

“Málaga, la Ciudad que creció en el mar. Historia gráfica”

Por el mar llegaron sus fundadores, los fenicios al establecer una de sus factorías comerciales -Mâlaq- en las proximidades de las que siglos después los griegos llamaron “columnas de Hércules”.

Eso ocurrió ocho o nueve siglos antes de Cristo. Después de aquellos primeros navegantes que convivieron, comerciando, con las poblaciones ibéricas autóctonas, siguieron llegando sucesivos pueblos comerciantes o guerreros casi exclusivamente por mar, ya que el entorno litoral de Málaga es casi el de una isla por el circo de montañas que lo aíslan del interior.

Y sin que nos olvidemos de los judíos que, como pueblo especialmente cualificado para el comercio es muy verosímil que se estableciera en Málaga junto a mercaderes fenicios, griegos, egipcios o asirios bastante antes de nuestra era ¹. *Y tanto basándonos en textos bíblicos² como en la historia comercial del Mediterráneo, es muy posible que con carácter reducido, existiera presencia de judíos en España (Sefarad) en el siglo VI a.C. e incluso anteriormente. Que Málaga fue asentamiento fenicio ya por el año 1000 a. C. Finalmente, que, de admitirse esta presencia, hubo de tener lugar en las costas del sur y levante peninsular desde Cádiz hasta Ampurias³, siendo este el origen de la importantísima comunidad de Sefarad, tan relevante en la cultura y nacionalidad judía. Varios siglos antes a Cristo los griegos también surcaron con sus naves las costas mediterráneas de nuestra península. Los poemas homéricos, con su fondo histórico ratificando lo que apunta la Biblia, sitúan a los griegos navegando por nuestras costas en años anteriores al 600 a.C, cuando sus naves llegaron hasta las columnas de Hércules. A partir del estrecho de Gibraltar el dominio púnico del mar gaditano les impidió la continuación de su labor colonizadora. Así pues llegaron hasta Mainake, la colonia más avanzada en el occidente, cuya ubicación no se conoce a ciencia cierta aunque se disputa entre Vélez-Málaga y Málaga. Es por eso que no se conocen restos arqueológicos aunque sí existen evidencias documentales de su existencia⁴. En aquellas fechas *Mainake, con Tartessos y Gadir eran las tres ciudades más importante**

¹ Majada Neila y otros; “Tras la estela de los judíos en Málaga”; Servicio de Publicaciones de la Diputación de Málaga, Málaga, 1992, p. 14

² El profeta Jeremías [10,9] -siglo VII a.C- habla de la plata refinada que venía de Tharsis. El también profeta Ezequiel [27,12 y 25] en los años finales del siglo VI a.C dice textualmente refiriéndose a los habitantes de Tiro -fenicios-: *Tharsis traficaba contigo por tu abundante mercadería, te pagaba con plata y hierro, estaño y plomo*; y más adelante añade: *“Naves de Tharsis transportaban tus mercancías. Eras rica y opulenta en medio de los mares”*. Y el profeta Abdías (versículo 20) en fecha discutida, unos lo sitúan en el siglo IX y otros en el VI a.C escribe: *Y los desterrados de Jerusalén, los que están en Sefarad (única vez que en la Biblia aparece este nombre referido a España) poseerán las ciudades del Negueb.*

³ Majada Neila, op. cit, p.17

⁴ Del poeta latino Rufo Festo Aviesno, en “Ora marítima”; y algunas menciones de Estrabón y Ptolomeo.

entonces en Andalucía.⁵ Una ciudad que con Hemeroscopión, (aunque hay autores que opinan que *más que colonia parece fue una especie de concesión dentro de los dominios tartésicos*⁶) debe tenerse como las más antiguas colonias griegas de Occidente, datables en su origen en fecha anterior al 600⁷.

En su disputa comercial por acceder a los metales y riquezas de Tartessos, los griegos tuvieron la fuerte competencia de Cartago, nueva y emergente talasocracia, que extendió asimismo su emporio comercial por estas costas desde el siglo VI al III a.C, época en que aparecen los cultos a dioses del panteón cartaginés que sustituyen a los de origen fenicio, y en la que Malaka se convirtió en la ciudad portuaria más importante del sur peninsular⁸. La acuñación de monedas con caracteres púnicos es el principal rastro que dejaron.

