

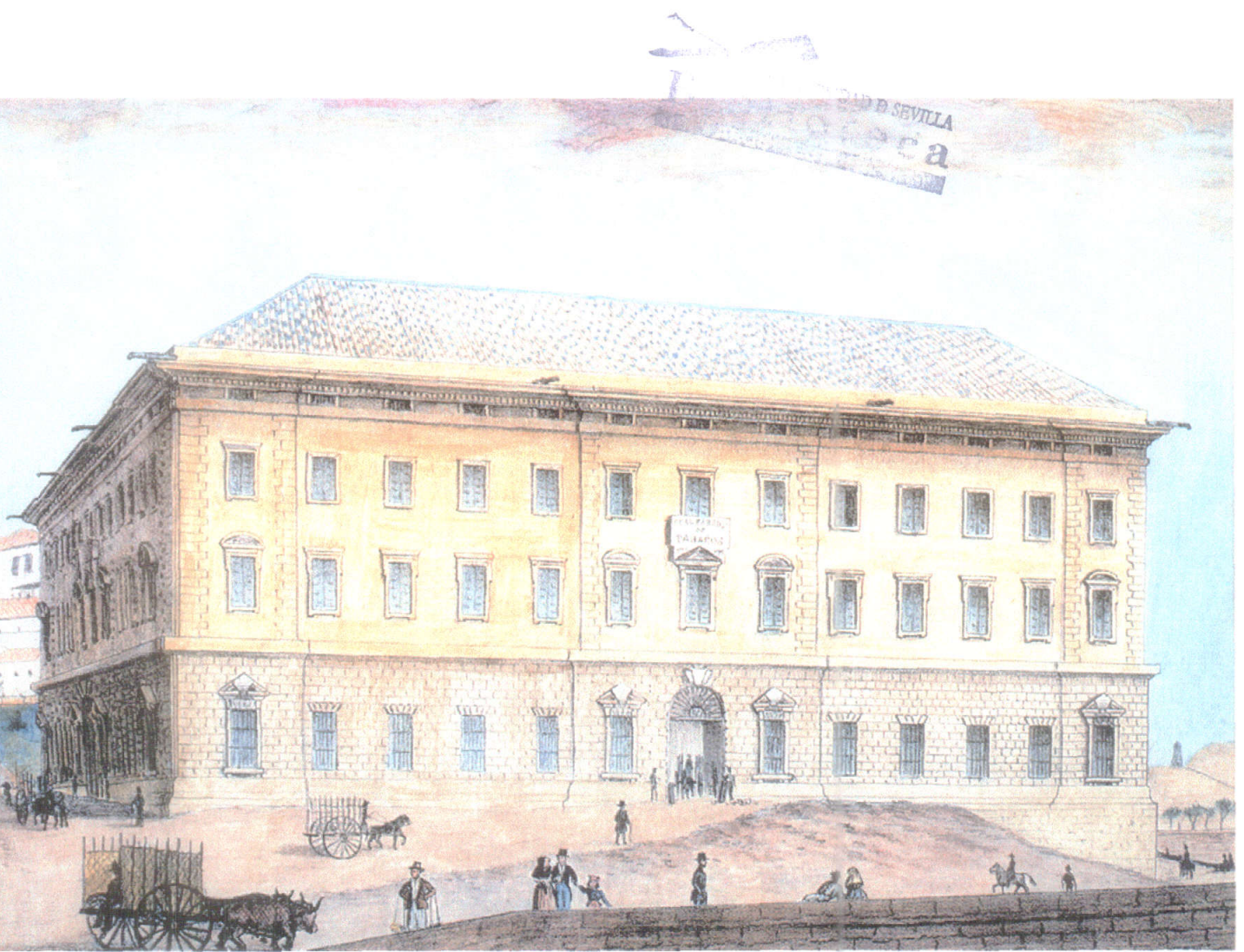
○ Tesis Eur

Logo

TESIS DOCTORAL

EL PALACIO DE LA ADUANA DE MÁLAGA: CONSTRUCCIÓN Y REFORMAS POSTERIORES

TOMO I: INTRODUCCIÓN Y 1ª PARTE



CARLOS GUTIÉRREZ DE PABLO

DIRECTOR: D. VICENTE LLEÓ CAÑAL

TUTOR: D. EDUARDO MOSQUERA ADELL

Vº Bº
Vicente Lleó Cañal
ou

UNIVERSIDAD DE SEVILLA: ESCUELA DE ARQUITECTURA
DPTO. DE Hª., TEORÍA Y COMPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA
PROGRAMA DE DOCTORADO: ARQUITECTURA Y CIUDAD

R. 1079301x
I
20762318



TESIS DOCTORAL

LA CONSTRUCCIÓN DEL PALACIO DE LA ADUANA DE MÁLAGA
Y REFORMAS POSTERIORES

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
NOTAS	12

1ª PARTE: CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO

CAPÍTULO 1º: NECESIDAD DE NUEVAS ADUANAS	13
1) ADUANAS ANTIGUAS DE MÁLAGA	13
1.1) Aduana romana	13
1.2) Aduanas moras	13
1.2.1) Aduana en el puerto	13
1.2.2) Aduana en la Axarquía	14
1.3) Aduanas cristianas	14
1.3.1) Aduana en la Alcazaba	14
1.3.2) Primera aduana en Puerta del Mar	14
1.3.3) Aduanas provisionales	15
1.3.4) Segunda aduana en Puerta del Mar	15
1.3.5) Aduanas del puerto	16
1.4) Aduanas de la seda	17
1.4.1) Aduana en la plazuela de los Moros	17
1.4.2) Aduana en calle Nueva	17
1.4.3) Aduana en calle Santa María	18
1.4.4) Aduana en calle Granada	18
2) INCREMENTO DEL COMERCIO PORTUARIO	18
2.1) Liberalización del comercio español	18
2.2) El caso de Málaga	19
3) NECESIDAD DE NUEVAS ADUANAS	21
3.1) Realizaciones aduaneras de Carlos III	21
3.2) Necesidad de nuevas aduanas	22
4) PROTO-ADUANAS	22
4.1) Proyecto de Thurus	22
4.2) Proyecto anónimo	23
NOTAS	24

UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Depositado en
de esta Universidad desde el día

hasta el día

Sevilla de
EL DIRECTOR DE

Queda registrada esta Tesis Doctoral
al folio 066 número 245 del libro
correspondiente a
Sevilla, 2-10-03
El Jefe del Negociado de Tesis,

[Handwritten signature]

CAPÍTULO 2º: PROYECTO DEL EDIFICIO DE LA ADUANA	28
1) EDIFICIOS PARA ADUANAS DE LA ÉPOCA	28
1.1) Aduana de Valencia	28
1.1.1) Arquitectos intervinientes	29
1.1.2) Descripción del edificio	29
1.1.3) Críticas	30
1.2) Aduana de Madrid	30
1.2.1) Construcción	31
1.2.2) Fachadas	31
1.2.3) Interior	32
1.2.4) Contraposición con el hospital de Atocha	32
1.3) Aduana de Cádiz	33
1.4) Aduana de La Coruña	33
1.5) Aduana de Orduña	34
1.6) Aduana de Barcelona	34
1.7) Aduana de Santander	35
1.8) Analogías entre ellas	36
2) PROYECTO DE LA ADUANA DE MÁLAGA	36
2.1) Encargo y aprobación del proyecto	37
2.2) Descripción del proyecto	38
2.2.1) Disposición general	38
2.2.2) Fachadas exteriores	38
2.2.3) Fachadas al patio	41
2.2.4) Construcción	42
2.2.5) Distribución interior	42
3) INFLUENCIAS HABIDAS EN EL PROYECTO	43
3.1) Influencias por la formación del arquitecto	43
3.2) Influencias de otros edificios anteriores	44
3.2.1) Palacio Farnesio	44
3.2.2) Palacio de El Viso del Marqués	44
3.2.3) Palacio del duque de Uceda	45
3.2.4) Fábrica de tabacos de Sevilla	45
3.2.5) Casa de Correos de Madrid	45
3.3) Proyectos de alumnos de la Academia	45
3.3.1) Proyecto de hospital de Alday	46
3.3.2) Proyecto de casa de recreo de Alonso	46
3.4) Proyectos propios	46
3.4.1) Palacio de Altamira	46
3.4.2) Palacio de los condes de la Puebla del Maestre	47
3.4.3) Palacio de Villahermosa	47
3.4.4) Audiencia de Cáceres	47
3.5) Influencias de otras aduanas	47
3.5.1) Aduana de Valencia	48
3.5.2) Aduana de Madrid	48
3.5.3) Aduana de Cádiz	49
3.5.4) Aduana de La Coruña	49
3.5.5) Aduana de Orduña	49

3.5.6) Aduana de Barcelona	49
4) IMPORTANCIA DEL EDIFICIO DE LA ADUANA DE MÁLAGA	50
4.1) Importancia artística del edificio	50
4.2) La Aduana como símbolo de futuro	51
4.3) Loa al edificio por Díaz de Escobar	51
NOTAS	52

CAPÍTULO 3º: OBRA DE LA ADUANA: 1ª FASE: DESDE LA PRIMERA PIEDRA HASTA LA SALIDA DE LOS FRANCESES	58
1) ACTUACIONES PREVIAS	58
1.1) Demolición de murallas	58
1.1.1) Rotura de las cercas de la ciudad	58
1.1.2) Órdenes de venta de murallas	59
1.1.3) Murallas demolidas	59
1.2) Elección de solar para la nueva aduana	59
1.3) Venta de terrenos para costear la obra	61
2) HALLAZGOS EN LOS CIMIENTOS	62
2.1) Objetos referidos en " <i>Conversaciones</i>	62
2.1.1) Horno	62
2.1.2) Piletas	62
2.1.3) Enlosado	62
2.1.4) Fundidor	62
2.1.5) Pozos	62
2.1.6) Sepulcro	63
2.2) Objetos relacionados en el Manuscrito	63
2.2.1) Lápida de mármol blanco (N1)	63
2.2.2) Lápida de mármol blanco partida (N2)	63
2.2.3) Pedestal de mármol blanco (N3)	63
2.2.4) Pedestal de mármol blanco (N4)	64
2.2.5) Pedestal de mármol blanco (N5)	64
2.2.6) Pedestal muy rudo de jaspón blanco (N6)	64
2.2.7) Pedestal de mármol blanco (N7)	64
2.2.8) Pedestal igual al N3 (N8)	64
2.2.9) Fragmento de dedicación (N9)	65
2.2.10) Fragmento de inscripción sepulcral (N10)	65
2.2.11) Ara casi cuadrada (N11)	65
2.2.12) Ara cuadrilonga (N12)	65
2.2.13) Basas, capitel y columnas (N13)	65
2.2.14) Pedestal (N14)	65
2.2.15) Dama de la Alcazaba (N15)	65
2.2.16) Pedestal (N19)	65
2.2.17) Lucerna (N sin numerar)	65
2.2.18) Cuatro lápidas moras (N sin numerar)	65
2.2.19) Inscripción árabe (N sin numerar)	65
2.3) Otros objetos	66
2.4) Estatuas	66

2.4.1) Togado	66
2.4.2) Fragmento de togado	66
2.4.3) Estatua femenina	67
2.4.4) Fragmento de figura femenina	67
3) COMIENZO DE LA OBRA	67
3.1) Replanteo	68
3.2) Primera piedra	68
4) ORGANIZACIÓN DE LA OBRA	69
4.1) Órganos directivos	69
4.1.1) Oficina de obra	70
4.1.2) Director	70
4.1.3) Arquitectos y aparejadores	70
4.1.4) Sobrestante	70
4.1.5) Tesorería	71
4.2) Mano de obra	71
4.2.1) Categorías profesionales	71
4.2.2) Salarios	72
4.2.3) Confinados y presidiarios	72
4.3) Materiales	73
4.3.1) Piedra	73
4.3.2) Mármol	75
4.3.3) Ladrillo	75
4.3.4) Maderas	75
4.3.5) Hierro	76
4.3.6) Otros materiales	76
5) TRANSCURSO DE LA OBRA EN ESTE PERÍODO	76
5.1) Desde la primera piedra hasta la paralización	77
5.2) Ocupación francesa	77
5.1.1) Polvorín en la Aduana	77
5.1.2) La Aduana como puesto militar	77
5.3) Situación de la obra	78
NOTAS	80

**CAPÍTULO 4º: OBRA DE LA ADUANA: SEGUNDA Y TERCERA FASES:
DESDE LA SALIDA DE LOS FRANCESES HASTA LA TER-
MINACIÓN DE LA OBRA**

	86
1) LA OBRA DURANTE EL RESTO DE LA GUERRA	86
1.1) Maderas sustraídas por los franceses	86
1.2) Primer intento de control por el Ayuntamiento	86
1.3) Compra de maderas a Heredia	87
1.4) Resto del período	87
2) EL TRIENIO LIBERAL	88
2.1) Segundo intento de control por el Ayuntamiento	88
2.2) Ortega rinde cuentas al Ayuntamiento	89
2.3) El Ayuntamiento quiere la destitución de Ortega	91
2.4) Remisión de nuevas certificaciones de obra	92

2.5) Petición para que el tesorero Escandón pagase	92
2.6) Petición de un taller para los picapedreros	93
2.7) Estado de la obra en 1820	93
2.8) Primera suspensión por falta de fondos	93
2.9) Gratificación del comandante de presidiarios	94
2.10) Petición de un agente de la obra en Madrid	94
2.11) Nueva petición de competencias sobre la obra	95
2.12) Segunda suspensión por falta de fondos	95
2.13) Estado de la obra en 1821	95
3) INTERVENCIÓN DEL CONSULADO EN LA OBRA	96
3.1) Aumento de las actuaciones consulares	96
3.2) Sustitución de Ortega por una junta especial	96
3.3) Cese de la intervención directa municipal	96
3.4) Préstamo de vigas de la Aduana	97
3.5) Ocupación de las fachadas por caballerías	98
3.6) Estado de la obra en 1822	99
4) TERMINACIÓN DE LA OBRA	99
4.1) Nueva petición de intervención del Consulado	99
4.2) Encargo del proyecto a Nolasco de Ventura	99
4.3) Finalización de la obra	100
5) FONDOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA ADUANA	100
5.1) Informe de 1820 sobre los fondos	101
5.1.1) Real orden de 16 de agosto de 1787	101
5.1.2) Real orden de 31 de agosto de 1787	102
5.1.3) Real orden de 26 de febrero de 1789	102
5.2) Informe sobre el “ <i>fiel</i> ” y el “ <i>chumacero</i> ”	103
5.3) Algunas cifras sobre la obra	104
NOTAS	106
CAPÍTULO 5º: REFERENCIAS AL EDIFICIO	109
1) DESCRIPCIONES ESCRITAS	109
1.1) Ponz (1791)	109
1.2) Medina Conde (1793)	109
1.2.1) Exterior	109
1.2.2) Patio	109
1.3) Jacob (1809)	109
1.4) Semple (1809)	110
1.5) Conde de Laborde (1816)	110
1.6) Rochfort-Scott (1823 a 1833)	110
1.7) Dennis (1836)	111
1.8) El Guadalhorce (1839)	112
1.9) Robertson (1841)	112
1.10) Madoz (1845 a 1850)	112
1.10.1) Exterior	112
1.10.2) Patio	112
1.11) Francisca Pastor (1980)	113
1.12) Fichas del Ministerio de Cultura (1980)	113

1.12.1) Fachadas	113
1.12.2) Patio	114
1.13) Informe REMBER (1981)	114
1.13.1) Fachadas exteriores	115
1.13.2) Fachadas interiores	115
1.14) Memoria para la declaración de BIC (1983)	116
1.15) Morales Folguera (1986)	116
1.16) Guía de la arquitectura malagueña (1987)	117
1.17) Rosario Camacho	117
1.17.1) Arquitectos de S. Fernando en Málaga (1988)	117
1.17.2) Guía de Málaga (1992)	118
2) REPRESENTACIONES GRÁFICAS	118
2.1) Grabado de Antonio Ponz	119
2.2) Grabado de William Jacob	120
2.3) Aguada de Ignacio de Arcaya	120
2.4) Grabado de "El Guadalhorce"	121
2.5) Axonométrica por De la Cerda	121
2.6) Alzados del proyecto de reforma de 1981	121
2.7) Dibujo del autor de esta tesis	122
2.8) Dibujo para el cartel de la Aduana para museo	122
2.9) Dibujos de vistas de la ciudad con la Aduana	122
2.9.1) Vistas desde Gibralfaro	122
2.9.1.1) "Málaga vista desde el castillo", de Roberts (1836)	123
2.9.1.2) "Vista general de Málaga y su vega tomada desde el castillo de Gibralfaro", de Schöpel (1833)	123
2.9.1.3) "Vista general de Málaga tomada desde el castillo de Gibralfaro", de Poyatos	123
2.9.1.4) "Panorámica general de Málaga desde Gibralfaro", de Deroy	123
2.9.1.5) "El puerto y la ciudad desde Gibralfaro", de Guesdon (1850)	124
2.9.2) Vistas desde otros puntos de tierra firme	124
2.9.2.1) Grabado del periódico "El Guadalhorce"(1840)	124
2.9.2.2) "Convento de la Victoria", de Chapuy (1844)	124
2.9.2.3) "Monte del Calvario", de Vallejo (1850-52)	124
2.9.2.4) "Vista general desde el convento de la Trinidad", de Deroy	125
2.9.2.5) "Perspectiva desde el camino de Vélez" (1863)	125
2.9.3) Vistas desde la costa	125
2.9.3.1) "Málaga, finales del siglo XVIII"	125
2.9.3.2) "Ciudadela y puerto de Málaga", de Roberts (1837)	126
2.9.3.3) "Velero en el puerto", de Bauli (1833)	126
2.9.3.4) "Málaga vista desde el Espigón", de Schöpel (1833)	127
2.9.3.5) "La bahía de Málaga vista desde el espigón" (1833)	127
2.9.3.6) "Puerto de Málaga", de Barrón (1847)	127
2.9.3.7) "Playa de Pescadería", de Chapuy (1844)	127
2.9.3.8) "El Puerto y la Catedral", de Deroy	127
2.9.4) Vistas desde el mar	127
2.9.4.1) "Bahía de Málaga", de D'Hastrel	127
2.9.4.2) "Málaga, tomada del surgidero"	127

2.9.4.3) “ <i>Maniobras en el puerto de Málaga</i> ”, de Schöpel (1850)	127
2.9.4.4) “ <i>Vapor zarpando del puerto de Málaga</i> ”, de Lebreton	127
2.9.4.5) “ <i>Veleros en el puerto de Málaga</i> ”, de Chaman y Poyatos	128
2.9.4.6) Vista panorámica de la bahía de Málaga desde el mar (1850)	128
2.9.4.7) “ <i>Vapor entrando al puerto de Málaga</i> ”, de Bauli (1850)	128
2.9.4.8) “ <i>Vista de la ciudad y puerto de Málaga tomada desde la Torre del Faro</i> ”, de Francisco Rojo (1852)	128
2.9.4.9) “ <i>Puerto de Málaga</i> ”, de Vallejo (1862)	128
2.9.4.10) “ <i>Vista panorámica del futuro puerto</i> ”, de Ovejero	129
2.10) Fotografías de la Aduana	129
2.10.1) Desde la aparición de la fotografía hasta la ampliación del puerto	130
2.10.2) De la ampliación del puerto al incendio	131
2.10.3) Del incendio a hoy	132
3) INFLUENCIAS DE LA ADUANA EN LA ARQUITECTURA LOCAL	133
NOTAS	134

2ª PARTE: REFORMAS POSTERIORES

CAPÍTULO 6º: EL EDIFICIO COMO FÁBRICA DE TABACOS	138
1) BREVE HISTORIA DEL TABACO	138
1.1) El tabaco en la América precolombina	138
1.2) El tabaco tras el descubrimiento de América	138
2) EL TABACO EN CIGARROS	138
2.1) Extensión de su consumo en España y América	139
2.2) Elaboración de los cigarros	139
2.2.1) Preparación de la materia prima	140
2.2.2) Hechura del cigarro	141
2.2.3) Operaciones con las labores entregadas	141
3) LA RENTA DEL TABACO	142
4) FÁBRICA DE TABACOS ANTERIORES A LA DE MÁLAGA	142
4.1) Fábrica de Sevilla	142
4.1.1) Construcción del edificio	142
4.1.2) Labores	143
4.1.3) Instalaciones	143
4.1.4) Organización laboral	143
4.2) Fábrica de Cádiz	143
4.3) Fábrica de Madrid	144
5) FÁBRICA DE TABACOS EN LA ADUANA DE MÁLAGA	144
5.1) Falta de datos sobre este uso	145
5.2) Heredia y el tabaco	146
5.3) El informe de Rochfort-Scott	147
5.4) Clases de tabacos existentes en esta época	147
5.5) Descripción de la fábrica de tabacos de Málaga	147
5.5.1) Distribución en el edificio	148
5.5.1.1) Planta baja	149

5.5.1.2) Primera planta	149
5.5.1.3) Segunda planta	150
5.5.1.4) Planta ático	150
5.5.2) Labores	150
5.5.3) Instalaciones	151
5.5.4) Organización laboral	152
6) SUPRESIÓN DE LA FÁBRICA DE TABACOS DE MÁLAGA	152
6.1) Comunicación de la Dirección Gral. de Rentas	152
6.2) Estadillo del tabaco existente	153
6.3) Inventario de mobiliario	153
6.4) Peticiones de traslado de cigarreras	153
7) TRASLADO DE LA FÁBRICA DE MÁLAGA A SANTANDER	153
7.1) Diligencias previas	154
7.2) Efectos y pasaje embarcados para Santander	154
7.2.1) Efectos y pasaje del "Centauro"	154
7.2.2) Efectos y pasaje del "Dos Amigos"	155
7.3) Partida de los barcos	155
8) FÁBRICAS DE TABACOS POSTERIORES EN MÁLAGA	155
8.1) Fábrica en la Malagueta	155
8.2) Fábrica en Huelin	156
NOTAS	157

CAPÍTULO 7º: MODIFICACIONES DEL EDIFICIO POR ESTANCIAS REALES

1) VIAJE DE ISABEL II	163
1.1) Preparación del viaje	163
1.2) Decisión de alojar a S.M. en la Aduana	163
2) ADAPTACIÓN DEL EDIFICIO POR LA VISITA DE ISABEL II	165
2.1) Traslado de las oficinas	165
2.2) Arreglo general del edificio	165
2.3) Salón del Trono	166
2.4) Semblanza de Juan Nepomuceno Ávila	167
2.5) Jardín de la Aduana	167
2.6) Gastos de la adaptación	169
3) PRIMER VIAJE DE ALFONSO XII	169
3.1) Programa	170
3.2) Adornos de la Aduana	170
4) ADAPTACIÓN DEL EDIFICIO POR LA VISITA DE ALFONSO XII	170
4.1) Reformas efectuadas	170
4.2) Importe de la adaptación del edificio	171
4.2.1) Albañilería	171
4.2.2) Cantería	171
4.2.3) Solados	171
4.2.4) Carpintería	171
4.2.5) Instalaciones	171
4.2.6) Pintura	171
4.2.7) Vidriería	172

4.2.8) Decoración y mobiliario	172
4.2.9) Urbanización	172
4.2.10) Gastos varios	172
5) SEGUNDO VIAJE DE ALFONSO XII A MÁLAGA	172
NOTAS	174
CAPÍTULO 8º: INCENDIO DEL EDIFICIO Y SU RESTAURACIÓN	180
1) INCENDIO DE LA ADUANA	180
1.1) Ocupantes del edificio	180
1.2) Primeros momentos	180
1.3) Propagación del fuego	181
1.4) Explicación del Ayuntamiento	181
2) OBRA DE RESTAURACIÓN TRAS EL INCENDIO	182
2.1) Proyectos de reconstrucción del edificio	182
2.1.1) Primer proyecto: Cubierta (1922)	183
2.1.2) Segundo proyecto: Plantas 2ª y 1ª (1924)	183
2.1.3) Tercer proyecto: Planta baja	185
2.1.4) Cuarto proyecto: Reformado	185
2.2) El perito Juan Ayala	186
2.3) Subasta de la madera deteriorada por el incendio	187
2.4) Asunto del revoco del ladrillo de las fachadas	187
2.4.1) Escrito del gobernador	187
2.4.2) Contestación del arquitecto	188
2.4.3) Acuerdo de la junta inspectora de la obra	188
2.4.4) Informe de la Academia de San Telmo y de la Comisión Provincial de Monumentos	188
2.4.5) Decisión del Ministerio	189
2.5) Transcurso de la obra	190
2.5.1) Dispensario antivenéreo	190
2.5.2) Estado de la obra en noviembre de 1929	190
2.5.3) Estado de la obra en diciembre de 1929	191
2.5.4) Estado de la obra en marzo de 1930	191
2.5.5) Acta de ocupación	192
2.5.6) Sección de Higiene	192
2.6) Recepción provisional	192
2.6.1) Preparativos para la recepción	192
2.6.2) Informe del arquitecto del Ministerio	193
2.6.3) Acto de la recepción	193
2.6.4) Bendición del edificio	194
2.6.5) Liquidación provisional	195
2.7) Recepción definitiva	195
2.7.1) Relación de deficiencias	195
2.7.2) Informes del arquitecto del Ministerio	196
2.7.3) Reparación de deficiencias	196
2.7.4) Acto de la recepción	196
NOTAS	198

CAPÍTULO 9º: PROYECTOS DESDE EL DE RECONSTRUCCIÓN TRAS EL INCENDIO HASTA EL DE REHABILITACIÓN DE 1981 Y DIVERSAS DISTRIBUCIONES DEL EDIFICIO	206
1) PROYECTOS DE OBRAS DE ESTE PERÍODO	206
1.1) Obras de conservación en el Gobierno Civil (1939)	206
1.2) Varias obras de conservación en Hacienda	206
1.2.1) Año 1941	207
1.2.2) Año 1947	207
1.2.3) Año 1948	207
1.2.4) Año 1956	207
1.2.5) Año 1957	207
1.2.6) Año 1958	208
1.2.7) Año 1959	208
1.2.8) Año 1960	208
1.2.9) Año 1961	208
1.3) Propuesta para la salida de Hacienda del edificio	209
1.4) Obras en la Comisaría	209
1.5) Obra de reforma del Gobierno Civil (1965)	210
1.5.1) Informe del Gobierno Civil	210
1.5.2) Reunión preparatoria	211
1.5.3) Informe del arquitecto	212
1.5.4) Presupuestos previos	213
1.5.5) Proyecto	214
1.5.6) Obra	215
1.6) Creación de almacén y archivo en Hacienda (1966)	215
1.7) Obras en la Jefatura Provincial de Tráfico (1968)	215
1.8) Obras de reparación en el Gobierno Civil (1971)	216
1.8.1) Informe previo	216
1.8.2) Anteproyecto	217
1.8.3) Informe de Rember	217
1.8.4) Primer proyecto	218
1.8.5) Segundo proyecto	219
1.8.6) Tercer proyecto	220
1.9) Varias obras de reforma en Hacienda (1970-75)	220
1.9.1) Años 1970 a 1971	220
1.9.2) Años 1974 y 1975	220
1.10) Vivienda para el secretario general (1977)	221
2) DIVERSAS DISTRIBUCIONES DEL EDIFICIO	221
2.1) En 1789	221
2.1.1) Planta baja	221
2.1.2) Primera planta	222
2.1.3) Segunda planta	222
2.1.4) Planta ático	222
2.2) En 1839	222
2.2.1) Planta baja	222
2.2.2) Primera planta	222
2.2.3) Segunda planta	223

2.2.4) Planta ático o buhardillas	223
2.3) De 1845 a 1851	223
2.3.1) Planta baja	223
2.3.2) Planta primera o principal	223
2.3.3) Planta segunda	223
2.4) De 1857 a 1862	224
2.4.1) Planta baja	224
2.4.2) Planta principal	224
2.4.3) Segunda planta	224
2.4.4) Planta de ático o de "guardillas"	225
2.5) En 1868	225
2.5.1) Planta baja	225
2.5.2) Piso principal	225
2.5.3) Segundo piso	225
2.5.4) Tercer piso	225
2.6) En 1898	225
2.6.1) Planta baja	226
2.6.2) Primera planta	226
2.6.3) Segunda planta	226
2.6.4) Planta de buhardillas	226
2.7) Antes del incendio	226
2.7.1) Primera planta	226
2.7.2) Segunda planta	227
2.8) Después del incendio	227
2.8.1) Planta baja	227
2.8.2) Primera planta	227
2.8.3) Segunda planta	228
2.9) En 1930	228
2.10) Después de la guerra civil	229
2.10.1) Planta baja	229
2.10.2) Primera planta	229
2.10.3) Segunda planta	230
2.11) Antes de la reforma de 1965	230
2.11.1) Planta baja	230
2.11.2) Planta primera	230
2.11.3) Planta segunda	231
2.12) Antes de la reforma de 1981	231
2.12.1) Planta baja	231
2.12.2) Primera planta	232
2.12.3) Segunda planta	232
2.12.4) Planta ático	233
2.13) Resumen	233
NOTAS	234

CAPÍTULO 10º: OBRA DE REHABILITACIÓN: 1ª FASE: DESDE LA PRIMERA IDEA HASTA EL PRINCIPIO DE LA OBRA	239
1) DISTRIBUCIÓN DEL EDIFICIO AL MARCHAR HACIENDA	239

1.1) Planta baja	239
1.2) Primera planta	240
1.3) Segunda planta	240
1.4) Planta ático	240
2) PROYECTOS INCLUIDOS EN LA OBRA DE REFORMA	241
2.1) Proyecto previo de electricidad	241
2.2) Proyectos incluidos en la obra de reforma	242
2.2.1) Primitivo	242
2.2.2) Primer reformado	242
2.2.3) Electricidad	242
2.2.4) Transformador	242
2.2.5) Segundo reformado	242
2.2.6) Terminación	243
2.2.7) Adicional al de terminación	243
2.2.8) Complementario	243
2.2.9) Presupuestos de adjudicación de los mismos	243
3) ENCARGOS DEL PROYECTO PRIMITIVO	243
3.1) Primera idea	244
3.2) Actuación sobre todo el edificio	244
3.3) Traslado al antiguo hotel Miramar	244
3.4) Cambio ministerial	245
3.5) Decisión final	245
4) DESIGNACIÓN DE LOS TÉCNICOS	246
4.1) Arquitectos	246
4.2) Aparejadores	246
5) ANTEPROYECTO	246
5.1) Anteproyecto primitivo	246
5.1.1) Planta baja	247
5.1.2) Primera planta	248
5.1.3) Segunda planta	248
5.1.4) Planta ático	249
5.2) Correcciones del gobernador Estévez	250
5.2.1) Planta baja	250
5.2.2) Primera planta	250
5.2.3) Segunda planta	251
5.2.4) Planta ático	251
5.3) Juicio crítico sobre las correcciones sugeridas	251
6) PROYECTO PRIMITIVO	252
6.1) Elaboración	252
6.2) Objeto y programa	253
6.3) Anécdota del rey mirando	254
6.4) Distribución	254
6.4.1) Planta baja	254
6.4.2) Primera planta	256
6.4.3) Segunda planta	257
6.4.4) Planta ático	257
6.5) Sistema, materiales y elementos constructivos	258

6.6) Instalaciones	259
6.7) Características contractuales	259
6.8) Superficies	260
6.9) Planos	261
NOTAS	262

CAPÍTULO 11º: OBRA DE REHABILITACIÓN: 2ª FASE: DESDE EL PRINCIPIO DE LA OBRA HASTA EL ABANDONO DE COTOS	265
1) DILIGENCIAS PREVIAS	265
1.1) Adjudicación de la obra	265
1.1.1) Anuncios	265
1.1.2) Adjudicación	265
1.1.3) Licencia municipal de obras	266
1.2) Actuaciones previas en la obra	266
1.2.1) Calas en el subsuelo	266
1.2.2) Obras provisionales	267
1.3) Primera reunión con el contratista	268
1.4) Comienzo oficial de la obra	268
1.4.1) Comprobación del replanteo	268
1.4.2) Rueda de prensa por el inicio de la obra	269
2) REFUERZO ESTRUCTURAL	270
2.1) Plantas segunda y ático	270
2.1.1) Peritación de los forjados	270
2.1.2) Solución adoptada	271
2.1.3) Proyecto del refuerzo de la estructura	271
2.2) Salón de actos	272
2.2.1) Refuerzo especial	272
2.2.2) Andamio peligroso	273
2.3) Secretaría General	273
2.4) Primera planta	273
2.4.1) Proyecto de terminación	273
2.4.2) Modificaciones de obra	274
2.4.3) Nuevas peritaciones	275
2.5) Informe sobre la soldabilidad de los aceros	275
3) FACHADAS Y EXTERIORES	276
3.1) Informe Rember	276
3.1.1) Antecedentes	277
3.1.2) Estado de las fachadas	277
3.1.3) Proceso y métodos de restauración	278
3.1.4) Limpieza	279
3.1.5) Curado	279
3.1.6) Consolidación	279
3.1.7) Cajeados	280
3.1.8) Enfoscados	280
3.1.9) Protección	280
3.1.10) Orden de operaciones	281

3.2) Propuesta de Martins	282
3.3) Informe Parrot	283
3.3.1) Limpieza	284
3.3.2) Restauración de la cantería	284
3.3.3) Impermeabilización	284
3.3.4) Enfoscados y revocos	285
3.3.5) Cuadro comparativo entre Rember y Parrot	285
3.4) Intervención de Cultura	285
3.4.1) Restauración agresiva de la piedra	285
3.4.2) Visita a la obra del Patronato de Bellas Artes	286
3.4.3) Reunión en la Delegación de Cultura de Málaga	286
3.4.4) Informe complementario de Parrot	288
3.4.5) Reunión en el Ministerio de Cultura en Madrid	288
3.4.6) Visita a la obra de técnicos de Madrid	289
3.4.7) Informe del Ministerio de Cultura	289
3.4.8) Instrucciones del subsecretario de Interior	290
3.4.9) Visita a la obra de Iglesias y Olano	291
3.4.10) Solución definitiva para las fachadas	291
3.4.11) Analogía con lo sucedido tras el incendio	292
3.5) Otras incidencias de la obra en las fachadas	293
3.5.1) Plintos	293
3.5.2) Color de las fachadas del patio	293
3.5.3) Solado del patio	294
3.5.4) Descubrimiento de bóvedas	294
3.5.5) Elementos varios de las fachadas exteriores	295
3.5.6) Chapado de ostionera	296
4) CARPINTERÍA EXTERIOR	297
4.1) Memoria de la carpintería exterior	297
4.2) Propuesta de cambio de la carpintería	297
4.3) Reposición de ventanas y puertas del patio	298
5) PRIMERA PARALIZACIÓN Y SUSPENSIÓN DE PAGOS	298
5.1) Unidades nuevas	298
5.1.1) Precios contradictorios	298
5.1.2) Abonos a buena cuenta	299
5.2) Paralización de la obra	299
5.3) Suspensión de pagos	300
NOTAS	302

**CAPÍTULO 12º: OBRA DE REHABILITACIÓN: TERCERA FASE: DESDE
EL ABANDONO DE COTOS AL PROYECTO DE TERMI-
NACIÓN**

1) VIVIENDA DEL GOBERNADOR	306
2) PRIMER REFORMADO	306
2.1) Encargo y objeto	307
2.2) Presupuesto	307
3) REANUDACIÓN DE LA OBRA	307
3.1) Reanudación de los trabajos	307

3.2) Reportaje sobre la reanudación de la obra	308
4) PROYECTOS DE ELECTRICIDAD Y TRANSFORMADOR	308
4.1) Proyecto de electricidad	308
4.2) Proyecto de centro de transformación	309
5) GASIFICACIÓN	310
6) SEGUNDO REFORMADO	310
6.1) Presupuesto para acabar la obra	310
6.2) Petición de un proyecto reformado	311
6.3) Segundo proyecto reformado	312
6.3.1) Objeto y programa	312
6.3.2) Actuaciones proyectadas	312
6.3.3) Presupuesto	313
6.3.4) Planos	313
6.4) Aprobación del gasto	314
6.5) Fiscalización por la Junta de Andalucía	314
7) SEGUNDA PARALIZACIÓN Y RESOLUCIÓN DEL CONTRATO	315
7.1) Segunda paralización de la obra	315
7.2) Informe sobre la resolución del contrato	316
7.2.1) Antecedentes	316
7.2.2) Incumplimiento de los programas de trabajos	316
7.2.3) Consideraciones jurídicas	317
7.2.4) Resumen	318
7.3) Reportaje sobre la obra paralizada	319
7.3.1) Antecedentes	319
7.3.2) Situación actual	320
7.4) Recepción única y definitiva	320
7.4.1) Acto de la recepción	320
7.4.2) Informe de la Dirección Facultativa	321
NOTAS	322

CAPÍTULO 13º: OBRA DE REHABILITACIÓN: 4ª FASE: DESDE EL PROYECTO DE TERMINACIÓN A LA INAUGURACIÓN DE LA OBRA

	324
1) PROYECTO DE TERMINACIÓN	324
1.1) Actuaciones previas a la redacción del proyecto	324
1.1.1) Croquis iniciales	324
1.1.2) Croquis modificados	325
1.1.3) Petición del proyecto de terminación	325
1.1.4) Discusión del presupuesto	326
1.2) Proyecto de terminación	326
1.2.1) Contenido y encargo	327
1.2.2) Objeto y programa	327
1.2.3) Estado actual	328
1.2.4) Disposición adoptada	328
1.2.5) Elementos constructivos	330
1.2.6) Características contractuales	331
1.2.7) Seguridad	331

1.3) Actuaciones previas a la reanudación de la obra	331
1.3.1) Télex confirmando el crédito	331
1.3.2) Acta de replanteo previo	332
1.3.3) Comprobación del replanteo	332
1.4) Algunas incidencias de la obra	332
1.4.1) Salidero de aguas	332
1.4.2) Insectos en la obra	332
1.4.3) Sala de público de la 1ª planta	332
1.4.4) Control de las certificaciones por gobernador	333
2) PROYECTO ADICIONAL AL DE TERMINACIÓN	333
2.1) Nuevas necesidades surgidas	334
2.1.1) Primera petición del gobernador Caracuel	334
2.1.2) Almacén para la droga decomisada	334
2.1.3) Nuevas peticiones del gobernador	334
2.1.4) Petición de nuevas obras por los arquitectos	335
2.1.5) Visita a la obra del gobernador	335
2.2) Croquis de modificaciones de las plantas	335
2.2.1) Primeras modificaciones	336
2.2.2) Nuevos planos con las plantas modificadas	336
2.2.3) Nuevas modificaciones de la planta baja	337
2.3) Petición del proyecto adicional	337
2.3.1) Informe de la Dirección Facultativa	337
2.3.2) Petición de aumento de plazo	338
2.3.3) Reiteración de la petición del reformado	339
2.3.4) Últimas modificaciones	339
2.4) Proyecto adicional al de terminación	339
2.4.1) Encargo	339
2.4.2) Objeto y programa	340
2.4.3) Disposición	340
2.4.4) Características contractuales	340
2.5) Comprobación del replanteo	341
3) MOBILIARIO	341
3.1) Primer presupuesto	341
3.2) Segundo presupuesto	342
4) COMUNICACIONES	342
4.1) Primera reunión	342
4.2) Segunda reunión	343
4.3) Efectos de la segunda reunión	344
4.4) Informe de la Dirección Facultativa	344
4.4.1) Instalación actual	344
4.4.2) Petición del jefe del Servicio de Transmisiones	344
4.4.3) Instalación solicitada	345
5) REPORTAJE	345
5.1) Primera página	345
5.2) Páginas interiores	346
5.2.1) Primera parte	346
5.2.2) Segunda parte: "La obra interminable"	346

