

DOCUMENTACIÓN CONSERVADA EN EL ARCHIVO HISTÓRICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA (1717- 1850)

M^a ISABEL PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ
ANTONIO J. CAMPOS RODRÍGUEZ

RESUMEN

El Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga encierra un rico *corpus* documental, imprescindible para abordar los temas portuarios. Su ordenación e informatización supuso una tarea ardua, parte de cuyos resultados sustanciamos en una relación, al tiempo que estudiamos el origen y composición de los documentos.

ABSTRACT

The Archivo Histórico of the Autoridad Portuaria of Málaga has a rich documental *corpus*, essential to study the port topics. It's ranking and informatical treatment resulted in a difficult task, whose results are offered in a relation, in addition to that we study the origin and composition of the documents.

El objetivo de esta investigación consiste en divulgar el conocimiento de un archivo histórico, cuyos fondos están especializados en temas relativos al puerto de Málaga, con una documentación que tiene muy diversas facetas y demuestran el interés secular de las autoridades malagueñas por disponer de un surgidero capaz de mantener un fluido tráfico militar y mercantil¹. Las co-

1. Archivo Municipal de Málaga (A.M.M.), Colección de Originales (C. de O.), libro nº 6, fols. 144-183v y nº 8, fols. 181 y sigs. Estas fuentes aportan datos sobre la solicitud de construir un puerto adecuado al movimiento de armadas y barcos mercantes que arribaban a las aguas malagueñas. Tal petición ya se había aprobado en el siglo XVI, hasta el punto de que en 1588 se puso la primera piedra para iniciar las obras, las cuales luego quedarían estancadas. En la Colección de Provisiones del mismo archivo, libro nº 87, fols. 478-488 se inserta una real cédula, fechada el 8 de mayo de 1717, donde se registran las copias de otras datadas el 18 de febrero de 1587 y el 1 de octubre de 1657, todas ellas referentes a las obras portuarias. *Cfr.* M. OLMEDO CHECA, "Gestación, auge y decadencia de las obras del puerto malagueño", en *El puerto de Málaga, 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Málaga 1988, 45-117.

ordenadas temporales que abarca el presente trabajo comprenden desde la segunda decena del siglo XVIII, fecha en que aparecen las primeras informaciones, hasta la mitad de la centuria siguiente. En concreto, una amplia etapa de transición entre la Edad Moderna y la Contemporánea.

1. FORMACIÓN DEL ARCHIVO HISTÓRICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El archivo surgió en el siglo XIX, como consecuencia de la creación de las Juntas de Obras del Puerto implantadas por orden ministerial del 17 de marzo de 1873 y, al año siguiente, el 18 de mayo se constituyó la de Málaga, antecedente de la actual Autoridad Portuaria². Una de las primeras medidas tomadas por la citada entidad fue la de crear un Archivo Histórico, cuya misión sería la de conservar adecuadamente las fuentes y cartografía emanada por la Junta de las Reales Obras de Málaga a la largo de la Edad Moderna³. El historiar el proceso de formación de tal bagaje documental, así como del funcionamiento de la institución que lo originó, resulta una tarea ardua dada la información de que disponemos, lo desperdigada que se encuentra por la pérdida de papeles y lo tangencial, en muchas ocasiones, de la misma. Igualmente escasean los datos acerca de los criterios adoptados por los archiveros para registrar los documentos. Sin embargo, sí tenemos abundantes noticias sobre el director técnico de la Junta de Obras del Puerto, el ingeniero de caminos Rafael Yagüe y Buil, nombrado para desempeñar tal cargo en diciembre de 1874. El pleno de los miembros que regían este organismo acordaron encargar a Yagüe elaborar un proyecto de ampliación del puerto que, una vez aprobado y a pesar de no llevarse a cabo tal y como él lo calculó, logró reactivar las obras tan ralentizadas durante siglos y dar el protagonismo obligado a la dársena malagueña⁴.

2. BRIOSO RAGGIO, T. El puerto de Málaga. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo, Málaga 1944, 39-40.
3. CABRERA PABLOS, F.R. *Puerto de Málaga de Felipe V a Carlos III*, Málaga 1994, 261-265. La Junta de las Reales Obras de Málaga decidía sobre muchas cuestiones urbanísticas, fundamentalmente sobre todas las que atañían a los muelles y a la dársena. Sus funciones estaban perfectamente reguladas en el *Reglamento o instrucción que manda S.M. se observe por la Junta de Reales Obras establecida en Málaga, en la recaudación, manejo y distribución del producto de los arbitrios y efectos aplicados a ellas, como así mismo en su construcción y conservación del puerto de aquella ciudad*, Archivo Histórico Provincial de Jaén, sec. Conde de Humanes, leg. 15.714. Dato aportado por el autor.
4. Ídem, "La impronta de los Borbones", en *El puerto de Málaga, 30 siglos de vida...*, 156-168.

La mayor parte de las referencias con que contamos pertenecen al siglo XX, más concretamente al periodo de la guerra civil que tanto afectó al archivo y al personal de la Junta de Obras del Puerto, que se vio un tanto disgregado por motivos políticos. Relativo a tales hechos, se aportan pormenorizados testimonios en ciertos legajos⁵. Respecto al edificio de la Junta, sabemos que al comienzo de la contienda ya había sido entregado provisionalmente, pero los acontecimientos que acaecían no hicieron posible su inauguración⁶. Por esta razón, sus oficinas estaban situadas en el centro de la ciudad, con tan mala fortuna que cuando, el 19 de julio de 1936, incendiaron el local perteneciente al diario La Unión Mercantil, sito en el mismo inmueble, las llamas se propagaron rápidamente hasta alcanzar la última planta, donde se hallaban las dependencias de la institución portuaria⁷. Esto supuso la pérdida de todos los enseres, material de oficina, la caja del dinero y, lo que más atañe al investigador, el archivo histórico y técnico de la Junta, del cual sólo se salvó una mínima parte y muy deteriorada.

En los primeros años de la postguerra, a fin de remediar la falta de este patrimonio histórico el ingeniero director del puerto, Tomás Brioso Raggio, desarrolló con ayuda del archivero de la Jefatura de Obras Públicas, Luis Cambroner, y el ingeniero Carlos Loring, una valiosa labor de investigación para rellenar, al menos parcialmente, el vacío dejado por la quema de los documentos. Fruto de su labor sería la publicación del libro: *El puerto de Málaga. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo*. El autor cruzó diversas fuentes y materiales obtenidos de diferentes entidades, así como de publicaciones referidas al fondeadero. La mencionada obra abarca toda su historia, desde los fenicios hasta la época contemporánea, más puntualmente el año 1944. En la actualidad existe una abundante historiografía sobre el tema, abordado con unos fundamentos metodológicos puestos al día mediante tesis de licenciatura y doctorales, merced a las cuales se ha profundizado en el devenir histórico de la dársena malagueña. Sin embargo, la obra de Brioso Raggio sigue siendo un valioso punto de partida para el investigador.

5. Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga (A.H.A.P.M.), Documentos Técnicos Administrativos (D.T.A.), leg. 47-3. En el se recoge lo acordado por la comisión permanente del puerto, en sesión del 27 de septiembre de 1937, acerca del personal, quedando registrado aquellos que huyeron, fueron expulsados, encarcelados, etc.
6. CABRERA PABLOS, F.R. Introducción al *Libro de Reales Órdenes expedidas a esta Real Junta de Obras del Puerto y Muelle, y dan Principio en el Año de 1771 a 1821*, Málaga 1998, 36. En el A.H.A.P.M., D.T.A., leg. 44-6ª, hay una relación donde se especifican los daños sufridos en las instalaciones portuarias durante los seis primeros meses del enfrentamiento bélico.
7. NADAL SÁNCHEZ, A. *La guerra civil en Málaga*, Málaga 1984, 41.

Otro intento por recuperar parte de este pasado se produjo en mayo de 1962, cuando la Junta entabló negociaciones con la Jefatura de Obras Públicas, al objeto de que le donase las fuentes que tuviese en sus anaqueles relacionadas con el puerto, pero éstas no llegaron a buen fin. Sin embargo, el tema no se echó en olvido y volvió a plantearse en 1988, en esta ocasión con el éxito apetecido, dado que se llegó a un acuerdo gracias a la gestión del entonces presidente de la institución portuaria, Ricardo Rodríguez Baró, quien consiguió fuese cedido dicho *corpus* documental, cuya cronología abarca los siglos XVIII, XIX y XX, exactamente hasta 1954. El acto público de la entrega de legajos y libros se realizó en el mismo 1988, con motivo de la celebración del *IV Centenario del comienzo de las obras* y, de esta forma se vio enriquecida la documentación histórica generada por la Junta⁸.

2. CATALOGACIÓN E INFORMATIZACIÓN DE LOS FONDOS ARCHIVÍSTICOS

La anexión de los fondos de la Jefatura de Obras Públicas hizo necesario la creación de un Archivo Histórico. Razón por la cual, al poco de llegar se encargó de su ordenación e informatización al profesor Antonio Campos, coautor de este artículo, quién trabajó durante tres años en dicha tarea, desde 1988 a 1991.

Para organizar el legado comenzó por elaborar un gran número de fichas, ordenadas de manera temática y cronológica, en las que se recoge sumariamente los datos más significativos del contenido de cada legajo, tales como autor, fecha, materia, etc. Fichas que han sido procesadas y quedaron depositadas en el Archivo de la Autoridad Portuaria, hecho que las convierten en una magnífica herramienta de trabajo. Si bien, como en su momento la institución portuaria no pudo hacerse cargo de la publicación de la obra de Antonio Campos Rodríguez, los avances técnicos de las computadoras han superado el trabajo que realizó hace años y sería necesario poner al día la informatización contenida en el disco duro, de la cual existe una copia en los disquetes de seguridad. No obstante, ha quedado el soporte papel que hace factible la consulta de las fuentes⁹.

Inicialmente, para procesar los datos utilizó el programa DBase III, pero con posterioridad se pasó al DBase IV por su mayor versatilidad y potencia. El

8. CABRERA PABLOS, F. R. Introducción al *Libro de Reales Órdenes...*, 30.

9. CAMPOS RODRÍGUEZ, A. *Catálogo del Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga: siglos XVIII y XIX*, Memoria de Licenciatura inédita defendida en la Facultad de Filosofía y Letras de Málaga. No obstante, tan valiosa herramienta para el investigador no ha tenido la fortuna de ver la luz, pero una fotocopia del original quedó depositado en el Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria.

programa comienza con un desplegable en el cual aparecen todas las opciones a utilizar por el investigador. Una de las facilidades para encontrar el tema que se desee son las 124 palabras clave o entradas que, entrelazadas entre sí a manera de eslabones, merced a las cuales podemos ver todo lo relacionado con el estudio que se pretenda efectuar. Igualmente, resulta muy práctico la utilización de un menú explicativo, cuya finalidad es la de aportar unas nociones generales referente a las fuentes y a sus posibilidades de búsqueda.

El material procedente de la Jefatura de Obras Públicas estaba ordenado en unas carpetas, que se dividían en Documentos Técnicos Administrativos y Documentos Facultativos, denominación mantenida en este trabajo, junto a su catalogación numérica¹⁰.

Los Documentos Técnicos Administrativos son los más cuantiosos y de temática muy diversa. Están compuestos por un conjunto de hojas, cuyo formato suele ser el de cuartilla y puede constar de un simple papel, con escasos renglones escritos, hasta alcanzar más de doscientos. Esto último es frecuente cuando se refieren a los trabajos de limpia, tanto del Guadalmedina como de los fondos portuarios. De forma ocasional, incluyen mapas, croquis, recortes de periódicos e incluso fotografías, depende de los años que comprendan. El estado de conservación es variable, debido al paso del tiempo y al ambiente húmedo donde estuvieron las carpetas, dado que los documentos tienen un soporte físico muy frágil. A las citadas circunstancias ha de añadirse la falta de atención que se tuvo en su mantenimiento y custodia.

Los Documentos Facultativos aunque son menos numerosos que los Técnicos Administrativos, sin embargo su contenido es mucho más extenso, pues están constituidos por amplios anteproyectos y proyectos de obras, donde se refleja la evolución del puerto entre la Edad Moderna y la Contemporánea. Tales documentos, según una orden ministerial promulgada en la segunda mitad del siglo XIX, habían de dividirse en cuatro partes. Hecho que ya se cumplía en fechas anteriores, pero que hasta ese momento no quedó establecido formalmente. Por tanto, los anteproyectos y proyectos tenían que constar de memoria explicativa, apartado cartográfico, pliego de condiciones facultativas y presupuesto. En caso necesario se añadía un anexo complementario, que principalmente aparece en los presupuestos, debido a los problemas, generalmente de tipo económico, que surgían cuando al comenzar las obras no cuadraban las cifras. Hasta la llegada del siglo XIX y, sobre todo, del XX no volvemos a encontrar un proyecto tan notorio y revolucionario como el del ingeniero flamenco, Bartolomé Thurus¹¹.

10. Respecto al número que tienen los legajos, el primero corresponde al archivador donde está el documento, en tanto que el segundo se refiere a la carpeta en la que se encuentra.

11. Del siglo XIX y XX no podemos dejar de citar a Yagüe y Buil, cuyo proyecto del puerto será seguido, aproximadamente, por los ingenieros Prieto y Cuales y José de Valcarce del Castillo.