Tras las guerras púnicas Roma los expulsó de la península Ibérica. Transcurría el año 207 a. C cuando las legiones romanas conquistaron Malaca; aunque la romanización de la ciudad tardó en asentarse tras alguna rebelión de los asentamientos fenicios e indígenas de la costa y del interior.⁹ Si bien los romanos fueron el primer pueblo conquistador de Málaga que llegó por vía terrestre, su civilización trajo el desarrollo urbano de la ciudad y la potenciación de la tradicional industria de salazones y del *garum* tan caro a los gustos gastronómicos de las élites de la romanidad. El mar continuaba siendo la clave urbana de Málaga, cuyo Teatro Romano -a un tiro de piedra de la ensenada marítima malacitana- y, sobre todo, la Lex Flavia Malacitana son pruebas de un importante y bien institucionalizado desarrollo urbano. Ya entonces el comercio de exportación se había diversificado con los minerales (plata, plomo, cobre, hierro) los aceites, vinos, almendras, cereales y otros productos hortícolas, habiéndose y desarrollado ampliamente una industria cerámica para el envasado y transporte de tales productos.

Pero pasados algunos siglos también la decadencia del Imperio Romano de Occidente propició la llegada de los bárbaros a Hispania, también por vía terrestre, y el consiguiente pillaje de los vándalos que ocuparon por poco tiempo Andalucía, aunque fueron finalmente los visigodos quienes en ese proceso de sustitución aprovecharon las estructuras político-administrativas del Imperio para afirmar el reino visigodo a comienzos del siglo VI d.C.

La petición de ayuda al emperador bizantino a causa de guerras dinásticas intestinas inaugura otro corto periodo en el que naves y hombres de Bizancio llegaron hasta nuestras costas, coincidiendo asimismo con los intereses del expansionismo de Justiniano que trataba de reconstruir el Imperio Romano pero esta vez bajo su dominio. Conquistaron Malaca mediado el siglo VI y en ella permanecieron más de medio siglo. Durante el tiempo en que esta talasocracia, dominante por entonces en el Mare Nostrum, tuvo presencia en nuestra ciudad, esta fue una de las dos capitales –

⁵ Martín Almagro y García Bellido, Antonio; “La España de las invasiones célticas y el mundo de las colonizaciones”; Vol II del Tomo I *España Protohistórica*, de la “Historia de España” dirigida por Ramón Menéndez Pidal; Espasa-Calpe, Madrid, 1960, 2ª Ed, p. 517.

⁶ Ibidem, p. 524.

⁷ Ibidem, p. 519.

⁸ Soler Cervantes, Milagros; “Fenicios y púnicos: Primeras colonias en la península Ibérica”; resumen de la publicación: M^a Eugenia Aubet: “*I Fenici*”; Ed. Bompiani, Milán, 1988. En la web: www.culturaenandalucia.com.

⁹ Martín Ruiz, Juan A; “Málaga: una ciudad fenicia en el occidente mediterráneo”; *Péndulo. Revista de industria, ciencia y tecnología*; nº XVII, p. 31.

con Cartago Nova- que lideraron la provincia bizantina de Spania. Por sus respectivos puertos fue por donde desembarcaron los ejércitos bizantinos. *La historiografía del puerto de Málaga constata que los bizantinos acometieron con obras de reparación y expansión de los muelles durante su ocupación (Martínez, 1992; Autoridad Portuaria de Málaga¹⁰), además de mantener la tradición pesquera que ya había adquirido la ciudad después de varios siglos y consolidando los contactos comerciales con otros puertos.¹¹ Y su permanencia en estas tierras dejó más huella de lo que se pensaba. Recientes descubrimientos arqueológicos así parecen probarlo pues se han documentado varios enterramientos, restos de muralla, altares, y viviendas. El más reciente: la excavación en el subsuelo del Museo Thyssen ha descubierto un claro ejemplo de la presencia bizantina en la capital. El equipo de arqueólogos ha localizado una necrópolis bizantina (tardoantigua), fechada a principios del siglo VI, que apareció junto a los muros de sillares y las piletas de salazones romanas.¹²*

La monarquía visigoda ya convertida al catolicismo trató de expulsar a los bizantinos lo que consiguió finalmente en 624. Su salida unida a la debilidad visigoda abrieron el camino para que los musulmanes invadieran España en el 711. Y aunque inicialmente alcanzaron la península por el estrecho, las sucesivas invasiones utilizaron lógicamente Málaga y su puerto que, hasta su conquista por los Reyes Católicos en 1487 propiciando la definitiva derrota de los nazaríes granadinos, fue posiblemente el puerto más relevante de la España musulmana.