5.2.3) Tercera parte: " <i>Carlos III</i> "	347
5.2.4) Cuarta parte: " <i>Lo quiso Cultura</i> "	347
6) PROYECTO COMPLEMENTARIO AL DE TERMINACIÓN	347
6.1) Visita a la obra del oficial mayor	348
6.2) Presupuesto de SERWISEGUR	348
6.3) Informe de la Dirección Facultativa	349
6.3.1) Iluminación exterior	349
6.3.2) Limpieza de fachadas y ampliación del zócalo	349
6.3.3) Mejoras en la zona de garajes y otras	349
6.3.4) Jardinería	349
6.3.5) Obra en la casa del secretario general	350
6.3.6) Protección contra intrusión e incendios	350
6.4) Proyecto complementario	350
6.4.1) Título y contenido	350
6.4.2) Objeto, programa y disposición adoptada	350
6.4.3) Características contractuales	351
6.5) Proyecto no ejecutado	351
7) ZONA ANTIGUA DEL GOBERNADOR	351
7.1) Primeras ideas	352
7.2) Suspensión de la obra en la zona	352
7.3) Presupuesto de PADRÓS	352
7.4) Informe de la Dirección Facultativa	352
8) BUSTOS	353
8.1) Protección y almacenamiento	353
8.2) Restauración	354
9) FUENTE	354
10) SEGURIDAD	355
10.1) Medidas de seguridad	355
10.2) Inspección de Trabajo	356
10.3) Peligro de caída de grúa	356
10.4) Proyecto de seguridad	356
10.4.1) Memoria	356
10.4.2) Planos	357
10.4.3) Pliego de condiciones	357
10.4.4) Presupuesto	357
10.5) Plan de seguridad e higiene	358
11) PLACA CONMEMORATIVA	358
12) RECEPCIONES Y LIQUIDACIÓN	359
12.1) Recepción y liquidación provisional	359
12.2) Recepción definitiva	359
13) TRIBUNAL DE CUENTAS	360
13.1) Escrito del Tribunal de Cuentas	360
13.2) Nota de contestación al Tribunal de Cuentas	360
13.3) Carta de remisión de la nota anterior	361
14) INAUGURACIÓN	362
14.1) Tarjeta de invitación	362
14.2) Acto de la inauguración	362

14.3) Reportajes sobre el acto	363
14.4) Exposición de pintores malagueños	364
14.5) Consecuencias de la obra para el edificio	364
NOTAS	365
CAPÍTULO 14º: FUTURO DEL EDIFICIO BIC COMO MUSEO	369
1) LA ADUANA COMO BIEN DE INTERÉS CULTURAL	369
1.1) Fichas del Mº de Cultura	369
1.2) Expediente de monumento histórico-artístico	369
1.2.1) Acuerdo de incoación	369
1.2.2) Resolución de incoación	370
1.2.3) Remisión de la documentación	370
1.3) Memoria histórico-artística	370
2) REIVINDICACIONES DE LA ADUANA COMO CENTRO CULTURAL	370
2.1) Manifiesto por el patrimonio cultural malagueño	371
2.2) La Aduana para Casa de la Cultura	372
2.3) La Aduana para museo de Arte Contemporáneo	373
2.4) La Aduana para museo Arqueológico	373
2.5) La Aduana para museo de Bellas Artes	376
2.5.1) Planteamiento del problema	376
2.5.2) Primera manifestación	377
2.5.3) Proyecto de instalación provisional del museo	379
2.5.4) Segunda manifestación	380
2.5.5) Tercera manifestación	381
2.5.6) Nuevas ofertas	381
2.5.7) Cuarta manifestación	383
2.5.8) Estado actual de la cuestión	384
2.6) La Aduana para museo de la Ciudad	385
2.6.1) Antecedentes	385
2.6.2) El museo de la Ciudad de Madrid	385
2.6.3) El museo municipal de la Coracha	385
2.7) Creación de una zona histórico-monumental	386
2.7.1) Opinión del ingeniero Garnica	386
2.7.2) Postura municipal	386
2.7.3) Aportación del literato Campos	386
2.8) Propuesta de futuro del autor de esta tesis	387
NOTAS	389

3ª PARTE: ARQUITECTOS INTERVINIENTES EN LA CONSTRUCCIÓN

CAPÍTULO 15º: SITUACIÓN ARTÍSTICA	393
1) NEOCLASICISMO EN ESPAÑA	393
1.1) Implantación	393
1.2) Evolución	394

2) ACADEMIA DE SAN FERNANDO	394
2.1) Junta Preparatoria (1744 a 1752)	395
2.2) Academia Real	395
2.3) Académicos de mérito y supernumerarios	396
2.4) Comisión de Arquitectura	396
2.5) Academias locales	397
2.6) Premios	397
3) NEOCLASICISMO EN MÁLAGA	397
NOTAS	399

CAPÍTULO 16º: ARQUITECTO AUTOR DEL PROYECTO PRIMITIVO:

MANUEL MARTÍN RODRÍGUEZ: VIDA	400
1) EQUIPO DE VENTURA RODRÍGUEZ	400
2) VIDA	400
2.1) Biografía	401
2.2) Genealogía	401
2.3) Parentesco con Ventura Rodríguez	402
2.4) El arquitecto Manuel Rodríguez	402
3) FORMACIÓN	403
3.1) Estudios	403
3.2) Viajes formativos	403
4) PREMIO DE LA ACADEMIA	404
4.1) Proyecto	404
4.2) Proceso de la concesión del premio	405
4.3) Proyecto premiado en la prueba " <i>de pensado</i> "	405
4.3.1) Asunto de esta prueba	405
4.3.2) Comentarios al proyecto	406
4.4) Proyecto premiado en la prueba " <i>de repente</i> "	407
4.4.1) Asunto de esta prueba	407
4.4.2) Comentarios al proyecto	407
5) ACADÉMICO	408
5.1) Académico de mérito	408
5.2) Profesor de la Academia	408
5.3) Teniente de Arquitectura	408
5.4) Director de Arquitectura	409
5.5) Director general de la Academia	410
5.6) Profesores de la Academia con títulos	411
6) OTROS NOMBRAMIENTOS Y HONORES	411
6.1) Teniente maestro mayor del Ayuntamiento de Madrid	411
6.2) Intento de que se le nombrase maestro mayor	412
6.3) Martín Rodríguez y la Dirección Gral. de Caminos	413
6.4) Nombramientos varios	414
7) RELACIONES CON OTROS ARQUITECTOS	414
7.1) Casanova	414
7.2) Cuervo	414
7.3) González de Lara	415
7.4) González Ortiz	415

7.5) Guill	415
7.6) Losada	415
7.7) Munar	415
7.8) Ochandátegui	416
7.9) Arquitectos de su taller	416
8) TEORÍAS ARQUITECTÓNICAS	416
8.1) Evolución de su pensamiento arquitectónico	416
8.2) Vitruvianismo de Martín Rodríguez	417
8.3) Martín Rodríguez, articulista	417
8.4) Frustración de Martín Rodríguez	418
9) IMPORTANCIA ARQUITECTÓNICA DE SU FIGURA	418
NOTAS	420

**CAPÍTULO 17º: ARQUITECTO AUTOR DEL PROYECTO PRIMITIVO:
MANUEL MARTÍN RODRÍGUEZ: OBRAS**

AÑO 1773	426
1) Palacio de Altamira de Madrid	426
AÑO 1776	428
2) Fuentes de Madrid	428
3) Casa del Real Depósito Hidrográfico	428
4) Casa del marqués de Matallana	428
5) Casa del vizconde de Huerta	428
AÑO 1777	429
6) Casa de las Temporalidades	429
AÑO 1779	429
7) Palacio de los condes de la Puebla del Maestre	429
AÑO 1783	429
8) Palacio de Villahermosa	429
AÑO 1785	430
9) Casa del duque de Larco	430
AÑO 1786	430
10) Plaza de Toros de Madrid	430
11) Ayuntamiento y cárcel de Guadalcanal	430
AÑO 1787	431
12) Iglesia en Cangas de Onís	431
13) Ayuntamiento de Cilleros	431
14) Capilla de Santiago en Villena	431
15) Iglesia en Villacarralón	431
16) Retablo de la iglesia de Albánchez	431
17) Cárcel de Cilleros	431
18) Viviendas en Zamora	431
AÑO 1788	432
19) Aduana de Málaga	432
20) Teatro y Ayuntamiento de Andújar, y órgano de la iglesia de San Juan de Madrid	432
21) Tabernáculo de la catedral de Cartagena	432
22) Aduana de Salamanca	432

23) Puente en Salamanca	432
AÑO 1789	432
24) Santuario de Covadonga	432
25) Catafalco de Carlos III en Madrid	432
AÑO 1790	433
26) Audiencia de Cáceres	433
27) Ayuntamiento de Guadalajara	435
28) Granero en Baños del Berete	435
29) Corral de Almaguer	435
30) Traída de aguas de Pamplona	435
31) Fuentes de Vera	435
32) Retablo de la catedral de Lérida	436
33) Panera de Baños del Berete	436
34) Tabernáculo de la catedral de Salamanca	436
AÑO 1791	437
35) Retablo para la catedral de Salamanca	437
36) Fachada de la catedral de Pamplona	437
37) Barrio de Leganitos de Madrid	437
38) Capilla de San Pedro de Alcántara	437
39) Cuartel de Caballería de Madrid	438
40) Fábrica de Brihuega	438
41) Fábrica de cristales de Madrid	438
42) Iglesia de los premostratenses de Madrid	438
AÑO 1792	438
43) Escuelas en Comillas	439
AÑO 1793	439
44) Iglesia en Galanosa	439
45) Iglesia en Benavente	439
46) Iglesia en Villanova de Sagra	439
47) Iglesia en Arenas del Rey	439
48) Iglesia en Ohanes	440
49) Catedral de Jaén	440
50) Altar para Sevilla	441
51) Convento en Salamanca	441
52) Casa del marqués de Santa Cruz	441
53) Platería de Martínez	441
AÑO 1794	441
54) Altar para la iglesia de Loranca de Tajuña	441
55) Puente de Alcaudete	442
56) Iglesia de los premostratenses de Valladolid	442
57) Catedral de Popayán	442
58) Altar de la iglesia de Navaridas	442
AÑO 1796	442
59) Lazareto de Mahón	442
60) Convento en Santa Cruz de Tenerife	442
AÑO 1797	442
61) Retablo de la iglesia de San Antonio de Cádiz	442

AÑO 1798	442
62) Catedral de La Habana	443
63) Edificio de la Real Academia Española	443
64) Iglesia de San Juan de Dios de Madrid	443
AÑO 1803	443
65) Iglesia en Popayán	443
66) Fábrica de salitre de Madrid	443
NOTAS	444

CAPÍTULO 18º: ARQUITECTOS DIRECTORES DE LA PRIMERA FASE DE LA OBRA: MIGUEL DEL CASTILLO E ILDEFONSO VAL-CÁRCEL	450
1) MIGUEL DEL CASTILLO: VIDA	450
1.1) Vida	450
1.2) Alarife público	451
1.3) Otras actividades	452
1.3.1) Valoraciones	452
1.3.2) Otros trabajos	452
2) MIGUEL DEL CASTILLO: OBRAS	453
2.1) Ingeniería militar	453
2.1.1) Cuartel junto al castillo de San Lorenzo	453
2.1.2) Cuartel en las Atarazanas	453
2.1.3) Cuartel en Atarazanas y Molinillo del Viento	453
2.2) Caminos	453
2.2.1) Caminos del Cantal y de la Torre de San Telmo	453
2.2.2) Camino de Antequera	453
2.3) Abastecimiento de aguas	454
2.3.1) Puente de Santo Domingo	454
2.3.2) Puente sobre el Guadalhorce	454
2.3.3) Cañería de la fuente de la Culebra	454
2.3.4) Riegos de Torremolinos	454
2.3.5) Cañerías del colegio de Niñas Huérfanas	455
2.4) Obras en el Guadalmedina	455
2.4.1) Paredón de calle San Jacinto	455
2.4.2) Paredón del Perchel	455
2.4.3) Desarenado del Guadalmedina	455
2.5) Empedrado de calles	455
2.5.1) Calle Carretería	456
2.5.2) Varias calles	456
2.5.3) Calle Abujero	456
2.6) Reformas en el casco antiguo y ensanche	456
2.6.1) Solar en postigo de Juan Bollero	456
2.6.2) Solar en calle Salitre	456
2.6.3) Apertura en calle del Mesón de la Victoria	456
2.6.4) Sector primitivo de la Alameda	456
2.6.5) Ampliación de la Alameda	457
2.7) Arquitectura civil	457

2.7.1) Iglesia de Santa Ana de Manilva	457
2.7.2) Casa de la Matanza	457
2.7.3) Capilla de la iglesia de Santiago de Málaga	457
2.7.4) Iglesia de Macharaviaya	458
2.7.5) Casa de Expósitos	459
2.7.6) Casas en la Cortina del Muelle	459
2.7.7) Aduana	459
2.7.8) Solar junto a la iglesia de San Juan	460
2.7.9) Plan ignográfico de la Catedral	460
2.7.10) Casas de la Alameda	460
3) ILDEFONSO VALCÁRCEL	461
NOTAS	462

CAPÍTULO 19º: ARQUITECTO DIRECTOR DE LA SEGUNDA FASE DE LA OBRA: SILVESTRE BONILLA	466
1) VIDA	466
2) ACTIVIDAD PROFESIONAL	466
3) INTERVENCIÓN EN LA OBRA DE LA ADUANA	466
NOTAS	468

CAPÍTULO 20º: ARQUITECTO AUTOR DEL PROYECTO DE TERMINA- CIÓN: PEDRO NOLASCO DE VENTURA	469
1) PERTENENCIA A LA TERCERA GENERACIÓN ILUSTRADA	469
1.1) Primera generación	469
1.2) Segunda generación	469
1.3) Tercera generación	470
1.4) Cuarta generación	470
2) VIDA	470
3) PREMIOS DE LA ACADEMIA	471
4) ACTIVIDAD EN EL NORTE	472
5) INTENTOS DE SER ACADÉMICO	473
6) MANUSCRITO SOBRE TEMPLOS	473
7) ÚLTIMA ETAPA EN MADRID	474
8) OBRAS	474
8.1) Cementerios	474
8.1.1) Cementerio nº 1	474
8.1.2) Cementerio nº 2	474
8.1.3) Cementerio nº 3	475
8.1.4) Coincidencias entre los tres cementerios	476
8.2) Lazareto	476
8.3) Aduana	478
8.4) Torre de la iglesia de Arróniz	480
8.5) Iglesia de Allo	481
8.6) Terminación de la Aduana de Málaga	482
8.7) Iglesia de Lurreyura	483
NOTAS	484

4ª PARTE: ENTORNO URBANÍSTICO

CAPÍTULO 21º: EL SOLAR CON LOS FENICIOS Y LOS ROMANOS	486
1) FENICIOS	486
1.1) La ciudad fenicia de Malaka	486
1.2) El puerto fenicio	487
1.3) El templo fenicio	487
1.4) Hallazgos arqueológicos fenicios	488
1.5) El solar de la Aduana con los fenicios	488
2) ROMANOS	490
2.1) La ciudad romana	490
2.2) El puerto romano	491
2.3) El teatro romano	491
2.4) El solar de la Aduana con los romanos	492
NOTAS	494
CAPÍTULO 22º: EL SOLAR DURANTE LA EDAD MEDIA	497
1) BIZANTINOS Y VISIGODOS	497
1.1) Inscripción bizantina	497
1.2) Puerta de la Cava	497
2) ÁRABES	498
2.1) La ciudad árabe	498
2.2) La Alcazaba	498
2.3) Murallas de la Alcazaba	499
2.4) Puertas de la Alcazaba	500
2.4.1) Puerta del Bizcocho	500
2.4.2) Puerta de los Bastimentos o de la Aduana	501
2.4.3) Puerta del Postigo	501
2.4.4) Puerta de la Caba	501
2.4.5) Puerta de la Aduana o Bib-al-Diquen	501
2.5) Haza de la Alcazaba	502
2.6) El puerto árabe	502
2.7) Canal del Arsenal	502
3) EL SOLAR DE LA ADUANA DURANTE LA EDAD MEDIA	503
NOTAS	505
CAPÍTULO 23º: MÁLAGA EN LA EDAD MODERNA	507
1) MÁLAGA EN LA EDAD MODERNA	507
1.1) La ciudad moderna	507
1.2) La ciudad vista por viajeros extranjeros	508
1.2.1) Van der Wyngaerde	508
1.2.2) Hoefnagel	508
1.2.3) Texeira	509
1.2.4) Chéreau	509
2) EL PUERTO DE LOS AUSTRIAS	509

2.1) Reinado de los Reyes Católicos	510
2.2) Reinado de Carlos V	510
2.3) Reinado de Felipe II	510
2.4) Reinado de Felipe III	511
2.5) Reinado de Felipe IV	512
2.6) Reinado de Carlos II	513
3) EL SOLAR DE LA ADUANA DURANTE LOS AUSTRIAS	513
3.1) Estado del corral de la Aduana	513
3.2) Sucesos en la puerta de la Cava	514
NOTAS	515

CAPÍTULO 24º: LA MÁLAGA DE LOS BORBONES **518**

1) LA ESPAÑA BORBÓNICA	518
1.1) Colaboradores de Carlos III	518
1.2) Órganos de Gobierno centrales	519
1.3) Administración local	519
1.3.1) Virreinato de Navarra	519
1.3.2) Audiencias	519
1.3.3) Capitanías generales	520
1.3.4) Intendencias	520
1.3.5) Corregimientos	520
1.3.6) Asamblea municipal, Cabildo o Ayuntamiento	520
2) LA MÁLAGA DE LOS BORBONES	520
2.1) Aumento demográfico	520
2.2) Desarrollo urbanístico	521
3) ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA MALAGUEÑA	521
3.1) Autoridades superiores	521
3.1.1) Capitán general del reino de Granada	521
3.1.2) Gobernador militar y político	522
3.1.3) Alcalde mayor	522
3.2) Otras autoridades	522
3.3) El cabildo municipal	522
3.4) Instituciones administrativas	523
3.4.1) El Consulado	523
3.4.2) Los pósitos y montepíos	524
3.4.3) La Justicia	524
4) OBRAS PÚBLICAS	524
4.1) Ingenieros militares	524
4.2) Obras relacionadas con el puerto	524
4.3) Acueducto de San Telmo	525
4.4) Otras obras públicas	525
5) PUERTO DE LOS BORBONES	525
5.1) Reinado de Felipe V (1700 a 1746)	526
5.1.1) Proyecto de Thurus	526
5.1.2) Proyecto de D'Aubeterre	526
5.1.3) Proyecto anónimo	526
5.1.4) Intervención de Verbóm	527

5.1.5) Directores posteriores de la obra	527
5.1.6) Ampliación de Zermefio	528
5.2) Reinado de Carlos III (1759 a 1788)	528
5.2.1) Estado del puerto al comienzo de este período	529
5.2.2) Reanudación de la obra	529
5.2.3) Plano de Segismundo Font	530
5.2.4) Plano de Carrión de Mula	531
6) SOLAR DE LA ADUANA CON LOS BORBONES	531
6.1) Estado del solar en 1717	531
6.2) Diferentes proyectos para el solar	532
6.3) El solar en 1772 según Carter	532
6.4) Plano de la Alcazaba en 1773	532
6.5) Primera aparición en planos de la Aduana nueva	533
NOTAS	534

CAPÍTULO 25º: ACTUACIONES URBANÍSTICAS SOBRE EL ENTORNO POSTERIORES A LA CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO: CORTINA DEL MUELLE Y ZONA DE LA ALCAZABA

	537
1) GENERALIDADES	537
2) CORTINA DEL MUELLE	537
3) INTENTOS DE URBANIZACIÓN DE LA ALCAZABA	538
3.1) Proyectos militares	539
3.1.1) Proyecto de cuartel de 1798	539
3.1.2) Murallón para cerrar el boquete de la Aduana	540
3.1.3) Proyecto de ocupación de 1835	541
3.1.4) Proyecto de Francisco Coello	542
3.2) Proyectos municipales	542
3.2.1) Proyectos de Ávila	543
3.2.2) Proyecto de De la Cerda	543
4) CREACIÓN DE CALLE ALCAZABILLA	544
5) RAMPA DE ENTRADA A LA ADUANA	545
6) PROYECTO DE NUEVO GOBIERNO CIVIL	545
7) RESTAURACIÓN DE LA ALCAZABA	546
7.1) Recuperación del monumento	546
7.2) Obra posterior de restauración	547
7.3) Centro de arte hispano-musulmán	548
8) TEATRO ROMANO	548
8.1) Construcción de la Casa de la Cultura	548
8.2) Aparición del Teatro Romano	549
8.3) Primeras excavaciones arqueológicas	550
8.4) Descripción del Teatro Romano	550
8.5) Trabajos de recuperación arqueológica	551
8.6) Proyecto arquitectónico de restauración	552
8.7) Parque arqueológico de calle Alcazabilla	553
9) JARDINES DE PUERTA OSCURA	554
9.1) Creación	554

9.2) Restauración	554
9.3) Hallazgos arqueológicos	555
NOTAS	556
CAPÍTULO 26º: ACTUACIONES URBANÍSTICAS SOBRE EL ENTORNO POSTERIORES A LA CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO: LA CORACHA Y EL TÚNEL	563
1) REHABILITACIÓN DE LA CORACHA	563
1.1) Proyecto de la Escuela de Arquitectura de Sevilla	563
1.2) Concurso de ideas	564
1.3) Proyecto de García de Paredes	564
1.4) Proyecto de Federico Orellana	564
1.4.1) Elaboración del proyecto	564
1.4.2) Presentación del proyecto a la ciudad	565
1.4.3) Reticencias al proyecto	565
1.5) Propuesta de recuperación paisajística	566
1.6) Nueva alternativa municipal	566
1.7) Concurso de ideas del entorno de la Coracha	567
1.8) Museo de la Historia de la Ciudad	568
2) TÚNEL BAJO LA ALCAZABA	569
2.1) Opiniones sobre su utilidad	570
2.2) Elaboración del anteproyecto	570
2.3) Tramitación del expediente	571
2.4) Hallazgos arqueológicos	571
2.5) Comienzo de la obra	572
2.6) Impacto sobre la Alcazaba	573
2.7) Terminación de la perforación del túnel	573
2.8) Paralización de la obra	574
2.9) Aparcamiento subterráneo	574
2.10) Nuevos hallazgos arqueológicos	575
NOTAS	576
CAPÍTULO 27º: ACTUACIONES URBANÍSTICAS SOBRE EL ENTORNO POSTERIORES A LA CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO: EL PUERTO Y EL PARQUE	581
1) PUERTO FASE FINAL	581
1.1) Anteproyectos previos	581
1.2) Proyecto de Yagüe	581
1.2.1) Problema principal	582
1.2.2) Financiación	582
1.2.3) Proyecto de urbanización	582
1.2.4) Incidencias de la obra	583
1.3) Proyecto de Prieto	583
2) EL PARQUE	584
2.1) Creación del Parque	584
2.1.1) Transformación a Parque del sobrante del puerto	584
2.1.2) Proyecto de Strachan	585

2.1.3) Proyectos de Rivera y Rucoba	586
2.1.4) Proyecto definitivo	586
2.1.5) Modificaciones al proyecto definitivo	587
2.1.6) Construcción	588
2.1.7) Estado actual	588
2.1.8) Declaración de BIC y actos del Centenario	589
2.2) Relación entre el Parque y la Aduana	589
2.3) Palmeras de la Aduana	590
2.3.1) Palmeras de la fachada oeste	590
2.3.2) Palmera del patio central	590
2.4) Casa del Jardínero	590
3) PLANES DE ORDENACIÓN	591
3.1) Plan de Pérez de las Rozas	592
3.2) Plan de De la Cerda	592
3.3) Plan de Lombardo, Werner y Benjumea	592
3.4) Plan de Rubio	593
3.5) Plan de González Edo	593
3.6) Plan de Alvarez de Toledo y Caballero	593
3.7) Plan de Quero, Moreno y Seguí	594
3.8) Plan de Quero	594
3.9) Propuesta de Machuca	594
NOTAS	596

CONCLUSIONES	599
1ª PARTE: CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO	599
1) Aduanas de Málaga desde la época romana	599
2) Analogías con otras aduanas coetáneas	600
3) Influencias habidas en el proyecto de la Aduana	601
4) Influencias de la situación artística nacional sobre el proyecto de la Aduana de Málaga y de éste sobre la actividad arquitectónica local	602
5) Importancia del edificio para Málaga e influencias sobre edificios posteriores de la ciudad	603
6) Importancia del solar elegido	603
7) La figura de Pedro Ortega Monroy	603
8) Financiación de la obra	604
9) Sistema de ejecución de la obra	605
10) Utilización de penados como mano de obra	605
11) Materiales empleados en la obra	605
12) Uso del edificio durante la ocupación francesa	606
13) Causas de la larga duración de la obra	606
14) Forcejeo de Ortega por el control de la obra	606
15) Analogía entre la ejecución de las obras de esta época y las actuales	607
16) Coste final de la obra	607
17) Visión del edificio dada por los viajeros	608

2ª PARTE: REFORMAS POSTERIORES	609
18) Falta de datos sobre la fábrica de tabacos	609
19) Posible interés de Heredia en instalar la fábrica	609
20) Distribución del edificio como fábrica de tabacos	609
21) Clausura de la fábrica de tabacos de Málaga	610
22) Fábricas de tabacos posteriores en Málaga	610
23) Alojamiento de Isabel II en la Aduana	610
24) Alojamiento de Alfonso XII en la Aduana	611
25) Causas del incendio de 1922	611
26) Proyectos de reconstrucción tras el incendio	611
27) Proyectos más importantes entre el de reconstrucción y el de reforma de 1981	612
28) Resumen de las distribuciones del edificio	613
29) Proyectos comprendidos en la obra de reforma	613
30) Incorrecta elección del contratista	614
31) Calas en el subsuelo y búsqueda de la primera piedra	614
32) Eco en la prensa de las incidencias de la obra	615
33) Estado de la estructura resistente tras la obra de restauración de después del incendio y su peritación y refuerzo en la de reforma de 1981 a 91	616
34) Restauración de fachadas exteriores e interiores	616
35) Actuación de Cotos debido a su situación financiera	618
36) Terminación de la obra	618
37) Recuperación de bustos y de la fuente del patio	618
38) Inauguración	619
39) Analogías entre las ejecuciones de las tres grandes obras efectuadas en el edificio	619
40) Incoación de expediente de BIC	620
41) Uso cultural del edificio	621
42) Politización del problema del palacio de la Aduana como sede del Bellas Artes	621
3ª PARTE: ARQUITECTOS INTERVINIENTES EN LA CONSTRUCCIÓN	623
43) Influencia del cambio de la situación artística e histórica nacional sobre los arquitectos que actuaron en la construcción de la Aduana de Málaga y sus obras	623
44) Guill plantea dudas sobre la existencia de un parentesco real entre Ventura y Martín	624
45) Formación, honores y personalidad de Manuel Martín	624
46) Figura y actividades de Miguel del Castillo	625
47) Arquitectos directores de la obra desconocidos: Pérez y Bonilla	625
48) Pedro Nolasco de Ventura	626
49) Coincidencia entre las vidas y actividad profesional de los arquitectos que intervinieron en la construcción de la Aduana de Málaga	626
50) Influencia recíproca entre los hechos ocurridos durante la obra de la Aduana de Málaga y la actividad profesional de estos arquitectos	630
51) Pertenencia a la Academia como medio para la captación de encargos	

entre sus miembros	632
52) Evolución del perfil del arquitecto durante este período	632
4ª PARTE: EL ENTORNO URBANÍSTICO	633
53) Solar en tiempos de los fenicios	634
54) Solar en tiempos de los romanos	634
55) Solar en tiempo de los moros	634
56) Solar en tiempo de los austrias	635
57) Solar en tiempos de los borbones	635
58) Actuaciones sobre la Alcazaba en el siglo XIX	635
59) Proyecto de nuevo Gobierno Civil en los jardines de Ben Gabirol	636
60) Creación de un parque arqueológico en c/ Alcazabilla	636
61) Proyectos de rehabilitación de la Coracha	636
62) Museo de la Historia de la Ciudad	636
63) Túnel bajo la Alcazaba	637
64) Necesidad de ampliación del puerto	637
65) Diferentes proyectos para el Parque	637
66) El palacio de la Aduana en los diferentes planes de ordenación urbana de Málaga	638
TESIS: LA ADUANA PARA MUSEO DE LA HISTORIA DE LA CIUDAD	639
NOTAS	642

APÉNDICES

ANEJOS	643
1) Pleito entre el comprador de los terrenos de delante de Puerta del mar vendidos para costear la obra de la Aduana y el Cabildo	643
2) El intendente Pedro Ortega Monroy	644
3) Actuaciones del Ayuntamiento para controlar la obra de la Aduana durante el Trienio Liberal	645
4) Fichas de los edificios de Alameda Principal 18 y 23 de Málaga	649
5) Relación de ocupantes de las viviendas de la Aduana durante los años 1847 a 1851 y los alquileres abonados	650
6) Programa del proyecto primitivo de la obra de reforma de 1981 a 1991 del palacio de la Aduana	652
7) Apeo urgente de la estructura de una parte del suelo de la planta segunda	655
8) Métodos clásicos de limpieza de fachadas de piedra	656
9) Programa de necesidades del primer proyecto modificado de obra de reforma de 1981 a 1991	658
10) Programa de necesidades del segundo proyecto modificado de la obra de reforma de 1981 a 1991	659
11) Medidas de seguridad y salud contenidas en el proyecto de terminación	661
12) Discusiones sobre el impacto de la construcción del túnel bajo la Alcazaba para el monumento	662

NOTAS	667
DOCUMENTOS	670
1) Inscripciones romanas halladas en la zona de la Alcazaba	670
2) Inscripciones vistas por Carter en la zona de la Aduana en 1773	671
3) Carta del emperador Carlos V al marqués de Mondéjar sobre el corral de la Aduana	675
4) Fragmento de la partida de defunción del abuelo de Manuel Martín Rodríguez	675
5) Dictamen de Ventura Rodríguez sobre los aspirantes a la plaza de teniente maestro mayor del Ayuntamiento de Madrid	676
6) Carta de Ventura Rodríguez al Ayuntamiento de Madrid proponiendo el nombramiento de su sobrino para teniente maestro mayor	678
7) Escrito del Ayuntamiento de Madrid nombrando a Manuel Martín Rodríguez Teniente maestro mayor	679
8) Escrito de Mateo Guill al Ayuntamiento quejándose del nombramiento de Manuel Martín Rodríguez como teniente maestro mayor	683
9) Escrito de miembros del Ayuntamiento sobre el nombramiento de Manuel Martín Rodríguez como teniente maestro mayor	685
10) Orden de construir cuarteles en Málaga	690
11) Trabajadores penados en las obras reales	691
12) Ordenes de entregar el solar para la Aduana	692
13) Escrito donde Manuel Martín Rodríguez informa haber recibido trece mil seiscientos reales adeudados a su tío Ventura ya fallecido por los proyectos de algunas iglesias del Arzobispado de Granada	693
14) Carta de Cuervo a la Academia solicitando su ingreso en la misma y alegandola protección de Martín Rodríguez y la estancia en su casa y taller	693
15) Petición de Ortega Monroy al Consulado sobre la demolición de una caseta de su propiedad sita en los terrenos vendidos para costear la construcción de la nueva Aduana	694
16) Comunicación de la contribución que el Consulado debería hacer a la obra de la Aduana	695
17) Descripción del edificio de la Aduana por Medina Conde	695
18) Inscripción en diez planchas de plomo que iba dentro de la caja que se introdujo en un sillar de los cimientos de la Aduana con motivo de la colocación de la primera piedra	696
19) Informe de Castillo sobre el proyecto de Francisco Monsalve para el aprovechamiento de las aguas de Torremolinos presentado por la Sociedad Económica de Amigos del País	697
20) Orden de cerrar el boquete de la Aduana	698
21) Escrito por el que se jubila a Ortega Monroy pero se le deja al cargo de la obra de la Aduana	699
22) Aumento de sueldo para el comandante de presidiarios de la Aduana	700
23) Tema de la prueba de "pensado" de la primera clase con el que Pedro Nolasco de Ventura obtuvo el primer premio de la Academia de San Fernando	700

24) Orden en que se pregunta por los fondos para la construcción del boquete de la Aduana	701
25) Encargo del proyecto para cerrar el boquete de la Aduana	701
26) Orden de suspensión de la obra del boquete de la Aduana	702
27) Nombramiento de Bonilla como arquitecto de la Junta de Reales Obras de Málaga	703
28) Concesión de una pensión a la viuda del arquitecto Luis Pérez	704
29) Relación de empleados para las Obras Reales en Málaga durante la ocupación francesa de la ciudad	704
30) Extracto de la organización general del ejército francés del 7.2.1812 referente al gobierno de Málaga	705
31) Refuerzo del puesto de la Aduana ante ataque de la flota inglesa	706
32) Instrucciones que dio el general Maransin al comandante de armas de Málaga en caso de ataque del enemigo	706
33) Acuerdo del Consulado de pagar a Manuel Agustín Heredia el importe de unas maderas entregadas para la obra de la Aduana	707
34) Certificaciones de la obra de la Aduana correspondientes a los meses de junio y julio de 1820	708
35) Nómina de empleados en la obra de la Aduana al 5.8.1820	713
36) Nómina de empleados en la obra de la Aduana al 22.11.1820	714
37) Certificaciones de la obra de la Aduana correspondientes a los meses de octubre de 1820 a mayo de 1821	714
38) Fragmento del Manuscrito sobre los templos griegos y toscanos que sirvió a Pedro Nolasco de Ventura para su ingreso en la Academia de San Fernando como académico de mérito	716
39) Relación de objetos existentes en la fábrica de tabacos de la Aduana de Málaga al momento de su cierre	718
40) Relación de utensilios de la fábrica de tabacos de Málaga para transportar a la de Santander	721
41) Operarias de la fábrica de tabacos de Málaga que estaban dispuestas a pasar a la de Santander al cerrarse aquélla	722
42) Relación de los enseres de la fábrica de tabacos de Málaga que se trasladaron a la de Santander a bordo de dos buques	724
43) Descripción del edificio de la Aduana según Madoz	726
44) Anuncio de la subasta de los trabajos de acarreo de tierras para el jardín de la Aduana publicado en los periódicos	727
45) Inventario de la madera deteriorada existente en la obra de la Aduana para Subastarla	727
46) Fichas del edificio de la Aduana redactadas para su declaración como Monumento histórico-artístico	728
47) Memoria artística redactada para la declaración de Bien de Interés Cultural del edificio de la Aduana	729

CRONOLOGÍAS

Cronología del edificio de la Aduana de Málaga	732
--	-----

Cronología de la obra de reforma de la Aduana de Málaga	739
Cronología de las actuaciones para la Aduana como museo	742
Cronología de Martín Rodríguez	763
Cronología de Miguel del Castillo y Nieva	766
Cronología de Ildefonso Valcárcel y García	768
Cronología de Silvestre Bonilla	769
Cronología de Pedro Nolasco de Ventura	770
Cronología comparada de los cinco arquitectos	772
LISTAS	
Arquitectos y otros técnicos intervinientes en obras del edificio de la Aduana	774
Proyectos redactados para la Aduana	775
Obras y otras actuaciones de Manuel Martín Rodríguez	776
Relación de planos de Málaga donde aparece el solar de la Aduana	778
Relación de los ingenieros directores del puerto de Málaga	780
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	781
ÍNDICES	
Lista de ilustraciones, cuadros y mapas	807
Relación de fotografías de las obras	841

A la memoria de mi padre, que fue secretario general del Gobierno Civil de Málaga y principal impulsor de esta tesis, pero que no pudo verla concluida al fallecer en diciembre de 2002.

INTRODUCCION

El objeto de esta tesis doctoral es el estudio del edificio denominado PALACIO DE LA ADUANA de Málaga, desde un punto de vista arquitectónico y técnico, pero relacionándolo con la historia de la ciudad y su entorno urbanístico, así como con los arquitectos y demás personajes que actuaron en él. Sus límites espaciales se circunscriben al edificio, su solar y su entorno urbanístico, siendo éste más o menos amplio según el área de influencia de los distintos hechos tratados. Sus límites temporales se extienden desde la fundación de la ciudad en el siglo VI a.C. hasta hoy, si bien se trata con más profundidad el período de la construcción del edificio.

Se ha investigado sobre los motivos de la erección del inmueble, las trazas de su diseño, su ubicación en el espacio y en el tiempo, las distintas fases y vicisitudes de su construcción, la financiación de su obra, y las referencias escritas y gráficas que sobre él se han efectuado a lo largo de su historia.

Alejandro de la Sota decía que cuando un edificio sale de las manos de su arquitecto creador ya no le pertenece. Es como un ser vivo. Como un hijo que se hubiese independizado para vivir su propia vida. Por ello, se ha estudiado también la vida arquitectónica del edificio a través de las alteraciones causadas en él por los avatares de la Historia: adaptación a fábrica de tabacos, visitas reales, incendio sufrido, y reformas varias, que culminan con la realizada desde 1981 a 1991 por el autor de esta tesis. El estudio del palacio se termina con una mirada a su futuro, relatando los intentos de la ciudad para convertirlo en museo de Bellas Artes.

También se ha indagado sobre los personajes y hechos históricos que incidieron en el edificio durante el tiempo que duró su construcción. Este es el período comprendido entre 1787, año en que Carlos III aprobó la creación de la Real Aduana Nueva de Málaga, y 1829, fecha en que finalmente se terminaría la obra, destinándose a fábrica de tabacos. La investigación se centra en los cinco arquitectos que participaron en los trabajos de su erección, ya fuera en su diseño, como Manuel Martín Rodríguez y más tarde Pedro Nolascó de Ventura, o en la dirección técnica de la obra, como Miguel del Castillo, Ildefonso Valcárcel y Silvestre Bonilla.

La importancia artística e histórica del edificio del palacio de la Aduana de Málaga, tanto en el ámbito local como incluso en el nacional y supranacional, justifica la dedicación a él de una tesis doctoral como la presente.

La significación artística del inmueble se pone de manifiesto por las referencias que a él hacen destacados historiadores de la arquitectura, antiguos y actuales. Llaguno ya lo cita en sus *"Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración"*, al hablar de Manuel Martín Rodríguez. Caveda lo recoge en su *"Memoria para la historia de la Real*

Academia de San Fernando y de las Bellas Artes en España” y dice de él que “*es regular en sus formas y proporciones pero no del gusto más delicado*”, aunque, en su “*Ensayo histórico sobre los diversos géneros de arquitectura empleados en España desde la dominación romana hasta nuestros días*”, afirma que “*es de gran corrección y sencillez*”.