3. ANÁLISIS DE LOS DOCUMENTOS

Las fuentes que vamos a especificar, con sus legajos y fechas, corresponden a temas económicos, administrativos, ejecución de obras y diversas normativas. Los documentos referentes al Siglo de las Luces proceden en su totalidad del Archivo de la Jefatura de Obras Públicas. Se trata de los originales más antiguos y presentan una desigual distribución temporal. Los datos de la primera mitad del setecientos son escasos, si bien es de destacar el proyecto de Bartolomé Thurus. En la segunda parte de la centuria se aporta mucha más información y presenta un amplio y plural contenido temático. Muchas de las cuestiones también aparecen en el *Libro de las Reales Órdenes expedidas a esta Real Junta de Obras del puerto y muelle, y dan principios en el año de 1771 a 1821*, las cuales ofrecen noticias que complementan las aportadas en otros legajos¹².

El conjunto documental más relevante que se conserva es el proyecto realizado en 1717 por el ingeniero militar Bartolomé Thurus, estructurado en tres partes perfectamente delimitadas y aparece bajo el título: *Proyecto de las reparaciones que se deben de hacer en la ciudad de Málaga y construcción de su puerto*¹³. Éste fue especialmente significativo, pues su aprobación supuso una ruptura con el anterior periodo de inoperatividad¹⁴. El legajo, bien conservado,

12. *Libro de Reales Órdenes expedidas a esta Real Junta de Obras...*, Introducción y transcripción de F.R. CABRERA PABLOS. A.H.A.P.M., D.T.A., 11-1, 1771-1821. Las reales órdenes constituyen una fuente de singular relevancia que proporciona abundantes datos acerca de los temas portuarios, los cuales giran en torno a las obras, fortificaciones, arbitrios, el río Guadalmedina, etc.

13. A.H.A.P.M., Documentos Facultativos (D.F.), leg. 4-4. Málaga, 30 de marzo de 1717, s.f. En el legajo se incluyen unos ocho planos. El proyecto ha sido tratado ampliamente por el profesor F.R. CABRERA PABLOS, quien advierte en su obra que al haber consultado este archivo antes de la catalogación realizada por el profesor A. CAMPOS RODRÍGUEZ, la signatura que cita, Sección I, leg. 285, s.f., no corresponde con la actual. Una copiosa información sobre el puerto de Málaga en general, y del proyecto de Bartolomé Thurus en particular, la encontramos en el Archivo General de Simancas (A.G.S.), Guerra Moderna (G.M.), leg. 3592, s.f.

14. Finalizada la Guerra de Sucesión, en 1714, con la subida en el trono de Felipe V, comenzaron una serie de reformas a lo largo y ancho de los territorios pertenecientes a la Corona española. Entre las planteadas, tomó gran protagonismo la construcción o rehabilitación de las obras públicas, como los puertos de mar, porque a través de ellos se lograría reactivar el comercio y, por ende, la economía. Cfr. F.R. CABRERA PABLOS, *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, Málaga 1986, 55-94, *Puerto de Málaga de Felipe V a...*, 107-108 y "La impronta de los Borbones", en *El puerto de Málaga, 30 siglos de vida...*, 120-140. M^a I. PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, "Proyecto de Bartolomé Thurus para el puerto de Málaga (siglo XVIII)", *Baetica* 6, 1983, 275-282 y "Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga: documentación sobre Bartolomé Thurus", Congreso Nacional: *Felipe V de Borbón*, San Fernando-Cádiz, 2000 (en prensa).

contiene además del dictamen sobre el estado y obras que habían de efectuarse, una serie de planos, dibujo de un fanal, alzados de muelles y de las necesarias instalaciones defensivas: dos baterías y un pequeño horn. beque¹⁵. Junto a ellos aparecen las órdenes reales, mediante las cuales Felipe V otorgaba su aprobación a todo lo planificado. Los pliegos de condiciones dirigidos a los asentistas, a quienes se les adjudicaban las obras y compra de materiales, representan un magnífico material económico¹⁶.

En su informe notifica, en primer lugar, que uno de los principales problemas son los arrastres de lodos provenientes del río Guadalmedina, depositados por la corriente en los fondos portuarios. Cuestión agravada por la carencia de los pontones precisos para los trabajos de limpia. Como solución plantea la construcción de un puerto cerrado y, para lograrlo, propuso alargar el muelle de Levante y curvarlo hasta casi encontrarse con el de Poniente, que partiría del Torreón del Obispo. Entre ambos quedaría una bocana de 68 toesas para el paso de los navíos. De esta forma las embarcaciones quedarían protegidas de los embates marinos, al tiempo que se evitaría la acumulación de sedimentos fluviales en el surgidero, con lo cual podría lograrse que tuviese «hasta siete brazas de agua». Tal planteamiento lo plasmó en un plano que se conserva en el Archivo del Museo Naval¹⁷. En él se pone de manifiesto la completa formación de quienes pertenecieron al Cuerpo de Ingenieros Militares, ya que ellos

15. En el escrito insiste sobre la importancia estratégica de la ciudad, dada su proximidad a Gibraltar y plazas norteafricanas, éstas últimas pertrechadas frecuentemente desde Málaga. Cfr. M^a I. PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, “Envío de soldados desde Málaga a Ceuta y otros presidios norteafricanos (siglo XVII)”, Actas del II Congreso Internacional *El Estrecho de Gibraltar*, Ceuta-Madrid 1995, T. IV, 305-320. “Importancia estratégica de Málaga en el Mediterráneo Occidental durante el siglo XVI”, Actas del Primer Congreso Hispano-Africano de las culturas mediterráneas *Fernando de los Ríos Urruti*, Melilla-Granada 1987, 351-362 y “Papel de las fortificaciones malagueñas en la defensa del Estrecho”, Actas del Congreso Internacional: *El Estrecho de Gibraltar*, Ceuta-Madrid 1988, T. II, 527-546.
16. La persona que obtuviese el contrato, mediante asiento, tenía que hacerse cargo de todos los instrumentos necesarios para sacar la piedra de las canteras y transportarlas, hacer los cimientos de la zarpa y de las murallas construir el andén del muelle nuevo y reparar el del muelle viejo, con sus correspondientes escaleras para acceder a ellos, poner pilares para el amarre de las embarcaciones y levantar un muro exterior en el muelle de Levante.
17. Archivo del Museo Naval, signatura E.XLI-27. En él existe un plano muy similar que Joaquín Villanova levantó en 1785 (signatura E. XLI-26). Al proyecto de Thurus, D’Aubeterre y Verbom, sucederán otros muchos a lo largo del Siglo de las Luces. Sin embargo, la mayor parte de las propuestas quedarán sin realizar y los problemas del enclave malacitano no verán soluciones prácticas hasta el siglo XIX, centuria durante la cual los muelles adquirirán un diseño que se irá perfeccionando, según las necesidades, hasta lograr que en el siglo XX alcance su estado definitivo.

proporcionaron los primeros planos de calidad, no sólo de las dársenas sino también de las ciudades y su entorno, como en el caso que nos atañe¹⁸.