Hasta aquí una breve síntesis de lo que podríamos calificar como la historia no gráfica de la ciudad de Málaga. Pues ya con los musulmanes tenemos algunos planos y dibujos que nos van a permitir hacer el seguimiento del crecimiento de la ciudad a lo largo del segundo milenio d.C.

Abandonamos pues las referencias históricas desde la invasión árabe, mejor conocida, y seguimos la historia del crecimiento urbano malacitano a través de los planos de la evolución portuaria.

Creo que ha quedado evidenciado, en las breves referencias históricas expuestas, cómo el puerto dio origen a la ciudad. La bahía de Málaga relativamente protegida, la ensenada situada a los pies del monte Gibralfaro y colina de la Alcazaba y, bajo su protección, pues desde siempre hubo fortificaciones en uno y otra, fueron la cuna donde surgió la ciudad, a occidente de ambos montículos, protegida a su vez por el Guadalmedina que le suministraba agua y defensa natural. Dado que la ensenada que facilitaba el tráfico comercial marítimo apenas dejaba paso terrestre hacia levante, puesto que el mar lamía la base de Gibralfaro y las sucesivas colinas que se extienden en esa orientación, es por lo que la ciudad se construyó a occidente, a su abrigo.

Ya hemos visto que, desde su origen fenicio, la historia de Málaga ha estado estrechamente ligada a su puerto que ha sido, hasta 1865 en que se inauguró el

¹⁰ MARTÍNEZ, Sergio (1992): «La navegación en el Mediterráneo: Bizancio y el Islam», en *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 1, pp. 139-148.

¹¹ Collado Campaña, F; “Bizancio y la provincia de Spania: ¿Capital Málaga?”, en *Gibralfaro*, nº 75, enero-marzo de 2012

¹² “Treinta enterramientos de época bizantina (Málaga); *La Opinión de Málaga*, 7 de noviembre 2009. En la web <www.laopiniondemalaga.es>.

ferrocarril Málaga-Córdoba, su principal y casi exclusivo nexo de comunicación con el resto del mundo. Precisamente la sala de La Muralla, en el sótano de este edificio, conserva algunos lienzos de aquellos primitivos muros portuarios.

Poco se sabe de lo que siempre fue una ensenada, mejor o peor protegida, a los pies de la Alcazaba, donde fondeaban todo tipo de embarcaciones que mantenían un activo comercio por todo el Mediterráneo. Aunque sí se conoce por escritos de la época musulmana que existía un edificio de enorme extensión llamado Atarazanas que servía de arsenal, así como una Aduana para la cobranza de los derechos de importación y exportación ubicada a los pies de la Alcazaba; prueba de que la actividad comercial de la ciudad y su puerto debieron ser importantes. También está documentada la existencia de una factoría genovesa siempre compitiendo con la vecina república veneciana por el dominio del comercio mediterráneo en aquella Edad Media. Y al tradicional comercio de siglos anteriores se une la exportación de seda, azúcar, frutos secos, higos, pasas, y la rica cerámica malagueña de reflejos dorados y de cuerda seca. Como ya dije, en 1487 las tropas de los Reyes Católicos conquistaron Málaga y tras la pacificación del Reino de Granada los Reyes Católicos trataron de fomentar el intercambio comercial por la importancia estratégico-militar y comercial de la ciudad. Dada la obsolescencia del viejo muelle musulmán y convencida de que su prosperidad dependía principalmente de la del puerto, la ciudad aprobó el 11 de enero de 1492 (es decir a los pocos días de la rendición de Granada) la construcción de un fondeadero defendido por espigones. En las Actas Municipales se da cuenta de numerosos gestiones para realizar las obras que no fueron atendidas, salvo el establecimiento de una pequeña armada para la defensa de la costa¹³.

Desde comienzos del siglo XVI existe abundante documentación que evidencia los sucesivos intentos de construcción del puerto malacitano y algún que otro dibujo que reflejaba la existencia de un muelle no muy protegido ciertamente.

Las modestas obras de protección portuaria estaban apoyadas por un lado en un pequeño roquero donde hoy se ubica la Farola (que recientemente hemos podido ver con las obras de construcción del aparcamiento que está al pie de la misma), unido a la base de Gibralfaro por medio de un muelle de defensa que dio origen al paseo de la Farola.