Chueca se refiere a él en su “*Historia de la arquitectura occidental*” diciendo que Manuel Martín Rodríguez “*nos dejó su mejor obra en Málaga, donde construyó su monumental Aduana*”, y lo define como “*un enorme bloque de arquitectura oficial que nos recuerda a Sabatini*”. Navascués, en su capítulo titulado: “*Ventura Rodríguez: entre el barroco y el neoclasicismo*”, del catálogo de la exposición sobre este arquitecto celebrada en el museo municipal de Madrid, opina que se trata de “*una de las obras más significativas de la segunda mitad del siglo XVIII, donde Manuel Martín Rodríguez supo imprimirle un severo carácter como arquitectura oficial que era, a lo que contribuye grandemente la presencia del recio almohadillado en la planta baja, esquinales y cadenetas. En la planta noble y sobre los huecos aparece la característica alternancia de frontones curvos y triangulares, que fue motivo frecuente en la arquitectura civil de los dos Rodríguez*”.

Virginia Tovar, en su capítulo titulado: “*Una obra funcional de Ventura Rodríguez y otras de carácter monumental de su sobrino Manuel Martín Rodríguez*”, perteneciente al catálogo de la exposición antes citada, dice que “*no existe una investigación seria sobre el magnífico edificio de la Aduana de Málaga, de sorprendente corrección y académico diseño*”. Rosario Camacho, en varios de sus libros, cree que la construcción de la nueva Aduana marcó el fin arquitectónico del siglo XVIII en Málaga y representó el triunfo definitivo del neoclásico, introducido ya por Ventura Rodríguez, con una vuelta a los modelos renacentistas de los palacios toscanos: planta cuadrada en torno a un patio, almohadillado del piso bajo, y severas portadas. Por ello, piensa que es la obra que más se acerca al gusto neoclásico en la ciudad de Málaga en el siglo XVIII, y que se encuentra tan en la línea de la tradición palacial renacentista y barroca que debe calificarse como de barroco-clasicista.

En el aspecto histórico, el edificio era ya notorio antes de su erección por el lugar sobre el que se fue a asentar. Precisamente en ese sitio tuvo origen la fundación de la ciudad de Malaka por los fenicios, hacia el siglo VI a.C.: allí se ubicó su puerto y las factorías del “*garum*” y quizás, donde hoy está el palacio de la Aduana, se elevara entonces el templo. Con los romanos se potenció el uso portuario, industrial y social de la zona. La Málaga musulmana dejó su huella en el solar en cuestión con el legendario paso por él de la Cava, hija del conde don Julián, y de la sangrienta lucha que junto a ese sitio tuvo lugar entre godos y musulmanes al comienzo del período. Más tarde, integró parte del sistema defensivo de la ciudad y, posiblemente, sobre él se encontrara el Arsenal donde los moros guardaban y reparaban sus galeras. La Edad Moderna trae, al entonces denominado Corral de la Aduana, proyectos, luego no ejecutados, para su conversión en un lugar de abastecimiento y reparación de la flota española del Mediterráneo. Los Borbones, junto con sus diseños para la ampliación del puerto, traen nuevas ideas para la utilización del solar, que culminarán con la construcción de la Nueva Real Aduana.

Una vez terminado el inmueble y entregado al uso público, ha sido hasta hoy el centro político de la provincia, y todos los sucesos de la Historia de España, que tuvieron su repercusión en Málaga, se vieron reflejados en este edificio. Ya mientras se construía, durante la invasión francesa de la ciudad, fue puesto avanzado de la defensa de la misma, ante dos ataques de los españoles y un asalto de la flota inglesa. Ocupado el edificio por el Gobierno Civil y Hacienda, fue testigo de los tumultuosos sucesos del reinado de Isabel II, por la subida al poder de O'Donnell, cuando milicianos asaltan la Aduana para matar al gobernador. Más tarde, en él se cumplimenta al general Prim que marcha a la campaña de Africa. Se suceden los enfrentamientos armados ante la Aduana, donde tiene que refugiarse el gobernador Vello para desde allí embarcarse hacia Gibraltar. En él se celebran los juicios contra los socialistas sublevados en Loja. La reina Isabel II, en su visita a Málaga, se hospeda en el edificio, debiendo efectuarse en el mismo amplias reformas para ello.

Con la llegada de la I República, en 1868, sus partidarios asaltan la Aduana y allí reciben a Prim, hombre fuerte de la situación. En este período se suceden manifestaciones y desórdenes frente al edificio, culminando con los luctuosos sucesos de fin de ese año, cuando el general Pavía dirige la lucha contra los insurrectos desde la Aduana. Tras el breve período de Amadeo, nuevamente es asaltado el edificio por grupos armados y se queman expedientes en el patio.

Restaurada la monarquía, Alfonso XII visita Málaga y se hospeda en la Aduana, como hizo su madre, debiendo efectuarse en ella obras de adaptación por este motivo. Durante el reinado de Alfonso XIII, en 1922, se produce un incendio en la finca, que causa muchas víctimas y la deja muy dañada, procediéndose a la correspondiente obra de restauración, que modifica el aspecto del edificio. El 18 de julio de 1936, el ejército sublevado asedia la Aduana donde se hacen fuertes el gobernador y los guardias de asalto, fracasando, por ello, el Alzamiento en Málaga. Acabada la guerra, se convierte en el centro político de la vida provincial, por la concentración de poder que confluye en la figura del gobernador civil. Llegada la democracia, en 1978 se produce la salida del edificio de la Delegación de Hacienda, por lo que se acometen importantes obras de rehabilitación, que dan al inmueble el aspecto que ahora tiene.

La historia del edificio es resumida en el artículo que Narciso Díaz de Escobar dedicó al gobernador Cristino Martos, escrito el 22 de noviembre de 1898. Dice así: *“En este edificio se han aposentado Reyes y Príncipes, ha sido teatro de escenas violentas en las épocas revolucionarias, y ha servido de cuartel en momentos difíciles.”*

“En 1873, turbas armadas destruyeron parte del material de las oficinas y en el centro del patio se quemaron miles de legajos, algunos de los cuales convenía hacer desaparecer a los instigadores de aquellas asonadas.”

“La Aduana se vio adornada en días de fiesta para la patria y en cambio sus ventanas se apedrearon por revolucionarios y huelguistas en instantes de efervescencia. Delante de ella se dieron cargas de caballería y se sostuvieron escaramuzas en un tiempo y en otro se

escucharon vivas entusiastas y se detuvieron pacíficas manifestaciones”.

La motivación del doctorando en la elección de este tema para su tesis doctoral es variada. El inmueble ha tenido para él una atracción y encanto especial. Ya de pequeño sus abuelos le hablaban del incendio de la Aduana y de los sucesos ocurridos en torno a él el 18 de julio de 1936. Su padre trabajó en el edificio como secretario general del Gobierno Civil desde 1951 a 1965 y el autor de esta tesis recorrió de niño sus pasillos y estancias, jugando en ellos. Desde 1979 hasta 1991 el doctorando ha venido ejerciendo su labor profesional como arquitecto sobre este edificio, desde su puesto en el Ministerio del Interior en Madrid. Primero elaborando un proyecto de reforma y desde 1981 dirigiendo la obra correspondiente. El haber sido sede de la Delegación de Hacienda y de la Aduana desde su erección hasta el año 1979 da al edificio un valor añadido para el doctorando quien, desde 1986 es arquitecto de Hacienda. El tema está bastante inédito pues no existe ningún libro monográfico sobre él. El edificio ha cobrado en los últimos años una importancia política y ciudadana inusitada al haberse abierto una importante polémica sobre su uso futuro para museo de Bellas Artes.

El autor cree que posee la preparación necesaria para haber abordado un estudio de esta naturaleza. Desde siempre ha sentido inclinación por los temas históricos y el trabajo de investigación. Su curriculum académico denota aprovechamiento en el estudio de las asignaturas de historia del arte y de la arquitectura. Participó en trabajos para la rehabilitación de edificios históricos desde el Ministerio del Interior. La redacción del proyecto de reforma del palacio de la Aduana, y sobre todo la dirección de la obra, puso en contacto directo al doctorando con el edificio durante más de diez años, adquiriendo por esta circunstancia un conocimiento del inmueble que le ha sido muy útil para la elaboración de esta tesis. Su puesto de funcionario del Ministerio de Hacienda en Málaga le ha permitido el acceso a documentación inédita sobre el tema.

Respecto al estado de la cuestión hay que decir que no existe una investigación seria sobre el edificio, según Virginia Tovar, ni libro monográfico sobre el tema. El estudio más específico se contiene en un artículo periodístico de Julián Sesmero aparecido en el diario Sur. El resto que se ha podido encontrar son referencias parciales en libros o periódicos. Los avatares de su larga construcción eran casi desconocidos. Su uso como fábrica de tabacos no tenía apoyatura documental, incluso se llegaba a dudar de la existencia de la tal fábrica en el inmueble.

Sobre la vida y obras de los cinco arquitectos intervinientes en la construcción del palacio poco o nada se ha escrito. A nivel local unos, y a escala nacional otros, han tenido una cierta transcendencia para la Historia de la Arquitectura de nuestro país.

Acerca del sobrino de Ventura Rodríguez, Virginia Tovar opina que su figura no se conoce profundamente y que *“las cualidades de Manuel Martín Rodríguez merecen en un futuro mayor reflexión”*. Y ello es cierto, pues no se ha encontrado ningún libro o publicación que hable monográficamente de este arquitecto. Llaguno le dedica el capítulo 79 de sus *“Noticias”*. Sambricio, en su *“Arquitectura Española de la Ilustración”*, trata de él entre los

“*Datos sobre los arquitectos de la segunda mitad del siglo XVIII*”, que es lo mismo que el autor publica, dentro de su libro “*Estudios sobre Ventura Rodríguez (1717-1785)*”, con el título de “*Datos sobre los discípulos y seguidores de D. Ventura Rodríguez*”. En el archivo de la Academia de San Fernando obra una carpeta de documentos referentes a este arquitecto.

De Pedro Nolasco de Ventura aún hay menos información, y nada monográfico. Sambricio lo cita muy someramente al hablar de la tercera generación ilustrada, en el texto ya reseñado. También se ha podido encontrar algo sobre su etapa norteña en el libro “*Arquitectura neoclásica en el País Vasco*”. Igualmente se hace referencia a él en las actas de la comisión de arquitectura de la Academia de San Fernando.

De Miguel del Castillo e Ildefonso Valcárcel no hay nada específico publicado. Rosario Camacho, en su “*Málaga barroca*”, califica de incógnita la falta de noticias sobre la vida y actividad de Castillo y otros maestros de la época, opinando que sería interesante encontrar esos eslabones perdidos que puedan dibujar todo el panorama arquitectónico del siglo XVIII en Málaga. Morales Folguera en “*La Málaga de los Borbones*” se refiere repetidamente a estos dos arquitectos, como unos de los muchos autores de las obras efectuadas en el período que estudia.

Silvestre Bonilla es el más desconocido de todos. Su entrada en esta tesis doctoral se produjo al examinar el doctorando algunos papeles del archivo histórico municipal de Málaga, donde aparecía su nombre como arquitecto en certificaciones de la obra de la Aduana, correspondientes a los meses de junio y julio de 1820, y en la “*Nómina de empleados en la obra de la Aduana Nacional*”, de agosto de ese mismo año, donde figura como “*arquitecto y primer maestro*”. Con estos datos, se pudo observar que Llaguno también lo reseña en el capítulo dedicado a Aldehuela, como ayudante y discípulo de éste.

En investigaciones de última hora apareció un sexto arquitecto relacionado con la obra de la Aduana. Se trata de un tal Luis Pérez, arquitecto de las Reales Obras en Málaga. Ejerció su función después de Ildefonso Valcárcel y antes de Silvestre Bonilla.

El contenido de la tesis comprende cuatro partes. Las dos primeras se refieren a la construcción del edificio y a las reformas posteriores realizadas hasta la fecha. Las dos siguientes son apéndices complementarios que tratan de los arquitectos intervinientes en la construcción del edificio, y del entorno urbanístico anterior y posterior a la erección del inmueble.

Comienza la primera parte con una investigación del autor sobre la localización de las distintas aduanas que existieron en Málaga hasta finales del siglo XVIII. En esa época había dejado de ser funcional la ubicación de la última de estas aduanas, sita en la actual Puerta del Mar. Con la urbanización de la Alameda quedaba muy lejos de las aguas marítimas. Además el edificio era ya insuficiente para el incremento experimentado por el comercio portuario. Se hacía necesaria la construcción de una nueva aduana de mayor capacidad y en un lugar más próximo al mar. Se buscó para ello un terreno ocupado antes por una huerta, a la subida

de la Alcazaba, y por parte de las murallas y torreones árabes que, partiendo de dicho castillo, rodeaban la ciudad en tiempos de la Conquista. Este solar estaba cerca de la Puerta de la Cava.

Establecida la necesidad de la construcción de una nueva aduana, Carlos III ordena el 16 de agosto de 1787 que se realice la misma. Tras varias vicisitudes, se redacta el proyecto y, el 20 de octubre de 1791, se coloca la primera piedra del edificio, que no se terminaría hasta 1829. Pueden establecerse tres etapas bien diferenciadas en su construcción: una primera, que comprende desde el inicio de la obra hasta su paralización por la invasión francesa de la ciudad, en 1810; la segunda, que va desde la reanudación de los trabajos, en 1812, tras la salida de las tropas invasoras de Málaga, hasta el cese del director de obra, Pedro Ortega Monroy, en 1821, y su sustitución por una junta municipal, con la paralización subsiguiente; y la tercera, desde 1826 a 1829, que corresponde a la intervención del Consulado en el asunto, promoviendo el proyecto de lo que faltaba por hacer y gestionando la obra hasta su final.

En la segunda parte se recoge la instalación de una fábrica de tabacos en el edificio hasta su cierre y traslado a Santander. Se estudian las obras y transformaciones sufridas en él por las visitas regias y el incendio de 1922. Se relacionan los pequeños proyectos y cambios de distribuciones interiores efectuadas en el mismo. Se expone muy detalladamente la obra de reforma efectuada de 1981 a 1991. Se cita el proceso de declaración del inmueble como bien de interés cultural y se hace una reseña periodística de las actuaciones políticas y ciudadanas tendentes a su conversión en museo de Bellas Artes.

En la tercera parte se estudia la vida y obras de los arquitectos intervinientes en las distintas fases del diseño y construcción del edificio de que se viene tratando. Manuel Martín Rodríguez fue el autor del proyecto primitivo; Miguel del Castillo e Ildefonso Valcárcel llevaron la dirección de la obra durante su primera etapa; Silvestre Bonilla fue el arquitecto-director de la segunda fase; y Pedro Nolasco de Ventura redactó el proyecto de terminación de la misma. Hay otro personaje de gran trascendencia para la obra, pero que, al no ser arquitecto, no se incluye en esta parte, aunque sí en un anejo. Se trata de Pedro Ortega Monroy, intendente provincial de Málaga, impulsor de la idea de la construcción de una nueva real Aduana, "*sin desfalco alguno del Real Erario*", y director administrativo de la misma. Primeramente actuó desde su puesto de intendente provincial hasta 1797 en que se jubiló como funcionario, pero continuando hasta 1821 en que fue definitivamente cesado.

Se han conseguido también datos sobre las actividades profesionales y privadas de estos arquitectos, sobre todo de los residentes en Málaga, en "*Arquitectos y canteros malagueños*" del Padre Llordén y en las fichas biográficas de arquitectos, ingenieros, maestros de obra, alarifes, albañiles, etc., recopiladas por Temboury.

Los estudios monográficos de estos cinco arquitectos van precedidos de un primer capítulo sobre la situación artística nacional y local, con especial referencia a la Academia de Bellas Artes de San Fernando, por la vinculación que tuvieron con ella la mayoría de los artistas apuntados. Estas líneas tienen por objeto dibujar la trama sobre la que luego se van a ir

colocando las actividades de los arquitectos estudiados.

A Martín Rodríguez, por su transcendencia y actividades realizadas, se le han dedicado dos capítulos. El primero se refiere a su ascendencia, parentescos, influencia de su tío Ventura, formación profesional y relaciones con la Academia de San Fernando: primero como alumno, luego como profesor y más tarde escalando sus más altos puestos directivos. Se completa el capítulo con otros nombramientos y honores recibidos, así como con las relaciones profesionales que mantuvo con varios arquitectos, terminándose con un estudio sobre sus teorías arquitectónicas, juicios críticos emitidos sobre su obra, e influencias que pudo dejar en sus discípulos. El otro capítulo se refiere exclusivamente a las obras y trabajos profesionales que desarrolló durante su vida. Estas se han clasificado cronológicamente y se han ampliado con datos obtenidos sobre las mismas y observaciones efectuadas por el doctorando de los planos originales de que se ha podido disponer.

A Castillo y a Valcárcel se los recoge en un mismo capítulo por el paralelismo de sus actuaciones, aunque el primero fuera más notable que el segundo. Se plasman su vida, cargos y actividades, para pasar seguidamente a un estudio pormenorizado de sus obras. Estas se clasifican temáticamente y, dentro de ello, cronológicamente. Se ha intentado completar la información sobre las mismas con aquellos documentos y datos que se han podido conseguir, sobre todo en lo referente a las obras de arquitectura civil y, especialmente, a la obra de la Aduana.

De Silvestre Bonilla poco se dice pues es poco lo conseguido sobre él. Algún dato biográfico, su intervención en la obra de la Aduana, y lo que se conoce sobre su restante actividad profesional.

Pedro Nolasco de Ventura era el gran desconocido antes de empezar esta tesis, pues sólo se sabía lo que el Madoz y otros libros posteriores decían de él al reseñar la obra de la Aduana. En el capítulo correspondiente se comenta lo que se ha podido descubrir sobre su vida: incardinación en la tercera generación de arquitectos de la Academia, conexión con la misma como alumno y más tarde como académico de mérito, merced a su manuscrito sobre templos, actividades en Navarra y Madrid, y una relación pormenorizada de sus obras conocidas, con especial mención de la Aduana de Málaga.

Si bien, los cinco arquitectos anteriormente citados son los que intervinieron en la concepción y dirección de la construcción de la obra de referencia, no se agota con ellos la nómina de los que tomaron parte en transformaciones del edificio, a lo largo de su ya más de siglo y medio de vida. Así, podemos citar a Juan Nepomuceno Avila, arquitecto de la Diputación, que adaptó el edificio para alojamiento de Isabel II; a Joaquín Rucoba, también arquitecto provincial, que actuó en el inmueble cuando la visita de Alfonso XII; a Manuel Llorens, arquitecto de Hacienda, que reconstruyó la Aduana tras su incendio, ayudado por José González Edo, por entonces arquitecto del contratista de la obra, y por el perito mecánico Juan de Ayala; a Arrese, arquitecto y gobernador civil; a José Gutiérrez Lescura, a Eduardo Burgos y a Eduardo Caballero, arquitectos de Hacienda, autores de numerosas reformas en las dependencias de esa Delegación; a Juan Arrate, Carlos López Romero,

Antonio Cámara, y Luis de Villanueva, arquitectos del Ministerio de la Vivienda, que efectuaron determinadas obras en el edificio, como la transformación del patio, e idearon otras que no se llevaron a cabo, como el acristalamiento de las galerías o la reposición de la cubierta original de teja a cuatro aguas; y por último a Carlos Gutiérrez de Pablo (autor de esta tesis) y a Ricardo Rodríguez Junyent, arquitectos del Ministerio del Interior, que durante diez años estuvieron efectuando la rehabilitación total del edificio, tras la salida del mismo en 1978 de la Delegación de Hacienda. Ultimamente José Pérez Pinto y M^a Dolores Muñoz, arquitectos del Ministerio de Educación y Cultura, adaptaron parte del ático para almacén del museo de Bellas Artes.

En la cuarta parte de este trabajo se estudia el lugar histórico donde se asentó el edificio, así como su entorno más inmediato. Esto se justifica por dos razones conexas. La primera por la relación que toda construcción establece con el “*locus*” (1) donde se asienta, relación que es biunívoca; ya que, si bien el lugar influye en el edificio, no es menos cierto que la construcción conforma el entorno del solar donde ella se asienta, constituyendo un hito locacional e histórico. Y la segunda, porque el “*locus*” elegido para levantar el inmueble que nos ocupa, es de una gran importancia para la historia de la urbe, aún antes de la construcción del edificio, ya que en él o en sus alrededores se situó el primer embrión de la ciudad de Málaga, en la aneja Alcazaba vivieron los reyezuelos musulmanes durante la Edad Media, y en su entorno y en el cercano castillo de Gibralfaro tuvieron lugar los hechos de armas de la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos, así como las escaramuzas libradas durante la ocupación francesa de la plaza.

En los primeros cuatro capítulos de esta parte se estudia el destino que tuvo el solar que hoy ocupa el edificio, desde el principio de la historia de la ciudad hasta el inicio de la construcción del palacio de la Aduana. Se dedican éstos a los fenicios y romanos, visigodos y moros, austrias, y borbones. En ese último capítulo, para situarnos en el espacio y en el tiempo del comienzo de la obra de la Aduana, se hace una breve reseña de la organización administrativa de la época borbónica.

En los siguientes tres capítulos, en referencia a la influencia que el edificio proyecta sobre su entorno, se recogen las actuaciones urbanísticas habidas en esta zona después de la construcción del palacio de la Aduana: Cortina del Muelle y zona de la Alcazaba, Coracha y túnel bajo la Alcazaba, y ampliación del puerto y creación del Parque. El estudio se completa pasando revista a la cartografía urbana manejada y examinando cómo se ha visto afectado el edificio por los diferentes planeamientos urbanísticos que ha tenido la ciudad.

Se termina este estudio con una serie de conclusiones que se han extraído de los datos conseguidos y de las opiniones y juicios que ellos han sugerido al autor.

El trabajo se completa con unos anejos y la transcripción de los documentos obtenidos y comitentes con el tema, y con unas relaciones cronológicas de los hechos importantes acaecidos en el edificio, y en la obra de reforma de 1981 al 91, de las actuaciones para conseguir la Aduana como museo, de las vidas de cada uno de los arquitectos intervinientes en la construcción del edificio, así como otra conjunta de todos ellos y en conexión con la

obra del palacio. También se incluyen listas de los arquitectos intervinientes en obras de la Aduana, de los proyectos efectuados en el edificio, de las obras de Martín Rodríguez, distribuidas por provincias y localidades, de los planos de la ciudad relacionados con la Aduana, y de los ingenieros directores del puerto de Málaga.

Las fuentes en donde se ha bebido para la elaboración de este trabajo han sido los archivos y bibliotecas donde pudiera haber material interesante, empezando por la biblioteca propia, que el doctorando ha reunido tras más de doce años de recopilación de material sobre el tema. Luego se repasó la documentación de las oficinas de la Delegación de Hacienda de Málaga. Acabada la explotación de estas fuentes, se pasó a inspeccionar lo existente en el Colegio de Arquitectos, Archivo Municipal, Archivo Histórico Provincial, Biblioteca de la Facultad de Filosofía y Letras, Biblioteca de la Diputación Provincial y Archivo Temboury, Archivo Díaz de Escobar, Archivo Mapelli y Biblioteca del Consulado-Cámara de Comercio, todas ellas en Málaga. En Madrid se pudieron inspeccionar los archivos del Ministerio de Hacienda, de la Academia de San Fernando, y del Histórico Nacional. También se mantuvo contacto epistolar con el archivo del Palacio Real.

La metodología utilizada para la elaboración de esta tesis doctoral se pasa a exponer a continuación. Elegido el tema se comenzó por la redacción de un guión que articulase correctamente lo que se quería investigar. Se escribió la relación de archivos y bibliotecas donde pudiera haber material interesante, empezando por la biblioteca propia.

Se fueron consultando sistemáticamente los libros, revistas y documentos que pudieran tener algo relacionado con el tema de la tesis. Antes de examinar el contenido de cada libro, se leía su bibliografía, confeccionando unas fichas bibliográficas con todos aquellos títulos conexos con el tema. Se recorría el libro en busca de información concreta, plasmándola en unas fichas de contenido, con referencia al lugar de dónde se había obtenido. Se sacaron fotocopias de todas las ilustraciones e información gráfica que pudiera interesar, anotando en el reverso los datos de interés, y clasificándolas por orden cronológico.

Tras acabar con las bibliotecas propias se pasó a las públicas antes citadas. En cada una de ellas se estudió su organización y contenido, y se comprobó si los libros de los que se tenía ficha bibliográfica obraban en ella, anotándolo para su posterior consulta. Del examen de estos textos fueron surgiendo muchas fichas de contenido y, a su vez, nuevas fichas bibliográficas de más libros a examinar. De las que se pudo, se obtuvo también documentación gráfica. Las fichas de contenido se fueron clasificando en un fichero por secciones, de acuerdo con el contenido del guión.

Dada por terminada la toma de datos se pasó a la redacción de la tesis. Se transcribieron al ordenador las fichas de contenido, abriendo un fichero informático para cada sección, cotejando y coordinando la información de las diferentes fichas y anotando tras cada párrafo la procedencia del dato. Después se unificaron las secciones en los diferentes capítulos del guión, abriéndose nuevos ficheros informáticos, numerando los apartados, ordenando los párrafos, cotejando la exactitud de las referencias a libros, y sacando fuera los documentos textuales, notas marginales, anejos, etc., que no convenía estuvieran formando parte del

capítulo. Todo ello se editó, procediéndose a la comparación del texto con la documentación gráfica y viceversa, efectuando las anotaciones y conclusiones a que ello daba lugar. Esta información se pasó al ordenador, creándose por cada capítulo un fichero más de notas y, en su caso, otro de documentos.

Se volvió a editar el trabajo y se procedió a releerlo, corrigiéndolo y añadiéndole opiniones, observaciones y párrafos introductorios o de conexión. Se redactaron las cronologías, la introducción, las conclusiones y la bibliografía consultada. Tras ello, se le incorporó la parte gráfica, para lo que hubieron de seleccionarse las láminas convenientes, pasarlas al formato A-4, escanearlas, numerarlas y rotularlas, imprimiendo copias de prueba y archivándolas en CDs. También se dibujaron directamente por el autor algunos planos y esquemas. Finalmente, se ejecutó el montaje de toda la documentación, redactando los índices y efectuando la encuadernación de los diferentes ejemplares.

En el curso de este trabajo se ha recibido ayuda de distintas personas a las que se pone de manifiesto el agradecimiento del autor de la tesis.

La directora del archivo histórico provincial de Málaga, Enriqueta Durán Giménez, suministró documentación inédita sobre los alquileres de las viviendas y las obras efectuadas en el edificio, así como el expediente administrativo de la reconstrucción del inmueble tras el incendio. La directora del archivo histórico municipal de Málaga, Ana María Vera Delgado, la bibliotecaria municipal, Agustina Aguilar Simón, la jefa del departamento de Protección de Instituciones del Patrimonio Histórico de la delegación en Málaga de la Consejería de Cultura, María Morente, y la arquitecta bibliotecaria del Colegio de Arquitectos de Málaga, Inmaculada Porras, también colaboraron.

El jefe de las salas Andalucía-Temboury de la biblioteca de la Diputación Provincial de Málaga, Manuel Molina Gálvez, muy amablemente, suministró planos de la ciudad y entorno de la Aduana de gran importancia para la tesis. También facilitó el examen del manuscrito de Medina Conde sobre los hallazgos en los cimientos de la Aduana y avanzó su idea sobre la existencia de unos muelles para la entrada de esquifes moros en el arsenal de la Aduana. La jefa del archivo Díaz de Escobar, Trinidad García-Herrera Pérez-Bryan, dio todas las facilidades para la consulta de sus fondos sobre el incendio de la Aduana, y el fotografiado de láminas.

Sobre la fábrica de tabacos se recibió información del director de Tabacalera en Málaga, Jesús Aranda, del director del archivo histórico de la fábrica de tabacos de Sevilla, Rodríguez Gordillo, de la directora del archivo histórico de Tabacalera en Madrid, Esperanza Puente, de la autora de una tesina sobre la fábrica de tabacos de Málaga, Mercedes Luque. La jefa del servicio de la biblioteca del Ministerio de Hacienda, Esperanza Salau, encaminó la investigación sobre el expediente del traslado de la fábrica de Málaga a Santander. Los funcionarios del Archivo Histórico Nacional y de la Academia de Bellas Artes de San Fernando demostraron eficacia y amabilidad en su cometido.

Luis Mapelli y Sra. permitieron la toma de fotografías de los planos originales del edificio, dibujados en 1791 por Ildefonso Valcárcel, que obran en su poder. El secretario general de la Autoridad Portuaria de Málaga, Antonio Rodríguez Cadaval, regaló el Libro de Reales Ordenes, editado por ese organismo y de gran interés para esta tesis. El arquitecto del Ministerio del Interior, Ricardo Rodríguez Junyent, codirector con el doctorando de la obra de reforma del edificio desde 1981-91, también ha suministrado la documentación existente en su Ministerio, procedente del de la Vivienda, sobre la Aduana, consistente en una serie de proyectos de reparación y reforma efectuados por los arquitectos de la Dirección General de Arquitectura del citado Ministerio.

Un agradecimiento especial para el director de la tesis Vicente Lleó Cañal, por sus orientaciones, indicaciones, consejos, correcciones y gran paciencia. Así mismo para el tutor Eduardo Mosquera Adell. Igualmente para la catedrática de Historia del Arte de la Facultad de Filosofía y Letras de Málaga Rosario Camacho Martínez.

De todo ello ha surgido la tesis que ahora nos ocupa, donde se ha recogido gran parte de la información obtenida sobre el tema. Pero queda todavía mucho por investigar sobre un asunto tan apasionante como el presente, tanto sobre la vida como sobre las obras de los arquitectos estudiados, especialmente en su conexión con la construcción del palacio de la Aduana de Málaga, así como de la vida del edificio y su relación con la historia de la ciudad, de la que es imagen. Esta obra pretende convertirse en el comienzo de una investigación que pueda ser secundada por posibles futuros interesados en el tema. Para ello, será de gran ayuda considerar las líneas de investigación abiertas y, en especial, la relación de fuentes y bibliografía que se acompaña.

Málaga, septiembre 2002



Vº Bº

Vicente Lleó Cañal

INTRODUCCION: NOTAS

(1) En este sentido, según Rossi, se entiende por "*locus*" aquella relación singular y sin embargo universal que existe entre cierta situación local y las construcciones que están en aquel lugar. La elección del lugar para una construcción concreta como para una ciudad, tenía un valor preeminente en el mundo clásico: la situación, el sitio, estaba gobernado por el "*genius loci*", por la divinidad local, una divinidad precisamente de tipo intermedio que presidía cuanto se desarrollaba en ese mismo lugar. El concepto de locus siempre ha estado presente en la tratadística clásica (ROSSI: "*La arquitectura de la ciudad*", pág. 157)

PRIMERA PARTE:
CONSTRUCCION DEL EDIFICIO

CAPITULO 1º

NECESIDAD DE NUEVAS ADUANAS

1) ADUANAS ANTIGUAS DE MALAGA

La palabra española “*aduana*” proviene de la árabe “*ad-diwana*”, que significa “*el registro*”. Eran oficinas administrativas públicas, establecidas en las costas y en las fronteras nacionales, para controlar el paso de las mercancías y fijar sus derechos.

En Málaga existió aduana desde la época romana, continuándose durante las etapas mora y cristiana. A principios del siglo XIX se instaló en el denominado palacio de la Aduana, objeto de esta tesis. Este edificio dejó de albergar las dependencias aduaneras al producirse el alejamiento del mar, con motivo de la ampliación del puerto, a finales de ese siglo.

Se pasan a enumerar estas aduanas antiguas, a describirlas, a exponer la ubicación de cada una de ellas, y a mencionar sus particularidades, como antecedentes que han sido del edificio que nos ocupa (fig. 1).

1.1) Aduana romana.-

Esta aduana se encontraba en el muelle romano, en las faldas de Gibralfaro (1). De la existencia de esta aduana da fe una inscripción pintada en minio sobre un ánfora (fig. 2), hallada en el monte Testaccio de Roma, donde se dice que, el año 149 d.C. (“*Orfito et Prisco consúlibus*”), había pasado el control aduanero de Malaca (“*Recognitum Malaca*”), pagando la correspondiente tasa fiscal o “*portorium*” (2).

1.2) Aduanas moras.-

Durante la Edad Media existieron en Málaga aduanas para cobrar impuestos de importación y exportación (3), las cuales se pasan a exponer a continuación:

1.2.1) Aduana en el puerto.-

En el puerto musulmán había una, sita al pie del cerro de la Alcazaba (4). Guillén Robles dice de ella, en 1880, que estaba cerca del denominado desembarcadero de la Cal (5), y de

donde estuvo luego el cuartel de Levante (6), ya que, continúa diciendo, en las murallas edificadas siguiendo el estero del mar, delante del barranco que formaría el terreno primitivo, muy cerca de las casas linderas al cuartel de Levante, hubo una puerta, la cual se cree que fue la Aduana mora. De ella comentaba Aben Aljathif que era oro purísimo por sus rendimientos (7). Según Joaquín Díaz de Escobar, estaría próxima a Puerta Oscura (8), en lo que hoy son los jardines de ese nombre. En el siglo XVII se instaló en ella una batería (9).

1.2.2) Aduana en la Axarquía.-

En 1338 el administrador de Rentas Reales de Málaga era Mohamad ben Abdalla Macatel, llamado Abulcasen, según la biblioteca árabe Casiri. En esta época, la aduana de la zona pasó a la Axarquía, instalándose en Bezmiliana y siendo su alcaide el administrador citado (10). Posiblemente se tratase de la que Guillén Robles refiere que existía en la costa de Vélez para recaudar impuestos sobre las pasas (11).

1.3) **Aduanas cristianas.-**

A partir de la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos, se instaló en Málaga una aduana que fue cambiando de lugar, de acuerdo con la posición del mar y de la actividad comercial, desde la Alcazaba a Puerta del Mar, y luego a donde está hoy el palacio de la Aduana.

1.3.1) Aduana en la Alcazaba.-

Al principio, hacia 1487, la aduana de los cristianos estuvo dentro de la Alcazaba, en un corralillo que había en la huerta antes de la noria, junto a una puerta de la muralla (12). A ella se refiere Medina Conde al hablar de la denominada puerta de los Bastimentos o de la Aduana, llamada así por haber estado esta oficina en sus proximidades. Esta aduana se trasladó luego a la isla de Arriarán y posteriormente, con motivo de la construcción de la aduana nueva, otra vez volvió al sitio primitivo (13).

Por otra parte, en el Libro I de los Repartimientos en el folio 22v consta que la calle de los Abades iba desde la de Santa María hasta la puerta de la Aduana. Esa aduana debió ser la que establecieron los cristianos, tras la conquista de la ciudad, en el postigo de los Abades (14). Posiblemente ésta sea la misma que la citada en el párrafo anterior, pues Medina Conde dice que la puerta de los Bastimentos era la que estaba junto al postigo de los Abades (15).

1.3.2) Primera aduana en Puerta del Mar.-

Más tarde, el incremento de las actividades portuarias dio origen al desplazamiento de la vida mercantil hacia el sur, a la otra rada tras el castillo de los genoveses, que era donde tenía lugar el mayor tráfico de naves y mercancías. Estas actividades se centralizaron en las inmediaciones de las Atarazanas y de la Puerta del Mar, motivo por el cual se instaló allí la aduana (16). La nueva ubicación estaba muy próxima a la que luego ocuparía esa oficina hasta su traslado al palacio de la Aduana (17) (fig. 3). En el plano de Hoefnagel (fig. 440), que se levantó poco después de la entrada de los cristianos en la ciudad, ya aparece efectivamente una aduana en la actual Puerta del Mar (18).

Según Bejarano, a comienzos de 1565, en virtud de autorización concedida por provisión real, el Ayuntamiento señaló por aduana la casa de un tal Juan Ruiz, frente a la Puerta del Mar, ya que por ese punto pasaban todas las mercancías que se embarcaban o desembarcaban en Málaga. Allí estaban los almojarifes que cobraban las rentas del rey, así como dos diputados, miembros del Concejo y nombrados por el mismo, para el aforo de las mercancías (19). Posiblemente se trate de la misma aduana del párrafo anterior.

Con referencia a esta aduana, se sabe que el 2 de septiembre de 1607, tomó posesión de la Administración de la misma Clemente Chinchilla, por delegación de Alonso de Tapia (20).

1.3.3) Aduanas provisionales. -

También se utilizaron aduanas provisionales pues, con motivo de la peste que asoló Málaga en 1637, y para no detener el comercio, se mandó que los navíos que habían venido y viniesen por los frutos del país, fuesen por levante al arroyo de Totalán, y por poniente a Torremolinos; como también sucedió con la peste de 1600, poniéndose en estos puntos aduanas para cobrar los derechos reales (21).

1.3.4) Segunda aduana en Puerta del Mar. -

En 1709, los herederos del marqués de Guadacorte vendieron a Juan Salvador de Faura unas casas en Puerta del Mar para la instalación en ellas de la aduana (22), concretamente en la denominada plazuela del Mar, donde también se instaló una cruz de hierro fabricada en Vizcaya (23) (fig. 3).

En este sector, el litoral se iba retirando paulatinamente lo que dejaba espacio para construir, por lo que en la segunda mitad del siglo XVII se urbanizó la zona, se reconstruyó la Puerta del Mar y se reformó la aduana que allí existía (24). Más tarde, en 1791, el entonces administrador de Rentas Generales, Pedro Ortega Monroy, puso un pedestal de piedra a la referida cruz (25).

El conocimiento de la forma y dimensiones del edificio que albergaba a esta aduana se ha podido obtener a través de los planos y perspectivas de la época (26). Su planta era rectangular de 30 por 42 metros, con un patio central de 10 por 9 metros. Tenía dos plantas

de altura y una cubierta de teja a cuatro aguas con aleros sobre canecillos. La fachada principal resultaba la más corta y estaba orientada al sur. Los huecos eran rectangulares, excepto el de encima de la puerta principal, cuya parte superior era triangular, por lo que bien pudiera tratarse de un frontón. En el antepecho de este hueco iba una placa, seguramente indicadora del destino del edificio. La puerta de la calle estaba constituida por un portón amplio de dos hojas. El edificio contaba también con una vivienda para el administrador (27). Curiosamente, la aduana nueva repetirá el esquema de la vieja, a base de planta sensiblemente cuadrada con patio central y cubierta de teja a cuatro aguas.

Hacia 1790 debía existir ya un barco de vigilancia fiscal al servicio de la aduana malagueña pues, en el plano de Carrión de Mula (fig. 5), aparece dibujado un buque en el puerto con el rótulo de "*Barco de Rentas*".

De la religiosidad de la época y de este colectivo de funcionarios en particular nos da cuenta la noticia de que, en el siglo XVIII, existió en Puerta Nueva la capilla de Nuestra Señora de los Remedios, cuyo edificio y culto sostenían los dependientes de la Real Aduana, con su administrador a la cabeza (28).