Las fuentes relativas al siglo XIX también tienen su origen en la aportación realizada por la Jefatura de Obras Públicas. Es bastante extensa, pero abunda menos en la época que tratamos, la primera mitad de la centuria, dado que durante ese periodo avanzaron muy poco las obras de los muelles. Entre los trabajos más significativo, podemos citar la instalación de una farola en el muelle de Levante, ya proyectada en la centuria anterior por Thurus, Verbom, Zermeño y Gandón¹⁹. En 1817 el ingeniero y brigadier de la Armada, Joaquín María Pery planificó y levantó un faro, situado junto a la batería de San Nicolás²⁰. Unas décadas más tarde, aparecen datos sobre la provisión de fondos destinados al fanal giratorio²¹. En el año de 1853, se aprobó hacer una vivienda al farero, cuyo proyecto corrió a cargo del ingeniero Angel Mayo y, pasados dos años, se reformó para colocar otra linterna más potente²². En la segunda mitad del siglo hay un mayor volumen documental, pero queda fuera de nuestras coordenadas temporales. En esa época es cuando comienzan a elaborarse los anteproyectos de ampliación del puerto, de los cuales se conservan en el Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga los correspondientes a los ingenieros Emilio Pizarro y Justo González Molada²³. Estos trabajos pudieron influir en el proyecto de Rafael Yagüe, que se encuentra entre los fondos de dicha entidad²⁴.

En breves líneas hemos expuesto la base del *corpus* existente en el archivo portuario, para pasar seguidamente a especificar más el contenido de los legajos que abarcan desde 1717 hasta 1850. Si bien, ha de aclararse que aunque el trabajo comprende hasta mediados del siglo XIX, no obstante hemos optado por incluir aquellos que alcanzaban fechas superiores, siempre y cuando la cronología inicial esté dentro del periodo objeto de nuestro estudio²⁵.

18. VVAA., *Atlas histórico de las ciudades europeas. Península Ibérica*. Dir. M. Guàrdia, F.J. Monclús y J.L. Oyón, Barcelona 1994, 297-299.

19. LLORDÉN SIMÓN, P.A. "Notas documentales para el estudio de la Farola", *Jábega* 5, 1974, 52-56. CABRERA PABLOS, F.R. "Los fanales del puerto malagueño", *Jábega* 46, 1984, 41-51 y "Un faro llamado Farola", *Péndulo* 2, 1992, 28-37. En el A.H.A.P.M. sólo se conserva el dibujo del proyectado por Thurus, catalogado en los D.F., leg. 4-4.

20. Archivo Naval D. Alvaro de Bazán, Viso del Marqués, sección de Muelles y Puertos. Puerto de Málaga y A.H.A.P.M., D.T.A., 11-1, 1771-1821.

21. A.H.A.P.M., D.T.A., leg. 41-3, 1848.

22. CABRERA PABLOS, F. R. "La impronta de los Borbones", en *El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida...*, 149-150.

23. A.H.A.P.M., D.F., legs. 19-9 y 9-1, ambos de 1874.

24. *Ibíd.*, leg. 4-1, 1876.

25. En bastantes ocasiones, cuando se citan dos años puede ser que la documentación no sea correlativa o no haya datos referentes a todas las fechas que se abarcan entre ambas anualidades. Igualmente, de forma ocasional, encontramos repetido un número de legajo con contenido y años diferentes.

Una información verdaderamente interesante es la relativa a los arbitrios, los cuales gravaban una serie de productos cuyo rendimiento iba destinado a sufragar los costos de las obras portuarias. A ellos se unían cantidades que, con carácter irregular, aportaba la Corona y otras sumas que debían sufragar una serie de municipios. Sin embargo, del producto de los mismos se detraía, con demasiada asiduidad, partidas destinadas a otros fines de los inicialmente previstos, tales como la reparación de los daños producidos por las avenidas del Guadalmedina, obras de la catedral, gastos militares, etc, motivo por el cual se ralentizaba la construcción de los muelles por falta de numerario.

Las referencias acerca de los arbitrios las encontramos a partir de 1717, en el apartado económico del proyecto Thurus, y es de diversa índole. Los datos son muy cuantiosos y proporcionan noticias exhaustivas acerca de la evolución de los trabajos portuarios²⁶. Los pagos de las obras de los muelles y el desareno del río Guadalmedina eran, generalmente, satisfechos con los ingresos procedentes de diferentes arbitrios. Igualmente, con ellos se abonaban los salarios de los escribanos, contra maestres, marineros, etc. y los jornales de quienes trabajaban en el recinto portuario. También encontramos libramientos de pensiones, como la concedida a la huérfana de un ingeniero director del puerto²⁷.

No resultaba infrecuente que quienes manejaban los caudales se sintiesen tentados a tomar algunas sumas, unas veces pensando en reponerlas y otras por creer que no se descubriría, sobre todo si se trataba de personas que gozaban de la entera confianza de la Junta del Puerto, como eran los tesoreros de los arbitrios. Famoso es el caso de Juan Carnero Ramos, quien en el desempeño de dicho cargo hizo un desfalco que le llevó a sufrir un largo proceso durante varios años²⁸.

Aunque el tema de los arbitrios abre muchas líneas de investigación, fundamentalmente económicas, no podemos olvidar que en la documentación del Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga ocupa un primer lugar, como es lógico, todo lo relativo a las obras portuarias y propuestas para las mismas, incluyendo en éstas el material, los presupuestos, jornales, salarios, etc. En resumen, tratan de la construcción de los muelles de Levante y Poniente.

Con respecto al de Levante, con frecuencia se refiere al número de toesas que debe de tener o ampliarse y, en ocasiones, se hace alguna salvedad, por

26. Respecto a los arbitrios e impuestos destinados a costear las obras del puerto, tenemos profusa información en el A.G.S. y A.M.M.: Actas Capitulares, Colección de Originales y Libros de Provisiones.

27. A.H.A.P.M., D.T.A., leg. 31-5, 1843. En el documento se especifica hasta el nombre de la interesada: María del Carmen.

28. *Ibidem*, legs. 24-32 y 15-3, 1757 y 1764.

ejemplo especificar cómo ha de diseñarse a fin de que sea un eficaz abrigo para los navíos de guerra²⁹. En unión a las obras propias de ampliación del precitado muelle, aparece la necesidad de levantar en él barracones y almacenes, además de instalar el imprescindible fanal³⁰. Por ser el puerto el lugar estratégico más idóneo para la defensa de la ciudad, se plantea la urgencia de emplazar en ellas baterías necesarias³¹. Entre éstas hemos de destacar la de San Nicolás, denominada también Castillo del Rey, que de forma provisional se instaló en 1780 y se levantaría seis años más tarde³². Algunas de las baterías proyectadas no llegaron a ejecutarse hasta finales de siglo, las cuales están muy bien reflejadas en el plano de Málaga levantado, en 1838, por el arquitecto de la Academia de San Fernando, Rafael de Mitjana. En él aparecen las de San Rafael en el espigón de la desembocadura del río Guadalmedina, de San José en el muelle de Poniente, cerca del Torreón del Obispo y la Puerta de los Siete Arcos, más las de San Felipe y San Nicolás en el de Levante. Debido a la pérdida de importancia militar de dichas baterías, en 1878 los altos mandos comunicaron a la Junta que las de San Rafael, San Felipe y San José quedaban bajo su jurisdicción y, con el tiempo, las veremos convertidas en simples almacenes³³.

