gobernador malagueño Pedro de Torres convocó a todos los miembros que corporativamente debían formar parte del nuevo organismo “para dejar constituida la Junta del Puerto y empezar los trabajos para realizar la importante mejora de la limpia del de esta capital, he acordado que aquella celebre su primera reunión mañana a la una de la tarde en mi despacho”.

Todos los trámites previos fueron realizados por el gobernador de la ciudad, el mencionado Pedro Antonio de Torres, que una vez constituida la Junta fue sustituido en la presidencia por Abdon de Paz en su condición de secretario del gobierno civil, en funciones de gobernador.

Estaba formada aquella primera por Manuel de Lara, Indalecio Ferrer, Ramón Portal y Porta, Enrique Grana, Antonio Campos, Laureano del Castillo, Rafael García Sánchez, Luis Martino, Melchor García, Juan Martínez Illescas, Justo González Molada en calidad de ingeniero director, Juan Heredia, Carlos Franquelo, Joaquín Herrera Fajardo, Antonio María Pérez, Matías Huelin, Antonio Gómez y José Ruiz. Actuó de secretario el jefe de Fomento.

Los miembros de la mencionada corporación, presididos por el gobernador civil como era preceptivo, formaban parte de los diferentes sectores productivos de la ciudad malagueña: representantes de las corporaciones locales, comerciantes, marinos y empresarios.

Tras un receso de cinco minutos se procedió en votación a elegir como vicepresidente a Manuel de Lara y Romero y como secretarios a Indalecio Ferrer y a Ramón Portal y Porta:

El Sr. Presidente declaró terminado el acto congratulándose de que proyecto tan trascendental para Málaga se encontrase en vías de ejecución. Y el Sr. Lara se felicitó por sí y en nombre de la Junta de que el Sr. Paz hubiese terminado como gobernador la iniciativa patriótica del gobernador Sr. Torres.

Naturalmente, la composición de la nueva Junta fue comunicada a la Dirección General de Obras Públicas (Sección de Puertos) del Ministerio de Fomento. El ministro del ramo respondía en carta fechada en Madrid el 30 de junio del mismo 1874

informando que “El Presidente del poder Ejecutivo de la República... ha tenido a bien autorizar la constitución definitiva de la Junta de Obras del Puerto formada en la ciudad de Málaga”.

Las primeras actuaciones de la nueva Junta iban dirigidas a la limpieza de los fondos: empresa esta, absolutamente urgente al estar buena parte de los muelles en la práctica inutilizables, como ya veremos en su capítulo correspondiente. Desde Fomento se ordenaba además la preparación de obras de afianzamiento precisas, estudiando para la financiación de las mismas “los empréstitos necesarios, si aquellos fondos no fueren suficientes,” además de aprobar el primer Reglamento que la Junta presentó a las autoridades del ministerio.

El 18 de julio de 1874, el vicepresidente Manuel Lara y Romero comunicaba al ingeniero Justo González Molada el acuse de recibo de la aprobación de la composición de la nueva Junta y el 20 de agosto le enviaba el Reglamento que había elaborado el precitado organismo.

Una Junta que a partir de este momento comenzó el ejercicio de sus funciones, preparando lo que poco después iba a ser la primera de las grandes ampliaciones portuarias de la mano del ingeniero Rafael Yagüe y Buil que tendremos ocasión de analizar.

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

En la mencionada instrucción se unificaban normativas, que entre algunas dársenas hispanas resultaban muy dispares. En ella se especificaba de forma detenida cuáles debían de ser las funciones y responsabilidades de las Juntas, así como las de cada uno de sus miembros.

El artículo 5.º recogía un aspecto muy importante: “Corresponde al Ingeniero Jefe encargado de la vigilancia informar a la Superioridad sobre los proyectos que presente la Junta del Puerto, tanto de obras nuevas como de modificación o ampliación de los ya aprobados”.