Terminada la obra de la Aduana Nueva, en el Boletín Oficial de la Provincia del 29 de julio de 1835, se recogía el traslado de todas las aduanas al nuevo edificio construido al efecto. Este traslado no se llevó a cabo hasta 1838, ya que, al no estar aún terminado el muelle, el nuevo emplazamiento se encontraba muy alejado de la zona de mayor actividad mercantil (29).

Al quedar finalmente sin uso la aduana antigua, por traslado a la nueva, la Junta del Consulado acordó el 17 de marzo de 1837 pedir al Gobierno la implantación de una Bolsa en el edificio ya libre (30). En ese mismo año, se acordó efectuar el ensayo de dos bombas contra incendios nuevas, precisamente sobre este edificio, quizás por estar desocupado. El arquitecto municipal que dirigió la prueba fue Rafael Mitjana (31).

1.3.5) Aduanas del puerto.-

Además de la aduana de Puerta del Mar, también existió otra en el puerto, por encontrarse éste ya muy alejado de la primera. Esta aduana se mantuvo hasta 1838, año en que todas las dependencias de Hacienda se instalaron en la Aduana Nueva, como antes se ha dicho. La aduana del puerto estuvo en el edificio situado al comienzo de la Alameda (fig. 3), esquina a la calle de los Carros (32), en la manzana que antes había albergado la administración de las Salinas del Reino y que luego fue casa del marqués de Larios.

En la manzana aneja se encontraba también el resguardo de Rentas Generales, que ocupaba el edificio que se llamó de la Parra (33). En sus proximidades estuvo igualmente la denominada aduana de Menudencias (34).

1.4) Aduanas de la Seda.-

Además de la aduana general, existió en Málaga otra específica para el tráfico de la seda, industria floreciente en la provincia desde la época mora hasta bien entrado el siglo XIX. Por ello, y por la relación que guarda con el estudio general de aduanas que se está haciendo en este apartado, se va a efectuar una breve descripción de la evolución de tal industria y una enumeración de los lugares donde se ubicó la citada aduana en estos períodos.

En la época musulmana malagueña, los tejidos nazaríes de seda gozaban de cierto renombre por la calidad y fantasía de su elaboración. La producción sedera estaba controlada estrechamente por el Estado, aunque la cría de gusanos y el hilado de la seda se hacían dentro del marco familiar, en las zonas rurales, donde la vivienda campesina venía a ser un pequeño taller industrial. La seda, los frutos secos y el azúcar fueron los componentes fundamentales de las exportaciones malagueñas, que se hacían a través de su puerto, el cual era el más importante de la fachada mediterránea de Al-Andalus.

Durante la Málaga de los Austrias, la seda procedente de la Axarquía continuó siendo apreciada por los tejedores malagueños pero, al estar muy ligada a los moriscos, con su expulsión decayó; no obstante hay noticias, referentes al primer tercio del siglo XVII, según las cuales la producción resultaba todavía relevante, exportándose al extranjero, donde era muy cotizada por su buen acabado.

La Málaga borbónica recibía la materia prima de sus fábricas de seda desde Murcia y Valencia, manipulándola y comercializándola a través del Consulado desde 1790. Una etapa de auge de la seda comenzó en 1785 produciéndose su decadencia en 1805, por la quiebra del monopolio exportador.

1.4.1) Aduana en la plazuela de los Moros.-

La aduana de la seda de la época mora estuvo cerca de la denominada plazuela de los Moros (35), que se situaba en los alrededores de la actual acera de la Marina.

1.4.2) Aduana en calle Nueva.-

Desaparecida la alcaicería árabe, en la que hasta la entrada de los cristianos estuvo centralizado el comercio, se dispuso que los gremios de artesanos y mercaderes se agrupasen en determinadas calles. A este efecto, se señaló calle Nueva para que se ubicasen, entre otros, el gremio de sederos, existiendo en ella un sitio que se denominaba "*Esquina de los sederos*".

Por ello, en tiempos de Felipe II, aunque accidentalmente, se ubicó la aduana de la Seda en esta calle, en casa de un acaudalado mercader, nombrado administrador o fiel de la renta de

aquel producto (36).

1.4.3) Aduana en calle Santa María.-

A continuación, la aduana se instaló en calle Santa María hasta que fue comprada la casa por monjas carmelitas que la unieron al convento (37), constando que el 3 de enero de 1587 se le dio licencia a la congregación para trasladarse al edificio que había sido aduana de la seda (38).

El 7 de agosto de 1560, por tanto cuando aún estaba en esta ubicación, se suscitó un conflicto en la aduana de la seda al oponerse el regidor Luis de Málaga a que se usase la balanza y las pesas que habían traído de Granada, por ser del estilo morisco, lo cual iba en perjuicio de los vendedores. El corregidor se unió a este parecer y en el mismo sentido se tomó un acuerdo (39).

1.4.4) Aduana en calle Granada.-

Con posterioridad, esta aduana se colocó cerca de calle Real (hoy Granada), próxima a la alcaicería (40), hasta que fue adquirida por las monjas capuchinas para casa-convento, efectuándose la dedicación de la iglesia del referido convento el 16 de septiembre de 1728 (41).

2) INCREMENTO DEL COMERCIO PORTUARIO

Como se ha visto anteriormente, desde 1709 la Aduana general de Málaga se encontraba instalada en un edificio situado en la denominada Puerta del Mar. Sin embargo, en tiempos de Carlos III se constató la necesidad de contar con una Aduana Nueva, más amplia y mejor situada, proceso que culminaría en 1838 con la terminación de la obra de este nuevo edificio y el traslado a él de los servicios. Pues bien, esta necesidad se puso de manifiesto por la retirada del mar de la zona, pero sobre todo por el aumento del comercio portuario, factor que se pasa a estudiar a continuación.

2.1) Liberalización del comercio español.-

En el siglo XVIII la dinastía borbónica acometió en España una serie de reformas para la modernización del país, que supusieron un enfrentamiento entre partidarios de las mismas o reformistas y opuestos a ellas o tradicionales (42). El comercio español, a finales del setecientos, había quemado ya una serie de etapas importantes, desde la revitalización que le

supuso el comienzo del reinado de los Borbones (43). En este período, las ciudades marítimas fueron las que experimentaron un mayor avance, debido al aumento del comercio y de las manufacturas (44).

El hecho trascendental en este campo se produjo durante el reinado de Carlos III y fue la apertura de más puertos para el comercio entre España y América, actividad que habían monopolizado primero el de Sevilla y luego el de Cádiz. La solicitud para tal actuación partió de las “*fuerzas vivas*”, tanto americanas como españolas, éstas últimas materializadas en la Real Junta de Comercio de Cataluña (45).

El proceso se inició en 1765 con la pérdida de preeminencia del comercio entre Cádiz y América, al serle concedida licencia también a Barcelona, Valencia y Santander. Pero el año clave es 1778 cuando una real orden acaba con el comercio de privilegio, liberalizando el tráfico entre las Indias y la totalidad de los puertos españoles (46). Se trataba de una pragmática, firmada en San Lorenzo de El Escorial el doce de octubre de 1778 (fig. 6), y que se expresaba en estos términos: “... *considerando que sólo un comercio libre y protegido entre españoles, europeos y americanos puede restablecer en Mis dominios la agricultura, la industria y la población a su antiguo valor....*” (47). Esto supuso el fin del sistema de puerto único que había imperado durante varios siglos (48).

Durante mucho tiempo, el tráfico comercial español con América consistió en la venta de manufacturas contra metales preciosos en monopolio. Al debilitarse el poder español y la calidad de su producción, se produjo el contrabando entre América y los holandeses, ingleses y franceses. Pero, al mejorar la calidad de las exportaciones españolas, se volvieron a reanudar las relaciones comerciales con América con más intensidad (49). Los artículos exportados eran vinos, aceites, manufacturas y productos suntuarios, por valor, en 1792, de cuatrocientos millones de reales de vellón. En esta cantidad Cádiz tenía el setenta por ciento, Barcelona el trece y Málaga el cuatro (50). Los productos que marchaban a América eran las denominadas “*indianas*”, aguardientes y tejidos, y los que entraban en España, tasajo, tabaco, ron y azúcar (51). Desde 1783, los puertos españoles del Mediterráneo estuvieron abiertos al trigo estadounidense, intensificándose tal intercambio a partir de 1788, por las malas cosechas habidas en España y, desde 1792, los granos estuvieron ya exentos de impuestos (52).

De otra parte, para ayudar a la actividad comercial, a mediados de siglo se creó la institución del Real Giro, que estaba centralizada en Madrid con diversas dependencias en los puertos más importantes, entre ellos el de Málaga (53).

2.2) El caso de Málaga.-

La tradición comercial del puerto malagueño es muy anterior al final del siglo XVIII, pero tiene su época dorada a partir de la liberalización del comercio con las Indias (54). Era el lugar de tránsito para la producción local y también para la de toda la región. De Sevilla

venían mercaderías diversas y quincallas; de Castilla, paños y lanas sin elaborar; de Valencia y Murcia, seda en bruto; de Córdoba y Jaén, granos y aceite; y de Granada, sedas, linos y cáñamo. En los viajes de retorno se traía bacalao, manteca, maderas de Flandes y productos ultramarinos (55).

En Málaga este aumento del comercio fue propiciado por la creación de determinadas instituciones. En 1776 se fundó el Montepío de Cosecheros; en 1785, el Consulado y Junta de Comercio, y el Real Colegio de San Telmo; y en 1789, la Sociedad Económica de Amigos del País. Además, también influyó la existencia de una nutrida colonia extranjera. De esta forma, Málaga llegaría a ser, en el siglo XIX, el segundo puerto del país y la primera ciudad de España donde se diese la Revolución Industrial (56).

Desde 1779, Málaga tenía aprobación para remitir a América sus propias manufacturas de hilo y calceta y, desde 1792, pudo comerciar con Caracas y Veracruz (57). Hacia 1785 el puerto de Málaga remitía vino, frutas, aceite y pescado a Inglaterra, Países Bajos e Italia y recibía paños ingleses, encajes y cintas de Holanda y Bélgica, ferretería de los Países Bajos y Gran Bretaña, y tejidos de Hamburgo (58).

Desde 1785, los productos que salían habían aumentado mucho en cantidad y variedad: vinos, aguardientes, pasas y limones; además de productos netamente malagueños, como higos secos, almendras, uvas, garbanzos, granadas, naranjas, nueces, orejones y aceitunas. Desde 1795 se empieza a exportar grana (cochinilla), hierro y anchoas. Desde Córdoba se mandan al extranjero ciruelas-pasas y desde Jaén y Granada, aceite. A partir de 1787 se empieza a vender vino a Irlanda, Prusia, Hamburgo y norte de Europa, llegando hasta la corte moscovita (59).

La importación, en cambio, era menor en cantidad, si bien ello se debía al activísimo contrabando existente. Los principales productos que entraban por la aduana del puerto de Málaga eran bacalao, cereales, azúcar, cacao, café, especias, manteca, queso y embutidos, entre los productos alimenticios; carbón de piedra, hierro y refractario, para la industria de transformación; herramientas, maquinaria y hoja de lata, desde Inglaterra; para el comercio de lujo llegaban maderas finas, cueros, quincallas y perfumes. También venía madera para construcción y las duelas para la artesanía local (60).

Hacia 1790 el tráfico había aumentado mucho. En este período entraban en Málaga de 800 a 1.000 buques al año, de los que sólo el diez por ciento eran españoles (61). En ese año de 1790, con motivo de la liberalización del comercio con América, se constituye la Junta de Navieros, por fusión de la Compañía de Caracas y la Compañía Marítima de Málaga. El comercio portuario malagueño se extiende en dos direcciones: hacia América y el resto de los puertos españoles, y hacia el puerto de Ostende y otros y, por allí, a los mercados del centro, este y norte de Europa. Los productos que pasaban por el puerto de Málaga eran exportaciones de vinos, pasas, agrios, higos, almendras, frutos secos y aceite, e importaciones de bacalao desde Noruega y Halifax, de azúcar de Cuba, y de cacao, manteca, quincalla, cueros, perfumes y tejidos desde Cataluña, América y Europa (62).

3) NECESIDAD DE NUEVAS ADUANAS

Ya se ha expuesto el auge que experimentó durante el reinado de Carlos III el comercio nacional en general y el malagueño en particular. De ello se derivaban jugosos beneficios para el Real Erario, por lo que era fundamental el establecimiento de buenos edificios para instalar en ellos las aduanas, a fin de recaudar las Rentas apetecidas. En este contexto se levantó la Aduana Nueva de Málaga.

3.1) Realizaciones aduaneras de Carlos III.-

Carlos III llevó a cabo dos realizaciones aduaneras fundamentales. Creó el primer Arancel General de Importaciones para todas las Aduanas del Reino y liberalizó el comercio entre España y las Indias. Al aumentar el comercio con América, fue necesario romper el monopolio del puerto de Cádiz. Por real decreto de 16 de octubre de 1765 se autorizó el despacho de navíos entre nueve puertos de la Península y las cinco islas mayores de las Antillas (63).

El 21 de septiembre de 1759, fallecido ya Fernando VI, el conde de Valparaíso, superintendente general de Hacienda, encargó a los directores generales de Rentas, Luis Ibarra y Larrea y Francisco de Cuéllar, un informe sobre el origen y naturaleza de todas las Rentas que se administraban en aquel tiempo por la Real Hacienda. El motivo era tenerlo preparado para entregarlo al nuevo rey Carlos III. El 15 de octubre los directores generales entregaron al superintendente el informe que constaba de 196 folios (64).

Estas Rentas Generales eran los derechos que se exigían en las aduanas por la entrada y salida de mercancías del territorio español. Tenían distintos nombres según las zonas de España de que se tratase: Almojarifazgo, Diezmos, Puertos Secos, Derecho Ordinario de General, y Rentas de Tablas. En las aduanas de los puertos de Andalucía, costa de Granada y reino de Murcia los derechos que se cobraban se llamaban Almojarifazgo. Se regían por un libro de Aforos, formado a finales del siglo XVII, donde estaba señalado el precio o valor sobre el que se giraba el tanto por ciento de gravamen (3, 5, 10 y más por ciento, según mercancías) (65).

Estos derechos se exigían tanto para importación como para exportación. Carlos III unificó los de importación para todas las regiones el 23 de diciembre de 1782. Los derechos de exportación se unificaron posteriormente en 1802. Determinadas mercancías pagaban en las aduanas otros derechos: los de Millones, impuesto de consumo, que se cobraba en el momento de la introducción o extracción de los productos, como el cacao, chocolate, azúcar, papel, pasas y jabón; impuestos particulares, sobre las especias, goma y polvos azules; y derechos de indulto, para autorizar importación de cacao, azúcar, algodones y

muselinas extranjeros (66).

3.2) Necesidad de nuevas aduanas.-

Para la recaudación de todos estos aranceles se hizo necesaria la creación de una importante red burocrática aduanera: Administraciones de aduanas, generales y subordinadas; Aduanas principales; y Resguardos, de a pie y de a caballo (67). Concretamente, las Administraciones de Rentas que había en Málaga en 1789 eran la General o de Rentas Generales, la Principal o de Renta del Tabaco, la de Rentas Provinciales, la de Salinas, y la de la Seda (68).

Para alojar estos servicios, hasta entonces sin espacio suficiente, fue necesario construir varios edificios de aduanas de nueva planta. Así se hizo en Madrid, Cádiz, Valencia, Barcelona, Santander y La Coruña, entre otras ciudades, así como en Málaga, que es el motivo de la presente tesis. Eran edificios bien dotados de amplitud y no exentos de equilibrada suntuosidad, que han resistido el paso del tiempo y son hoy, en su mayoría, sede de los Gobiernos Civiles (69), actualmente Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno.

4) PROTO-ADUANAS

Antes de la construcción de la denominada Aduana Nueva, debió haber varios proyectos de edificios para esta finalidad, diseñados por los ingenieros militares, dentro de sus estudios de ampliación del puerto.

4.1) Proyecto de Thurus.-

Thurus, ingeniero militar al servicio de Felipe V, se desplazó a Málaga en 1716 para diseñar la ampliación de los muelles. Terminó el proyecto en 1717. En él habla de construir en la medianía del andén central del puerto una aduana *“la cual será más a propósito para impedir dolos y contrabandos”* (70).

En agosto de 1718 Thurus envió al Ministerio de la Guerra los planos para la Aduana de Málaga y un análisis sobre la capacidad del muelle, en el cual sólo podían anclar algunas galeras (71).

4.2) Proyecto anónimo.-

En otro plano titulado "*Plano de Málaga y proyecto del Puerto*" (fig. 451), de principios del siglo XVIII (sobre 1721) (72), aparece el proyecto de un edificio que pudiera ser una aduana (fig. 7), a juzgar por su situación y distribución interior, sobre un terreno ganado al mar, en el centro del puerto que se proyecta. Se trata de una construcción de planta rectangular, de 50 por 37 metros, cuya dimensión mayor se dispone perpendicular al muelle proyectado, el cual, en esta zona, se ensancha internándose en el mar.

No se sabe cuántas plantas tendría ni cuál sería su aspecto exterior y cubierta. Se supone que la distribución interior del edificio que aparece en el plano corresponde a la planta baja. En ella se ve que está atravesada por un espacio longitudinal, situado a lo largo del eje de simetría, que comunica las dos puertas de que consta el inmueble: una que mira al mar, con escalinata y embarcadero, y otra que da a la parte trasera. A este espacio central conectan otra serie de dependencias compartimentadas.

En este plano, en el solar que más tarde ocuparía la aduana actual, se ha dibujado un jardín de parterres regulares, manteniendo la antigua muralla.

De todo ello podría deducirse que este proyecto y el de Thurus son el mismo.

--CAPITULO 1º: NOTAS

- (1) Archivo Díaz de Escobar (ADE), caja 90, carpeta 2.
- (2) LACOMBA y otros: *Historia de Málaga*, pág. 105.
- (3) GUILLEN ROBLES: *Historia de Málaga y su provincia*, pág. 490.
- (4) BRIOSO RAGGIO: Puerto de Málaga: Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo, pág. 14.
- (5) GUILLEN ROBLES: *Málaga musulmana*, pág. 437.
- (6) Idem: ídem, pág. 536.
- (7) Idem: ídem, págs. 516 y 517.
- (8) ADE, caja 90, carpeta 2.
- (9) CAMACHO: *Guía histórico-artística de Málaga*, pág. 59. En un plano de la Alcazaba (fig. 463), obtenido por reducción de otro antiguo de la Comandancia de Ingenieros, por M. Rivera, fechado en 1773, aparece un puesto militar denominado: “*T Bateria de la Aduana*”. En otro plano del puerto de Málaga de 1731 (fig. 454), que fue propiedad de Temboury, figura también en su leyenda: “*i Bateria de la Aduana*”. Esta denominación, conservada en el tiempo, demuestra que en ese lugar estuvo la aduana mora. Esta aduana mora, según Medina Conde y Guillén Robles, se ubicaba entre Puerta Oscura y la batería de Puerta Oscura, donde en el plano de la Alcazaba antes citado viene el rótulo de “*Falsa braga*”. El desembarcadero de la Cal sería el anejo a ella. La batería existente en la zona se llamaría de la Aduana porque todo el recinto se llamaba así, pero no porque precisamente en ese sitio estuviera la aduana mora.
- (10) MEDINA CONDE: *Demolición de las murallas de la Alcazaba y construcción en ellas de las Reales Aduanas*, pág. 11v.
- (11) GUILLEN ROBLES: *Historia de Málaga y su provincia*, pág. 490.
- (12) MEDINA CONDE: *Conversaciones históricas malagueñas*, tomo II, pág. 157.
- (13) MEDINA CONDE: *Demolición...*, pág. 8.
- (14) BEJARANO: *Las calles de Málaga. De su historia y ambiente*, pág. 160.
- (15) MEDINA CONDE: *Demoliciones...*, pág. 8.
- (16) CAMACHO: Obra citada, pág. 24.
- (17) GUILLEN ROBLES: *Málaga musulmana*, pág. 536. Ver plano de Carrión de Mula.
- (18) Se publicó en 1572 en *Civitates orbis terrarum*.
- (19) BEJARANO: Obra citada, pág. 72.
- (20) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides históricas malagueñas*, pág. 247.
- (21) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, pág. 128.
- (22) ADE, caja 90, carpeta 2.
- (23) PORTILLO: *Estudio topográfico de los planos de la ciudad y puerto de Málaga de Carrión de Mula (1791) y Onofre Rodríguez (1805)*, pág. 9. En el plano del proyecto del puerto de Pedro d’Aubeterre de 1722 (fig. 450) aparece ya esta aduana designada con la letra “D”, junto a las Atarazanas. También está dibujada en otros planos del puerto fechados en 1729 (fig. 452), 1730 (fig. 453) y 1744 (fig. 457). En este último se lee: “*V Casa que sirve de Aduana del mar*”. Esta expresión denota un carácter provisional, lo que puede indicar que en esa época ya habría intención de construir una aduana nueva. También

consta este edificio en un plano militar de 1780 (fig. 466), rotulado como “*M. La Aduana*”, en otro de Julián Sánchez Bort de la misma fecha aproximadamente (fig. 468), y en el de Segismundo Font, que además contiene ya la Aduana Nueva (fig. 472).

(24) CAMACHO: *Málaga barroca*, pág. 61.

(25) PORTILLO: Obra citada, pág. 9.

(26) En la vista de Málaga desde el mar de 1772 de Carter (fig. 461) está rotulada la aduana antigua con el nº “7 *Custom House*” y se ve una perspectiva del edificio. Según ella, la planta tenía forma rectangular, ya que aparecen cinco huecos en la fachada sur, que es la principal, por tres en la este o lateral. A la derecha del edificio también puede verse una cruz de hierro sobre un pedestal. Sin embargo, en el plano de Carrión de Mula (fig. 3), las dimensiones son de 30 x 42 m, pero siendo el lado mayor el contrario del que aparece en la vista de Carter, por lo que podría tratarse de un cuerpo de menor altura o bien un patio trasero cerrado por una tapia. No obstante, en el grabado que contiene el libro de Brioso Raggio sobre el Puerto de Málaga (fig. 4), que es una copia del de Carter, el edificio de la aduana está dibujado con tres huecos a la fachada sur y cuatro a la este, lo que se asemeja más a lo reflejado en el plano de Carrión de Mula. Por último, en una vista de Málaga que muestra un grabado de 1780 (fig. 465), la aduana antigua tiene un cuerpo delantero con cinco huecos en planta baja y tres en la alta, en la fachada sur, mientras que en la este cuenta sólo con un hueco en la planta baja y otro en la alta, disponiendo, no obstante, de otro cuerpo a continuación de cuatro huecos más en dos plantas. Este edificio figura rotulado en la leyenda del plano con el número “2. *Casa Aduana del mar*”. Por todo ello me inclino a considerar como más probable la configuración que expongo en el texto.

(27) En un plano de Feliciano Míguez de 28.1.1792 (fig. 476) figura en su leyenda: “*C...Aduana actual i Casa de su Administrador*”, o sea, que el administrador vivía en el edificio, y “*T...Aduana que actualmente se construye*”, en referencia al palacio de la Aduana objeto de esta tesis.

(28) BEJARANO: Obra citada, pág. 242.

(29) Idem: idem, pág. 111.

(30) BEJARANO: *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, pág. 165.

(31) Idem: idem, pág. 372.

(32) Idem: idem, pág. 139.

(33) Idem: idem, pág. 111.

(34) En un grabado que representa una vista de Málaga de 1780 (fig. 465) aparece rotulado con el nº 11 el inmueble denominado “*Aduana de menudencias*”, situada en las proximidades de donde más tarde estuvo el edificio de la Administración de Salinas. Era una casita de planta baja con tejado a dos aguas.

(35) GUILLEN ROBLES: *Historia de Málaga y...*, pág. 491. Ver plano de Carrión de Mula (fig. 5).

(36) BEJARANO: *Las calles...*, págs. 43 y 44.

(37) ADE, caja 90, carpeta 3.

(38) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides...*, pág. 453. Ver plano de Carrión de Mula (fig. 5).

(39) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides...*, pág. 200.

(40) SESMERO: *Diario Sur*, 11.8.91.

- (41) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides...*, pág. 275.
- (42) BURGOS MADROÑERO: “Málaga, siglo XVIII: el puerto”. Revista *Jábega* (Málaga), nº 4 (1973).
- (43) VILLAS TINOCO: *Málaga en tiempos de la Revolución Francesa*, pág. 30.
- (44) BURGOS MADROÑERO: Obra citada.
- (45) SANCHEZ KARR: “La libertad de comercio con América”. Revista *Historia y Vida Extra*, nº 49 (1988).
- (46) VILLAS TINOCO: Obra citada, págs. 30 y 31.
- (47) SANCHEZ KARR: Obra citada.
- (48) MOLAS: “Carlos III y su época”. Revista *Historia y Vida Extra*, nº 49 (1988).
- (49) VILLAS TINOCO: Obra citada, pág. 31.
- (50) Idem: idem, pág. 32.
- (51) SANCHEZ KARR: Obra citada.
- (52) VILLAS TINOCO: Obra citada, pág. 105.
- (53) Idem: idem, pág. 105.
- (54) Idem: idem, pág. 102.
- (55) Idem: idem, pág. 103.
- (56) BURGOS MADROÑERO: Obra citada.
- (57) VILLAS TINOCO: Obra citada, pág. 105.
- (58) Idem: idem, págs. 103 y 104.
- (59) Idem: idem, pág. 106.
- (60) Idem: idem, pág. 106.
- (61) Idem: idem, pág. 104.
- (62) BURGOS MADROÑERO: Obra citada.
- (63) ORY: *La Aduana de Madrid en tiempos de Carlos III*, pág. 11.
- (64) Idem: idem, pág. 15.
- (65) Idem: idem, págs. 16 y 17.
- (66) Idem: idem, pág. 17.
- (67) Idem: idem, pág. 10.
- (68) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, parte 1ª, pág. 64. Estas cuatro Administraciones se recogen en el plano de Carrión de Mula (fig. 474) con los siguientes números y denominaciones: “78. *Admón. de Rentas Generales*; 79. *Idem. de Tavacos*; 80. *Idem. de Rentas Provinciales*; 81. *Idem. de Salinas*.”
- (69) ORY: Obra citada, págs. 11 y 12.
- (70) CABRERA PABLOS: *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, págs. 58 a 60.
- (71) CABRERA PABLOS: Obra citada, pág. 58, con referencia a PEREZ DE COLOSIA: Proyecto de Bartolomé Thurus para el puerto de Málaga. Revista *Baetica* (Málaga) nº 6 (1983) pág. 278.
- (72) Este plano es muy parecido al de Pedro d’Aubeterre (fig. 450), el cual está fechado en 1721, pero establece modificaciones sobre el mismo. Es posible que su autor fuera el propio d’Aubeterre. Este mismo plano también lo recoge el profesor Morales Folguera en su libro “*La Málaga de los Borbones*”, así como Barea en su trabajo titulado “*Urbanismo malagueño y su proyección en Indias*”, donde lo fecha a fines del siglo XVIII y dice que procede del Servicio Histórico Militar: Cartoteca: Reino de Granada: K-100-1. Cabrera

Pablos también lo incluye en su obra sobre el puerto de Málaga, diciendo que es un plano realizado según los proyectos de Thurus y d'Aubeterre. La copia del plano que he manejado lleva el sello del "*Depósito General Topográfico de Ingenieros*".

CAPITULO 2º

PROYECTO DEL EDIFICIO DE LA ADUANA

1) EDIFICIOS PARA ADUANAS DE LA EPOCA

La política arancelaria de Carlos III requería la existencia de aduanas en lugares estratégicos. En los puntos donde no había edificio o éste no era adecuado, hubo que construirlos. Estos nuevos proyectos desarrollaron una tipología aduanera específica, de tal modo que pueden observarse elementos comunes a todos ellos.

El tema aduanero es también frecuente en proyectos teóricos de la época, no destinados específicamente a ser construídos. Eugenio García dibuja un proyecto de Plaza Mayor con aduana en 1758 (fig. 8). Diego de Villanueva diseña un croquis de un puerto con arsenal y aduana hacia 1766 (fig. 9). Revérchon gana una medalla en la década de 1780 con un proyecto para Casa de Aduanas (fig. 10). Pedro Nolasco de Ventura, quien en 1827 recibiría el encargo de realizar el proyecto de terminación de la aduana de Málaga, ya en 1803 efectuó otro proyecto teórico de aduana (fig. 396) (1)

Entre 1779 y 1800 existían aduanas en cada uno de estos partidos (2):

- | | | |
|-------------------|---------------------|-----------------|
| - Agreda | - CORUÑA | - Salamanca |
| - Alicante | - Granada | - San Sebastián |
| - Badajoz | - interior Reino | - SANTANDER |
| - BARCELONA | - Logroño | - Santiago |
| - Bilbao | - MADRID | - Sevilla |
| - CADIZ | - MALAGA | - VALENCIA |
| - Canarias | - ORDUÑA | - Valmaseda |
| - Cartagena | - Oviedo | - Vitoria |
| - Cataluña | - Palma | - Zamora |
| - Ciudad Rodrigo | - Pamplona | - Zaragoza |
| - cordón del Ebro | - Puerto Sta. María | |

Las escritas con letras mayúsculas son las que se pasan a estudiar a continuación, ordenadas según el año en que empezaron sus obras: Valencia (1758), Madrid (1761), Cádiz (1767), La Coruña (1779), Orduña (1787), Barcelona (1792 terminación), Santander (1790), Málaga (1791). Se estudian con más detenimiento estos proyectos por ser inmediatamente anteriores al de la aduana de Málaga, haberse construído, y haber tenido una indudable importancia en la arquitectura de la época, influyendo por tanto en el edificio que nos ocupa.

1.1) Aduana de Valencia.-

La aduana de Valencia (hoy palacio de Justicia) es el edificio civil más importante y de mayor envergadura del siglo XVIII en la ciudad. Se observa en él un decidido empeño por la funcionalidad y el carácter práctico. Su creación está en relación con el auge del tráfico marítimo de la ciudad. Su promotor fue el intendente de Valencia, brigadier José de Avilés. El comienzo de los trabajos tuvo lugar el 17 de abril de 1758. La obra fue un foco de formación de arquitectos, como Juan Bautista Mínguez que entró a trabajar como delineante. En 1763 el nuevo intendente, Andrés Gómez de la Vega, propugnó una nueva distribución. La obra se terminaría en 1764 (3).

1.1.1) Arquitectos intervinientes.-

Felipe Rubio fue quien trazó el proyecto y dirigió la obra de esta aduana. Sería nombrado director de la Academia de San Carlos el 11 de marzo de 1765. Al morir en 1767 tuvo que acabarla su cuñado Gilabert (4).

Antonio Gilabert nació en Pedreguer (Valencia) el 9 de abril de 1716. Fue nombrado director de Arquitectura de la Academia de San Carlos el 17 de febrero de 1768, y director general de la misma el 31 de diciembre de 1784. En la aduana intervino primero como aparejador, y luego proyectó y dirigió la construcción de las escaleras y del arco de la fachada principal (5).

1.1.2) Descripción del edificio.-

Según Llaguno, se trata de un edificio grande, con habitación capaz y decente para el intendente. La fachada consta de dos cuerpos: el superior con pilastras dóricas y el inferior con fajas. Tiene ventanas con frontispicios triangulares y semicirculares (fig. 11) (6). Figura también un escudo con las armas reales y la inscripción: “D. CARLOS III. AÑO DE 1760”. Se remata con una estatua de piedra de este rey, ejecutada por Ignacio Vergara, y dos figuras alegóricas (figs. 12 y 13) (7).

La planta del edificio es rectangular de 63,56 por 59,06 metros (fig. 14) (8). El alzado está compuesto con apilastrados dóricos sobre altos pedestales, de severa austeridad y recia solidez, y esquinas almohadilladas, siendo los restantes paños de paramentos de ladrillo visto (9). Se observa un clasicismo cosmopolita en los frontones curvos y triangulares sobre los huecos del piso noble, en el uso del orden dórico denticular, y en las buhardas entre balaustres del antepecho. Las portadas son típicas de la arquitectura valenciana. La principal con una superficie convexa, y las laterales con volutas (fig. 15). Hay una estatua de Carlos III y de matronas recostadas sobre un frontón curvo, que recuerdan al palacio Real de Madrid (10).

El interior ha sido alterado por reformas posteriores. Dispone de dobles crujiás; de un patio rectangular, cuyos frentes tienen cinco ejes y los laterales tres, siguiendo el ritmo de las pilastras de las fachadas; y de accesos laterales en la primera planta, con arcos escarzanos de tradición valenciana (figs. 16 y 17). La distribución interior destinaba los patios a almacenes de tabaco y productos ultramarinos; el primer piso a oficinas de la Administración del Estado; el segundo piso a residencia del intendente y del tesorero del

Ejército; y el tercer piso a oficinas de la Tesorería del Ejército (11).

La escalera imperial fue una de las últimas reformas propiciadas por Gómez de la Vega (fig. 18). Divide en dos mitades el patio y es un nexo entre los almacenes y oficinas, y las residencias. Denota un estilo más avanzado que el resto del edificio por su caja ancha, su áulico tiro inicial bifurcado con estructura de dos pisos, y su juego columnario y complejo abovedamiento (12).

1.1.3) Críticas.-

Según Bérchez, este edificio representa la mezcla del funcionalismo clásico italo-francés con el barroco clasicista valenciano (13). Tuvo gran influencia en la arquitectura local (14). Costó casi 3.000.000 de reales (15).

Delfín Rodríguez opina que su estilo denota influencias italianas, y un cierto apego a la tradición, a través de un clasicismo y un experimentalismo de los problemas de geometría. Hay una mezcla de clasicismo italo-francés con arquitectura cortesana madrileña. Entre sus valores compositivos destaca su código clasicista y el ideal emuladorio de las ciencias matemáticas. Esto último se ve: en las escaleras, por su complicada monteá; en la fachada principal, por su proyección convexa; y en el arco degenerante (16).

1.2) Aduana de Madrid.-

Sabatini tuvo la oportunidad de construir grandes edificios públicos. Esto le permitió introducir modernas tipologías para satisfacer las nuevas necesidades. Tal ocurrió con la Casa de la Moneda, la Aduana de Madrid y las Fábricas. A estos edificios les confirió el sello de majestad, que antes sólo tenían los templos y palacios, porque en esta época se empezó a considerar a los edificios administrativos como templos de la felicidad pública. Así, a la Real Casa de la Aduana de Madrid se la veía como un Palacio del Comercio (17).

La Aduana de Madrid es uno de los edificios más emblemáticos del reinado de Carlos III, en el que hubo una apremiante necesidad de dotación de inmuebles administrativos, ya que las construcciones públicas eran el reflejo de la renovación social y económica que se estaba produciendo. Frente a la antigua aduana de la plaza de la Leña, que era un edificio palacial, con patio y estancias alrededor, la nueva aduana, de 1761, presenta un espacio de comunicación extensivo con varios accesos (18).

La construcción de esta aduana planteó un problema complejo, espacial y funcionalmente: por una parte, su estructura era complicada, al tener tres patios independientes y conectados, y muchas comunicaciones, necesarias para su buen funcionamiento; y, por otra parte, su funcionalidad era variada, pues en planta baja y sótanos había almacenes y, en la primera planta, oficinas.

La fachada presenta influencias de Fuga (19) en el palacio de la Consulta de Roma (20), y del palacio Farnesio, por la alternancia de frontones (fig. 64). En el tratamiento urbano también hay influencias de Fuga en su palacio de la Consulta, por la perspectiva lateral, y también por la transformación del parcelario que supuso (21).

1.2.1) Construcción.-

El 14 de enero de 1761, Carlos III ordenó la construcción de la nueva aduana. Su finalidad era servir de almacén de frutos y géneros, donde estuvieran seguros hasta su recogida por sus dueños. Urbanísticamente se pretendía el rasgamiento de la malla urbana y la creación de nuevos puntos de atracción (fig. 19). El 13 de mayo de 1761 se le encargaron a Sabatini los planos. Cumplimentó el encargo entregando además de los planos un memorial sobre la forma de hacer la obra. A continuación se celebró el concurso (22). Los adjudicatarios resultaron ser Pedro Lázaro y Juan Tami (23).

La obra se desarrolló desde 1761 a 1769, quedando sólo por hacer determinados remates que fueron ejecutándose hasta 1771. Al principio aparecieron algunas dificultades técnicas en el derribo de las construcciones existentes. También se efectuó el acopio de los materiales: hierro de Vizcaya; piedra de Badajoz; madera de Cádiz; y ladrillos, de la denominada "*marca de Madrid*", procedentes de los hornos del Retiro de San Blas (24). Se produjeron incidencias en la conducción de aguas, por lo que hubo que instalar nuevas cañerías desde el viaje del Abroñigal; la dirección de estos trabajos la llevó Saqueti, por ser el Fontanero Mayor de la Villa (25).

El gran desnivel existente entre el frente y el fondo del solar hacía que el sótano tuviera que estar bajo cota de cañería, lo que iba a producir humedades. Para evitarlo se decidió la construcción de un segundo sótano, a pesar de los problemas técnicos y económicos que ello implicaba. También el marqués de Esquilache quería construir cocheras y caballerizas, pero se desechó esta idea (26).

1.2.2) Fachadas.-

El primer proyecto de fachada, que se conserva en el museo municipal de Madrid (fig. 20), se parece mucho a la obra realizada (27). Sin embargo, subraya más la horizontalidad, no hay alternancia de frontones triangulares y semicirculares, y tienen más altura las puertas adinteladas que flanquean la central de entrada (28).

El segundo proyecto de fachada (fig. 21) tiene un gran zócalo almohadillado de granito, que abarca el sótano, a semejanza del palacio Real. La planta baja y el entresuelo acentúan la horizontalidad del edificio. La alternancia de materiales se hace eco del cromatismo de la arquitectura madrileña (fig. 29) (29). El remate de la cornisa lleva ménsulas pareadas. En su base hay tres grandes puertas, según el esquema de la puerta de Alcalá (fig. 30): la principal, con arco de medio punto y cabeza de león en su clave (fig. 31), y las dos laterales, menores y adinteladas; también hay otras dos puertas más en los lienzos laterales, iguales que la central, con cabezas de león en las claves (30). Aparecen dos lápidas de mármol sobre las puertas adinteladas, en latín y castellano,

relativas al destino del edificio (31).

Mesmay realizó una serie de diseños posteriores, para el Ministerio de Hacienda, de la fachada principal del inmueble (fig. 26), siguiendo la segunda versión del proyecto. En ellos se recoge la alternancia de frontones triangulares y circulares del piso principal, lo que recuerda a Miguel Angel en el palacio Farnesio y a Ferdinando Fuga en el de la Consulta, ambos de Roma. La coincidencia de este edificio con el de Fuga se produce tanto en la perspectiva lateral como en el destino interno del mismo: en el de la Consulta hay oficinas y habitación; y en la Aduana, oficinas y almacén. En estos dibujos se observa que la imposta es de extraordinaria sencillez, y la cornisa volada de granito, que cuenta con gruesas ménsulas pareadas, se inspira en la tradición de Vignola y en el palacio Altieri de Antonio de Rossi (32).