El aspecto religioso está siempre presente en la mentalidad de los malagueños, razón por la cual de inmediato se pensó en erigir una ermita cerca de las aguas de la bahía, más puntualmente en el muelle de Levante³⁴. A finales del Quinientos este deseo se vio hecho realidad, si bien de una forma humilde, pues se levantó un pequeño oratorio, dedicado a Nuestra Señora del Puerto Salvo³⁵. Este será el que llegue hasta los albores del siglo XVIII, pero en un estado verdaderamente ruinoso. Ante tal circunstancia, se plantea la necesidad de edificar una capilla marinera que estuviese en consonancia con el nuevo recinto. En un principio, La Ferrière proyecta detrás de la batería de San Felipe una ermita de pequeñas dimensiones. Tal idea fue descartada por Verbom que consideró debía levantar un templo con cierta suntuosidad y elegancia, el cual

29. *Ibíd.*, leg. 3-14, 1738.

30. Ver notas 19, 20, 21 y 22.

31. CABRERA PABLOS, F. R. "Estructura militar del recinto portuario", en *El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida...*, 201-221.

32. A.H.A.P.M., D.T.A., leg. 3-25, 1841-1866. *Cfr.* F.R. CABRERA PABLOS, *Puerto de Málaga de Felipe V a...*, 142.

33. *Ibíd.*, leg. 3-28, 1878.

34. ATENCIA MOLINA, E. "La capilla del puerto de Málaga", *Jábega* 11, 1975, 29-31. F.R. CABRERA PABLOS, "Construcción de la capilla del puerto malagueño en el siglo XVIII", *Jábega* 44, 1983, 51-61 y "La capilla del puerto de Málaga en 1914", *Dintel* 6, 1985, 37-40.

35. GARCÍA DE LA LEÑA. C. (MEDINA CONDE, C.) *Conversaciones históricas malagueñas*, Málaga 1793, T. IV, 38.

se puso bajo la advocación de la Inmaculada Concepción. A lo largo de los años 1727 y 1728 se hicieron, al respecto, una serie de planos que se conservan en el Archivo General de Simancas que, con leves retoques, serán el diseño a seguir años más tarde. Dilucidado ya el trazado del edificio sacro y una vez finalizado, la primera cuestión a tratar consistió en decidir quién se haría cargo del culto religioso y, por ende, a qué institución estarían sujetos. Entre las opciones barajadas estuvo la de que perteneciese a la colación de la parroquia del Sagrario, pero más tarde se acordó que quedara bajo la jurisdicción de las autoridades portuarias.

Respecto al nombramiento de los capellanes, Carlos III dispuso que se le propusiera una terna, de entre la cual elegiría quién desempeñaría las funciones litúrgicas, mas pocos meses antes de morir derogó tal orden y se decidió subordinar a los clérigos al Vicario General de los Reales Ejércitos y, por consiguiente, a la Secretaría de Despacho de la Guerra³⁶. En el siglo XIX comprobamos que los sacerdotes dependían de la Junta del Puerto y que tal entidad abonaba sus estipendios³⁷. Durante esta centuria se deterioró la capilla de tal forma que, en el siglo XX, decidieron rehabilitarla. Una vez reformada quedó abierta al culto de nuevo, pero esta vez se puso al amparo de la patrona de los marineros: la Virgen del Carmen. Con la remodelación del puerto y los cambios urbanísticos que conllevó, en 1973 el pequeño templo fue retranqueado unos metros, a fin de dar una mayor amplitud al paseo de la Farola³⁸.

Son más parcas las noticias relativas al muelle de Poniente y, preferentemente, se refieren a su prolongación, piedra a utilizar procedente de la cantera de San Telmo y la construcción de un embarcadero³⁹. De San Telmo, durante el periodo estudiado, era de donde se sacaba la materia prima destinada a las obras del puerto. En uno de los legajos encontramos información exhaustiva sobre los quintales de roca extraídos y condiciones en que se debía de hacer, así como la manera de transportarla⁴⁰. No obstante, cuando comenzó a llevarse

36. *Libro de Reales Órdenes...*, 121. El documento está datado en Aranjuez, el 26 de marzo de 1788. Lo firma el conde de Floridablanca y se dirige al presidente de la Junta, el marqués de Vallehermoso. En este compendio de reales órdenes encontramos diez disposiciones acerca de la capilla del puerto.

37. A.H.A.P.M., D.T.A., leg. 31-7, 1848-1857. En el documento se especifican los nombres de varios capellanes. A principios de ese siglo la llave del templo estaba en posesión de la Junta, pero a partir de 1806 pasa a manos de los religiosos. El motivo alegado era de que así se facilitaban los actos litúrgicos, sin demora alguna.

38. Del hecho queda constancia en una serie de fotografías reproducidas en el libro: *Un puerto llamado Málaga. Fotografías para su estudio (1850-1990)*, Málaga 1990, 118-124. El repertorio gráfico ha sido catalogado y comentado por el profesor F.R. CABRERA PABLOS.

39. A.H.A.P.M., D.T.A., legs. 41-1 y 28-1, 1831 y 1836-1853.

40. *Ibíd.*, legs. 28-4 y 18-49, 1800-1855 y 1838-1862.

a cabo el proyecto Yagüe se llegó a la conclusión que esta explotación no reunía las condiciones óptimas, dada la poca utilidad de la gran cantidad de piedra pequeña que salía de ella⁴¹. Ante tal situación, la Junta optó por extraer el material pétreo de la cantera de los Almellones aunque se encarecía al estar más alejada, pues para trasladarlo fue necesario instalar una vía férrea. Además de este problema hubo de solucionar otros contratiempos que surgieron posteriormente, como el pleito incoado por la Sociedad Batignolles encargada de la contrata⁴².

El río Guadalmedina es objeto de una atención especial por los problemas que significaban para el puerto, ya que sus impetuosas crecidas suponían la elevación de los fondos portuarios, producido por el asentamiento de los aluviones arrastrados por la corriente fluvial. Este hecho originaba la necesidad de hacer frecuentes y costosas tareas de dragado, las cuales restaban el caudal monetario que podía destinarse a las obras de los muelles⁴³. La pérdida de profundidad del fondeadero dificultaba el atraque de los barcos de alto tonelaje, con la consabida merma de la actividad del tráfico mercantil y las consiguientes pérdidas económicas, cuestión que ya reflejó insistentemente Bartolomé Thurus en su proyecto.