El siguiente reglamentaba que cualquier proyecto que se presentase sobre las instalaciones portuarias debería ir por triplicado: un ejemplar para el ingeniero que lo elevaría a la superioridad y los otros dos ejemplares a la Dirección General para su estudio desde el punto de vista económico y administrativo.

En el artículo 18.º otorgaba a este organismo la responsabilidad del “servicio de vigilancia de los muelles y zonas marítimas”, bajo el directo control del ingeniero director del puerto. Con ello, competencias que antes dependían de las autoridades de Marina pasaban a ser responsabilidad de las propias Juntas Portuarias.

El 24 de octubre de 1876, se firmaba el Acta de entrega a la Junta de Obras del Puerto de Málaga de todo lo referente al mismo: obras, edificios, materiales, etc., hasta entonces a cargo del gobierno, bajo la supervisión de los ingenieros Luis Vasconi y de Rafael Yagüe.

El 29 de diciembre de 1876, las Cortes aprobaron, “la Ley otorgada al Ministro de Fomento, oído el de Marina, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el Consejo de Estado en pleno”.

8. Málaga, puerto de interés general.
Gaceta de Madrid de 8 de mayo 1880.



En función de la precitada normativa, la Gaceta de Madrid publicaba el 8 de mayo de 1880 una nueva ley que regulaba en el Capítulo Primero todo lo concerniente al “Dominio de las aguas del mar litoral y de sus playas”, en el segundo “Del uso y aprovechamiento” de esos mismos espacios, el tercero la “Clasificación de los puertos” y dentro de este apartado, el artículo 16 señalaba:

Se declaran puertos de interés general de primer orden: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo.

El Capítulo cuarto atendía la “la ejecución y conservación de las obras de los puertos, y del régimen y policía de los mismos”. El quinto “los servicios anejos a los

puertos”, el sexto “las obras construidas por particulares” y terminaba con las habituales Disposiciones Transitorias.

La reglamentación de la que hemos hecho un apresurado resumen, y que puede consultarse en el Archivo de la Autoridad Portuaria y en las notas de referencia, terminaría regulando, durante mucho tiempo, las Juntas de los Puertos, entre ellos el de Málaga, con ligeras y puntuales modificaciones.

El cometido inmediato de la nueva Junta de nuestra ciudad fue ordenar las tareas de limpieza de los fondos que venían realizándose con una dudosa profesionalidad y desesperante lentitud, a la vista de las isóbatas de los planos que se realizaron por aquellos años y que iremos viendo al analizar los diferentes proyectos de los ingenieros que los realizaron. En cualquier caso, su primera medida de envergadura fue, como decíamos, encargar un expediente de ampliación portuaria al ingeniero director Rafael Yagüe y Buil.

Llegado el siglo XX, la llamada Junta de Obras del Puerto estuvo formada por un presidente, unos vocales natos y unos electivos. Entre los primeros, formaban parte el comandante naval, el ingeniero director, el administrador de Aduanas, el director de la Sanidad Marítima, el alcalde, el presidente de la Diputación, el delegado de Hacienda, el abogado del Estado y los presidentes de la Cámara de Comercio, Agrícola y Minera. Entre los vocales electivos, varios representantes del comercio de la ciudad, representantes de la Liga Marítima, sindicato Nacional de la Vid, Cofradía de Pescadores y un secretario-contador.

Las reformas legislativas continuaron adaptándose a las nuevas necesidades que se iban generando en las instalaciones portuarias en las últimas décadas de la pasada centuria. El ordenamiento posterior parte de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, reformada después en 2003 y 2010 entre otras disposiciones a las que no podemos aludir por las lógicas razones de espacio.

Unas modificaciones que culminaron con el Real Decreto de 5 de septiembre de 2011 publicado días más tarde en el Boletín Oficial, en el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que regula en el Libro Primero “El Sistema portuario de titularidad estatal”.

Una regulación que en la actualidad es la normativa por la cual se gobiernan, a través de sus respectivos Consejos de Administración, los puertos de nuestro país en las ya denominadas Autoridad Portuaria de la ciudad correspondiente.