La fachada norte, que es la que da a la calle Angosta de San Bernardo, expresa sobriedad, como el resto de la construcción. Su cuerpo bajo es almohadillado, tiene ventanas adinteladas con rejas, y está separado del cuerpo superior por una imposta, careciendo de puertas, debido al desnivel existente entre las dos calles a las que da fachada el inmueble (33).

1.2.3) Interior.-

El interior de este edificio aparece reflejado en los dibujos de Mesmay de 1769, consistentes en plantas y secciones (figs. 27 y 28); y en otros de Sabatini, incluidos en un album, que se conserva en el Archivo Nacional de París, realizado para el embajador del rey de España en Austria (figs. 22, 23 y 25) (34).

La distribución se organiza alrededor de tres patios y una escalera principal. Esta disposición resulta distinta de la del palacio de la Consulta de Fuga, inspirándose más bien en Vanvitelli. Es barroca y recuerda al hospital general de Madrid y a la capilla del palacio Real nuevo. Los patios proporcionan iluminación, mediante un corredor que discurre alrededor del patio principal (35). La distribución se resuelve colocando los almacenes en la planta baja y el sótano, y las oficinas en la planta principal. Los patios pequeños servían para la carga y descarga, y el grande para almacén (36). Este patio principal es rectangular y porticado (hoy cerrados los pórticos), contando con aberturas bajas para la ventilación de los sótanos (37).

1.2.4) Contraposición con el hospital de Atocha.-

Comparando la aduana de Madrid con el hospital general de Atocha se comprueba la confusión de ideas de Sabatini. Existe una gran similitud entre las plantas de ambos edificios por la ordenación de los espacios y la definición de las funciones. Ambos parecen pertenecer al mismo tipo de palacio urbano administrativo. Sabatini no diferencia escalas en el elemento central, que es la zona de penetración; en la Aduana, la gran escalera imperial, y en el Hospital, la capilla. Se ve aquí que Sabatini proyecta y concibe como un barroco; utiliza la misma tipología de edificio, tanto si es uno administrativo como si es un hospital. No comprende el cambio de valoración tipológica aportado por los esquemas ilustrados, y precisamente en un hospital que es el nuevo edificio que

refleja la filosofía del momento (38).

1.3) Aduana de Cádiz.-

En 1731 el ingeniero militar Ignacio Salas elaboró un proyecto para el frente marítimo de Cádiz (fig. 33). Disponía tres manzanas rebasando el baluarte de San Felipe. En ellas quedaban incluidos aduanas, almacenes y otros “*edificios reales*” (39).

En 1761 Francisco de la Natividad, sacerdote trinitario, realizó un nuevo proyecto (fig. 34) donde el edificio de la aduana salvaba por sí solo la dificultad de ordenar el espacio periférico producido por el perfil de la ciudad, sin el auxilio de “*forma urbana*” alguna que encajara el edificio en el catastro (40).

En 1764 Jorge Juan diseñó una alternativa al proyecto de Sala (fig. 35). Completaba el límite de la forma urbana con una escala próxima a la de la ciudad antigua. Diseñaba tres grandes parcelas destinadas cada una a una función concreta. En ellas iban grandes edificios que polarizaban la trama catastral: Aduana, Casa de Contratación y almacén. Liberaban una plaza donde se trazaba racionalmente la disposición del puerto. La malla que completaba la ciudad articulaba los grandes edificios que asumían los límites de la parcela. Se ofrecía una imagen alternativa con la escala adecuada frente al mar (41).

En el mismo año este ingeniero militar preparó un diseño que desarrollaba el anterior (fig. 36). La aduana era un edificio con patio central, achaflanado en las esquinas de la fachada al mar. La única articulación urbana era la línea abaluartada que acogía los edificios y preparaba el perfil de la ciudad recortado por el agua (42).

Juan Caballero realizó por fin el proyecto definitivo para la aduana, cuyos planos están fechados en 1767 y 1769 (figs. 37 y 38). Desarrolló el esquema de Jorge Juan. El edificio tiene una planta rectangular con un patio central porticado. En el centro del patio hay un cuerpo que lo divide en dos. Las entradas se encuentran en las fachadas más cortas. Son simétricas. Constan de tres naves a las que se accede por tres puertas. En la nave central se sitúan las escaleras. Tiene tres plantas. Las dos superiores se engloban en un cuerpo del orden jónico de doble altura. La inferior es un basamento de pilastras rusticadas. Esta sección estaba motivada por la necesidad de proyectarse por encima del muro y de la barbacana de defensa. La solución no es ajena al carácter del edificio, proyectado hacia el mar, lo que complejiza las relaciones entre orden, medida, proyecto y territorio (43) (fig. 39).

1.4) Aduana de La Coruña.-

Debido al aumento de la actividad portuaria, en 1760 se decidió la instalación de una Real Aduana en La Coruña. Este edificio, del que no se sabe cuándo se proyectó ni quién fue su arquitecto, lo ocupa hoy la Subdelegación del Gobierno (44). Existió un proyecto más ambicioso de lo que actualmente está construido, que cogía varias casas anejas. La obra se ejecutó en tres fases: la primera, de 1779 a 1780, comprendió la fachada al mar;

la segunda, en 1790, incluyó la fachada a calle Real; y la tercera, efectuada a principios del siglo XIX, consistió en la fachada que da al callejón de la Marina. El autor del edificio se desconoce, pero pudo ser Pedro Martín Cermeño o Fernando Domínguez Romay (45).

La fachada al mar (fig. 40) presenta un pórtico rústico cerrado en la planta baja; hay alternancia entre frontones curvos y triangulares, característica ésta de los Rodríguez (46); el ático es un añadido del siglo XX; en el proyecto original (fig. 41) había unos finos guardapolvos sobre las ventanas altas (47). En la fachada a calle Real (fig. 42) aparecen pilastras jónicas (48), más ornamentación y es más italiana, entre Palladio y Bernini. La fachada al callejón de la Marina (fig. 43) tiene una simétrica distribución tripartita de lienzos, mayor diferenciación en los tres balcones volados y pilastras dóricas en los extremos (49).

1.5) Aduana de Orduña.-

Fue diseñada en 1787 por Justo Antonio de Olaguíbel (1752 a 1818) (50), uno de los principales arquitectos de las Vascongadas en esta época (51). La fachada (figs. 44 y 45) consta de cuatro plantas. La baja y la de entresuelo se retranquean, dejando un soportal arqueado. Este detalle no se observa en otras aduanas y es típicamente vernáculo. Los huecos tienen cierta similitud con los de las otras aduanas, si bien en ésta carecen de frontones, teniendo sólo guardapolvos. Es de notar el cuerpo central de tres huecos, remarcado por pequeño resalte sobre la fachada, y rematado por frontón. El resalte del cuerpo central lo encontramos también en la aduana de Málaga, pero el frontón con cubierta a dos aguas es exclusivo y de carácter vernáculo. La planta (fig. 46) muestra un edificio rectangular con amplio patio central porticado, además del soportal de la fachada principal en su planta baja. En ella se observan dos elementos que se repiten en casi todas las aduanas: el patio central para almacenamiento de mercancías y las dos puertas, enfrentadas en el mismo eje o formando ángulo recto. Posiblemente estas dos puertas se usaran para la entrada de los artículos y su salida, una vez satisfechos los arbitrios.

1.6) Aduana de Barcelona.-

La construyó el conde Roncali, brigadier del ejército y director del cuerpo de ingenieros (52).

El edificio da impresión de solidez, comodidad, economía y hermosura. Ocupa una superficie de 76 por 46 pies. Tiene dos cuerpos: el primero toscano con columnas pareadas sobre basamento de mármol rojo (fig. 49), y el segundo, dórico con balaustres sobre la cornisa (fig. 48) (53). Es un edificio afrancesado y alegre, un tanto desconcertado, que contrasta con la atildada lonja (54) (fig. 47).

El edificio ocupa una manzana completa de forma rectangular. Dos de sus fachadas dan a la plaza y las otras dos a calles estrechas. El cuerpo inferior comprende sólo la planta baja. El superior incluye la planta principal y un ático. Consta, por tanto, de tres plantas.

La planta baja tiene un ancho llagueado, que recuerda el almohadillado pétreo de otras aduanas. Coincide con la de Málaga en las verdugadas, que destacan unos cuerpos en los ángulos.

De las dos fachadas que dan a la plaza, la más larga es la principal y presenta sensibles diferencias con la otra. Aquí los cuerpos laterales contienen un entablamento de dos pisos: el inferior de columnas dobles toscanas y el superior de pilastras dóricas, todas con pedestal. Estos entablamentos se rematan por un frontón triangular que los abarca. El cuerpo central es similar, aunque aquí son columnas en ambos pisos. El remate lo constituye un lienzo de muro, culminado por un frontón triangular en el que unas pilastras y su entablamento enmarcan un paño para la colocación del escudo real. Estos áticos, "*puro ornamento para uso de la heráldica y la alegoría*", son típicamente juvarianos y se impusieron en la arquitectura cortesana barroca española (55). Las dos esbeltas linternas que asoman a la fachada principal y la balaustrada rematada con jarrones recuerdan a la fábrica de tabacos de Sevilla.

La fachada más corta a la plaza presenta notables diferencias respecto de la otra. Los entablamentos no aparecen en los cuerpos extremos sino en otros más interiores. En uno de ellos hay puerta y en el otro, ventana. No llevan columnas sino pilastras, pareadas en planta baja y únicas en la alta. Los frontones de coronación son curvos. Se produce así alternancia de frontones rectos y curvos, como en otras aduanas, pero de otra manera.

Los huecos son notablemente diferentes de otras aduanas. No son adintelados sino rematados por arcos rebajados. Están recercados con decoración barroca. Los del piso principal tienen unos balconillos de planta semicircular (fig. 49), o bien, balconadas corridas, protegidas por barandillas de rica rejería.

Interiormente, se ha dispuesto un amplio patio central (fig. 50). Está porticado en la planta baja y cerrado en las superiores. El porche está formado por arcadas sobre pilastras dóricas. Difiere de los de Madrid y Málaga en que aquéllos superponen a la arcada un orden adintelado. La planta superior tiene unos huecos cuyos ejes coinciden con la clave de los arcos. Los inferiores están rematados por frontones triangulares sobre ménsulas. El hueco va recercado y se apoya sobre antepechos que constituyen el pedestal del orden. Los huecos de la planta ático son horizontales con recercado y antepecho sobre ménsulas. El guardapolvo lo constituye un sobrevuelo de la cornisa del patio. Entre las tiras de huecos hay unos recuadros dibujados que abarcan ambas plantas.

Las habitaciones interiores son de gran riqueza decorativa, con pinturas al fresco sobre muro (56).

1.7) Aduana de Santander.-

Fue obra de José Alday Fernández (57). Aunque Jovellanos había dirigido unas recomendaciones a la Academia de San Fernando para que fuera aprobado, el proyecto hubo de sufrir reformas y modificaciones, que simplificaron el tema concebido inicialmente por el arquitecto. Esta crítica fue una iniciativa personal de Arnal, defensor

de determinados conceptos artísticos (58).

Alday había presentado cinco planos de esta aduana que fueron remitidos a la Academia por los directores generales de Rentas del Ministerio de Hacienda. La comisión de Arquitectura ni aprobó los planos ni los rechazó radicalmente, nombrando a Arnal como asesor del proyecto para que Alday modificara su diseño. Dos meses más tarde Alday presentó cuatro planos nuevos que fueron aprobados al fin en 1790 (59).

1.8) Analogías entre ellas.-

De lo expuesto se observan unas características comunes en las aduanas construidas en esta época, que tuvieron su influencia en la de Málaga.

Son edificios de planta rectangular o cuadrada, con un patio central, a veces dividido en varios, y casi siempre porticado. Este patio tiene misión de almacenamiento. Normalmente existen dos puertas, sobre un mismo eje o bien a 90 grados, posiblemente para entrada y salida de las mercancías. En altura se disponen en tres o cuatro plantas. La inferior para almacenes y las superiores para oficinas y viviendas. A veces se introducen importantes escaleras centrales que dividen el patio, como en Madrid y Valencia.

Las fachadas exteriores llevan un tratamiento rústico en la planta baja, mediante almohadillado y piedra. En las plantas superiores el aspecto es más delicado por la decoración de los huecos y la inclusión, en algunos casos, de órdenes. A veces, también se remarcan cuerpos mediante pequeños resaltes en los planos de las fachadas, y verdugadas. Las cubiertas, en su mayoría, son tejados de teja a cuatro aguas sobre cerchas de madera, con o sin balaustrada. Los huecos van protegidos por frontones curvos y rectos alternados, o por guardapolvos, y están jambeados o no. Son austeras en cuanto a adornos, reduciéndose normalmente al escudo de armas real sobre la puerta principal, flanqueado a veces por "*famas*" o rematado por la imagen del monarca. A veces hay cabezas en las claves de la puerta principal.

Las fachadas al patio central suelen llevar la planta baja porticada y a veces la primera. La segunda planta en ocasiones es una galería descubierta a la que dan los huecos de esa planta y los del ático. Las arcadas normalmente llevan superpuesto un orden adintelado, aunque otras veces sólo la arquería, como en Barcelona.

En general, estos edificios, por su tamaño e importancia, influyen grandemente en la configuración del caserío circundante. En este sentido, hay alguna diferencia entre las aduanas marítimas y las terrestres. A veces se colocan en solares nuevos, obtenidos por demolición de murallas o ganados al mar. Otras veces llevan consigo importantes obras de cirugía urbana.

2) PROYECTO DE LA ADUANA DE MALAGA

En Málaga, en el último tercio del siglo XVIII, con la urbanización de la Alameda dejó de ser funcional la ubicación de la Aduana de Puerta del Mar, por haberse quedado ya muy lejos del agua; pero es que, además, el edificio era también insuficiente para el incremento experimentado por el comercio malagueño (60).

Se hacía pues necesaria la construcción de una nueva aduana de mayor capacidad y en un lugar más próximo al mar. Se buscó para ello un terreno ocupado antes por una huerta, a la subida de la Alcazaba, y por parte de las murallas y torreones árabes que, partiendo de dicho castillo, rodeaban la ciudad en tiempos de la Conquista. Este solar estaba cerca de la Puerta de la Cava (61).

2.1) Encargo y aprobación del proyecto.-

La autorización para la construcción de esta nueva aduana la dió Carlos III, por real orden de 16 de agosto de 1787, comunicada por el ministro de Hacienda, Pedro de Lerena. Se confió la dirección de la empresa al intendente provincial de Málaga, Pedro Ortega Monroy, caballero de la real distinguida orden española de Carlos III, administrador general de las aduanas de la ciudad de Málaga y costa del reino de Granada (Anejo 2). Este había propuesto al rey la necesidad del edificio y los medios para su construcción, sin gravamen para el real erario (62), y encargado la elaboración de un diseño al arquitecto local Miguel del Castillo. Pero el 14 de diciembre de ese año murió Carlos III.

Las actas de la Academia de San Fernando recogen que, el 24 de enero de 1788, el director general de Rentas envió una orden del ministro de Estado y de Despacho de Hacienda a la Academia, adjuntando siete diseños con dos ideas diferentes para la aduana de Málaga, ejecutados por Miguel del Castillo y Nieva (63). Estos diseños fueron rechazados por barroquizantes (64) y "*por los ridículos y costosos adornos de sus fachadas*" (65). El 27 de febrero de 1788 la Academia encargó nuevos diseños para la aduana de Málaga a Juan Pedro Arnal y a Manuel Martín Rodríguez (66).

Esta decisión provocó una reacción en Málaga por parte del administrador de la Aduana, Pedro Ortega Monroy, protector de Castillo. La comisión de Arquitectura de la Academia, en junta celebrada el 29 de febrero, acordó enviar a Ortega una carta razonada sobre el asunto. Ortega propuso que Castillo fuera a la *Academia "a tomar las luces necesarias para la inteligencia de los planos y método de construirlos"*. La comisión de Arquitectura aceptó la visita de Castillo (67).

A pesar de todo, el 3 de julio de 1788, la Comisión encargó a Martín Rodríguez, director de Arquitectura y por tanto presidente de dicha comisión, el proyecto. Este lo redactó y entregó siete planos de él a la Academia. El 12 de septiembre la Comisión, vista la regularidad, buen gusto y arreglo a las instrucciones con que Martín Rodríguez había dispuesto el edificio, lo aprobó en todas sus partes para ser llevado a efecto (68). El inmueble proyectado era de gran corrección y academicismo en su diseño, pero en él se repetían demasiadas fórmulas ya utilizadas (69). El presupuesto alcanzaba el millón de pesos (70) y el plazo de ejecución se cifraba en cuatro años (71).

La dirección de la obra sí que la llevó Miguel del Castillo, junto con Ildefonso Balcázer y García. Este último dibujó, en 1794 (72), unos planos de la fachada principal y de la sección (figs. 52, 58 y 60) (73). De que Castillo fuese el director facultativo de la obra de la Aduana da fé el hecho de que él mismo ya se autotitulaba “*Director en la obra de la nueva Real Aduana*” en un informe que, sobre la Casa de Expósitos, redactó para el Ayuntamiento, según consta en el acta capitular de 13 de septiembre de 1790 (74).

Antes de que comenzase la obra, el 16 de enero de 1789 se envió una comunicación del Real Consejo al gobernador de Málaga para que los escudos de armas de Carlos III, uno de los cuales iba en la fachada del edificio, se utilizasen sin otra variación que la de poner Carlos IV (75).

2.2) Descripción del proyecto.-

A pesar de la investigación realizada por el autor de esta tesis en los archivos de la Academia de San Fernando, Histórico Nacional y otros, no se han localizado los planos de Martín Rodríguez. Para saber cómo era el proyecto original sólo se ha dispuesto del alzado y la sección dibujados por Valcárcel. Estos planos de 1791 (fig. 60) se supone que son copia fidedigna del proyecto de Martín, redactado poco antes, en 1788.

De las plantas no se dispone de ningún dibujo original (76). Los más antiguos son los del estado actual de las plantas primera y segunda incluidos en el proyecto de reconstrucción del edificio tras el incendio sufrido en 1922 (figs. 187 y 188). Estos pueden considerarse muy similares a los del proyecto primitivo, pues desde la terminación del edificio en 1829 hasta el incendio citado no hubo obras importantes. Hay un croquis anterior, de 1857 (fig. 161), dibujado por el gobernador Guerola, que se refiere sólo a su vivienda y despacho, sitos en la primera planta.

También es de utilidad para saber la distribución original del edificio la descripción que de ello hace Medina Conde (77). Esta descripción se cree muy fiel al proyecto original porque se redactó en 1793, cuando aún no estaban levantadas las fábricas, por lo que Medina hubo de consultar el proyecto. Seguramente sería asesorado por Castillo, arquitecto director de la real obra, como ya lo hizo en la descripción de la catedral de Málaga (78).

2.2.1) Disposición general.-

El proyecto contemplaba un edificio de planta cuadrada, de 240 piés lineales de lado, con 57.600 piés cuadrados de superficie (79), con un patio central, el cual disponía de un cuadro de galerías. El edificio contaba con cuatro plantas y había de cubrir toda la construcción una armadura y un tejado.

2.2.2) Fachadas exteriores.-

El dibujo del alzado de la fachada principal (fig. 52) muestra una gran semejanza con el primer proyecto para la aduana de Madrid de Sabatini (fig. 20), tomando del segundo proyecto los frontones rectos y curvos para algunas de sus ventanas. La planta baja es algo diferente, al carecer de entresuelo y semisótano como en Madrid, y tener el llagueado del almohadillado remarcado en vertical y en horizontal. Incluso recoge el esquema de la puerta de acceso coronada en arco, flanqueada por dos huecos adintelados, que en este caso son ventanas. Aunque no se dispone de los planos de las fachadas exteriores restantes es de suponer que, al ser idénticas a la principal, no los hubo.

La aparición de cuerpos salientes en las esquinas, aunque poco acentuados, continúa la tradición del palacio español, que simula torreones en los ángulos. De otra parte, el edificio puede considerarse un buen exponente de la “*obra finita*” de Alberti, que no admite adición ni recorte alguno, dada la precisa modulación del almohadillado, la exacta repetición de huecos, los múltiples ejes y centro de simetría, etc. Es, en este sentido, más renacentista que neoclásico, estilo que, según Kaufmann, se caracteriza por unos criterios de composición en los que aparece la independencia de los elementos frente al todo, por contra al sistema exclusivo y jerárquico del Barroco.

El orden empleado en el edificio podría tratarse del dórico denticular, por los dentículos de las cornisas, pero parece más acertado el toscano, sobre todo a la vista de los capiteles del zaguán, aparentes tras la última restauración (fotos 94 y 95). Estudiando la fachada de arriba abajo aparece el siguiente molduraje (fig. 61): la cornisa del edificio (foto 69) con filete, gola, junquillo, filete, saledizo, talón con sus dos filetes, dentículos y cuarto bocel, con sus dos filetes. A continuación viene el ático con sus ventanas, cuyo dintel lo constituye el cuarto bocel ya citado, y cuyo alféizar es un listel, talón y banda. Transcurren los pisos 2º y 1º, con sus huecos (foto 85), de cuyo recercado ya nos ocuparemos más adelante, llegando a la imposta que constituye la cornisa del piso bajo. Esta comienza con un zócalo, que sirve de antepecho de las ventanas del primer piso, saledizo de gran tamaño con goterón y gola con sus dos listeles, llegando al almohadillado (foto 66). Este está constituido por sillares, con acentuación del despiezo mediante entrecalle con perfil de gola. Según Atencia, estos achaflanados son una mala solución ya que debilitan el muro, creando un recercado que para su resistencia no es necesario (80). Pasado el almohadillado se llega al basamento, compuesto por talón invertido y dos bandas, con otro talón invertido entre ellas.

La fachada dispone de trece ejes de huecos. Van variando según la planta de que se trate. Las tres filas de huecos del cuerpo central y las de los dos cuerpos laterales presentan algunas peculiaridades respecto a los de su planta en las fachadas exteriores (81). Podemos distinguir por sus dimensiones y recercado, nueve tipos que citaremos de menor a mayor complejidad (fig. 62):

1) Ventana del ático (foto 66).- Como se ha dicho, su dintel es la parte inferior de la cornisa del edificio, con un cuarto bocel y sus dos filetes, y el alféizar la imposta entre el ático y el 2º piso: filete, talón y banda; las jambas son bandas lisas de piedra con un pequeño achaflanado al exterior.

2) Ventana general del 2º piso (foto 66).- Tiene un recercado formado por cuatro filetes, los exteriores más estrechos y los interiores más anchos; el recercado presenta un

pequeño quiebro en el dintel y se prolonga hacia abajo algo en las jambas.

3) Ventana de las esquinas y del cuerpo central del 2º piso (foto 66).- Es como la anterior pero con guardapolvo formado por filete, saledizo, cuarto bocel con dos filetes y banda de conexión con el recercado.

4) Ventana general del 1er. piso (foto 85).- Es como la anterior pero con guardapolvos más ancho y contrajamba, que discurre por los laterales hasta cierta altura y luego sigue más estrecha, uniéndose con el zócalo corrido de la planta.

5) Ventana de los cuerpos laterales y de las esquinas del cuerpo central del 1er. piso (foto 70).- Es igual que la anterior pero con frontón curvo sobre el guardapolvos, con las molduras siguientes: filete, gola, filete, saledizo, filete, cuarto bocel y filete.

6) Ventana central del 1er. piso (foto 51).- Es igual a la anterior pero prolonga las contrajambas hasta el zócalo en todo su grosor, incorpora unos modillones con gotas y resalta las molduras de la cornisa sobre ellas, semejando un trozo de entablamento con pilastra; además el frontón es igual pero recto.

7) Ventana general de la planta baja (foto 86).- No lleva más adorno que los sillares del dintel, a modo de dovelas de un cargadero.

8) Ventana de los cuerpos resaltados laterales y central de la planta baja (foto 84).- Es igual que la anterior pero con más adornos: lleva guardapolvos constituido por cornisa y frontón; el molduraje lo constituye un listel, saledizo y cuarto bocel con sus dos filetes, suplementándose en el frontón con una gola y sus dos filetes; las jambas son pilastras de fuste cajeadado, y capitel y basa simplificados; sobre los ejes de estas pilastras la cornisa tiene un resalte de todas las molduras; el rehundido entre estos dos resaltes se prolonga en el frontón mediante una placa inclinada que lo trunca; el alféizar lo constituye una pieza continua, resaltada bajo las pilastras y con modillones de apoyo.

9) Ventana central de la planta baja (foto 68).- Es igual que la anterior pero con frontón curvo y sin trincar por la placa inclinada. En las fachadas norte y oeste no se da, ya que su lugar lo ocupan las puertas. Sí aparece en las otras dos fachadas del edificio que no tienen puerta.

Según Medina Conde, los materiales empleados en la fachada serían piedra jaspón en el zócalo, cantería almohadillada de piedra de Nerja en la planta baja, cornisas, verdugadas, impostas y recercado de huecos, y ladrillo "*descubierto*" en el resto (82).

El edificio es austero en adornos. Salvo el recercado de huecos, los únicos son el escudo real y la cara de la clave de la puerta principal. El escudo real (fig. 56) tiene forma ovalada y está dividido en cuatro campos con los emblemas de Castilla y León en diagonal. En el centro hay un pequeño recuadro que posiblemente representara a Granada. Este escudo iba rodeado por el Toison de Oro y rematado con la corona real. Flanqueándolo se disponían dos famas tocando una la trompeta y la otra un instrumento de cuerda. Este grupo escultórico parece que no llegó a colocarse pues en un grabado de 1839 figura tan sólo una lápida con el rótulo: "*REAL FABRICA DE TABACOS*" (figs. 82 y 83). Posteriormente se colocaría otro parecido (fig. 63) donde en vez de famas

había banderas, anclas y cañones, y que es el que aún perdura (foto 51).

El otro adorno lo constituye una cara colocada sobre la clave del arco de la puerta principal. Se parece a lo que diseñó Sabatini para la aduana de Madrid, aunque allí la cabeza es de un león (fig. 31). Aquí parece una cabeza humana de un varón con bigote y barba o perilla, y melena al viento (fig. 57). Esta cabeza parecía aguantar un resalte de la clave y de las dovelas que la flanquean, que es únicamente lo que actualmente existe (foto 51).

2.2.3) Fachadas al patio.-

Las que contenía el proyecto original se conocen perfectamente por la sección de Valcárcel (fig. 59). En ella se “... *manifiesta un Costado interior por el Patio ...*” (fig. 58). Se supone que las cuatro eran idénticas.

Medina Conde se refiere al patio como a “... *un quadro de galerías, ó corredores, cuya idea es de pilastrones de la misma cantería, y arcos, cubriendo dichas galerías unas bóvedas ... quedando de terrado el cuerpo de galerías, que corresponde a la segunda habitación. En este lleva su balaustrado de piedra, con pedestales, todas las impostas, y el cornizamiento (sic) de lo mismo.*” (83).

El plano de Valcárcel y la descripción de Medina muestran unas fachadas muy similares a las existentes (foto 53). Los pilastrones y pilastras de las arquerías, molduras y cornisas son idénticas. Las balaustradas de la primera planta son iguales a las existentes, si bien en el proyecto hay un macizo en el centro de la balaustrada de cada arco. La balaustrada de la segunda planta presenta unos pedestales más delgados en el dibujo y están rematados por pináculos en vez de los bustos actuales. No aparecen tampoco las gárgolas de medio cañón en las esquinas como hoy. El moldurado de los paramentos de la segunda planta es más profuso en el proyecto. Se marcan unos resaltes que simulan la prolongación del orden adintelado de plantas inferiores. Estos resaltes desaparecieron en la obra, quedando las fachadas de las plantas segunda y ático lisas, sin más adorno pétreo que la cornisa, la imposta entre las plantas y los recercados de los huecos, dejando entre ellos unos entrepaños revocados y pintados (foto 10) (84). Por supuesto aparece un tejado con buhardillones, inexistente hoy por el incendio.

Los huecos de estas fachadas son menos variados que los de las exteriores. Su recercado es el mismo, variando sólo las dimensiones verticales del hueco según la planta. Son más altos que anchos, excepto los de la planta ático. Estos quedaron totalmente cuadrados en la obra (foto 9). Cada fachada tiene siete ejes de huecos, y en el central y en los de los extremos hay buhardillones sobre el tejado para ventilación e iluminación del camaranchón, con cubierta a tres aguas.

Según Medina Conde, las fachadas del patio serían de cantería de la piedra de Nerja y llevarían balaustrada del mismo material (85). Ante estas afirmaciones hay que precisar que los arcos de la planta baja son de piedra sólo los centrales de cada fachada, siendo simulados de ladrillo los restantes (fotos 17 y 53). Las balaustradas no son de piedra natural, sino que los balaustres están hechos de fundición y los pasamanos de piedra

artificial armada (foto 15).

2.2.4) Construcción.-

Medina Conde nos dice que el zócalo sería de piedra jaspón, los muros de cantería y ladrillo, los pilares también de cantería, los forjados de las plantas, de bóvedas de ladrillo o de vigas de madera, y se cubriría todo el edificio con armadura y un tejado. La escalera principal llevaría tiros y rellanos abovedados (de ladrillo) y peldaños de mármol (86).

Del estudio de la sección (fig. 59) se infieren algunos datos más. La cubierta era de teja vidriada sobre entablado y correas, apoyadas en cuchillos. Estos eran del tipo español o latino, o sea con dos pares, un pendolón, dos tornapuntas y un tirante. Este sistema permite la utilización del espacio bajo cubierta. El tirante es el forjado de este piso habitable. Los buhardillones estaban también contruídos con pares de madera apoyados en las carreras, con cubierta a tres aguas. El pendolón se unía al tirante mediante una pieza metálica. Se observa que los muros de las fachadas exteriores eran de un espesor mucho mayor que los de las fachadas del patio. Se distinguen los escudos dispuestos sobre las puertas principales y la sección del almohadillado de la planta baja. La crujía que da a la fachada principal es de doble anchura en las plantas segunda y ático, seguramente para obtener salones más amplios.

En la primera planta sólo se cubre con bóvedas el pórtico. Los demás techos son forjados planos sobre triple crujía de muros, a veces sustituidos por pilares. También se observa una importante decoración perimetral en los techos de las habitaciones. Toda la planta baja, incluso el pórtico perimetral, iba cubierta con bóvedas de media naranja vaídas sobre pechinas, que apoyaban en una retícula de pilares (fotos 67, 71, 74, 75, 76 y 89). No se reseña la cimentación ni nada más bajo la cota de planta baja.

2.2.5) *Distribución interior.-*

Martín Rodríguez realizó un diseño al gusto de la época para estos edificios públicos. No pensó en el aspecto funcional de su uso aduanero sino más bien plasmó una planta estándar de palacio renacentista, adaptable a cualquier uso público.

Constaba de patio central con su galería perimetral, rodeado por el cuerpo edificatorio. Este estaba formado por los muros de carga al patio y al exterior, que dejaban dentro tres crujías de igual luz, constituídas más bien por pilares exentos o encadenados por fragmentos de muros. La planta, con la forma de un cuadrado perfecto, era consecuencia de la modulación de sus partes con una retícula básica de 5 x 5 m. De aquí salía el tamaño del patio de 25 x 25 m y de la planta general de 65 x 65 m.

Estableció dos puertas principales. Quizá para entrada y salida de mercancías, una vez pagados los aranceles (87). Al parecer, la puerta norte (la de c/ Cister) era la principal, con un zaguán de tres naves diáfanos y dos escaleras a ambos lados. La puerta del sur era idéntica pero sin escaleras. Este esquema se repetía en las demás plantas (figs. 194, 187 y 188).

Según Medina Conde en la planta baja había un almacén provisional comunicado con la segunda entrada. Atravesando el patio se encontraba otro almacén mayor de tres naves, seguramente para mercancías que debieran estar depositadas por más tiempo. También había una pieza para archivo. Además, en la parte sur de esta planta estaban las oficinas del caballero administrador, Contaduría y Tesorería. También se ubicaban aquí el cuerpo de guardia y la vivienda del portero. Había dos escaleras secundarias que Medina califica de “*secretas*”.

En la primera planta se disponían las viviendas del caballero administrador, contador, vista y portero.

En la segunda planta se proyectaban otra serie de viviendas con distribución similar a las del piso inferior.

Finalmente, estaba el cuerpo de “*guardillas*” (sic).

Resumiendo, Medina Conde dice que, además del espacio destinado a estas viviendas, en el edificio “...*sobra casa para alojar, en caso preciso, à cualquier Personage que venga con gran tren y familia*” (88). Con ello viene a decir que el inmueble podría ser residencia de ilustres visitantes. Ello se llevó a la práctica con el alojamiento entre sus muros de Isabel II y Alfonso XII en sendas visitas a Málaga efectuadas por ellos.

3) INFLUENCIAS HABIDAS EN EL PROYECTO

El diseño del edificio de la aduana de Málaga se vio influido por el de las aduanas que la precedieron y por otros inmuebles no aduaneros.

Para ejecutar el encargo recibido de la Academia de realizar las trazas del proyecto, Martín Rodríguez, como cualquier otro arquitecto, echaría mano de sus conocimientos generales sobre la materia, de los que disponía por su formación académica y por su ejercicio profesional hasta entonces, además de documentarse específicamente sobre lo ya realizado en esta tipología.

3.1) Influencias por la formación del arquitecto.-

En la formación de Martín Rodríguez influyó la asistencia a la Academia, sus viajes a Italia y Francia, y su trabajo profesional de aprendiz junto a su tío Ventura, además de respirar el ambiente arquitectónico de la capital de España. Sin duda, todo ello se destilaría en el proyecto de la Aduana de Málaga.

Su conocimiento práctico de Vitrubio lo adquirió durante su estancia en Roma, acompañando a Ortiz y Sanz en sus búsquedas arqueológicas y empeños vitrubianos (89). Más tarde, siendo profesor de la Academia, insistiría en el estudio de los órdenes de arquitectura siguiendo los tratados de Vitrubio, Serlio, Palladio y Scamozzi, o sea, según

el arte antiguo y las reglas de Vitrubio, así como de los grandes teóricos del Renacimiento italiano (90).

Cuando Martín proyecta la Aduana de Málaga en 1788, cuatro años después de la muerte de su tío Ventura, su pensamiento arquitectónico se encontraba en plena evolución. Pasaba de proyectar mediante el viejo modelo barroco, -en el que sólo se cambiaba el adorno y la decoración, como rocallas y grutescos, por otros elementos del repertorio clásico-, a intentar hacerlo con la alternativa neoclásica, centrada en el estudio de la teoría arquitectónica. Pero sin comprender plenamente el sentido del hecho arquitectónico, evolucionaría hacia un gusto identificable con la moda (91).

3.2) Influencias de otros edificios anteriores.-

Los palacios renacentistas italianos representan la influencia más genérica sobre el proyecto del edificio que nos ocupa (92), ya directamente o a través de los palacios españoles.

3.2.1) Palacio Farnesio.-

De entre ellos, el palacio Farnesio, obra de Sangallo el Joven en 1547, es quizás el que más elementos aportó, sobre todo a través de la aduana de Madrid de Sabatini (93), que lo toma como modelo (94). Posiblemente, Martín Rodríguez conoció el edificio durante su estancia en Roma, de estudiante. De su fachada (figs. 64 y 65), para la aduana de Málaga toma la alternancia de frontones rectos y curvos sobre las ventanas, el resalte de las esquinas de la edificación con verdugadas, la gran cornisa de coronación y la puerta de acceso rematada por arco de medio punto.

En cuanto a la planta (fig. 66), del palacio Farnesio se queda con el patio central, rodeado por claustro de columnas, y el zaguán de tres crujías. No así con la escalera que, en vez de arrancar del zaguán, lo hace del patio. También se observa la existencia de dos accesos al edificio, enfrentados en el mismo eje, en dos fachadas opuestas, que luego será una constante en los edificios de aduanas estudiados.

3.2.2) Palacio de El Viso del Marqués.-

Ya en España, hay que citar el palacio del marqués de Santa Cruz, don Alvaro de Bazán, en El Viso del Marqués, obra de Juan Bautista Castello Bergamasco, de 1564. Tiene un patio central porticado (fig. 67) de corte italiano, con una fuente de piedra en el centro. Este patio es más pequeño que el de la aduana de Málaga (figs. 58 y 59). Tiene sólo tres arcos por lado frente a los cinco de Málaga. Presenta similitudes con el palacio de la Aduana en la existencia de pilastras, en la superposición de un orden adintelado sobre las arcadas, en las balaustradas, e incluso en la aparición de una fuente central (95).

3.2.3) Palacio del duque de Uceda.-

De entre los palacios barrocos españoles, quizá sea el del duque de Uceda (fig. 68) el que presente una fachada más parecida a las de la aduana de Málaga. A este palacio madrileño, obra de Francisco de Mora de hacia el 1600, lo califica Chueca como *“uno de los mejores palacios de Madrid y sin duda el más italiano por su correcta y académica arquitectura”* (96).

No sería de extrañar, por tanto, que Martín lo tuviera *“in mente”* cuando diseñó la fachada de la aduana de Málaga. Si se comparan ambas fachadas (fig. 68 y 52), las semejanzas son notorias. Hay coincidencias en la cubierta, gran cornisa volada, frontones rectos y curvos en las ventanas, y cuerpos de los extremos resaltados por verdugadas. Difieren en las puertas que en Uceda son dos y decoradas con portadas algo barrocas.

3.2.4) Fábrica de tabacos de Sevilla.-

Podría pensarse igualmente en la influencia del edificio de la fábrica de tabacos de Sevilla, diseñado en 1728 por el ingeniero militar Ignacio Salas (97) (fig. 137 y 138), y modificado en 1734 (fig. 139 y 140) y 1750 (fig. 141 y 142), por los también ingenieros militares Bordick y Barnola, respectivamente. En cuanto a la composición de sus fachadas no presenta similitudes con la aduana de Málaga, quizás algo más con la de Barcelona, que es más barroca. Referente a la distribución en planta tampoco parece que existan semejanzas con Málaga, toda vez que ésta no fue diseñada originalmente para fábrica de tabacos y aquélla sí (98).

3.2.5) Casa de Correos de Madrid.-

Respecto a edificios construidos inmediatamente antes del proyecto de la aduana de Málaga posiblemente ejerciera una gran influencia sobre él la Casa de Correos de Madrid (fig. 69) (99), diseñada por Jaime Marquet en 1782. Este edificio debió impresionar al joven Martín pues para la construcción del mismo compitió Marquet con su tío Ventura, ganando el primero. Según Chueca, es *“un edificio oficial de noble continente, muy sobrio y siguiendo las directrices del estilo Luis XV”* (100).

Si lo comparamos con la fachada de la aduana de Málaga (fig. 52) vemos la coincidencia en cubierta; gran cornisa de coronación; disposición en tres cuerpos, central y dos laterales, resaltados por verdugadas; guardapolvos en huecos; y puerta central rematada por arco de medio punto y flanqueada por dos huecos. En cambio, no encuentra su correspondencia en Málaga el frontón triangular que remata el cuerpo central. Igualmente la decoración mural es algo más profusa en la Casa de Correos.