Por el otro lado, el de poniente, un pequeño muelle perpendicular a la costa -que se apoyaba en el Castillo de los Genoveses (parte de cuyos muros pueden verse en el aparcamiento de la plaza de la Marina)- fue, según los planos existentes de mediados, el XVIII el punto de defensa de los aterramientos del Guadalmedina y donde se construyeron los primeros muelles comerciales.

¹³ Toda la historia del puerto que se relata a continuación así como la mayor parte de los gráficos que se acompañan proceden de las siguientes obras:

Cabrera Pablos, Francisco R., y Olmedo Checa, Manuel; "El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida, 400 años de historia", Junta del Puerto de Málaga, 1988.

Cabrera Pablos, Francisco R.; "Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III"; Autoridad Portuaria de Málaga, 1994.

Brioso Raggio, Tomás; "Puerto de Málaga. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo"; enero 1940-diciembre 1944.

Olmedo Checa, Manuel, y Cabrera Pablos, Francisco R.; "Puerto de Málaga. Apuesta de futuro"; Autoridad Portuaria de Málaga, 1998.

Las fotografías que ilustran esta conferencia proceden asimismo del Archivo Fotográfico del Puerto de Málaga.

En el largo devenir de la historia portuaria de Málaga, hasta las recientes transformaciones de finales del cambio de siglo, que inauguran un nuevo tiempo portuario y ciudadano –una cuarta etapa-, se pueden distinguir tres períodos completamente diferentes, cada uno de los cuales aborda un nuevo proyecto distinto del anterior. El fin del monopolio del tráfico sevillano con América da una oportunidad para el desarrollo comercial y portuario de Málaga y en 1545, una Real Provisión autorizó el inicio de las obras del muelle con un costo de 5.000 ducados para cinco años, proyecto que debió ser abandonado a resultas de los aterramientos generados por las riadas del Guadalmedina.

1ª etapa

Nuevas gestiones emprendidas para realizar la obra del Muelle, hicieron que en 1585 una representación del municipio de Málaga consiguió de Felipe II que comisionara a Fabio Bursoto, Ingeniero del puerto de Palermo, para que hiciera la traza y presupuestara los trabajos para el futuro puerto de Málaga, dando comienzo las obras el 1 de enero de 1588. El proyecto consistió en un dique para proteger el muelle de los temporales que arrancaba desde la actual plaza de Torrijos. Sin embargo la escollera era destrozada una y otra vez por los temporales de levante, mientras el Guadalmedina con sus riadas continuaba aterrando los fondos del puerto por poniente. Ello originó que las obras se suspendieran a mitad del siglo XVII. Fue el primer proyecto abandonado.

Tanto por un lado del puerto como por el otro los aportes de arena eran constantes. Por levante fue creciendo una gran playa que constituye lo que hoy es el barrio de la Malagueta. Por poniente, también se produjo un similar avance de la playa, que se puede apreciar perfectamente en el plano anónimo de 1785, que se conserva en el Archivo Díaz Escovar, evidenciando cómo la línea costera de la playa estaba a la altura del Hoyo de Esparteros en 1500, y lo que hoy es la calle Atarazanas, describiendo una amplia curva que terminaba en el muelle de defensa del Castillo de los Genoveses. Y la playa fue rellenándose, con el avance del pequeño delta que el Guadalmedina iba formando, hasta el punto de que el plano de 1785 muestra una línea casi continua este-oeste que desde la Cortina del Muelle se alargaba hasta su desembocadura a la altura del final de la Alameda de Colón, con la interrupción del muelle perpendicular del Baluarte de los Genoveses.

Estos terrenos que naturalmente se ganaron al mar, en buena medida a consecuencia de la deforestación de los montes de Málaga derivada de las necesidades de madera para la construcción naval en los siglos XVII y XVIII y el consiguiente aumento de los aportes de tierra del Guadalmedina, fueron los que permitieron la construcción del primer gran ensanche de la ciudad: la Alameda Principal. Lugar emblemático de la moderna ciudad que empezaba a gestarse pues en ella se instalaron las nuevas clases burguesas que generaron el desarrollo industrial y comercial de Málaga del XIX. Y emblemático también por lo que suponía de “desborde” de la ciudad del estrecho marco urbano al que las murallas medievales la habían constreñido.