A fin de procurar que el cauce quedara libre de obstáculos, se dan una serie de mandatos. Los más extensos los encontramos en un legajo que abarca desde 1751 a 1767. En él se explicita reiteradamente, mediante reales órdenes y bandos, que no se arrojen basuras ni escombros al álveo del río. A quien lo hiciera se le impondrían multas pecuniarias y los reincidentes podrían ser condenados a cuatro años de cárcel. Como de todas formas había muchas personas que no observaban lo dictaminado, resultó necesario colocar un vigilante, mas a pesar de todo, no resultaron efectivas las medidas tomadas⁴⁴. Desde los siglos XVI y XVII, se venía denunciando que una de las causas de las avenidas radicaba en la deforestación de las laderas montañosas que vertían al río, labor destinada a plantar en ellas los viñedos que producían los ricos caldos malagueños. Al estar las tierras removidas, cuando arreciaban las lluvias transportaban al cauce cepas y lodos que convertían la corriente fluvial en un verdadero peligro, tanto para la ciudad como para el puerto. La norma de no sembrar en tales terrenos era desobedecida constantemente, por lo tanto la Corona vuelve a emitir, en

41. *Ibíd.*, D.F., leg. 1-4, 1882. El ingeniero jefe Mariano de Cárcer elaboró el informe: *Obras de mejora y ampliación del Puerto. Informe sobre la producción de las canteras de Almellones hasta el 31 de diciembre de 1881*.

42. BRIOSO RAGGIO, T. *El puerto de Málaga, memoria sobre su historia,...*, 258-259.

43. PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M^a I. "El Guadalmedina en el siglo XVIII", *Baetica* 5, 1982, 171-194.

44. A.H.A.P.M., D.T.A.leg. 17-9, 1751-1767.

1803, una nueva disposición acerca de que no fuesen cultivadas las zonas ribereñas para evitar los perjuicios que el Guadalmedina causaba con sus arrastres⁴⁵.

En las reales órdenes dictaminadas entre 1771 a 1821 encontramos treinta y ocho alusiones relativas a la problemática del río que, en líneas generales, tienen el siguiente contenido: dejar el lecho libre de broza y arena, encajonar el cauce para evitar las inundaciones, rebajar el álveo, vender los solares que quedaron tras el derribo de parte de las murallas y con lo obtenido costear las obras del río, incorporar mano de obra de presos y desterrados a dichos trabajos, embargar carros y acémilas a los labradores para destinarlas al mismo fin, suspender el laboreo de los campos colindantes al curso fluvial, demoler el puente de Santo Domingo dañado por las avenidas y un largo etcétera⁴⁶.

La constante acumulación de arenas depositadas en el lecho del cauce, con los consabidos problemas que durante siglos estaba causando, motivó que constantemente se ordenara mantenerle limpio de tales sedimentos para que tuviera la profundidad necesaria y las aguas no se desbordasen con las lluvias torrenciales⁴⁷. Los trabajos de desareno se hacían mediante contrata que en ocasiones, como en el caso de Antonio Berrio, se cancelaban principalmente por dificultades económicas⁴⁸.

Desde la toma de la ciudad por los Reyes Católicos se buscó resolver, definitivamente, la debatida cuestión sobre las interferencias de los sedimentos fluviales en las obras portuarias. En los siglos XVI y XVII ya se había pensado que la mejor solución era desviar el río para que no atravesase la ciudad, medida que durante el siglo XVIII va a tomar un mayor protagonismo. En el año 1722 plasma esta teoría el ingeniero general Jorge Próspero Verbom, quien levanta un plano donde aparece un canal que desde las montañas, más allá del convento de la Trinidad, llevaría las aguas del Guadalmedina hasta “el mar, a cosa de un cuarto de legua de la desembocadura del río Guadajoz”⁴⁹. Del mismo año, se conserva en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga un sencillo plano, donde simplemente se propone levantar un espigón en la desembocadura que contendría las corrientes del Guadalmedina, al tiempo que defendería de las inundaciones al fuerte de San Lorenzo⁵⁰.

45. *Ibíd.*, leg. 23-13, 1803.

46. *Libro de Reales Órdenes expedidas a esta Real Junta de Obras...*, Las disposiciones que atañen al Guadalmedina proliferan entre los años 1784 y 1786.

47. A.H.A.P.M., D.T.A. 31-15 y 21-36, 1767-1797 y 1844-1858, respectivamente. Este último legajo contiene un amplio documento de 61 hojas, donde se pone de manifiesto el secular problema de desarenar el río y las soluciones posibles.

48. *Ibíd.*, leg. 31-12, 1797.

49. Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, sig. 288.

50. A.H.A.P.M., D.F. leg. 21-6, 1722. En este caso el número de legajo contiene documentación correspondiente a otros años, pero que tienen la misma temática: el Guadalmedina.

Esta solución más simple la volvemos a encontrar, pasadas unas décadas, en el maestro mayor de fábrica de la Catedral, Antonio Ramos, quien en un principio insistió en la teoría de Verbom y pensó cambiar el curso del cauce desde las espaldas del convento de la Trinidad hasta la playa de San Andrés. Pero, a la par presentaba otra alternativa más acorde con el plano de 1722 conservado en el archivo malagueño del puerto, que consistía en levantar dos murallones, de unos 4 ms. de altura por 2'5 de espesor, en ambas riberas a lo largo del núcleo urbano. Con ellos se procuraría eliminar las curvas del cauce para que las aguas corrieran más libremente e impidiesen depositar los aluviones en su lecho. Del mismo parecer era el director del puerto, Joaquín Villanova, por considerar estas obras más eficaces y económicas. Al tiempo, consideraba la conveniencia de construir albarradas en los arroyos de la cuenca del Guadalmedina, así como sembrar árboles en las laderas que vertían a él para fijar con sus raíces las tierras⁵¹.

El proyecto de los murallones es el que tendrá más éxito dado su menor costo. Por tal razón lo volveremos a encontrar a mediados del siglo XIX en los planos de encauzamiento realizados por Diego Ramírez, reproducidos por el investigador Olmedo Checa, que con el tiempo y tras muchos debates se verán hechos realidad⁵². La misma teoría la encontramos en un legajo con fecha 1848-1849, en donde tenemos un proyecto que contiene dos partes. La primera consta de una memoria explicativa, que abarca 28 folios, donde se puntualiza cuales son las obras que se requieren para evitar los desbordamientos del río a su paso por Málaga. La segunda es un informe sobre su canalización y puentes⁵³. En 1853, ya fuera del periodo cronológico tratado, aparecen datos respecto a la existencia de los citados murallones, pues José María de Aguirre elabora un informe en el que comenta las causas por las que quedó destruido un tramo de la canalización⁵⁴. La cuestión referente a tan controvertido tema proseguirá durante años⁵⁵.