3.3) Proyectos de alumnos de la Academia.-

Dentro de las influencias genéricas coetáneas también pueden incluirse los proyectos realizados por los alumnos de la Academia de la época, con los cuales seguramente

contaría Martín para trazar la aduana de Málaga.

3.3.1) Proyecto de hospital de Alday.-

Aquí puede citarse el proyecto de un hospital, diseñado por José Alday en 1787, donde la similitud de su planta (fig. 70) con la de la aduana de Málaga es evidente, salvando la diferencia de la triple crujía de Málaga frente a la doble de este hospital. La sección es también parecida a la de Málaga, no así el alzado, más austero (fig. 70).

3.3.2) Proyecto de casa de recreo de Alonso.-

Igualmente, Lorenzo Alonso, en su proyecto de casa de recreo para un gran señor, de 1788 (fig. 71), presenta un acusado parecido con la aduana de Málaga, tanto en planta como en sección y alzado.

3.4) Proyectos propios.-

Como cualquier arquitecto, Martín se vería también influido por sus proyectos anteriores. Si se analiza la relación cronológica de proyectos realizados por él con anterioridad al de la aduana de Málaga (1788), que son los que por lo tanto podrían haber influido en éste, se ve que Málaga ocupa el nº 19, sin contar con otros seis más no fechados, anteriores a 1791 (101). De ellos, por el tema y la magnitud del proyecto, sólo es asimilable el palacio de Altamira y, en menor grado, el de los condes de la Puebla del Maestre, ambos en Madrid.

3.4.1) Palacio de Altamira.-

En el palacio de Altamira, de 1773, se mezcla el aprendizaje de su tío con su aportación personal, ya que fue concebido por Ventura pero en él también colaboró Manuel Martín. Si se compara su fachada (fig. 344) con la de Málaga (fig. 52) se observa coincidencia en la forma de los huecos, con frontones curvos, acentuación de la planta baja como basamento, mediante imposta, gran cornisa de coronación y cubierta de teja. La planta y la sección (figs. 344 y 345) no ofrecen especiales semejanzas.

Esta fachada comentada es sólo la lateral, pues la principal era la de la calle San Bernardo. Por ello es interesante el diseño efectuado por Martín, en 1789, para ornato conmemorativo del palacio, ya que ésta era copia exacta de la fachada que debía terminarse, más otros dos cuerpos laterales diseñados por Martín para la ocasión (fig. 346). Si se compara esta fachada con la de Málaga se observa alguna similitud más, como el resalte del cuerpo central y las puertas rematadas con arco de medio punto, pero, en general, presenta mucha más decoración que el palacio de la Aduana. Como ambos diseños son prácticamente simultáneos, 1788 Málaga y 1789 Altamira, las diferencias pueden deberse a que Martín respetase el estilo de Ventura Rodríguez en su proyecto de 1773, o bien al diferente tema, al tratarse de un palacio cortesano, en el

primer caso, y de un edificio administrativo, en el segundo. De cualquier manera, la evolución es evidente.

3.4.2) Palacio de los condes de la Puebla del Maestre.-

El pequeño palacio de los condes de la Puebla del Maestre (fig. 348) de 1779, o sea, nueve años antes de la Aduana de Málaga, ofrece algunas similitudes con el palacio malagueño: huecos, planta baja almohadillada, resalte de cuerpos laterales, cornisa, cubierta, etc. Sin embargo, dada la diferencia de escala y uso existente entre este edificio y la aduana malacitana no se puede establecer un paralelismo.

3.4.3) Palacio de Villahermosa.-

El proyecto de ampliación y reforma del palacio de Villahermosa (fig. 349), redactado con Silvestre Pérez en 1783, o sea cinco años antes que la aduana de Málaga, es también significativo por la proximidad en el tiempo, el tema palacial, y el volumen de la obra. La fachada al paseo del Prado es algo más larga que la de Málaga (17 huecos frente a 13), pero presenta notables similitudes: tres plantas (si despreciamos el pequeño ático de Málaga), huecos similares, resalte de los cuerpos extremos, de un sólo hueco también, mediante verdugadas, y cubierta de tejado sobre gran cornisa de coronación. Carece de portada por no tener acceso por esa fachada.

3.4.4) Audiencia de Cáceres.-

Queda por analizar otro proyecto como es la audiencia de Cáceres (fig. 350) que, si bien es ligeramente posterior en dos años (1790) a Málaga, su proximidad en el tiempo y la aseveración de Caveda diciendo que este edificio tiene iguales condiciones que la aduana de Málaga (102), incitan a la comparación. No obstante, no presenta grandes similitudes, ya que se trata de una rehabilitación del antiguo hospital de la Piedad (fig. 352). Quizá podría homologarse por el uso administrativo y la organización en torno a un patio central de oficinas y viviendas (fig. 353).

3.5) **Influencias de otras aduanas.-**

Existe un proyecto de aduana de Eugenio García de 1758 (fig. 8) que preconiza el de Málaga. El alzado, de estilo herreriano, presenta el mismo número de huecos que el palacio de la Aduana, trece. El cuerpo central y los dos laterales están levemente resaltados sobre el plano de la fachada. Aquí aparece la justificación de tal resalte, que luego será observada en otros edificios oficiales, como Málaga. El cuerpo central se adelanta y se remata con frontón porque contiene el acceso. Con los cuerpos laterales se hace lo propio por constituir las torres que flanquean la fachada.

Esta disposición se mantiene en Málaga (fig. 52) aunque se hayan suprimido las torres en los extremos y el frontón central. En la planta se observa la existencia de un patio central

porticado, cubierto por bóvedas vaídas y de rincón de claustro alternadas. Al ser la anchura del mismo menor que el de Málaga el número de pilastras y bóvedas es mayor. Interiormente se aprecian las dos crujías, como en Málaga, cubiertas por bóvedas vaídas o de rincón de claustro cuadradas o rectangulares, según los casos. También aparece aquí otra constante de las aduanas, como es la existencia de dos puertas enfrentadas sobre el mismo eje. Las escaleras, en cambio, no se disponen en el zaguán, como en Málaga, sino, siguiendo el modelo del palacio español, arrancando del patio.

Es de suponer que Martín conociera el diseño de las aduanas realizadas en los años inmediatamente anteriores a la suya y estudiara sus trazas para obtener otra que perfeccionara la tipología.

3.5.1) Aduana de Valencia.-

De la fachada de la aduana de Valencia (fig. 11) tomaría la disposición en cuatro plantas, el ladrillo visto, la alternancia de frontones rectos y curvos sobre las ventanas, las verdugadas resaltando los cuerpos laterales y el central, la gran cornisa volada, y los motivos ornamentales del escudo real y las dos “*famas*” (fig. 12 y 13). También coincide la distribución por plantas con la de Málaga destinando la baja y patio a almacenamiento, la primera a oficinas, la segunda a viviendas y la tercera a más oficinas y archivos.

3.5.2) Aduana de Madrid.-

La aduana de Madrid es la que más influyó en Martín para trazar la de Málaga, por haber sido diseñada por Sabatini y estar en la capital de España.

La fachada del primer proyecto de este edificio (fig. 20) es muy parecida a la de la aduana de Málaga dibujada por Valcárcel (fig. 52). De ella tomó Martín la cubierta, el tratamiento de las fachadas de las plantas ático, segunda y primera, el recercado de los huecos, las cornisas y las impostas (fig. 53, 54 y 55). De la fachada del segundo proyecto de Madrid (fig. 21) copia la coronación de los huecos por frontones rectos y curvos. También hay semejanza en la existencia de almohadillado en la planta baja y en la alternancia de materiales: piedra en la baja y ladrillo visto en el resto de la fachada. Asimismo, concuerda con la de Málaga el esquema formado por una puerta central coronada con un arco y flanqueada por otros dos huecos adintelados, con cabeza en la clave del central (fig. 31 y 57). Igualmente hay coincidencia en el grupo escultórico dispuesto sobre el frontón de la ventana central de la planta noble (fig. 30 y 56), compuesto en ambos casos del escudo real y dos figuras aladas que lo acompañan.

El patio principal, con su arquería perimetral en sus dos pisos inferiores, es muy parecido al de Málaga (fig. 25 y 28, 58 y 59), incluso en balastradas y buhardillones, recercado de huecos, superposición de sistemas adintelados y arquerías, etc. La distribución interior también es semejante a la del palacio de la Aduana. En la planta baja había almacenes y en la primera oficinas.

3.5.3) Aduana de Cádiz.-

De la aduana de Cádiz Martín toma para la planta rectangular con patio porticado central (fig. 37), si bien, aquí hay un cuerpo construido que lo divide en dos. Respecto a su ubicación, al tratarse también de una aduana portuaria se asemeja a Málaga en que libera un solar junto al puerto, influyendo en la trama de la ciudad.

3.5.4) Aduana de La Coruña.-

Del proyecto de la aduana de La Coruña Martín copia los huecos, que son idénticos a los de Málaga (fig. 41 y 55), tanto los rematados por frontones como por guardapolvos, incluso el jambado.

3.5.5) Aduana de Orduña.-

Del diseño de la aduana de Orduña (fig. 45) toma la disposición en tres plantas, rematadas por gran cornisa y cubierta de teja. Los huecos de las plantas superiores guardan cierta analogía con los de Málaga. También tiene un cuerpo central de tres huecos levemente resaltado del resto de la fachada.

3.5.6) Aduana de Barcelona.-

De la aduana de Barcelona, también portuaria (fig. 48), Martín recoge la forma de la planta, rectangular con patio central, el resalte en las fachadas del cuerpo central y de los laterales mediante verdugadas, y el llagueado de la planta baja, que en Málaga se traducirá en almohadillado.

Son características comunes de todas estas aduanas que ejercieron su influencia en la de Málaga: la planta cuadrada o rectangular con patio central porticado para almacén; la existencia de dos puertas para entrada y salida de las mercancías; la disposición en tres o cuatro plantas, dedicadas a almacenes, oficinas y viviendas, respectivamente; la aparición de importantes escaleras; el tratamiento de fachadas exteriores mediante almohadillado rústico de la planta baja y órdenes más delicados en las superiores, con huecos protegidos por frontones o guardapolvos; e inclusión del escudo real.

Además de los proyectos de aduanas estudiados, cuando Martín acomete el suyo para la de Málaga disponía ya de los "*siete diseños con dos ideas diferentes*" ejecutados por Miguel del Castillo para el mismo edificio (103). Desconocemos cómo eran esos diseños, pero no parece que influyeran en el proyecto de Martín porque la Academia los había rechazado por barroquizantes (104) y "*por los ridículos y costosos adornos de sus fachadas*" (105). En cambio el diseño de Martín, según la Academia, ostentaba "*...regularidad, buen gusto y arreglo a las instrucciones...*" (106).

El proyecto le fue encargado por la Academia a Martín el 3 de julio de 1788, siendo aprobado por la misma el 12 de septiembre de ese año. El proyecto, integrado por siete planos, fue redactado en sólo dos meses, muy calurosos además. No tuvo tiempo de

pensarlo mucho, a no ser que estuviera ya muy elaborado desde enero en que se le encargaron los primeros diseños, aunque dispusiera de un buen estudio profesional con ayudantes. Por todo ello se estima que debió aplicar al caso un modelo de palacio usual en los proyectos que pasaban por la Academia.

4) IMPORTANCIA DEL EDIFICIO DE LA ADUANA DE MÁLAGA

4.1) Importancia artística del edificio.-

Con este inmueble se introdujo en Málaga el neoclasicismo. Paralizada la obra de la catedral, el enorme prestigio de este edificio hizo que desapareciera en la ciudad el barroco clasicista, impuesto por Ventura Rodríguez y Aldehuela. En su construcción, que duró hasta principios del XIX, intervinieron arquitectos y maestros de obras locales, los cuales eran decididos partidarios del neoclásico, por lo que también lo impondrían en sus encargos particulares de casas de la Alameda, para la burguesía industrial y comercial malagueña (107) (fig. 382 y 383).

Caveda dice de él que es regular en sus formas y proporciones pero no del gusto más delicado (108). En otro lugar, afirma que es de gran corrección y sencillez (109). Chueca lo define como un *“enorme bloque de arquitectura oficial que nos recuerda a Sabatini”* (110).

Navascués opina que se trata de *“una de las obras más significativas de la segunda mitad del siglo XVIII, donde Manuel Martín Rodríguez supo imprimir un severo carácter como arquitectura oficial que era, a lo que contribuye grandemente la presencia del recio almohadillado en la planta baja, esquinales y cadenas. En la planta noble y sobre los huecos aparece la característica alternancia de frontones curvos y triangulares, que fue motivo frecuente en la arquitectura civil de los dos Rodríguez”* (111).

Según Rosario Camacho, la construcción de la nueva Aduana marcó el fin arquitectónico del siglo XVIII en Málaga. Representó el triunfo definitivo del neoclásico, introducido ya por Ventura Rodríguez, con una vuelta a los modelos renacentistas de los palacios toscanos: de planta cuadrada en torno a un patio, almohadillado del piso bajo, y severas portadas (112). Así, la obra que más se acerca al gusto neoclásico en nuestra ciudad en el siglo XVIII, se encuentra tan en la línea de la tradición palacial renacentista y barroca que debe calificarse como de barroco-clasicista (113).

Pastor Pérez dice de la Aduana que representa a la arquitectura que marca la transición entre el XVIII y el XIX. Es el primer edificio neoclásico en Málaga, que pervivirá en la arquitectura del XIX hasta que este estilo sea el escogido en 1936 para la construcción del edificio del Banco de España (114).

4.2) La Aduana como símbolo de futuro.-

Madoz habla de la Aduana Nueva diciendo que era un suntuoso y grande edificio que, colocado en medio de la acera de la Cortina del Muelle, formada por casas pardas y respetables murallas árabes de la Alcazaba, que seguían hasta el cuartel de Levante, formaba, por el género y época de su construcción, el lazo que unía la antigua con la moderna Málaga (115).

El edificio del palacio de la Aduana, centro de la importante actividad comercial, iniciado en 1791 para sustituir a la antigua aduana cercana a Puerta del Mar, con su amplitud y magnificencia, puede simbolizar el auge económico de la ciudad. Se contruyó en el haza baja de la Alcazaba y en el desmonte de los terrenos aparecieron restos arqueológicos que denunciaron la relevancia de esta zona en la época romana. El canónigo Medina Conde, que por estos años daba por entregas sus *“Conversaciones históricas malagueñas”*, registró minuciosamente estas piezas, vestigios de nuestra historia. Cimentada en el pasado, en una zona abierta al mar, la Aduana se construyó como una promesa de futuro para la ciudad (116).

4.3) Loa al edificio por Díaz de Escobar.-

El artículo que Narciso Díaz de Escobar dedicó al gobernador Cristino Martos, escrito el 22 de noviembre de 1898, dice así:

“En este edificio se han aposentado Reyes y Príncipes, ha sido teatro de escenas violentas en las épocas revolucionarias, y ha servido de cuartel en momentos difíciles.”

“En 1873, turbas armadas destruyeron parte del material de las oficinas y en el centro del patio se quemaron miles de legajos, algunos de los cuales convenía hacer desaparecer a los instigadores de aquellas asonadas.”

“La Aduana se vió adornada en días de fiesta para la patria y en cambio sus ventanas se apedrearon por revolucionarios y huelguistas en instantes de efervescencia. Delante de ella se dieron cargas de caballería y se sostuvieron escaramuzas en un tiempo y en otro se escucharon vivas entusiastas y se detuvieron pacíficas manifestaciones” (117).

CAPITULO 2º: NOTAS

- (1) Este mismo proyecto aparece asignado por Sambricio a José Alvarez ¿de Lara? hacia 1789 (Revista *Arquitectura*, nº 203, pág. 73).
- (2) PLAZA BORES: *Guía del investigador...*, pág. 316.
- (3) BERCHEZ: *Los comienzos...*, págs. 10 y 11.
- (4) LLAGUNO: *Noticias...*, pág. 283.
- (5) Idem: idem, pág. 295.
- (6) Este motivo de la alternancia de frontones rectos y curvos también lo encontramos en la aduana de Málaga.
- (7) LLAGUNO: Obra citada, tomo IV, pág. 283.
- (8) La planta de la aduana de Málaga es algo más grande, pues se trata de un cuadrado de 67,50 m de lado, con un solo patio central, también cuadrado, de 23 m de lado.
- (9) La Aduana de Valencia se parece a la de Málaga en la existencia de cuatro plantas y en las verdugadas de las esquinas. En Valencia falta el almohadillado de piedra en la planta baja que hay en Málaga. Coincide con el ladrillo visto en fachadas, pero no en la existencia de pilastras, de las que la de Málaga carece.
- (10) BERCHEZ: Obra citada, págs. 11 y 12.
- (11) Idem: idem, pág. 12. Esta distribución es común en esos edificios: planta baja y patios para almacén, primera planta para oficinas, segunda para viviendas, y tercera también para oficinas o archivos.
- (12) BERCHEZ: Obra citada, pág. 13.
- (13) Por la temprana fecha de su construcción (1758) es mucho más barroca que la aduana de Málaga.
- (14) Por el volumen, presupuesto y arquitectos que trabajan en estos edificios, siempre ejercen gran influencia en la arquitectura local, como ocurrió con el de Málaga.
- (15) BERCHEZ: Obra citada, pág. 13.
- (16) RODRIGUEZ, Delfín: *Francisco Sabatini...*, págs. 378 y 379.
- (17) Idem: idem, pág. 360.
- (18) Idem: idem, pág. 387.
- (19) Ferdinando Fuga (1699-1781).
- (20) Este palacio está situado en la plaza del Quirinal. Fue mandado construir por Clemente XII en 1734 para albergar al tribunal de la "*Santa Consulta*".
- (21) RODRIGUEZ, Delfín: Obra citada, pág. 362.
- (22) Los contratistas que se presentaron al concurso fueron Arredondo, Bernasconi y otros.
- (23) RODRIGUEZ, Delfín: Obra citada, pág. 388. Los adjudicatarios hicieron una baja del 25%.
- (24) Idem: idem, pág. 388.
- (25) Idem: idem, pág. 389. El contratista de estos trabajos de fontanería fue Manuel García de Beade.
- (26) Idem: idem, pág. 389.
- (27) La fachada de la aduana de Málaga dibujada por Valcárcel (fig. 52) es muy parecida a la de este primer proyecto de la de Madrid. La cubierta y las fachadas de las plantas ático, segunda y primera son casi idénticas. El recercado de los huecos, las cornisas y las impostas tienen gran similitud (figs. 53, 54 y 55). Sin embargo, las

fachadas de ambos edificios se diferencian en la existencia, en la de Málaga, de verdugadas, marcando el pequeño resalte de un cuerpo central y de otros dos cuerpos laterales, que corren a todo lo largo de los alzados. En estos cuerpos resaltados de la aduana de Málaga, los huecos están coronados por frontones rectos y curvos, más próximos a la segunda solución de la aduana de Madrid. En la primera planta de Málaga el resto de los huecos llevan guardapolvos, lo que no ocurre en el primer proyecto de la aduana de Madrid. Es en los zócalos de ambas aduanas donde se aprecian mayores divergencias: en la de Madrid se componen de tres plantas: semisótano, baja y entresuelo; mientras que en la de Málaga sólo figura una. Sí que hay similitud en la existencia de almohadillado en ambos casos.

(28) RODRIGUEZ, Delfín: Obra citada, pág. 389.

(29) En la aduana de Málaga hay la misma alternancia de materiales: piedra y ladrillo visto.

(30) En la aduana de Málaga se dispuso también este esquema formado por una puerta central coronada con un arco y flanqueada por otros dos huecos adintelados, aunque aquí sean ventanas con jambeado y frontón. En la clave de la puerta de la de Málaga también se dibujó una cabeza (fig. 57). Asimismo hay gran similitud en el escudo de armas, que está sobre el frontón de la ventana central de la primera planta. El grupo escultórico se compone en ambos casos del escudo real y dos figuras aladas que lo flanquean (figs. 30 y 56).

(31) RODRIGUEZ, Delfín: Obra citada, pág. 389.

(32) Idem: idem, págs. 389 y 390.

(33) Idem: idem, pág. 390.

(34) Idem: idem, pág. 390.

(35) Este patio principal, con su arquería perimetral en sus dos pisos inferiores, es muy parecido al de Málaga (figs. 25 y 28, 58 y 59), incluso en balaustradas y buhardillones, recercado de huecos, superposición de sistemas adintelados y arquerías, etc.

(36) Aunque no he podido disponer de los planos de planta originales del edificio de Málaga que, sin duda, acompañarían a los de alzado y sección que se aportan, existe una descripción coetánea de la distribución en planta del edificio, realizada por Medina Conde en sus "*Conversaciones*". En la planta baja había almacenes y archivos; las oficinas del administrador de la Aduana, de la Contratación, y de la Tesorería; el cuerpo de guardia; y las viviendas del portero y otras. En la primera planta estaban las viviendas del administrador, contador, alcaide, vista y portero. En la segunda planta se disponían más viviendas. En la ático iban buhardillas.

(37) RODRIGUEZ, Delfín: Obra citada, pág. 390.

(38) SAMBRICIO: "Francisco Sabatini, arquitecto madrileño". Revista *Arquitectura* nº 216, págs. 55 y 56.

(39) MORALES SANCHEZ: *La Real Fábrica...*, pág. 213.

(40) Idem: idem, pág. 221. La aduana es la marcada con la letra "B".

(41) Idem: idem, págs. 213 y 221.

(42) Idem: idem, pág. 221.

(43) Idem: idem, pág. 209. La similitud entre esta aduana y la de Málaga se concreta en la planta rectangular con patio porticado central. Ello es una constante en todas las aduanas de la época. En el plano del puerto de Cádiz de Tofiño de 1789 (fig. 39) aparece la Aduana con el siguiente rótulo: "*E Baluarte de la Aduana*".

(44) Este edificio fue visitado hace unos años por el autor de esta tesis, en su calidad de arquitecto del Ministerio del Interior, efectuando sobre él determinados estudios que

luego cristalizaron en un proyecto de restauración ejecutado por su compañero Ricardo Rodríguez Junyent.

(45) VIGO: *La arquitectura...*, págs. 107 y 108. Sambricio se inclina por Romay (SAMBRICIO: *Arquitectura Española de la Ilustración*, pág. 324)).

(46) Esta alternancia de frontones es discutible que sea característica de los Rodríguez, como dice Navascués. Ya se dió en el renacentista palacio Farnesio de Roma (fig. 64). La aduana de Valencia también la presenta (fig. 11). Sabatini igualmente la adopta en su segundo proyecto para la aduana de Madrid (fig. 21).

(47) Los huecos de este proyecto son idénticos a los de la aduana de Málaga, tanto los rematados por frontones como por guardapolvos, incluso el jambeado. Difieren algo los frontones en que los de Málaga están partidos. Otra característica de estos edificios es el almohadillado u orden rústico de sus plantas bajas. Esta aduana carece de planta ático. Las puertas son adinteladas en vez de coronadas por un arco.

(48) Por este detalle es más parecida a la de Valencia que a la de Madrid o Málaga, de fachadas más lisas.

(49) VIGO: Obra citada, pág. 108.

(50) En este proyecto también intervino Manuel Carrera (*Arquitectura Neoclásica en el País Vasco*, pág. 261), autor asimismo del Ayuntamiento de Oñate (1779) (CHUECA: *Hª de la Arquitectura Occidental*, tomo 7, pág. 141).

(51) *Arquitectura neoclásica en el País Vasco*, pág. 86. Olaguibel fue también el autor de la plaza Nueva de Vitoria (1781), anticipo de las que luego hará Silvestre Pérez (CHUECA: *Hª de la Arquitectura Occidental*, tomo 9, pág. 336). Estudió en la Academia de San Fernando hacia 1763 con Casanova, Turillo y Lorenzo Alonso (SAMBRICIO: *Arquitectura Española de la Ilustración*, pág. 296). Compitió para los premios de la Academia en 1775 contra Alvarez Benavides (SAMBRICIO: Obra citada, pág. 303) y contra Turillo, Juan de Milla, Barcenilla y Ramón Durán en 1781 (SAMBRICIO: Obra citada, pág. 434). Colaboró con Manuel Echanove (SAMBRICIO: Obra citada, pág. 325), con Domingo Tomás en 1786, visitando puentes sobre los ríos Ara y Cinca en la villa de Ainsa (SAMBRICIO: Obra citada, pág. 421). Desde 1801 Arnal lo nombró su colaborador en las Vascongadas, junto con Alejo de Miranda, Olasagasti y otros (SAMBRICIO: Obra citada, pág. 307).

(52) Este personaje nació en Cádiz el 22 de noviembre de 1729. Fue gobernador de Puerto-Cabello (América) y director de fortificaciones de Cataluña. En Barcelona demolió la muralla vieja del mar. Participó en la expedición a Argel y en el sitio de Gibraltar. Estando en Barcelona se le nombró ministro de Hacienda y efectuó la obra de la Aduana, que proyectó y dirigió personalmente, terminándola en 1792. Esta obra le dió disgustos, por lo que se retiró a Cornellá, donde murió el 26 de abril de 1794 (LLAGUNO: *Noticias...*, tomo IV, págs. 327 y 328).

(53) LLAGUNO: Obra citada, tomo IV, pág. 328.

(54) CHUECA: Obra citada, tomo VII, pág. 307.

(55) Idem: idem, pág. 254.

(56) En 1979 se hizo una importante obra de restauración del edificio por el Ministerio del Interior, llevada a cabo por el arquitecto Ricardo Rodríguez Junyent, compañero del autor de esta tesis en el Ministerio y codirector de la obra de reforma del palacio de la Aduana de Málaga. En esa obra se llevó a cabo una buena labor de recuperación de las pinturas murales citadas, muy deterioradas.

(57) Este arquitecto Alday representaba, dentro del círculo santanderino, al individuo que mejor manifiestaba un saber no académico, pero sí ilustrado. También proyectó en 1790 un hospital para Santander y levantó planos de las ruínas de Saelices. En 1793

proyectó la reforma del puerto de Santander. En 1806 hizo dibujos para decorar la plaza Mayor de Santander y en 1808 trazó la Casa de Baños de Caldas (SAMBRICIO: *Obra citada*, págs. 294 y 295).

- (58) SAMBRICIO: *Obra citada*, pág. 102.
- (59) Idem: idem, pág. 294. Carezco de datos sobre su distribución y aspecto.
- (60) CAMACHO: *Guía...*, pág. 198.
- (61) MADOZ: *Diccionario...*, pág. 138.
- (62) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, pág. 345.
- (63) *Actas de la Academia*, nº 31.
- (64) CAMACHO: *Arquitectos de la Academia...*, pág. 279.
- (65) Idem: idem, pág. 270.
- (66) Idem: idem, pág. 279.
- (67) Idem: idem, pág. 279.
- (68) Idem: idem, pág. 279.
- (69) CAMACHO: *Guía...*, pág. 198.
- (70) BRIOSO: *El puerto...*, págs. 30 y 208.
- (71) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 8.
- (72) Creo que la fecha que aparece en el plano es 1791 en lugar de 1794.
- (73) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de los Borbones*, pág. 213. Aunque estos planos han aparecido ya en varias publicaciones, el autor de esta tesis los ha fotografiado directamente de los originales. Se encontraban enmarcados y colgados en el despacho de una casa de c/ Carretería de Málaga, propiedad de la familia Mapelli. Posiblemente estén también en su poder los dibujos de las plantas del inmueble.
- (74) *Actas capitulares del Ayuntamiento de Málaga*, libro 180, pág. 600.
- (75) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides...*, pág. 472.
- (76) Es seguro que Valcárcel las dibujo junto con el alzado y sección, ya que en el título de la sección se dice que es: "*Corte o Sección por las líneas AB de las Plantas...*"
- (77) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 343 y sgs.
- (78) Idem: idem, descanso VI, pág. 314.
- (79) Idem: idem, descanso VI, pág. 343. El pié catellano equivalía a 28 cm. La longitud de la fachada sería de 67,2 m. Una medición actual efectuada por el autor de la tesis le ha dado la cifra de 67,50 m.
- (80) ATENCIA: *Teoría general del arte arquitectónico*, pág. 117.
- (81) Medina Conde dice que en ellas van únicamente éstos huecos existentes, con antepechos cerrados de piedra, y ninguna reja ni balcón, de modo que no tendrá el más leve objeto que impida la vista de tan sencilla y agradable decoración (MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, pág. 344).
- (82) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, pág. 344. Medina Conde dice que el ladrillo iría "*descubierto*", o sea visto, sin embargo, el arquitecto Llorens, restaurador del edificio tras el incendio de 1922, informó que, según un reconocimiento efectuado por él, la fábrica de ladrillo no se acusaba al exterior en su verdadera dimensión, sino que se falseaba con un revoco general que simulaba ladrillos mayores (*Expediente de reconstrucción...*, folio 249). En el plano de fachada en estudio (fig. 55) no se vé el llagueado del ladrillo, por lo que no puede concluirse que fuera visto o revocado simulando piezas de mayor tamaño como afirma Llorens.
- (83) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 343 y 344.
- (84) Al hacer la obra de restauración de 1981 a 91 se descubrió que el recercado de piedra era más ancho que el que se mostraba hasta entonces. Se decidió descubrir la piedra oculta y enfoscar el resto (foto 81), marcando la diferencia con un resalto o plinto.

Ello confirió un nuevo aspecto al relieve de estos paramentos (foto 54). En las plantas baja y primera las arquerías de primer plano ocultan la molduración de los paramentos posteriores, que son repetición de las mismas (foto 88).

(85) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 343 y 344).

(86) Idem: idem, descanso VI, págs. 343 y 344.

(87) Estas puertas, según Medina, estarían enfrentadas sobre un mismo eje en las fachadas norte (la de c/ Cister) y la del sur (MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 343 y 55). No dice puertas norte y oeste, como sería el caso actual. Parecería poco probable esta hipótesis de dos puertas en fachadas opuestas 180° y no 90° como están hoy si no fuera porque también en la sección de Varcárcel se dice que está dada por la línea AB, donde están los pórticos de entrada y salida (fig. 58). Quizá este cambio se produjo por los condicionantes del solar, con desnivel excesivo para una puerta en la fachada sur.

(88) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 343 y 344).

(89) BERCHEZ: *La difusión de Vitrubio en el marco del neoclasicismo español*, pág. XLV.

(90) Idem: idem, pág. LXXXI.

(91) SAMBRICIO: Obra citada, pág. 367.

(92) CAMACHO: *Inventario...*, pág. 38 y *Guía...*, pág. 198.

(93) Chueca afirma que la aduana de Málaga es “*un enorme bloque de arquitectura oficial que nos recuerda a Sabatini*” (CHUECA: *Historia...*, tomo IX, pág. 331).

(94) Delfín Rodríguez dice que la fachada de la aduana de Madrid presenta influencias del palacio Farnesio por la alternancia de frontones (RODRIGUEZ, Delfín: *Francisco Sabatini*, pág. 362).

(95) Esta fuente fue tomada como modelo por la dirección facultativa de la obra de restauración del edificio de 1981-91, para la fuente central del patio del palacio de la Aduana, siendo la que existe en la actualidad.

(96) CHUECA: Obra citada, tomo VII, pág. 13.

(97) Ignacio Salas fue también el autor de un primer proyecto para la aduana de Cádiz (fig. 33).

(98) Sin embargo, es curioso que la modulación de los pilares de la fábrica de Sevilla de 5,87 x 5,87 m, motivada por el radio de giro del molino de tabaco (fig. 136), sea sensiblemente igual que la de la aduana de Málaga.

(99) A Madoz no le cabe duda de que la Aduana de Málaga conserva cierta analogía con la Casa de Correos, Aduana y otros edificios de Madrid (MADOZ: *Diccionario...*, pág. 138).

(100) CHUECA: Obra citada, tomo VII, pág. 279.

(101) Ver capítulo dedicado a las obras del arquitecto.

(102) CAVEDA: *Memoria...*, tomo II, pág. 35.

(103) *Actas de la Academia*, nº 31.

(104) CAMACHO: *Arquitectos...*, pág. 279.

(105) Idem: idem, pág. 270.

(106) Idem: idem, pág. 279.

(107) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de los Borbones*, págs. 212 y 213.

(108) CAVEDA: *Memorias...*, tomo II, pág. 35.

(109) CAVEDA: *Ensayo...*, pág. 516.

(110) CHUECA: Obra citada, tomo IX, pág. 331.

(111) NAVASCUES: *Ventura Rodríguez...*, pág. 130.

(112) CAMACHO: *Inventario...*, pág. 38.

- (113) CAMACHO: *Guía...*, pág. 198.
- (114) PASTOR: *Arquitectura doméstica...*, pág. 33.
- (115) MADDOZ: Obra citada, pág. 146.
- (116) CAMACHO: *Guía...*, pág. 35.
- (117) ADE: caja 90, carpeta 5.

CAPITULO 3º

OBRA DE LA ADUANA: 1ª FASE: DESDE LA PRIMERA PIEDRA HASTA LA SALIDA DE LOS FRANCESES

1) ACTUACIONES PREVIAS

Manuel Martín Rodríguez cumplió el encargo efectuado por la Academia de San Fernando entregando un proyecto para la construcción de una aduana en Málaga, que fue aprobado el 12 de septiembre de 1788. Ahora había que disponer un solar cuadrado de unos 67 m de lado donde se asentara el edificio.

1.1) Demolición de murallas.-

El solar asignado para la construcción de la aduana nueva era un terreno ocupado por una huerta y por parte de las murallas y torreones árabes que rodeaban la ciudad en tiempos de la Conquista (fig. 73).

1.1.1) Rotura de las cercas de la ciudad.-

Como Verbóm decía, la utilidad práctica de las murallas de la ciudad en el primer cuarto del siglo XVIII (fig. 72) era nula, así como la de los fuertes malagueños. Además, frenaban el desarrollo urbano y ocupaban solares muy solicitados. Sólo los edificios más importantes, como las Atarazanas, la Alcazaba y las defensas del puerto, serían conservados. En cambio, los pequeños fuertes y los que ocupaban solares urbanos caros, así como las murallas, iban a desaparecer (1). El viejo cinturón amurallado, que encorsetaba la ciudad medieval (fig. 427), estaba cediendo ante la presión demográfica, terminando por saltar en pedazos en 1786, debido a la escasez de suelo urbano y a la especulación inmobiliaria (2).

El primer elemento en desaparecer, en 1728, fue el murallón de la parte de tierra (fig. 458). La muralla meridional tardó más en ser eliminada, por formar parte de la defensa del puerto (3). Este lienzo sur de las defensas se mantenía casi intacto en 1772 (fig. 461). Era una línea que, partiendo del espacio que ocupa actualmente la Diputación, llegaba hasta el mercado de Atarazanas y el otro tramo del mismo aparecía algo más abajo del ángulo oeste de la actual Aduana, partiendo del ángulo que formaban las murallas de la Alcazaba en el corral de la Aduana, y corría a lo largo de la Cortina del Muelle hasta la Diputación (4) (fig. 455). Su progresiva ruina y la realización de obras importantes junto a él, como la ampliación de la Catedral, la Aduana, la Alameda y el aumento del tráfico del puerto, condujeron a la ciudad a la apertura al mar, derribando la cerca sur (5).

1.1.2) Ordenes de venta de murallas.-

En septiembre de 1786, Carlos III, mediante varias reales órdenes, comunicó a la Real Junta de Obras de Fortificaciones que “...*se vendan las murallas que corren desde Puerta del Mar hasta Puerta Oscura, debiendo los compradores labrar las fachadas con arreglo al plano que S.M. tiene aprobado, prefiriéndose a los dueños de las casas confinantes*” (6) (fig. 471). El 12 de diciembre de 1786 el marqués de la Sonora, el malagueño José de Gálvez, transmitió una real orden de Carlos III que supuso el ensanche de Málaga hacia levante. Se subastaba la muralla vieja de la costa y se autorizaba la construcción de La Caleta (7).

Medina Conde refiere que, para poder construir la Aduana nueva, antes, en 1788, se demolieron las murallas viejas y los torreones de la Alcazaba. La aprobación para tal actuación se obtuvo del rey en 1787 (8).

1.1.3) Murallas demolidas.-

Ortega Monroy encargó a Medina Conde ver las antigüedades descubiertas durante la demolición de las murallas, torreones y “*valuartes*” de la Alcazaba, efectuada para dejar libre un solar donde construir la Aduana, recogerlas, guardarlas, dibujarlas y traducirlas. Este trabajo lo plasmó Medina en un manuscrito (9).

Según Medina Conde, las murallas a demoler, que eran lo que estaba más deteriorado, fueron el lienzo de la marina o muelle, (10) y el lienzo bajo meridional de la Huerta (11). Se mantenía lo principal de los edificios morunos de lo alto de la Alcazaba (12). Respecto al “*valuarte*” de Puerta Oscura que, bañado por las olas del mar, significó una fuerte defensa, entonces ya era inútil y estaba ruinoso, por lo que dice que debería acabarse de demoler. Afirma también que el castillo de Gibralfaro sólo servía como almacén de pólvora y lugar de observación del vigía naval (13), que la Alcazaba era habitación de pobres, y que las murallas y las puertas del recinto no servían ya (14).

Medina, en su manuscrito, dice que las puertas derribadas podían ser fenicias o cartaginesas, pues los moros reedificaron las murallas utilizando los destrozos y fragmentos de edificios antiguos. Había muchos de ellos en las murallas, dentro y fuera del recinto, desordenados, entre los que se encontraban trozos de columnas, sillares cuadrados, pedestales, cornisas y otros.

1.2) Elección de solar para la nueva aduana.-

Las órdenes de 1786 de venta de murallas suponían la desaparición de la cerca meridional de Málaga, pero también representaban la supresión de zonas militares vinculadas desde antiguo a la Alcazaba, como la Malagueta y la haza baja de la Alcazaba. Ambas pertenecían al perímetro inutilizable del Castillo y eran “*un derroche de preciosa tierra urbana*” (15).

Y fue precisamente sobre la haza de la Alcazaba donde Carlos III aprobó, por orden de 16 de agosto de 1787, que se ubicase la nueva Aduana (fig. 472). El proyecto del edificio aún no había sido diseñado (lo sería al año siguiente). Así desaparecieron las huertas bajas (16) y hubo que desmontar parcialmente el bosque de la Alcazaba (17).

En cumplimiento de lo ordenado por Carlos III, el 27 de septiembre de 1787 Floridablanca comunicó al presidente de la Junta de Reales Obras de Málaga, marqués de Vallehermoso, que el rey había resuelto que sobre el terreno de la Alcazaba e inmediaciones, que el monarca tenía cedido a la citada Junta, se construyera la nueva aduana. Por ello Floridablanca ordenaba al presidente de la Junta que entregase el solar a Ortega Monroy, quien estaba al cargo de la construcción del edificio (Doc. 12) (18).