2ª Etapa.

Después de un largo periodo de paralización, en 1717, Felipe V encargó al ingeniero francés Bartolomé Thurus la confección de un proyecto de ampliación del puerto, que satisficiera las necesidades tanto comerciales como de defensa de la población. Es el segundo proyecto de la edad moderna que se aborda, consistente en prolongar el dique de Levante, poniéndole al final una linterna como se llamaba entonces, y la

construcción de un muelle comercial llamado muelle de Poniente, que arrancaba del “Torreón del Obispo”, además de ponerle batería en los morros para defensa del puerto.

En 1720 empezaron las obras con la prolongación del dique de Levante y también se aborda el muelle de Poniente, llamado después Muelle Nuevo. En 1723 se hizo la primera limpia del puerto y a pesar del interés con que se siguen las obras, estas se van ejecutando intermitentemente pues a la escasez de dinero se unen las constantes correcciones obligadas por los aportes del Guadalmedina o el artillado de la costa.

En el reinado de Carlos III numerosos ingenieros presentaron sus proyectos buscando la forma de aumentar la capacidad de las instalaciones portuarias continuándose con los dragados y las obras del dique y además se llevaron a cabo la ampliación de los Almacenes de Atarazanas (1775), construcción de un Lazareto (1776) e intensificación de las obras del Muelle Nuevo y la escalera en el Muelle Nuevo (1784). Asimismo, en 1783 el rey aprobó el proyecto de crear la Alameda en los terrenos generados por los aportes de arena arrastrados a lo largo del tiempo por el Guadalmedina. Es la primera gran transformación urbana que experimenta la ciudad en terrenos ganados al mar.

Con la muerte de Carlos III, en 1788, los proyectos portuarios se paralizan y con ello el segundo gran proyecto de puerto, pues aunque se abordaron algunas mejoras técnicas, como la construcción de la Farola por el brigadier José María Pery en 1817, las circunstancias políticas y económicas de la Guerra de la Independencia y sucesivos conflictos del reinado de Fernando VII frenaron la necesaria modernización de un puerto a cuya espalda, mediada la centuria, se estaba gestando la segunda ciudad industrial de España, después de Barcelona, gracias al impulso económico y comercial de la oligarquía de la Alameda (el triángulo de las familias Larios, Loring y Heredia).

3ª Etapa

La eclosión industrial y comercial de Málaga mediado el siglo XIX, se dejó notar en el tráfico portuario, y junto con la construcción del ferrocarril se puso cada vez más de manifiesto las enormes carencias portuarias de Málaga. Fue al poco de haberse producido la Restauración borbónica, tras el fracaso de aquella efímera Primera República, que se encargó la redacción de un proyecto de puerto en 1874 al ingeniero D. Rafael Yagüe Buil que, en grandes líneas fue quien delineó la realidad portuaria del siglo XX, modificado poco después por D. Francisco Prieto. El impulso de la Restauración se había traducido, en materia portuaria, en la creación de las Juntas de Obras de Puertos en 1873, quedando constituida la de Málaga en 1874.

Este ingeniero -siguiendo las bases generales del proyecto de Yagüe- preveía, al margen de algunas modificaciones estrictamente portuarias, la construcción de dos grandes plazas: una en la actual entrada principal y la otra frente a la Aduana. También el siguiente director D. José Valcarce introdujo otras modificaciones en reforzamiento de las obras de defensa llegándose al siglo XX en un momento en que los malagueños contemplaban con cierta sorpresa las grandes superficies de terreno que se ganaban al mar en el interior del puerto ampliando la fachada sur de la ciudad. Terrenos que se dividieron entre los de estricto servicio portuario y los que se cedían a la urbanización, sobre la base de la ley de 5 de septiembre de 1896 promovida por Cánovas del Castillo. De esta forma surgió la necesaria y amplia comunicación entre el levante y el poniente de Málaga con el puerto como eje o charnela articuladora de la misma.

En la memoria del proyecto se indicaba que todo el tráfico se hacía en 96 metros del Muelle Nuevo ya que el resto no era utilizable por su escaso calado, ni tampoco lo era

el del dique de Levante por tener muy poca anchura y ofrecer dificultad para el tráfico con la población. Aún en ese escaso centenar de metros el calado máximo que se conseguía era de dos metros por lo que todo el tráfico se hacía con barcazas, siendo asimismo el lugar donde se ubicaban las cuatro grúas y el tinglado que se ve en las fotografías de la época. Incluso con esas precarias instalaciones el tráfico portuario malagueño era el segundo de España después de Barcelona en correspondencia con la importancia industrial de nuestra ciudad.