El desvío de los arrastres del Guadalmedina se solucionó, en parte, con el espigón levantado en su desembocadura, que partía del castillo de San Lorenzo y venía a ser una prolongación de los muros que flanqueaban el cauce y de las destruidas murallas. Su maltrecho estado se remontaba a la época de la toma de Málaga por los Reyes Católicos, a causa del castigo que infligió la artillería cristiana a la ciudad para poder conquistarla⁵⁶. Otro de los motivos de su calamitosa situación consistía en que, junto a ellas, se construyeron una serie

51. *Ibidem*, leg. 31-13, 1793-1797.

52. OLMEDO CHECA, M. "Ciudad, puerto y río", en *El puerto de Málaga, 30 siglos de vida...*, 183-200 y "Guadalmedina, cartografía e historia", *Jábega* 51, 1986, 71-80.

53. A.H.A.P.M., D.F., leg. 21-6, 1848-1849.

54. *Ibidem*, leg. 21-7, 1853.

55. CABRERA PABLOS, F.R. "El Guadalmedina en 1891: proyecto para su desviación", *Dintel* 8, 1985, 23-27.

56. GIL SANJUÁN, J. "La cruenta toma de Málaga (1487)", *Jábega* 55, 1987, 41-57.

de casas que las privaban de todo valor defensivo. La parte de las murallas que lindaba con el recinto portuario fue motivo de constantes litigios para la Junta. En el siglo XVIII hay lienzos que, debido a su mal estado, se decide derribarlos y poner en venta los solares que quedaban en su lugar. En una real orden, fechada en 1786, se da preferencia para adquirirlos a quienes poseyeran casas colindantes a ellos. El producto de la venta se invertiría en todo aquello que beneficiara al puerto, principalmente en los trabajos llevados a cabo para contrarrestar las avenidas del Guadalmedina e, igualmente, en la instalación de baterías⁵⁷.

Doce años después tenemos noticias tanto de la enajenación de las parcelas comprendidas entre Puerta del Mar y Puerta Oscura, así como de los dueños de los edificios aledaños que tenían derecho a comprarlas, si bien en ocasiones se deniegan tales ventas por diferentes motivos⁵⁸. Por esas fechas, hay una serie de acuerdos y evaluaciones acerca de las parcelas que podían salir a pública subasta. La condición que se ponía a los postores consistía en que, al término de dos años, debían de tener levantados los edificios en la superficie adquirida, según constaba en la escritura de transacción, puesto que el fin buscado era el de embellecer esa parte de la ciudad que estaba en un estado ruinoso y donde se amontonaba la suciedad⁵⁹.

Inserta en esta problemática, se encontraba la casa situada en la Puerta de los Siete Arcos, construida con permiso real por el fallecido capitán Francisco Nassio o Nazio. La Junta deseaba demolerla porque estaba apoyada y cimentada en el Torreón del Obispo, fortificación que había perdido todo su valor militar y, por tanto, querían derribarla. Sin embargo la viuda del capitán defendiendo su propiedad, pues aduce que su alquiler le proporcionaba un medio de vida para ella y sus hijos⁶⁰. La saga de los Nassio siguió luchando por los

57. *Libro de Reales Órdenes...*, 98. Firmada en el Pardo el 28 de febrero de 1786, dirigida a los Señores de la Junta de Reales Obras del Puerto.

58. A.H.A.P.M., D.T.A., legs. 10-2 y 10-3, ambos corresponden al año 1798.

59. LLORDÉN SIMÓN, P. A. *El puerto de Málaga. Fortificaciones y urbanismo. Documentos para su estudio*, Málaga 1988, 177-189. Transcribe diferentes acuerdos y disposiciones que, entre 1785-1787, se dieron acerca de la demolición de las murallas. Los documentos fueron registrados por el escribano Miguel Fernández de Herrán y se encuentran entre los fondos del Archivo Histórico Provincial de Málaga. Cfr. F.R. CABRERA PABLOS, "Las murallas de Málaga en 1786: el fin de una época", *Dintel* 15, 1987, 17-23. M^o I. PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, "Las puertas de la ciudad de Málaga (siglos XVI-XVIII)", en *Homenaje a Francisco Bejarano*, Málaga 1991, 57-82 y "Base historiográfica documental para la reconstrucción teórica del perímetro amurallado de Málaga en la Edad Moderna", *Actas del II Seminario Nacional: Arquitectura y ciudad*, Melilla-Madrid 1994, 117-127.

60. A.H.A.P.M., D.T.A., leg. 12-4, 1787. Reales órdenes de 22 de abril y de 20 de septiembre de 1784. En esta última se registra la solicitud de una compensación demandada por el inquilino que habitaba la casa de la Puerta de los Siete Arcos, alegando que hubo de realizar una serie de obras (*Libro de Reales Órdenes...*, 86).

derechos del difunto capitán. Así, a finales del siglo XVIII los reclama su hijo, que también había seguido la carrera militar y ostentaba el cargo de teniente de fragata. No obtuvo su petición el éxito apetecido, ni tampoco sus sucesores, dado que la Corona les deniega las solicitudes hechas al respecto, según consta en una real orden del 12 de febrero de 1801.

Los debates acerca del destino de tal edificio aparecen durante años, por cuanto en 1794, al estar deshabitada, la Junta estudia la posibilidad de cedérselo al Consulado, en tanto en cuanto lo destinase al establecimiento de una lonja⁶¹. En el siglo XIX encontramos más noticias referentes a la cuestión. Entre éstas es de destacar los problemas de competencias entre la Diputación y la Junta de Obras, pues ambas instituciones consideraban que tenían derecho sobre la famosa casa de la Puerta de los Siete Arcos⁶².

Hemos realizado un muestreo de una parte de los fondos del Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Málaga, para dejar constancia de la riqueza informativa que contiene a fin de que sea conocida por un amplio espectro de estudiosos e investigadores, gracias a la difusión, tanto a nivel nacional como internacional, que tiene una revista universitaria como *Baetica*. Igualmente, hemos procurado señalar, a grandes rasgos, las líneas de investigación seguidas por varios autores que han utilizado esta documentación y les hemos registrado de forma puntual en las notas correspondientes. Además de los documentos originales, este organismo se ha visto enriquecido con una serie de fotocopias procedentes de los archivos nacionales y locales, que sirven de complemento a los datos que aporta la institución portuaria⁶³.

Una sección que no podemos obviar es la compuesta por una amplia cartografía, integrada por unos 3.500 planos de diverso formato y composición que, por lo general, están en los legajos correspondientes a los proyectos de obras, aunque algunos de ellos han pasado a diferentes dependencias⁶⁴. En casi su totalidad corresponden a la Edad Contemporánea, pero con la importante salvedad de los insertos en el proyecto Thurus⁶⁵. Así mismo, hemos de reseñar el apartado fotográfico, que igualmente comenzó a ordenar el profesor

61. *Ibíd.*, leg. 31-11, 1794. Real orden de 20 de mayo de 1794 (*Libro de Reales Órdenes...*, 144-145).