En consecuencia, hubo un acuerdo de 9 de octubre de 1787 de la Junta para entregar a Ortega Monroy el terreno en cuestión, por cesión del presbítero José Ortega, quién lo había comprado previamente, entregando al vendedor sólo la mitad del precio a buena cuenta, cantidad que luego recuperó (19). El conde de Floridablanca comunicó este acuerdo al rey quién lo aprobó, mediante real orden dada en San Lorenzo de El Escorial el 16 de octubre de 1787 (Doc. 12) (20).

En el solar de la Aduana debía haber una fuente (fig. 463), pues Bejarano dice que, en 1801, se instaló una en el Muelle Nuevo (fig. 472), para compensar la desaparición de la que existía donde se edificó la Aduana (21).

En el plano resultante de la superposición del de Carrión de Mula sobre el de la Alcazaba de 1773 citado (fig. 73), aparece el dibujo del edificio de la Aduana nueva sobre la huerta de la Alcazaba, y se ven los tres puntos desde donde se demolieron las murallas existentes. La fachada norte coincide con un paño de la muralla del corral de la Alcazaba, que era donde estaban adosadas unas cocheras particulares, para ir a ocupar a continuación buena parte de la plaza del Alcázar. La fachada este corría paralela a la cerca de la huerta de la Alcazaba, llegando hasta el denominado bosque de la Alcazaba. La fachada sur partía del referido bosque para ir a morir al denominado “*Baluarte redondo*” de la muralla, discurriendo por buena tierra de labor. La fachada oeste coincidía con el paño de muralla denominado “*Espolón*”, en donde estaban las puertas del Arsenal y de la Cava (fig. 473). El patio del edificio se dispuso coincidiendo con el centro de la huerta y el pilón de agua estaba donde hoy se encuentran los calabozos de la Comisaría.

Posteriormente, en 1800, se levantó un murallón para cerrar el boquete o portillo abierto a causa de la construcción del edificio. En un plano de enero de 1800 (fig. 488) (22), se ve el estado en que quedaría el citado muro, que aparece separado de la Aduana por una calle. En otro plano posterior de abril de ese año (fig. 489) (23), se observa también que en la

Alcazaba había un cuartel de presidiarios (24), un corralón de la Maestranza Real y diversas baterías (25).

La plaza de Armas de la Alcazaba fue sustituida por el castillo de los Artilleros. En tiempos de Medina Conde, sólo conservaba sus troneras y sirvió para guardar los instrumentos de la obra de la Aduana y las lápidas que se iban sacando (26)

1.3) Venta de terrenos para costear la obra.-

Además de un solar sobre el que asentar el edificio era necesario disponer de fondos para su construcción. Para ello, la Corona vendió 31.000 varas de terreno, destinándose su importe a la construcción de la nueva Aduana. Este terreno era el situado delante de las murallas, en la zona de Puerta del Mar, que se había creado por la retirada del mar a consecuencia de la aportación de arenas del Guadalmedina (fig. 465 y 471) (27). La operación suscitó un larguísimo pleito entre el comprador de los terrenos, que quería construir en ellos, y el cabildo que le negaba su autorización (28) (Anejo 1). Al final el Gobierno confirmó en sus derechos al comprador (29).

Pero se presentaba un último escollo para la obtención de los fondos de la construcción de la Aduana por esta venta. En estos terrenos se encontraba una caseta que poseía desde 1785 el Consulado (30). Como quiera que el comprador de los solares no entregaba su precio hasta que no dispusiera libremente de los mismos, el administrador de la Aduana, Ortega Monroy, se dirigió al Consulado, en escrito de 4 de mayo de 1789, solicitando la demolición de la referida caseta. A este respecto decía que el coste de la demolición sería de cuenta de la Real Hacienda, quedando a disposición del Consulado la teja, puertas, piedra y todo el material que pudiera serle útil (31).

En la junta celebrada por el Consulado el 14 de mayo de 1789 se vio el oficio de Ortega Monroy antes citado, dándose ésta por enterada del mismo y acordando que se trajera a la siguiente junta los títulos del referido edificio, para con su conocimiento determinar lo conveniente (Doc. 15). En posterior reunión de la Junta del Consulado de 15 de octubre, se hace referencia a la recepción de los escritos de Ortega Monroy, del día 12 de octubre, y del cónsul de Holanda, reiterando la urgencia de la demolición de la caseta citada. Finalmente se ejecutó lo solicitado (32) y Ortega Monroy recibiría el precio de la venta de los terrenos de referencia.

Cuando el comprador pudo disponer libremente de estos solares levantó en ellos almacenes, tiendas y dependencias para el tráfico marítimo. Esas edificaciones determinaron un alza de la actividad constructiva en Málaga. Como consecuencia, en 1795, el gremio de tejeros pidió al cabildo autorización para variar las medidas de tejas y ladrillos, con el fin de adecuarla a las peticiones que más a menudo recibían. También se produjo una demanda importante de exámenes de maestros de los respectivos gremios. Asimismo, aumentó en seis unidades el número de hornos de los tejares de la capital (33).

2) HALLAZGOS EN LOS CIMIENTOS

Al hacer la excavación de los cimientos de la Aduana aparecieron artesas para saladeros, restos de pescado, de moluscos para la púrpura, hornos para la fundición de metales, lámparas fenicias, etc. También se encontraron muchas lápidas y objetos romanos, así como restos de un edificio romano importante (34).

2.1) Objetos referidos en “*Conversaciones*.-

Medina Conde, en sus “*Conversaciones*” refiere que, a cinco varas de profundidad sobre la cota que tenía el piso en aquella época y a más de ocho del monte que hacían los escombros, se descubrieron lápidas, estatuas, pedestales y otros fragmentos romanos, como una cabeza, un busto de mujer, un ídolo y varios utensilios. Esto indicaba que cuando se fundó la ciudad el piso estaría cinco varas más profundo que al construirse la Aduana (35).

A continuación, Medina Conde hace una relación de los hallazgos arqueológicos obtenidos. Son estos:

2.1.1) Horno.- El 9 de julio de 1789, a la profundidad antes mencionada se descubrió un horno de fundición de metales con varios crisoles, y hasta once barretas de plata.

2.1.2) Piletas.- Contiguo a él se descubrió un acueducto y después las paredes de unos estanques, bien embetunadas, con una especie de estuco encarnado.

2.1.3) Enlosado.- A esta misma profundidad se descubrió un enlosado de piedras muy grandes, cuadradas, de mármol negro, que se dejó debajo del cuadro de la Aduana.

2.1.4) Fundidor.- También se encontraron varios ladrillos de casi una vara, en cuadro, y una especie de mortero o fundidor de jaspón muy fuerte.

2.1.5) Pozos.- Siguiendo la línea de dichos cimientos, que giran de la fuente al castillo de los Artilleros, se descubrieron varios pozos, que tuvieron uso en tiempo de los moros, pues se hallaron dentro de ellos algunos jarros con caracteres árabes o morunos (36).

Se halló también otro pozo en la perpendicular del encuentro entre la muralla que miraba al mar y la puerta de la Cava. Estaba a cinco varas de profundidad desde la cota del muelle, bajo la última piedra del cimiento profundo de la muralla. Tenía agua, piedras negras y dos cántaros antiguos. El agua era dulce. Fue preciso cegararlo para el nuevo cimiento (37).

El 7 de agosto de 1789 se descubrió, en los cimientos de la Aduana, a cinco varas de profundidad, metida en un pozo lleno de agua, una alcarraza de barro blanco, con dos inscripciones arábigas (38).

2.1.6) Sepulcro.- El 15 de marzo de 1790 se descubrió un aljibe, en el cimiento interior de la Aduana que mira a levante. Tenía forma ovalada, de $3 \frac{1}{3}$ varas de largo por $2 \frac{1}{2}$ varas de ancho y $5 \frac{1}{2}$ varas de profundidad, con $\frac{1}{3}$ de vara de espesor. El cimiento era de pizarra del monte Gibralfaro. Sobre él iban paredes de ladrillo, y bóveda que lo cubría todo, con una pequeña puerta. Dentro había huesos, dientes y calaveras humanas; un plato, una moneda, un dado y un palo medio quemado. Parecía un sepulcro denominado “hipogeo” por los griegos. Cerca de este cimiento se encontraron otros huesos y calaveras. Junto a ellas había una noria pequeña con agua embovedada (39).

2.2) Objetos relacionados en el Manuscrito.-

El mismo autor, en el Manuscrito que escribió sobre las antigüedades que fueron apareciendo en la demolición de las murallas para la construcción de la Aduana, relaciona y dibuja otra serie de objetos. Son estos:

2.2.1) Lápida de mármol blanco (N1).- De 39 por 27 pulgadas. Se descubrió antes de la demolición en el recinto de la parte baja de la Alcazaba. Fue copiada por Benedicto Ramberti, y de éste por Raccolta, por Juan Domingo Bertoli, por Domo y Muratori, y por Carter (40).

2.2.2) Lápida de mármol blanco partida (N2).- De 27 por 23 pulgadas. Descubierta antes de la demolición. Copiada por Luis Velázquez, marqués de Valdeflores (41).

2.2.3) Pedestal de mármol blanco (N3).- De 64 por 26 pulgadas. Descubierta en el arco último de la Puerta de la Cava. Estaba tapado con obra. Lo copió Bertoli (42). Fue hallado el 6 de agosto de 1789, a las cuatro varas de profundidad del cimiento de la línea meridional de la Aduana. Sirvió de quicialera a una de las puertas de la Cava. Tiene nueve renglones con caracteres romanos, algunos destruidos. Se conjetura que se refiere a Constancio o a Constantino. Dice así (43):

PROVIDENTISSIMO
AC.VICTORIOSISSIMO
PRINCIPI.DOMINO
NOSTRO.C D.
.... M CI.
O AMATO
RI.PERPE SEMPER
AVGVSTO.RESPUBLICA.
MALAC. RVM

2.2.4) Pedestal de mármol blanco (N4).- De 38 por 26 pulgadas. Descubierta el 13 de marzo de 1788 en la esquina del torreón de la puerta del Bizcocho. Con inscripción dedicada a Hércules por Cayo Domicio (44). Son letras hermosas y cuadradas, romanas, de más de tres pulgadas cada una, algo defectuosa en los dos renglones penúltimos. Dice así:

HERCVLI
AVG.
GAIVS.VEILIVS
DOMITIVS.D.D.
V.C.C.PP.

Su contenido es: *“Dedicación (tal vez de estatua) que a Hércules Augusto erigió Gayo Veilio Domicio, con decreto de los decuriones, en cumplimiento de un voto, o por causa de un voto que le había hecho”*. Con autoridad de Valerio Probo (45).

2.2.5) Pedestal de mármol blanco (N5).- De 39 por 23 pulgadas. Descubierta el 13 de marzo de 1788 al lado de la puerta del Bizcocho. Inscripción dedicada a Constancio Cloro (46).

2.2.6) Pedestal muy rudo de jaspón blanco (N6).- De mala calidad. De 37 por 31 pulgadas. Descubierta el 17 de marzo de 1788 en el muro de la puerta del Bizcocho. Inscripción dedicada a Júpiter Optimo Máximo (47).

2.2.7) Pedestal de mármol blanco (N7).- De 36 por 26 pulgadas. Descubierta en la puerta del Bizcocho. Inscrito por las dos caras. Inscripción dedicada a un emperador (48).

2.2.8) Pedestal igual al N3 (N8).- Dedicado a un emperador. Soportaba una estatua ecuestre (49).

2.2.9) Fragmento de dedicación (N9).- Hallado el 21 de enero de 1788 en la ruina de la muralla. Está dedicado al emperador Germánico con su genealogía (50).

2.2.10) Fragmento de inscripción sepulcral (N10).- Hallado el 21 de enero de 1788 en la ruina de la muralla (51).

2.2.11) Ara casi cuadrada (N11).- De 34 ½ por 33 por 20 pulgadas, con superficie picada. Descubierta entre los pedestales anteriormente reseñados de la puerta del Bizcocho (52).

2.2.12) Ara cuadrilonga (N12).- De 31 por 21 ½ por 21 pulgadas (53).

2.2.13) Basas, capitel y columnas (N13).- Varias basas, un capitel y trozos de columnas. Hallados tendidos dentro y fuera de las murallas. Fueron destrozos de edificios magníficos romanos, descubiertos por los godos y los árabes, para ser reutilizados (54).

2.2.14) Pedestal (N14).- Sólo figura el dibujo sin más comentario (55).

2.2.15) Dama de la Alcazaba (N15) (fig. 75).- Encontrada el 10 de julio de 1789. Tiene 2 varas de alta (56).

2.2.16) Pedestal (N19).- Sólo figura el dibujo sin comentarios (57).

2.2.17) Lucerna (N sin numerar).- Según dice el pie del dibujo es una "*Lucerna antigua de barro colorado muy cocido, del tamaño que se muestra: largo 5 pulgadas, ancho 3 ½, alto 1 ½. Encontrada en las escabaciones de la Nueva Rl. Aduana a últimos de Octubre de 1791*" (58).

2.2.18) Cuatro lápidas moras (N sin numerar).- "*Traducción hecha por Dn. Joseph Davila Teniente del Regto. de Lisvoa y intérprete de Su Magt. en Madrid, en 29 de Julio de 1789.*" (59).

2.2.19) Inscripción árabe (N sin numerar) (60).-

2.3) Otros objetos.-

En el museo Loring, en la finca de la Concepción, había un capitel y pedestal corintio que se encontraron al abrir los cimientos de la Aduana (61).

En la documentación sobre la cimentación de la Aduana, también consta la aparición de restos arqueológicos moros, referidos por el padre Roa, Medina Conde, Guillén Robles y Rodríguez de Berlanga, consistentes en jarros y cántaros (62).

2.4) Estatuas.-

En las excavaciones de los cimientos de la Aduana se encontraron cuatro estatuas romanas en variado estado de integridad física. De entre ellas la más conocida es la denominada Dama o Venus de la Alcazaba.

2.4.1) Togado.-

El 27 de noviembre de 1790 se descubrió una estatua varonil de mármol blanco, sin cabeza, brazos ni piernas, con cerca de la mitad de los muslos y sobre los hombros las puntas de los cabellos. Estaba en uno de los cimientos interiores de la Aduana, cerca de la puerta de la Cava, a seis varas de profundidad, sobre enlosado de piedras y ladrillos (63).

Pertenece a la colección de los marqueses de Casa Loring. Hoy está en la hacienda de la Concepción sobre un pedestal. Es de mármol blanco oscurecido por el tiempo. Su número de inventario es el 823. Sus dimensiones son de 100 por 70 cm. Le falta la cabeza que fue labrada aparte, el brazo derecho, la mano izquierda y las piernas desde las rodillas (64).

Se trata de una escultura masculina con túnica y toga amplia y con muchos pliegues. Un grueso haz cruza la cintura, formando el "*umbus*", descansa sobre el hombro izquierdo, mientras que otra parte del tejido es sostenido por el brazo izquierdo. Hay un "*sinus*" en la parte derecha. Las arrugas de la parte trasera están peores que las delanteras. Su antigüedad se cifra en el siglo I d.C., en los últimos años de la dinastía julio-claudia o principio de los flavios (65).

2.4.2) Fragmento de togado.-

Fue hallado en los cimientos de la Aduana. Estuvo en el museo Loringiano y hoy en el museo arqueológico provincial. Es de mármol blanco. Su número de inventario es el 25. Sus dimensiones son de 65 por 43 por 28 cm. Le falta la cabeza, el brazo derecho y la mano izquierda. Tiene roturas en el lado izquierdo y fracturas a la altura de las caderas. Está muy desgastada (66).

Se trata de una figura masculina con túnica y toga. La disposición de la toga es del modo “*cinctus gabinus*”, que es poco frecuente. Sólo se usaba en época de guerra y en la fundación de las colonias, ciudades, etc. Por la incomodidad de este modo no se usaba y se prefería la forma normal de llevar la toga. Su antigüedad se fecha sobre la mediación del siglo II d.C. (67).

2.4.3) Estatua femenina.-

Al construirse el edificio de la Aduana, al abrir los cimientos, se encontraron numerosos restos, incluso estatuas, como la llamada Venus de la Alcazaba (68) (fig. 75). También se la llama “*La Dama de la Alcazaba*” (69).

Según Díaz de Escobar, que cita a Rodríguez de Berlanga, el 10 de julio de 1789, “... *en el cuadro que mira a la fuente de la plaza, que tomó el nombre de la Aduana, se estrajo (sic) una estatua de siete cuartas de altura, túnica, de mujer, al parecer de la emperatriz Salonina*” (70).

Estuvo en el museo Loring y pasó al museo arqueológico. Es de mármol blanco. Su número de inventario es el 240. Sus dimensiones son de 157 por 52 por 30 cm. Se encuentra bien conservada, faltándole el hombro derecho, la mano izquierda y la cabeza (71).

Viste un “*chitón*” largo, ceñido con un cordón bajo los senos. Los pies calzan sandalias. Sobre el “*chitón*” lleva un amplio “*himation*” que parte del hombro izquierdo, cae por la espalda y le da vuelta, le cubre la parte delantera bajo las rodillas, vuelve por el hombro izquierdo y le cubre el brazo. Se fecha en la segunda mitad del siglo II d.C. (72).

2.4.4) Fragmento de figura femenina.-

El hallazgo se produjo en los cimientos de la Aduana al fin del siglo XVIII. Estuvo en el museo Loringiano y luego pasó al museo arqueológico de Málaga. Es de mármol blanco. Su número de inventario es el 26. Sus dimensiones son de 91 por 50 por 26 cm. Le falta la cabeza, el brazo derecho, la mano izquierda y las piernas. Está muy deteriorada y desgastada su superficie. Se ve que se trata de un trabajo flojo por su calidad (73).

Es una escultura similar a la de la estatua femenina anterior, pero de inferior calidad. Está cubierta con el “*chitón*”. El “*himación*” cruza delante del pecho en diagonal y cae por el hombro izquierdo. Se fecha sobre la segunda mitad del siglo II d.C. (74).

3) COMIENZO DE LA OBRA

Una vez demolidas las murallas y demás construcciones que había en el solar (fig. 73), se procedió a la nivelación del terreno (75). La superficie ocupada fue de 6.400 varas superficiales o cuadradas, con 80 varas de largo cada fachada (76).

3.1) Replanteo.-

Aprobado el proyecto de Manuel Martín Rodríguez por la Academia el 12 de septiembre de 1788, y efectuados los trabajos de limpieza y nivelación del solar, Ildefonso Valcárcel, codirector de la obra, dibujó los planos de la misma, de los cuales sólo se ha dispuesto de los de la fachada y la sección (fig. 52 y 58), fechados el 28 de marzo de 1791 (fig. 60).

Luego, se efectuó el replanteo del edificio sobre el solar así dispuesto, realizándose esto de tal modo que la Rosa de los Vientos de los planos de Málaga coincide exactamente con las cuatro esquinas del edificio, y las dos diagonales del cuadrado de la planta, son el meridiano y el paralelo del lugar (77).

Sin embargo, la Rosa de los Vientos dibujada en el plano de Carrión de Mula (fig. 474), tiene una desviación al este de 4 grados respecto de la diagonal de la Aduana. Esto puede deberse a la falsa orientación del plano o, más probablemente, al giro del dibujo de la planta de la Aduana.

En el levantamiento topográfico que efectuó Portillo para comprobar el plano de Carrión de Mula, entre otros se tomó como vértice topográfico el centro del patio interior de la Aduana. Las coordenadas de este vértice son $x=373.504$ e $y=65.000$ (78).

3.2) Primera piedra.-

El día 20 de octubre de 1791 se inauguró la obra de la Aduana, venciendo los muchos obstáculos que se habían presentado a este proyecto (79).

El acto consistió en la colocación de la primera piedra en los cimientos (80). Para ello, se dispuso un sitio donde había de ubicarse una caja de plomo. En ella se metieron cuatro monedas, que para este fin remitió el conde de Lerena, a la sazón ministro de Hacienda. Consistían en un doblón de a ocho, un doblón de a dos, un peso fuerte y una peseta. Todas tenían el busto del rey Carlos IV (81).

También se incluyeron en la caja diez hojas o planchas de plomo que llevaban grabadas con letras grandes una inscripción. Esta decía que, en 1787, reinando Carlos III, se aprobó la construcción del edificio, y que, en ese año de 1791, se habían puesto las monedas de oro y plata con el busto de Carlos IV. Asimismo, refería que las órdenes correspondientes fueron

dadas por el conde de Lerena, del Consejo de Estado del rey, secretario de despacho de Hacienda de España y de las Indias, superintendente general de Rentas, caballero de la orden de Santiago y regidor perpetuo de la ciudad de Cuenca. A continuación, mencionaba que la obra se ejecutaría sin desfaldo alguno del Real Erario (82) y según los planos de la Academia de San Fernando, cifrándose su costo en un millón de pesos. Por último, hacía referencia al director administrativo de la obra que sería Pedro Ortega Monroy, administrador general de Rentas, intendente de la provincia, caballero de la orden de Carlos III y regidor perpetuo de la ciudad de Málaga. El documento está fechado en Málaga, a veinte de octubre de 1771 (Doc. 18) (83).

La caja, bien soldada con estaño, se introdujo en el centro de un sillar de piedra, que se hallaba preparado para albergarla. Este se encontraba sobre la base del cimiento de la pilastra del patio correspondiente al primer ángulo de la izquierda, según se entra por la puerta de la plaza de la Aduana. Sobre el mismo, y en presencia del contador-secretario, se pusieron otras piedras de magnitud, que estaban labradas y prontas para asentarlas inmediatamente (84).

Concurrieron al acto: el antes citado administrador director de la real obra, Pedro Ortega Monroy; el interventor de la misma y teniente coronel de los reales ejércitos, Antonio Ternero de Luque; los arquitectos encargados de la construcción del edificio, Miguel del Castillo y Nieva, e Ildefonso Valcárcel; los sobrestantes, Miguel Díaz y Joseph Gamero; y todos los demás empleados y dependientes de dicha obra (85).

Todo ello se recogió en una certificación expedida por el contador de la obra, Miguel de Iramategui, el 30 de ese mes, con la autorización del ya citado director de la misma, Ortega Monroy (86).

4) ORGANIZACION DE LA OBRA (87)

La ejecución de la obra de la Aduana se llevó a cabo mediante el procedimiento que hoy se llama por administración. Se compraban los materiales y se pagaba la mano de obra por el tiempo trabajado. Para controlarla económicamente existían unos empleados administrativos: interventor-contador, ayudante del director y pagador. Para llevar la dirección técnica estaba el arquitecto, el aparejador y el sobrestante. Todo el conjunto estaba coordinado por el director de la obra.

4.1) Organos directivos.-

Inicialmente fueron los asistentes al acto de la colocación de la primera piedra: el administrador-director, Pedro Ortega Monroy; el interventor, Antonio Ternero de Luque;

los arquitectos directores, Miguel del Castillo e Ildefonso Valcárcel; los sobrestantes, Miguel Díaz y Joseph Gamero; y el contador, Miguel de Iramategui.

4.1.1) Oficina de obra.-

Como en la obra de la catedral, la oficina de fábrica de la Aduana sería un ente abierto a nuevas soluciones para los problemas que se presentasen diariamente (88). Esta oficina y la del inventario de la obra (89) fueron suficientes para llevar a buen fin la misma.

4.1.2) Director.-

El director de la obra, auxiliado por su ayudante, era la máxima autoridad en la misma. Supervisaba las listas semanales de gastos ordinarios y de trabajadores a contrata, que le presentaba el sobrestante y el arquitecto o aparejador. Controlaba, con el tesorero, económicamente el desarrollo de la obra y supervisaba la entrada de caudales del Real Arbitrio en caja, a través de los administradores de aduanas reales (90).

Fue, durante la mayor parte de la obra, Pedro Ortega Monroy. Estuvo auxiliado por un ayudante que lo era Josef Marín. En 1821 se jubiló a Ortega y se le sustituyó por una junta especial. Estaba integrada por el Jefe Político de Málaga (91), un diputado provincial, un regidor, un representante del Consulado, el contador provincial y el administrador de la Aduana. El representante del Consulado fue Manuel Agustín Heredia (92).

4.1.3) Arquitectos y aparejadores.-

El arquitecto también era llamado maestro mayor o primer maestro. Inicialmente lo fueron Miguel del Castillo e Ildefonso Valcárcel. Posteriormente estuvo Luis Pérez y a éste le sucedió en 1803 Silvestre Bonilla. Tanto Manuel Martín Rodríguez como Pedro Nolasco de Ventura fueron arquitectos redactores de proyecto pero no directores de obra (fig. 328).

Respecto a los aparejadores sólo se conoce el nombre de un tal Josef de Frías, que actuaba hacia 1820 (Doc. 34).

4.1.4) Sobrestante.-

El sobrestante era el encargado-guarda de la obra, haciendo trabajar a los obreros, canteros, carpinteros, cerrajeros, etc. *“... Los sobrestantes hacen las listas, las pasan por la mañana y por la tarde, y apuntan al que falta, así canteros como peones y demás: disponen de las herramientas de las canteras por inventario; disponen que se aderezan; disponen los materiales por cuenta; compran el carbón, el hierro y el acero, hallándose a pesarlo y entregarlo por peso en la fragua; dan la cebada para las mulas; controlan las reservas de la cal y el yeso, de la madera, de los ladrillos, sogas y cáñamos, pagan a los peones y sus*

oficiales, y otras muchísimas cosas mecánicas.” (93). Al principio lo fueron Miguel Díaz y José Gamero y, posteriormente, Miguel Delgado.

Se conoce también el nombre del segundo maestro que trabajó hacia 1820 llamado Francisco Hidalgo. Este cargo debía ser como un ayudante del arquitecto, ya que firma las certificaciones de obra junto con éste y el sobrestante mayor (Doc. 34).

4.1.5) Tesorería.-

La Tesorería recibía los fondos para la obra, los contabilizaba y custodiaba. Pagaba semanalmente los gastos de la construcción (semanerías) y el pago de oficiales y peones (94). Las listas de gastos, que confeccionaba semanalmente, habían de ser firmadas por el sobrestante, el arquitecto y el aparejador, con la intervención del contador y la orden de pago del director. La oficina constaba de interventor, contador y pagador. El interventor lo fue al principio Antonio Ternero de Luque y luego Antonio de Góngora; desde 1820 estuvo Juan Gómez de Cádiz. El contador era primeramente Miguel de Iramategui y más tarde Góngora. El puesto de pagador lo ocupó José González Gómez.

4.2) **Mano de obra.-**

El personal que intervino en la obra de la Aduana puede clasificarse en tres grupos, atendiendo al tipo de trabajo efectuado: administrativo, técnico y obrero.

4.2.1) Categorías profesionales.-

De acuerdo con el salario del año 1820, establecido en reales de vellón por día, ordenado según el sueldo que percibían de mayor a menor, los profesionales de la obra eran (95):

<u>Profesional</u>	<u>Salario</u>
1) Director de la Obra	--
2) Maestro albañil.....	17
3) Aparejador.....	15
4) Maestro carpintero.....	15
5) Maestro cantero.....	15
6) Contador-interventor	14 (96)
7) Ayudante del director	12
8) Oficial carpintero.....	12
9) Arquitecto y primer maestro.....	10
10) Sobrestante	9
11) Guardaparque	9
12) Segundo maestro.....	7,5

13) Maestro carpintero.....	7,5
14) Portero.....	7
15) Pagador	6
16) Confinado carpintero.....	4
17) Confinado albañil.....	3
18) Guarda	2,5
19) Capataz de presidiarios	1,5
20) Presidiario	1

Si se asocia el salario percibido a la importancia del profesional para la obra se observa la relevancia de los maestros de los oficios (albañil, carpintero o cantero), por delante de los técnicos (aparejador, arquitecto o sobrestante) y administrativos (contador-interventor, ayudante del director o pagador). El aparejador se valora más que el arquitecto. Se diferencia entre confinado y presidiario.

4.2.2) Salarios.-

En aquella época el salario era escaso. Sobre todo cuando el peón no podía trabajar por un accidente laboral. La familia tenía que recurrir a la generosidad de la Administración de Rentas durante la recuperación del obrero, porque el salario no daba para ahorrar. La peligrosidad del trabajo era grande, por los materiales a utilizar y el poco dominio de la obra, lo que obligaba a soluciones rápidas y económicas. El abono de los salarios se hacía en metálico, por semanas, pagadas por la Tesorería de la Obra los sábados por la tarde (97). Hacia 1820 se gastaban 30.000 reales al año en el pago de sueldos en la obra (98).

4.2.3) Confinados y presidiarios.-

En estas obras reales se utilizaba como mano de obra a presidiarios, lo que no ocurría en las obras municipales o del Obispado. La intervención de estos penados en las obras era voluntaria, recibiendo un salario no muy inferior al de un obrero libre. En general, trabajaban de albañiles, aunque también había especialistas de oficios, como carpinteros, etc.

El 18 de junio de 1786 el rey ordenó que, para ejecutar las obras del Guadalmedina, se aplicasen a ella todos los desterrados que se pudiesen juntar, y además que se enviasen los sobrantes en presidios y arsenales, siempre que no fueran los que tenían prohibición de salir sin licencia aún después del cumplimiento de sus condenas, ni los confinados por hurtos, homicidios o contrabando, lo que se comunicó también al comandante general, gobernador de Ceuta (99) (Doc. 11). Muchos de estos penados trabajarían también en la obra de la Aduana.

Al principio de la obra llegó a haber hasta 300 presidiarios trabajando. En 1821 sólo había ocho y dos capataces, pero podía haber trabajo para cuarenta o cincuenta, si hubieran existido fondos para pagarlos (100).

El primer comandante de la brigada de presidiarios empleada en la obra de la Aduana y sobrestante de la misma, debió ser Miguel Díaz Ceballos, ya que consta que en 1797 pidió aumento de su sueldo, que era de nueve reales, y el 20 de noviembre el rey ordenó el aumento del mismo a doce reales (101) (Doc. 22).

En 1821 el comandante o encargado de los presidiarios de la brigada de trabajo de la Aduana, a la vez ayudante del presidio, era Juan Gutiérrez. Tenía la obligación de presentar el parte diario del número de confinados y capataces que trabajasen en la obra. Tenía una gratificación de cuatro reales diarios (102).

De la atención religiosa que recibían estos penados da fe la anotación en certificación de obra de 1820, donde se abonan 160 reales en concepto de limosna al capellán que confesó a esta brigada para cumplimiento de Iglesia (Doc. 34).

4.3) Materiales.-

Los materiales empleados en los muros fueron piedra sedimentaria, llamada jaspón u ostionera en el zócalo (foto 24), cantería almohadillada de piedra de Nerja en la planta baja (foto 68), cornisas y verdugadas, impostas y recercado de huecos (foto 85), y ladrillo visto o revocado en el resto (foto 66). Los techos de la planta baja (foto 67) y los del claustro de la primera (foto 61) se hicieron también de bóvedas de ladrillo, y los de las demás, de madera, así como la cubierta (fig. 59). El tejado se componía de teja curva cerámica vidriada. Los pavimentos interiores eran de mármol (foto 94) y el del patio de adoquín (foto 93). Los huecos de la planta baja se protegían con rejería de hierro forjado. Los balaustres de fundición (fotos 15 y 51) se pusieron posteriormente (103). La carpintería de taller estaba constituida por las puertas, ventanas y persianas (foto 66).

4.3.1) Piedra.-

Las canteras de piedra adecuada para cortar sillares no fueron abundantes más que en el noroeste de la provincia. Las otras zonas no tenían bancos profundos (Cerro de los Angeles, La Caleta y El Prado), salvo la de Almayate que surtió en un 90% a la Catedral. Tres tipos de rocas constituyen el suelo provincial: caliza, en las zonas montañosas altas; pizarra, muy fisurada y quebrada, en la Axarquía y Montes de Málaga; y arcilla sedimentaria, en los fondos de las depresiones. Son de destacar también los mármoles y jaspes de la zona de Mijas y Antequera (104).

Desde el siglo XVI estaban agotados los yacimientos próximos: Cerro de la Victoria y Churriana. A partir de 1585 se extrae del Torcal y de Mijas. Esta última se mantiene hasta el siglo XVIII (105). Las canteras se situaban entre Marbella y Almería, lo más próximas a la costa, por la facilidad de transporte. Estas eran: Alhama, Almería, Almayate (Camino y Cerro Platero), Caleta, Campanillas, Cerro de los Angeles, Cerro de la Tortuga, Coín,

Cupiana, Churriana, Dalías, Marbella, Nerja, Prado, Torremolinos, Teatinos, Torrox y Vélez-Málaga (Castillo y Camino) (106). Según Medina Conde, las fachadas y los patios del edificio de la Aduana se pensaban construir con piedra de Nerja (107) (foto 36).

El sistema de contratación del suministro de piedras era “a la baja”. El banco de piedra lo inspeccionaba el maestro mayor o el aparejador, quienes informaban al director de la obra. A continuación, se recibían las ofertas. Estas debían contener el precio de la piedra “*arrimada al muelle nuevo de Málaga*”, siendo, por tanto, de cuenta del contratista lo que perdiese o defectuase por el camino. La oferta debía contener: 1) tiempo en poner la primera barcada de piedra en el muelle de Málaga; 2) número de barcazas por semana; 3) cantidad de piedra por barcada (en pies cúbicos); 4) tiempo empleado en depositar la piedra; y 5) coste y cantidad de piedra total que el cantero se comprometía a colocar en el muelle (108).

Eran de cuenta del contratista el albergue de los obreros de las canteras y los jornales del peonaje que movía tierras y piedras. Los nuevos descubrimientos de piedra eran abonados aparte de la contrata, especialmente cuando se trataba de material de mejor calidad. Las piedras que hubieran de venir con resaltos o cortes se pagaban como si vinieran completas, si lo había ordenado el maestro mayor o el aparejador (109).

El trabajo se hacía en cuadrillas de peones mandadas por un oficial cantero. Su salario diario era de 4 a 5 reales de vellón. El trabajo consistía en “*desbastar las piezas con mazos y punteros, rozarlas y sacarlas con picos.*” Los oficiales de las canteras eran los que cortaban y desbastaban las piedras, conforme a las medidas y características aportadas por las plantillas e informes del maestro mayor o del aparejador (110).

La saca de la piedra se realizaba “*a lo bruto*”. Este método consistía en extraer y transportar la piedra a pie de obra en grandes bloques sin desbastar y de medidas irregulares. Una vez en obra los tallistas se encargaban de moldear los bloques hasta las medidas y formas exigidas por el maestro mayor o el aparejador. Este sistema era más perfecto en los cortes y se observaban mejor las instrucciones del arquitecto. Resultaba, en cambio, más caro, al necesitar dos plantillas de canteros: una en la cantera y otra en la obra (111).

También se utilizaba otro sistema. El maestro mayor o el aparejador suministraban las plantillas o esquemas al capataz de la cantera. Cuando las piezas eran muy frágiles, de modo que pudieran romperse con el traslado, se desbastaban “*in situ*”. Al llegar las piezas a obra eran reconocidas por el aparejador, quien les asignaba el sitio idóneo en las hiladas para cada una, marcándolas con almagra. Este último método ya fue usado por primera vez en El Escorial por Herrera y también se aplicó en el palacio Real de Madrid. Suponía un ahorro importante de dinero (112).

Al parecer, el sistema más empleado para la saca de piedras en esta obra fue el segundo, o sea, se traían las piedras ya desbastadas de la cantera. Lo atestigua el hecho de que en las certificaciones de obra de 1820 aparece el suministro por asentistas de “*piedras para cornisas de jaspón, labrados y moldados de finos*” a 10 reales el pie cúbico, y de otras “*piedras para sillares de jaspón*” a 9 reales el pie cúbico (Doc. 34).

El transporte de los bloques de piedra se hacía en carretas tiradas por bueyes, pero este sistema daba muchos problemas porque los caminos eran malos. También el transporte podía ser marítimo a bordo de una barcaza. Desde el muelle a la obra el transporte se efectuaba con carretas, así como desde la cantera hasta los embarcaderos en las playas más próximas (113).

Para realizar su trabajo en la obra, los picapedreros tenían un taller en la ladera de la Alcazaba, junto al cuartel de presidiarios (fig. 489). Hacia 1820 Ortega ordenó su destrucción y traslado a otro lugar, por haberse convertido en escondrijo de malhechores (114).

4.3.2) Mármol.-

El mármol es roca caliza metamórfica, totalmente cristalina, debido a la acción de las temperaturas y presiones a las que ha sido sometida en el interior de la Tierra. En la obra de la Aduana se usó en escalinatas, enlosados, etc. El material se obtendría en Mijas. Valía la losa grande once reales (115).

4.3.3) Ladrillo.-

El ladrillo se usó mucho en la arquitectura malagueña del siglo XVIII. Este edificio lleva bastante en sus fachadas (foto 56) y enfoscado en patios (foto 59). Las bóvedas del techo de la planta baja (foto 89) y del claustro de la alta (foto 61) también son de ladrillo. Además se utilizó para los tabiques de oficinas, dependencias y salas. También se empleó en obras provisionales de muros y tabiques auxiliares. El ladrillo que se colocó en este inmueble debió ser absolutamente malagueño, ya que, a mediados del siglo XVIII, la industria del ladrillo era una de las más pujantes actividades de Málaga. Según Medina Conde, había muchas fábricas de ladrillo en Las Lagunillas, tradicional sector de tejares debido a la gran riqueza en arcilla de la zona, que aún hoy se conoce por ello como "*El Egido*" (116).

Había tres calidades en los ladrillos fabricados: "*Mahón*", "*Málaga*" y "*solería o fino*". La regulación de peso y medida era un poco incorrecta, según Villas Tinoco, pues cada tejar fabricaba los tipos y calidades que el maestro albañil, el contratista o el Estado le demandaba en los ajustes previos. El ladrillo tipo "*Málaga*", fabricado en los tejares de la ciudad comúnmente, pesaba de 175 a 200 gramos. En 1736 valía la unidad de ladrillo 2 reales y 2 maravedíes, sirviéndose en bloques de 1.000 piezas (117).

4.3.4) Maderas.-

Los talleres de carpintería no estaban permanentemente en la obra. El maestro mayor los requería cuando se precisaban. Las categorías eran: maestro, oficial y aprendiz (118). Sus

funciones consistían en suministrar instrumentos de madera a la obra (tornos, brócolas, cerchas, carrillos, etc.), levantar pilares, columnas, pilastras y bóvedas. Efectuar toda la carpintería de armar de la obra: hollados de las plantas segunda y ático, y los cuchillos de la cubierta y su tablazón (fig. 59). Además de colocar cimbras para bóvedas mientras se construían éstas (119). Los tipos de maderas eran: nogal, nogal de Ronda, caoba de Holanda y Flandes, y madera de Gante (120).

Durante la ocupación francesa, las tropas napoleónicas se llevaron el maderamen que había en la obra a Gibraltar (121). Para reponer esta madera, Ortega se la compró, hacia 1813, a Manuel Agustín Heredia en 18.628 reales y 4 maravedíes (Doc. 33). En 1820, Ortega le prestó parte de estas maderas al Ayuntamiento para la construcción del puente del Rey (fig. 374). Eran 18 vigas de 13 varas de largo por 13 pulgadas de grueso. Estas vigas importaban la cantidad de 14.198 reales (122).