El proyecto de Yagüe fue realmente muy ambicioso, entre otras razones porque era la única forma de resolver los dos grandes problemas que de siempre habían limitado el desarrollo y operatividad del puerto de Málaga: los aterramientos del Guadalmedina y los temporales de levante que también generaban depósitos de arena. La solución fue la prolongación hacia el sur de sendos poderosos diques a levante y a poniente hasta una profundidad en la que no se depositasen las arenas. A partir de esas defensas se abrigaban casi 67 hectáreas que fueron las que dieron la forma casi definitiva del puerto que ha durado hasta finales del siglo XX. Asimismo, este proyecto permitió establecer la zona de servicio de los muelles a los efectos de fijar los terrenos que eran necesarios para el puerto y cuáles se podían enajenar. Esto posibilitó la creación del Parque, en la que el Presidente del Consejo de Ministros, el malagueño D. Antonio Cánovas del Castillo, tuvo una intervención determinante. Con ello se facilitó la segunda gran transformación urbana de Málaga, complementada con los terrenos que dieron lugar a la avenida de Manuel Agustín Heredia.

Posteriormente el proyecto de Yagüe fue reformado por Francisco Prieto que data de 1888; un proyecto que mejoró notablemente el original diseño de Yagüe al variar el trazado del dique de poniente y la distribución de las dársenas. El acta de recepción definitiva de las obras tuvo lugar el 2 de agosto de 1897.

Y aunque proyectos hubo de edificar esas grandes superficies de tierra ganadas al mar, prevaleció afortunadamente la decisión de construir el Parque que es orgullo de la ciudad. De esta forma se facilitó igualmente la comunicación y el desarrollo urbano residencial -y de forma algo limitada también industrial- de la zona este, apoyado en el antiguo camino de Vélez, hoy paseo de Reding. Esta ampliación de la ciudad tuvo lugar sobre la amplia superficie de terreno ganada al mar -en este caso- de forma natural, pues los temporales y corrientes de levante depositaron la arena que dio origen a la Malagueta. Y aunque no fueron en sentido estricto terrenos cedidos por el puerto a la ciudad, la verdad es que su aparición se debió precisamente a las obras de defensa del puerto por levante.

La construcción de la nueva plaza de toros, del Hospital Noble, del Palacio de la Tinta (como vulgarmente se conocía al edificio sede de los Ferrocarriles Andaluces), del Desfile del Amor (gran edificio de viviendas situado frente a los corrales del coso taurino) y los modernos edificios del paseo de Reding así como del Hotel Príncipe de Asturias, obras de Fernando Guerrero Strachan, constituyen los hitos arquitectónicos más emblemáticos de este nuevo barrio malagueño de principios del siglo XX, que abría paso a las coquetas y residenciales villas de la Caleta y el Limonar. Un barrio donde convivían esas muestras de buena arquitectura con la modestia de chabolas, casas sociales de pescadores y lo que podríamos calificar de pequeño polígono industrial-comercial con la emblemática chimenea de la Hidroeléctrica del Chorro como símbolo.

La delimitación del puerto en esta zona meridional del Parque se hizo con el paseo de cintura –tradicionalmente conocido como de los Curas-, mientras que al norte del mismo quedaron liberados amplios terrenos entre el Parque y la Alcazaba, que estuvieron en su día ocupados por el cuartel de Levante y otros. Es donde se ubicaron el nuevo Ayuntamiento, el Banco de España y el antiguo edificio de Correos, hoy Rectorado de la Universidad donde nos encontramos. Los jardines de Pedro Luis Alonso completaron la urbanización de esa superficie liberada, al igual que los jardines de Puerta Oscura pusieron un delicado faldón de verdor natural a la colina de la Alcazaba.

Pero también la definición interior del puerto en su parte más occidental permitió delimitar claramente los terrenos portuarios y lograr otro ensanche urbano al sur de la Alameda Principal apoyada en la nueva carretera de cintura del puerto, hoy avenida Manuel Agustín Heredia. Aunque para dar continuidad a la comunicación este-oeste de la ciudad fue preciso unir la Alameda con el Parque derribando una amplia esquina de edificaciones que se extendía desde la Cortina del Muelle a la entrada de la calle Larios. Así surgió la plaza de la Marina y los tres edificios emblemáticos de su parte norte así como el de la Equitativa en la meridional. Corrían los años 40 y 50 del pasado siglo.