62. *Ibíd.*, leg. 12-5, 1822.

63. Los documentos reprografados de los archivos nacionales proceden del Archivo General de Simancas y Servicio Histórico Militar. Los correspondientes a los locales pertenecen al Museo de Artes Populares y Archivo de la Cámara de Comercio. El material ha sido agenciado por Cabrera Pablos y Olmedo Checa. Parte de las fuentes locales las proporcionó Campos Rodríguez.

64. A.H.A.P.M., D.F., leg. 2-9, 1876. En este legajo, además de la copia de un plano general del puerto que se levantó en 1744, hay una curiosa carta náutica del Mediterráneo de amplísimas dimensiones, pues aproximadamente mide unos 15 metros cuadrados. Por una serie de características, parece ser del último tercio del siglo XIX.

65. CABRERA PABLOS, F.R. En su extensa obra sobre el puerto reproduce esta amplia cartografía, principalmente en su Tesis Doctoral publicada bajo el título *Puerto de Málaga de*

Campos Rodríguez. Parte de este conjunto gráfico fue catalogado por el profesor Cabrera Pablos y ha visto la luz en un libro titulado: *Un puerto llamado Málaga. Fotografías para su estudio (1850-1990)*⁶⁶.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS: 1717-1850

Contenido	Legajos	Años
Proyecto de Bartolomé Thurus	4-4*	1717
Solicitud del asentista sobre obras del muelle	24-33	1718
Plano con el proyecto del desvío de la desembocadura del Guadalmedina	21-6*	1722
Suministros de madera para hacer una barca plana	11-2	1726
Vacante del contador por óbito	31-3	1736
Prolongación del muelle de Levante	3-14	1738
Utilización de la lancha de los ingenieros y trabajos de limpieza	36-21	1741
Prohibición de vertidos de basuras y escombros en el cauce del Guadalmedina	17-9	1751-67
Cesión de fondos a la Catedral. Denuncia del desfalco del tesorero de los arbitrios	24-32	1757
Desfalco del tesorero de los arbitrios	15-3	1764
Acuerdos sobre las baterías y sus pertrechos	3-18	1766
Desarenado del álveo del Guadalmedina	31-15	1767-97
Contabilidad sobre las obras	29-6	1771-76
Libro de Reales Órdenes expedidas a la Junta de Obras del puerto	11-1	1771-1821
Proyecto de obras en el Guadalmedina	31-14	1785
Costo de la batería del muelle de Levante	3-23	1787
Presupuesto para baterías	3-24	1787
Reclamación de la viuda de un capitán acerca de la casa situada en la Puerta de los Siete Arcos	12-4	1787
Distribución de fondo	24-34	1790
Utilización de los pontones de limpieza	36-22	1790
Peticiones para que les sean condonados a un capitán de fragata los derechos de anclaje y a los maestros mayores de rivera los impuestos sobre reparaciones	15-1	1791
Renovación de la contrata para la limpieza del puerto y construcción de almacenes	12-2	1791-92
Reparación del almacén del puerto	12-22	1792
Liquidación a contratista	24-35	1792
Comisión para evitar el aterramiento del Guadalmedina e informe sobre el proyecto de Villanova sobre su desvío	31-13	1793-97
Solicitud para instalar una lonja en la casa de la Puerta de los Siete Arcos	31-11	1794
Construcción de un barracón en el muelle de Levante	12-21	1796
Vocal de la Junta y sus relaciones con el personal	8-30	1797

Felipe Va..., En el trabajo también incorpora una serie de planos y mapas, relativos al puerto malagueño, provenientes de archivos internacionales y nacionales.

66. Ídem, *Un puerto llamado Málaga. Fotografías para...*

Contenido	Legajos	Años
Solicitud para levantar una barraca en el muelle Viejo	10-1	1797
Problemas sobre la extracción de piedra	31-11	1797
Cancelación del contrato de desarenado del Guadalmedina	31-12	1797
Enajenación de terrenos de las murallas	10-2	1798
Se deniega edificar en los solares de las murallas	10-3	1798
Construcción de un almacén en el muelle de Levante	12-24	1799
Extracción de piedra de la cantera de San Telmo	28-4	1800-55
Se solicita que sea terminado el almacén del muelle de Levante	12-25	1802
Prohibición de que sean cultivadas las tierras que vierten sobre el Guadalmedina	23-13	1803
Problemas de competencias acerca de la casa ubicada en la Puerta de los Siete Arcos	12-5	1812-22
Limpia del puerto mediante un pontón y una máquina de vapor	24-40	1826-32
Relación de pontones, ganguiles y lanchas	24-38	1827-62
Proyecto de prolongación del muelle Viejo	41-1	1831
Presupuestos para las limpias de los fondos portuarios	24-37	1831-67
Subasta de pescantes para carga y descarga	36-19	1834-80
Construcción de un embarcadero en el muelle Viejo con piedra procedente de la cantera de San Telmo	28-1	1836-53
Expediente del director de las obras del puerto	31-8	1836-55
Salarios del contraмаestre	31-4	1837-39
Reparación de las cañerías que surten de agua potable a las embarcaciones	31-41	1837-48
Reposición de tres argollas de bronce. Datos sobre trabajos de limpia	28-3	1837-58
Aprobación de gastos de obras	30-2	1838-59
Trabajos en la cantera de San Telmo y en el camino de Vélez	18-49	1838-62
Abono de jornales	30-1	1839-54
Paralización de las obras portuarias por impago de jornales	29-4	1839-55
Petición de terrenos para levantar un tinglado	12-26	1840-44
Desplazamiento de un monumento de la plaza de Merced. Traslado de una cruz situada frente a la Coracha a la playa del Carmen con motivo de las honras fúnebres al general Torrijos	3-35	1840-48
Instalación de las baterías de San Nicolás y San Rafael	3-25	1841-66
Relaciones extraviadas sobre pensiones y sueldos	31-1	1842-55
Pensión concedida a la huérfana de un ingeniero director	31-5	1843
Proyecto de limpia de los arrastres del Guadalmedina sedimentados en los fondos portuarios	24-36	1844-58
Normativa sobre la promoción de ingenieros directores de puertos	3-7	1848
Reducción de haberes al escribano y al contraмаestre	18-38	1848
Salarios atrasados a marineros y operarios	31-6	1848
Provisión de fondos para obras portuarias y de un fanal	41-3	1848
Proyecto de canalización del río Guadalmedina	21-6*	1848-49
Nombramientos de capellanes a cargo de la Junta	31-7	1848-57
Datos referentes a los puertos de Motril y Almería	36-23	1850
Libramientos de fondos diversos	29-3	1850-56

*Todos los legajos pertenecen a los Documentos Técnicos Administrativos, excepto los tres que tienen asteriscos por estar clasificados como Documentos Facultativos.