La última parte de esta tercera etapa fue, ya entrado el siglo XX, el ensanche de los muelles interiores de levante que dieron lugar al nacimiento del precioso balcón que sobre el puerto constituye el paseo de la Farola.

4ª etapa

Con el cambio del siglo y del milenio de nuevo el puerto experimenta una gran ampliación hacia el sur, hacia donde se desplaza la actividad comercial alejándola de la ciudad. Por levante se produce una especialización portuaria en el tráfico de cruceros, y por poniente es donde se gana mucho terreno al mar modernizando las instalaciones para el tráfico de contenedores. La materialización de este proyecto es paralelo con la presión de la ciudad por recuperar un espacio muy atractivo para el uso urbano consiguiendo que los muelles 1 y 2 pasen a tenerlo, tras una importantísima remodelación que parece haber alcanzado el éxito pretendido de volver la mirada de la ciudad hacia el mar. Y todo ello en un proceso que tiene bastantes concomitancias con el experimentado un siglo antes, pues la historia se repite.

La remodelación del muelle 2, el más próximo al centro de la ciudad, pasó por un amplísimo debate ciudadano así como confrontación entre el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía, con la administración portuaria en medio del debate y de la confrontación. Se debatía todo. Primero, si se derribaba o conservaba el edificio del silo. Después, el proyecto inicial de Chelverton –primera empresa que empezó a trabajar en la remodelación de los muelles 1 y 2- implicaba un proceso de edificabilidad comercial que afortunadamente se frenó; al igual que un siglo antes ocurrió con los proyectos de urbanización de los terrenos actuales del parque. Entonces como ahora fue la intervención de la administración -Cánovas del Castillo entonces, Junta de Andalucía ahora- la que ha posibilitado la creación de un espacio público de esparcimiento de alta calidad.

Con el uso comercial del muelle 1 hubo bastante acuerdo desde el principio de todas las partes, aunque “la forma” que iba a adoptar así como su contenido comercial tampoco estuvo exento de fuertes debates. Afortunadamente la solución definitiva que se ha alcanzado con la esquina de los muelles 1 y 2 de destinarlo a la sede

malagueña del Museo Pompidou ha resuelto el problema de forma definitiva con un consenso ciudadano bastante unánime.

Finalmente quiero terminar esta breve descripción del nacimiento y desarrollo de la ciudad de Málaga rindiendo homenaje a una “reliquia” del pasado, no por tal menos viva, como es la jábega (no es la única reliquia cultural que tenemos); embarcación que sin dejar de navegar a lo largo de casi tres milenios ha descrito un bucle histórico que une la raíz –la incipiente factoría fenicia- con el frondoso árbol de la Málaga cosmopolita de hoy. Una ciudad que como he dicho nació del mar, y creció en él. Una embarcación que no ha cambiado con sus “ojos”¹⁴ siempre mirando al mar por donde nos llegó la civilización, el comercio, la industria, el progreso en definitiva que, en la actualidad, se presenta bajo la forma del turismo atraído por nuestra forma de ser, nuestra cultura, nuestra costa y el Mediterráneo que nos acunó. Es la nueva, pacífica y moderna invasión de las gentes de otras tierras.

La historia una vez más se repite.

Rafael Esteve Secall

¹⁴ *El ojo sagrado es símbolo de la vida, de la creación y de la divinidad: toda una cosmogonía sacra perdida en el origen de la cultura. El referente no es tanto fenicio, en principio, sino posiblemente sumerio, civilización protagonista, de los míticos “pueblos del mar”. Fue esta cultura la que abrió las primeras grandes vías marítimas de Mesopotamia, Palestina, Apulia y el Mediterráneo y, al otro lado, del valle del Indo. La versión ideográfica del ojo se transmitió por herencia a las costumbres egipcias y después a cretenses, griegos, fenicios, romanos, árabes... en un arco temporal que pervive en nuestros días.* Castañeda Navarro, Pedro A; “El origen mitológico del ojo de las barcas de jábega malagueñas”; *Cuadernos del Rebalaje*, nº 25, abril-junio 2014, p. 6