En las certificaciones de 1820 figura la facturación de trabajos de aserrado de filas de tablas de 4 varas de largo a 2 reales cada una (Doc. 34).

4.3.5) Hierro.-

El hierro se usó para fabricar herramientas en canteras y talleres: azadas, mazos, hachas, cuñas, martillos, clavos, etc. También en grapas para asientos de sillares, clavazones, guarniciones para puertas y ventanas, cadenas, balaustres y la rejería de las ventanas de las fachadas exteriores (foto 39) e interiores, además de bastidores para cristalerías, llaves y cerraduras. La cerrajería se contrató, aunque en la obra había un cerrajero para pequeñas reparaciones. El hierro se obtenía en los martinetes de Ronda, de mejor calidad que los de Málaga (123).

4.3.6) Otros materiales.-

Según las certificaciones de obra de que se han dispuesto, correspondientes a 1820, se adquirirían también otros materiales: cal, a 33 reales la carga; yeso, a 7 reales la carga; arena a ½ real el porte; esparto de 40 trazas para los tiros, a 30 reales la veta; cascós, a 1 real por 20 portes; cascós y barro, a 1 real por 110 portes (Doc. 34).

5) **TRANSCURSO DE LA OBRA EN ESTE PERIODO**

La obra tenía un plazo de ejecución previsto de cuatro años (124) pero duró realmente treinta y ocho. La entrada de las tropas napoleónicas en Málaga en 1810 fue importante para la obra de la Aduana. Supuso una suspensión de los trabajos de unos tres años. Este momento se sitúa en el punto medio de su plazo de ejecución real. Hacía 19 años que se

había colocado la primera piedra en 1791. Faltaban otros 19 para su terminación en 1829. Ha parecido conveniente dividir el estudio de la obra en estas dos fases.

5.1) Desde la primera piedra hasta la paralización.-

Tras las actuaciones previas, limpieza y nivelación del solar, replanteo del inmueble y colocación de la primera piedra, el 20 de octubre de 1791, se inició propiamente la obra de construcción del edificio, bajo la dirección de los arquitectos locales Castillo y Valcárcel.

La obra transcurriría normalmente sin incidencias dignas de mención, o al menos, no se tienen noticias de ninguna, hasta que el 29 de septiembre de 1797 Ortega Monroy fue jubilado como intendente provincial, aunque no como director de la obra (fig. 77) (Doc. 21). Parece ser que el hecho se produjo tras una visita de inspección efectuada a la Aduana de Málaga (125).

No se sabe la fecha en que Castillo y Valcárcel dejaron la dirección de la obra. Al parecer, les sucedió el también arquitecto de Reales Obras Luis Pérez, que murió en 1803 durante una epidemia que azotó Málaga (126). Para reemplazarle, la Junta de Reales Obras acordó, el 4 de noviembre de 1803, nombrar maestro mayor de la obra al arquitecto Silvestre Bonilla (127).

En 1808 comienza el reinado de Fernando VII y la guerra de la Independencia.

5.2) Ocupación francesa.-

Las tropas francesas entraban en Málaga el 5 de febrero de 1810 y permanecerían en la ciudad hasta el 28 de agosto de 1812 (fig. 480). Durante este período se produjo la paralización total de la obra por orden del coronel Vicente Abelló (128). Se debieron guardar los materiales en un almacén, nombrándose un guarda para el mismo, el cual aparece en una relación de empleados para determinadas obras reales (Doc. 29).

5.1.1) Polvorín en la Aduana.-

Los franceses instalaron un polvorín en la Aduana hasta que, a mediados de 1810, el edificio dejó de ser almacén de pólvora, al producirse el traslado de varios quintales de este producto, desde la Aduana Nueva, a Teatinos, a propuesta del síndico José de Lara, por el peligro que suponía su proximidad a la población (129).

5.1.2) La Aduana como puesto militar.-

En el año 1812, la Aduana pasó a ser puesto militar avanzado en el sistema defensivo organizado por los franceses, ante el cariz que estaba tomando la guerra, siendo un lugar destacado en varios hechos de armas (fig. 78).

El 17 de abril se produjo el primer ataque a Málaga del ejército español, al mando del general Ballesteros. El general francés Maransin, gobernador militar de la Plaza, se trasladó al fuerte de Gibralfaro (figs. 481, 482 y 483), y se encerró allí con todas sus tropas. Dejó en posición los puestos de las avenidas para infundir respeto al enemigo y colocó una reserva de doscientos hombres en la Aduana, para proteger la retirada de los puestos (130).

El 29 de abril, a la vista de determinados preparativos de la flota inglesa, fondeada ante el puerto de Málaga, que presagiaban un ataque inminente, Maransin ordenó, entre otras cosas, al comandante de la plaza que mandara un refuerzo de cincuenta hombres al puesto de la batería de San Nicolás y un piquete de cien hombres a la Aduana (131) (Doc. 31).

El 13 de julio, Ballesteros atacó nuevamente Málaga. Los franceses defendieron los pasos del río, retirándose seguidamente a la Aduana nueva y a la plaza de la Merced. La infantería española fue entrando por los bulevares de la ciudad, ocupando la Alcazaba y el puesto de la Aduana, desde donde abrieron fuego contra los franceses que estaban en Gibralfaro (132). Al retirarse los españoles, Maransin no abandonó Gibralfaro y ocupó otra vez la Aduana Nueva (133).

El 17 de julio, Maransin dio instrucciones al comandante de armas de la Plaza para caso de ataque del enemigo, ordenando que los puestos situados dentro del radio de acción de la Aduana se replegasen hasta ese edificio (134) (Doc. 32).

El 26 de julio se recibió orden del general Leval para que, en previsión de nuevos asedios, se efectuaran trabajos de defensa y aprovisionamiento de víveres y municiones en el fuerte de Gibralfaro, en la Alcazaba, en la Aduana, en el cuartel del 58º y en la batería de San Nicolás (135).

5.3) Situación de la obra.-

No se conoce con exactitud el estado de la obra en el momento de la suspensión de la misma por la entrada de las tropas francesas en 1810.

El plazo de ejecución inicial era de cuatro años y ya se llevaban diecinueve. Quedarían aún otros diecinueve años más para la terminación de la obra, ocurrida en 1829. Se encontraba pues en la mitad de su plazo de ejecución real.

Al parecer, estaba a punto de ser cubierto el edificio, como así lo asegura Ortega (128). Posiblemente estarían construidos los muros hasta una cierta altura (136), ya que consta

que, en 1813, se subió la fábrica por orden del ministro de Hacienda (137). Se habrían acabado completamente las bóvedas del techo de la planta baja, y quizás también las del claustro de la primera y sus arcadas. El maderaje que según se dice fue llevado por los franceses a Gibraltar posiblemente fuera el del techo de las plantas primera y segunda.

También estaba construido el murallón que protegía la calle que la separaba de la Alcazaba, levantado hacia 1800, según se aprecia en plano francés de 1810 (fig. 480).

Como se ha visto, los franceses convirtieron el edificio de la Aduana, aún en obras, primero en polvorín y luego en puesto militar. En abril de 1812 se apostaron en ella 200 hombres el día 17 y cien el día 29. El 13 de julio fue tomada por el ejército español y luego recuperada por los franceses. El 26 de julio se efectuaron trabajos por éstos para mejorar su defensa.

Todo ello causó destrozos en las escaleras y los pavimentos (138). Asimismo se saqueó el maderaje, la clavazón y demás materiales almacenados, suponiendo todo ello una pérdida de 2.000.000 de reales. El coste de la obra hasta ese momento era de 11.000.000 de reales (139).

CAPITULO 3º: NOTAS

- (1) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de los Borbones*, pág. 17.
- (2) LACOMBA y otros: *Historia de Málaga*, pág. 403.
- (3) MORALES FOLGUERA: *La Málaga...*, págs. 17 y 18.
- (4) LACOMBA y otros: *Historia...*, págs. 403 y 404.
- (5) MORALES FOLGUERA: *La Málaga...*, pág. 18.
- (6) Idem: idem, pág. 18.
- (7) BRIOSO: *Puerto de Málaga. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo*, pág. 207.
- (8) MEDINA CONDE: *Conversaciones históricas malagueñas*, descanso VI, págs. 342 y 343.
- (9) La Dedicatoria de este manuscrito, de fecha de 20 de febrero de 1788, dice así: “*Al Sor. Dn. Pedro de Ortega y Monrroy, Cavallero Regidor de esta Ciudad de Málaga: Admor. de Rentas Geners. Comisiado. pr. S.M. para la demolición de las murallas de la Alcazaba, y construcción en ella de las Reales Aduanas el Dr. Dn. Christoval de Medina Conde Canónigo de su Santa Yglesia, salud y felicidad*” (MEDINA CONDE: *Demolición de las murallas de la Alcazaba y construcción en ellas de las reales aduanas*, pág. 3).
- (10) En el manuscrito figura la siguiente expresión poco coherente: “...lo más línea horizontal cae ciudad p/ Alcazabilla...”.
- (11) Las murallas demolidas se ven en el plano efectuado por el doctorando (fig. 74), donde se superpone al de Carrión de Mula (fig. 5) (primero en el que aparece la “*Aduana Nueva*” y se eliminan las murallas afectadas por la misma), el del recinto de la Alcazaba (fig. 463) (último donde aún no se recoge la “*Aduana Nueva*” y están todavía las murallas afectadas), que se encuentra en el libro “*Málaga musulmana*” de Guillén Robles.
- (12) MEDINA CONDE: *Demolición...*, pág. 4.
- (13) Uno de estos vigías fue Carrión de Mula.
- (14) MEDINA CONDE: *Demolición...*, págs. 6 y 7.
- (15) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de...*, pág. 25.
- (16) Idem: idem, pág. 25.
- (17) RUBIO ARGÜELLES: *Pequeña historia de Málaga del siglo XVIII*, pág. 88. En el plano de la Alcazaba ya citado (fig. 463) no aparece el referido bosque como tal. Podría tratarse de una serie de árboles que figuran dibujados en su extremo oriental, plantados geoméricamente, y algunos otros dispersos por la huerta. Estos árboles podrían ser frutales, concretamente plátanos según Carter.
- (18) *Libro de Reales Ordenes...*, pág. 118.
- (19) Este presbítero José Ortega debe ser el hermano del intendente Pedro Ortega. Era también persona importante en la provincia, a juzgar por los cargos que ostenta recogidos en la dedicatoria del plano de Carrión de Mula. Tendría la confianza de los Gálvez porque le encargaron la dirección de la obra de la iglesia de Macharaviaya, siendo arquitecto Miguel del Castillo (MADOZ: *Diccionario...*, pág. 97).
- (20) *Libro de Reales Ordenes...*, pág. 118.

- (21) BEJARANO: *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, pág. 358. Sobre esta fuente habla Carter cuando se refiere a un sorprendente pozo de agua dulce y también a una especie de pilón. La citada fuente del Muelle Nuevo aparece rotulada en el plano de Segismundo Font (fig. 472) como: “22..Fuente p^a. la Aguada de las Embarcaciones.”
- (22) Este plano está fechado en Málaga el 17.1.1800 y firmado por Joaquín Ferrer y Amat.
- (23) Este plano está fechado en Málaga el 24.4.1800 y firmado por Francisco Guillermo ¿...? (ilegible).
- (24) Este cuartel de presidiarios sería el utilizado por los que intervinieron como mano de obra para construir la aduana. Junto a él había un local, rotulado en el citado plano como: “9. Herramientaria de la Aduana”, que sería donde se guardarían las herramientas de la obra.
- (25) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de...*, págs. 25 y 26.
- (26) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso III, pág. 177. En el plano citado de 17.1.1800 (fig. 488) aparece rotulada como: “E. Parage llamado Plaza de Armas, elebado sobre el nivel del Mar, sobre el 45 varas.” En el otro plano citado de 24.4.1800 (fig. 489) se rotula como: “5. Plataforma”. De modo que, lo que primero fue la plaza de Armas de la Alcazaba, luego se denominó castillo de los Artilleros y, al comienzo de la construcción de la Aduana Nueva, sólo era una plataforma. Posiblemente, siempre fue una plataforma que existió delante del palacio del alcaide de la Alcazaba.
- (27) En el plano de Carrión de Mula (fig. 3) aparecen marcadas con líneas de puntos hasta donde llegaba el mar en 1738, 1754, 1771 y 1786. La retirada de las aguas había sido considerable y rápida.
- (28) VILLAS TINOCO: *Málaga en tiempos de la Revolución Francesa*, pág. 89.
- (29) Idem: idem, pág. 89.
- (30) En un grabado de 1780 (fig. 465) aparece una edificación frente a la puerta de Espartería que se rotula: “12. Casa del Comercio”. Posiblemente esta sea a la que se refiere el escrito de Ortega Monroy como “Casilla antigua del comercio”. Estorbaba para la ejecución de las primeras manzanas de la Alameda, pues en el primer plano de Segismundo Font, de 1785 (fig. 472), aparece incluida dentro de la manzana AA, de la cual ya se había ejecutado la parte BB.
- (31) Actas de las juntas del Consulado del año 1789.
- (32) La caseta fue vendida a Bartolomé de Molina, habiéndose encargado su demolición y evacuación de escombros al maestro de obras Rodrigo Sánchez (Actas del Consulado de 1789).
- (33) VILLAS TINOCO: *Málaga en tiempos...*, pág. 89.
- (34) BRIOSO: *Puerto de...*, págs. 11 y 12.
- (35) La vara castellana mide 0,835 m, luego 5 varas son 4,175 m de profundidad bajo la cota de construcción de la Aduana. Luego esta zona no podía estar bajo el mar en la época romana como asegura Machuca (fig. 424).
- (36) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso II, pág. 122.
- (37) Idem: idem, descanso II, pág. 123.
- (38) Idem: idem, descanso II, pág. 222.
- (39) Idem: idem, descanso II, págs. 122 y 123.

- (40) MEDINA CONDE: *Demolición...*, pág. 13.
- (41) Idem: idem, pág. 16.
- (42) Idem: idem, pág. 19.
- (43) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, tomo II, pág. 25.
- (44) MEDINA CONDE: *Demolición...*, pág. 21.
- (45) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, tomo II, pág. 5.
- (46) MEDINA CONDE: *Demolición...*, pág. 25.
- (47) Idem: idem: pág. 30.
- (48) Idem: idem, pág. 31.
- (49) Idem: idem, pág. 32.
- (50) Idem: idem, pág. 33.
- (51) Idem: idem, pág. 33v.
- (52) Idem: idem, pág. 34.
- (53) Idem: idem, pág. 34v.
- (54) Idem: idem, pág. 34v.
- (55) Idem: idem, pág. 56.
- (56) Idem: idem, pág. 57. En la hoja del manuscrito hay pegado un grabado de De la Cerda (fig. 76).
- (57) MEDINA CONDE: *Demoliciones...*, pág. 59.
- (58) Idem: idem, pág. 62.
- (59) Idem: idem, pág. 64.
- (60) Idem: idem, pág. 66.
- (61) GUILLEN ROBLES: *Málaga musulmana*, pág. 441. nota.
- (62) SESMERO: Diario *Sur* 11.8.91, suplemento dominical, pág. 2.
- (63) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, tomo II, pág. 124.
- (64) BAENA: Catálogo de las esculturas romanas del Museo de Málaga, pág. 78.
- (65) Idem: idem, págs. 78 y 80.
- (66) Idem: idem, pág. 80.
- (67) Idem: idem, pág. 81.
- (68) CAMACHO: *Guía histórico-artística de Málaga*, pág. 12.
- (69) LACOMBA y otros: *Historia de Málaga*, pág. 140.
- (70) SESMERO: Diario *Sur* 11.8.91, suplemento dominical, pág. 2.
- (71) BAENA: *Catálogo...*, pág. 82.
- (72) Idem: idem, págs. 82 y 84.
- (73) Idem: idem, pág. 85.
- (74) Idem: idem, págs. 85 y 86.
- (75) RUBIO ARGÜELLES: *Pequeña historia...*, pág. 88.
- (76) MONTEMAR: Diario *Sur* 15.9.82, pág. 14.
- (77) PORTILLO: *Estudio topográfico de los planos...*, pág. 17.
- (78) Idem: idem, pág. 19.
- (79) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides históricas de Málaga y su provincia*, pág. 335.
- (80) MADOZ: *Diccionario...*, pág. 138.
- (81) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, pág. 345.
- (82) La expresión “*sin desfalco alguno del real erario*” quería decir sin cargo a los fondos de la Corona. Como es sabido, las obras públicas en esta época se costeaban por el

rey, la Iglesia o el Ayuntamiento. Esta fue costeada totalmente mediante un sistema de arbitrios locales, desligándose por completo de la influencia y fiscalización de las obras que llevaba la Junta de Reales Obras. Esto dió lugar a suspicacias, como se hace constar en una representación de 6.5.1820 del Ayuntamiento al Jefe Político Provincial (Obras públicas del Ayuntamiento de Málaga, legajo 1.267, expediente 8).

(83) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 345 y 346.

(84) Idem: idem, descanso VI, pág. 346.

(85) Idem: idem, descanso VI, págs. 346 y 347.

(86) Idem: idem, descanso VI, pág. 347.

(87) La obra de la catedral se había venido ejecutando hasta 1782, fecha en que se suspendió definitivamente por falta de fondos. Por su magnitud y proximidad en el tiempo, ha parecido adecuado tomar datos de ella para completar los existentes sobre la organización de esta obra de la Aduana.

(88) PEREZ CAMPO: *La construcción de la catedral de Málaga*, pág. 25.

(89) Así se la designa en los documentos de la época (*Obras públicas del Ayuntamiento*, legajo 1.267, expediente 8).

(90) PEREZ CAMPO: *La construcción de la...*, pág. 25.

(91) El cargo de Jefe Político fue el antecesor del gobernador civil.

(92) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 242.

(93) PEREZ CAMPO: *La construcción...*, pág. 30.

(94) Idem, idem, pág. 31.

(95) *Obras públicas del Ayuntamiento*, legajo 1.267, carpeta 21.

(96) Los 14 reales que percibía el interventor comprendían 6 de sueldo y 8 más de ayuda por casa (Doc. 34).

(97) PEREZ CAMPO: *La construcción...*, págs. 125 a 127.

(98) *Obras públicas del Ayuntamiento*, legajo 1.267, expediente 8.

(99) *Libro de Reales Ordenes...*, pág. 102.

(100) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.

(101) *Libro de Reales Ordenes...*, pág. 152.

(102) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.

(103) Periódico *El Guadalhorce* 14.7.1839.

(104) CAMACHO: *Málaga barroca*, págs. 108 y 109.

(105) PEREZ CAMPO: *La construcción de...*, págs. 172 y 173.

(106) Idem, idem, págs. 175 y 176.

(107) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, pág. 344.

(108) PEREZ CAMPO: *La construcción de...*, págs. 173 y 174.

(109) Idem: idem, págs. 174 y 175.

(110) Idem: idem, págs. 176 y 177.

(111) Idem: idem, págs. 178 y 179.

(112) Idem: idem, págs. 179 y 180.

(113) Idem: idem, págs. 180 y 181.

(114) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.

(115) PEREZ CAMPO: *La construcción...*, págs. 182 y 183.

(116) Idem: idem, pág. 195.

(117) Idem: idem, págs. 195 a 197.

- (118) Idem: idem, pág. 199.
- (119) Idem: idem, pág. 202.
- (120) Idem: idem, pág. 204.
- (121) *Obras públicas...*, legajo 1.267, expediente 8. Naturalmente los franceses no llevarían el maderamen al mismo Gibraltar, en poder de los ingleses, sino posiblemente al sitio que le habían puesto a Tarifa.
- (122) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (123) PEREZ CAMPO: *La construcción...*, págs. 184 y 185.
- (124) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 8.
- (125) Las causas de esta jubilación a los 52 años de edad se desconocen. Al parecer la pidió él mismo, como consta en el escrito en el que se le comunica tal noticia. Quizá había alguna reticencia a su actuación como intendente. En el citado escrito se dice que, concluida la visita a esta aduana, el rey declara a Ortega fiel y buen servidor, etc. "... para que esta declaración desvanezca cualquier mala impresión que pueda haber sufrido su honor." (Doc. 21).
- (126) Esta epidemia es la de fiebre amarilla que se declaró primero en Cádiz en 1800 y luego en Málaga, en 1803 parcialmente, y más tarde, en junio de 1804, afectando a toda la ciudad. Duró hasta el 15.1.1805 y costó la vida a 11.464 personas (GUILLEN ROBLES: *Historia...*, pág. 638). Por real orden de 8 de mayo de 1804 se le concedió a Juana Alcalá, viuda del arquitecto Luis Pérez, pensión vitalicia de un tercio de su sueldo de 16 reales de vellón al día, que disfrutaba éste, según la pensión de viudedad para clases subalternas del reglamento del montepío militar, cantidad que se pagaría de los fondos de las obras de Málaga (*Libro de Reales Ordenes...*, pág. 180) (Doc. 28).
- (127) El 10 de diciembre de 1803 el presidente de la Junta envió carta al secretario de Marina, Domingo de Grandellana, adjuntando copia del acuerdo de la Junta. El rey aprobó el nombramiento por real orden de 26 de diciembre, lo que el ministro de Marina comunicó al presidente de la Junta (*Libro de Reales Ordenes...*, págs. 177 y 178) (Doc. 27).
- (128) Así lo hace constar Ortega Monroy, en oficio de 23.2.1813 dirigido al Ayuntamiento, cuando dice que la cubrición del edificio fue impedida por la entrada de los franceses, cuando suspendió la obra Vicente Abelló (*Obras Públicas...*, legajo 1.267, carpeta 8). Este Abelló era coronel de infantería y ejerció el mando de la plaza dirigiendo la defensa de la ciudad frente a los franceses. Tomada la misma, huyó, refugiándose en Cádiz (GUILLEN ROBLES: *Historia...*, págs. 641 y sigs.).
- (129) OLIVA MARRA-LOPEZ: Revista *Gibraltar* n°s 4 y 5, y DIAZ ESCOBAR: *Efemérides...*, pág. 122.
- (130) GRASSET: *Málaga, provincia francesa (1811-1812)*, pág. 178.
- (131) Idem: idem, págs. 185 y 477.
- (132) Idem: idem, págs. 202 y 203.
- (133) Idem: idem, pág. 205.
- (134) Idem: idem, pág. 522.
- (135) OLIVA MARRA-LOPEZ: Revista *Gibraltar* n°s 4 y 5.
- (136) Seguramente los muros alcanzarían la altura del forjado del techo de la primera planta. Este techo era el primero de madera, ya que el de la baja lo formaban bóvedas de ladrillo. Esta hipótesis podría concordar con las diferencias de tonalidad de las piedras de las verdugadas que se observa a esta altura de las fachadas (foto 52).

- (137) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 8.
- (138) MONTEMAR: Diario *Sur*, 15.9.82.
- (139) Periódico *El Guadalupe*, 14.7.1839.

CAPITULO 4º

OBRA DE LA ADUANA: SEGUNDA Y TERCERA FASES DESDE LA SALIDA DE LOS FRANCESES HASTA LA TERMINACION DE LA OBRA

1) LA OBRA DURANTE EL RESTO DE LA GUERRA

Tras la salida de las tropas francesas de ocupación de Málaga, el 28 de agosto de 1812, la obra de la Aduana se continuó, bajo la dirección de Pedro Ortega Monroy, a ritmo lento.

1.1) Maderas sustraídas por los franceses.-

En un primer momento, no se disponía del maderamen, que había sido llevado por los franceses a Gibraltar, pero poco tiempo después ya estaban en la obra dichas maderas. No debía haber gran interés en el Gobierno por la reanudación de los trabajos pues el ministro de Hacienda había dispuesto el traslado de las referidas maderas a Cádiz. Persuadido por Ortega del perjuicio que supondría para la obra esta decisión, revocó su primitiva orden, y además mandó subir la fábrica (1), que había quedado a la mitad cuando la invasión napoleónica.

1.2) Primer intento de control por el Ayuntamiento.-

Con la Constitución redactada por las Cortes de Cádiz de 1812 se abrió un primer período liberal. El nuevo Ayuntamiento de Málaga pretendió hacerse con el control de la obra, requiriendo en este sentido al director de la misma.

Ortega respondió el 23 de febrero de 1813 a este primer Ayuntamiento Constitucional. Decía que la dirección de la fábrica de la nueva Aduana no era de las que pasaban a depender del Ayuntamiento, según establecía la reciente Constitución para las obras públicas, ya que ésta había sido promovida por el rey Carlos III, aunque se costeara con arbitrios locales para no gravar el erario nacional. En otro caso, entregaría la dirección al Ayuntamiento, pues entonces podría la obra recibir más ayuda para su conclusión. En ello él sería el primer interesado pues estaba teniendo ahora dificultades que no existieron en los nuevos establecimientos de pasadas épocas.

Seguía diciendo que eran ya 26 años de cuidados y que desearía ver cubierto el edificio, cosa que fue impedida por la entrada de los franceses, cuando suspendió la obra Vicente

Abelló. A continuación, exponía que, persuadido del interés que representaría para la obra que ésta fuera competencia del Ayuntamiento, el secretario de despacho de Hacienda le había expuesto ya este asunto a la regencia.

Terminaba replicando Ortega que, como su nombramiento había sido hecho por el rey y con carácter personal, él dependía solamente de la voluntad real y, por tanto, carecía de facultad para desprenderse de una dirección de obra encomendada directamente por el monarca. Pero que, no obstante, elevaría a Su Majestad el oficio del Ayuntamiento y su respuesta al mismo para que el rey decidiera.

Con esto terminó este primer intento de controlar la obra por parte del Ayuntamiento, lo que ya no se repetiría hasta el trienio liberal.

1.3) Compra de maderas a Heredia.-

Por estos años, Ortega compró a Manuel Agustín Heredia unas maderas para la obra de la Aduana (2). En el contrato se hacía constar que la mercancía se recibía como parte del pago de los 18.628 reales y 4 maravedíes que el Consulado adeudaba a la obra de la Aduana. Esta cifra era el importe, desde el 1 de octubre de 1812 hasta el 31 de agosto de 1814, de la contribución que el Consulado debía hacer a la obra. Correspondía a la décima sobre el denominado impuesto de “*avería*” del que se nutría el Consulado (3).

En vista de ello, Heredia dirigió un escrito al Consulado para cobrar su deuda. Pedía que se le satisficiera la citada cantidad por la tesorería consular en cuatro meses o que se le diese orden para que el tesorero principal de Rentas le pagase en el mismo plazo con los fondos del derecho de subvención destinados al Consulado.

En la junta de gobierno del Consulado, celebrada el 24 de diciembre de 1814, se trató este asunto. De las dos soluciones que proponía Heredia, la junta desestimó la segunda por estar destinada esta subvención al Consulado de Cádiz, pero acordó darle libramiento por la cantidad adeudada contra la tesorería principal de Rentas. Esta tesorería debía al Consulado la cantidad de 54.052 rs. y 12 mrs., correspondiente al medio por ciento de “*avería*” del año 1810 (Doc. 33).

Con ello se resolvió este asunto de las maderas. Esto da idea de la complicada financiación de la obra, lo que influyó grandemente en su larga duración.

1.4) Resto del período.-

Desde la terminación de la guerra de la Independencia en 1814 hasta el pronunciamiento de Riego no se tienen noticias de ninguna incidencia en el transcurso de la obra.

En 1816, el conde de Laborde visitó Málaga y dijo sobre el edificio de la Aduana que el Consulado había instalado allí el Monte de Piedad de los vinateros (4).

2) EL TRIENIO LIBERAL

El 1 de enero de 1820 se produjo el pronunciamiento de Riego, con el que dió comienzo el denominado trienio liberal. Este período tuvo importantes consecuencias para la obra de la Aduana. Los vientos liberales, encarnados en el Ayuntamiento Constitucional, chocan contra el viejo y realista Ortega Monroy, consiguiendo a la postre su destitución como director y su sustitución por una Junta de Obras.

2.1) Segundo intento de control por el Ayuntamiento.-

El nuevo Ayuntamiento Constitucional intentó asumir las competencias que le confería la Constitución, entre ellas el control de la obra de la Aduana. Ortega se resistió a tales intentos porque, según el Ayuntamiento, los grandes gastos superfluos eran la razón que tenía para no marcharse de la obra (Anejo 3). Los hechos ocurrieron de la siguiente forma:

El 17 de abril de 1820 se produjo un acuerdo del Ayuntamiento, presidido por el primer alcalde constitucional Francisco Téllez, sobre el asunto. Se pedía a Ortega Monroy que hiciera un inventario de los enseres y papeles de la obra de la Aduana, los pusiera a disposición de la diputación municipal de obras públicas, rindiera cuentas a la comisión municipal y facilitase la nómina de empleados y sus sueldos. Al tesorero de Rentas Nacionales se le decía que entregase las cantidades destinadas a la obra al caballero capitular Joseph Patricio Gorría, en vez de a Ortega, como venía haciendo. A Gorría se le había comisionado para percibir los fondos y tomar y liquidar las cuentas de la obra de la Aduana.

En ejecución de tal acuerdo la comisión de obras públicas del Ayuntamiento comunicó a Ortega Monroy y al tesorero de Rentas Diego Escandón la decisión municipal para su cumplimiento.

Por ello, cuando José González, pagador de la obra de la Aduana, se presentó en la Tesorería de Rentas y pidió los fondos correspondientes Escandón se negó a dárselos, justificando su actitud por la advertencia recibida del Ayuntamiento.

Ortega contestó al Ayuntamiento preguntándole *“en virtud de qué autoridad ha procedido el Ayuntamiento para tal disposición”*.

El Cabildo acordó en su reunión del día 23 contestar a Ortega Monroy insertándole el artículo 321 de la Constitución: *“Atribución 7ª de los Ayuntamientos”*. Este artículo decía que estaría a cargo de los Ayuntamientos *“cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes y cárceles; de los montes y plantíos del común y de todas las obras públicas por necesidad, utilidad y ornato.”* Se envió escrito a Ortega Monroy, fechado ese mismo día, trasladándole el acuerdo municipal e insertándole el

citado artículo. Se le comunicaba también la infracción que constituiría la demora en su observancia.

El Cabildo también acordó en la misma reunión comunicar a Ortega que dentro de dos días irían individuos de la comisión de obras públicas municipales a recibir el inventario de útiles, quedando cesantes aquellos empleados de la obra que disfrutasen de sueldo, hasta que el Ayuntamiento estudiase el asunto.

Ortega no estaba muy dispuesto a colaborar pues, cuando la comisión se presentó en la oficina del inventario de la obra el día señalado, ni él ni el interventor Góngora comparecieron. Sólo se encontraban allí el sobrestante y el arquitecto Silvestre Bonilla. Estos manifestaron a los visitantes que Ortega les había dejado dicho que ya había contestado por escrito al Ayuntamiento.

En el escrito citado Ortega decía que el laconismo de su anterior oficio había dado lugar al acuerdo de referencia del Ayuntamiento. Para remediarlo, daba ahora la misma respuesta que ya diera el 23 de febrero de 1813 al primer Ayuntamiento Constitucional que le requirió por el mismo asunto, adjuntando el citado escrito. Exponía que cumpliría lo ordenado por la Constitución y las instrucciones correspondientes, siendo así que la instrucción de 23 de junio de 1813 excluía del cuidado de los Ayuntamientos las Obras Nacionales de importancia e interés del Reino, dejándolas al cargo directo del Gobierno, como era el caso de la obra de la nueva Aduana. Concluía que, por lo expuesto, carecía de facultades para entregar la obra al Ayuntamiento pero que, no obstante comunicaría todo ello a Su Majestad esperando su soberana declaración.

Respecto al tesorero Escandón, Ortega Monroy le envió un escrito denunciando el incidente ocurrido con el pagador de la obra de la Aduana. Se admiraba de que hiciera más caso al Ayuntamiento que a las reales órdenes, comunicadas por José de Imaz. Le conminaba a que le entregase el dinero, según la real orden correspondiente, amenazándole, en caso contrario, con un cargo por suspender la obra nacional de la Aduana. Terminaba su escrito haciendo la reflexión de que, si no le detuvieron los acontecimientos de 1813 y 1814 (5), menos lo harían éstos. Por fin, le decía que esperaba su contestación para comunicárselo al rey.

Al recibir el anterior escrito de Ortega, Escandón se lo comunicó al Ayuntamiento, relatándole lo sucedido y diciéndole que, como la Superioridad había mandado que se entregasen los fondos como antes, o sea a los encargados de la obra, seguiría dándole el dinero a Ortega, mientras no recibiese orden contraria del Ministerio (6), terminándose así de momento este asunto.

2.2) Ortega rinde cuentas al Ayuntamiento.-

Sin embargo, a pesar del escrito de Ortega antes citado y del fracaso de la comparencia en la oficina de la obra de la comisión capitular, el Ayuntamiento no se dió por vencido y mandó una representación al Jefe Político, fechada el 6 de mayo de 1820.

En ella exponía que se le estaba produciendo un entorpecimiento en tomar la dirección de las obras públicas, según la Constitución, por el intendente honorario Ortega, en la de la Aduana, y refería las diligencias efectuadas por el cabildo para reclamar el cese de éste.

Aclaraba que la negativa municipal a que Ortega siguiera desempeñando la dirección de la obra de la Aduana, se basaba en que se trataba de un individuo particular, y era mejor que la obra dependiera del Ayuntamiento, con la intervención de personas escogidas. Así, éstas llevarían el control de las operaciones de los subalternos, y cuidarían de la economía y de la intervención de los fondos, a la vista de todo el mundo, en esos momentos oscurecidas por un particular sin control. Le parecía que la comisión de Ortega se caracterizaba por el silencio con el que obraba, sin más testigos que los que dependían de él, y la lejanía de su intervención.

Argumentaba que, aunque Ortega se defendía diciendo que su nombramiento era del rey Carlos III, quizás en su momento pudo convenir así que se separase esta fábrica de la jurisdicción de la Junta de Obras, en uso de las facultades del rey, pero que ahora no procedía tal situación. Y ello se solicitaba no entrando a juzgar la honradez de Ortega, sino porque así lo decía la reciente Constitución. El nombramiento de Ortega por el rey Carlos III se había acabado con la Constitución, entrando entonces el examen y la intervención del Ayuntamiento. Lo que Ortega intentaba, de este modo, era disminuir las competencias municipales.

Terminaba asegurando que, con respecto a la alegación efectuada por Ortega sobre la instrucción que excluía las obras de interés del reino, como la Aduana, éste se equivocaba, pues no había tal exclusión, y que, sobre la consulta propuesta por Ortega a Su Majestad, el cabildo la consideraba poco práctica. Por todo ello, el Ayuntamiento pedía la reintegración de sus atribuciones sobre la obra y el cese del manejo privado.

Este escrito del Ayuntamiento al Jefe Político debió causar su efecto pues en oficio de 23 de junio de 1820, la Sección de Recaudación de la Subdirección General de Rentas de Madrid trasladaba al Ayuntamiento de Málaga una orden del rey sobre el asunto de la dirección de la obra de la Aduana. En el citado escrito se decía que se había dado cuenta al rey del expediente promovido por Ortega en el que se informaba que el Ayuntamiento pretendía entender de la referida obra.

Seguía diciendo que, como regla general, el rey quería que interviniesen los Ayuntamientos en todas las obras públicas de su territorio hechas por la Hacienda Pública, sin perjuicio de las facultades de los que estaban encargados de ellas por el Ministerio de Hacienda. En consecuencia, el rey resolvía que se rigiera por esta declaración el presente caso y que se le comunicase su decisión a Ortega y al Ayuntamiento (7).

A consecuencia de la anterior resolución real, el Ayuntamiento volvió a solicitar la contabilidad de la obra a Ortega en escrito del día 2 de agosto.

Este no tuvo ya más remedio que comenzar a rendir cuentas al Ayuntamiento sobre la marcha de la obra. El día 6 le envió un escrito al que le adjuntó lo que se le había solicitado, o sea los gastos de la obra habidos durante cinco quincenas, de junio y julio, y

la nómina de los empleados en la obra. Todos estos documentos iban autorizados por el antiguo contador de la obra, Antonio Góngora (8) (Doc. 34 y 35).

2.3) El Ayuntamiento quiere la destitución de Ortega.-

Pero el Ayuntamiento no estaba satisfecho solamente con que Ortega le rindiera cuentas. Quería también su destitución. Posiblemente por no ser afecto al liberalismo.

Con este fin, la comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento envió una representación al Congreso Nacional, fechada el 17 de octubre de 1820, referente a las obras del puerto y de la Aduana. En ella se decía que el Ayuntamiento quiso asumir todas las atribuciones constitucionales y las del decreto de 23 de junio de 1813, para lo que trató de atraerse a los directores de las obras públicas y de instruirse en los fondos, distribución, papeles y existencias de las mismas. Estas obras públicas eran llevadas por la junta de Reales Obras, quien recaudaba los fondos necesarios mediante arbitrios al comercio y otros.

El escrito seguía exponiendo que, como esta desmembración repugnaba y desagradaba al Ayuntamiento y a la Constitución, se decidió oficiar en este sentido al intendente honorario Ortega y al presidente de la junta de Reales Obras. Sin embargo, las decisiones del Ministerio de Hacienda fueron en contra de los deseos del Ayuntamiento y Ortega quedó en su puesto.

Terminaba diciendo la representación que la construcción de la nueva Aduana llevaba 34 años de obra, mucho dinero gastado y aún faltaba mucho por hacer. Que el Gobierno había debido decidir a favor del Ayuntamiento, por tratarse de un asunto que se costeara con un arbitrio que pagaban los malagueños. Que había resistencia por parte de Ortega a irse, ya que los grandes gastos superfluos constituían la razón que tenía para no marcharse, pues se gastaban 30.000 reales al año en el pago de sueldos en la obra de la Aduana. Que con ese dinero y con el de la Junta de Reales Obras el Ayuntamiento podría subvenir a otras obras más urgentes, con menos empleos y sueldos (9).

La representación enviada por el Ayuntamiento al Congreso Nacional no surtió el efecto deseado, ya que el Gobierno no hizo nada al respecto sobre la destitución de Ortega Monroy. Así lo manifestaba más tarde la comisión municipal de Obras Públicas en escrito, fechado el 25 de abril de 1821, dirigido al Consistorio. El acuerdo del Congreso sobre el asunto, se limitó a ordenar el cumplimiento efectivo de la real orden de 23 de junio de 1820. En esta orden se establecía que el Ayuntamiento intervendría todas las obras públicas hechas por Hacienda.

La resolución le fue comunicada a Ortega por el Ayuntamiento en escrito de 20 de octubre.

Ortega contestó enviando un oficio el día 23 a Miguel Ramírez y Jaime Zetta, en el que decía que cumpliría la real orden referida y que aprobaba el nombramiento hecho por el Ayuntamiento a Juan Gómez de Cádiz, como interventor de la obra. No sólo no se oponía a esta decisión, antes bien quería que Gómez de Cádiz inspeccionase para que viese la economía con que se llevaba la obra y los cortísimos sueldos de los empleados.

Decía que él firmaría los documentos de gastos y sueldos, antes o después de que lo hiciera el interventor de la obra, estampando el “*Páguese*”.

También pedía al Ayuntamiento que dijera a Diego Escandón, tesorero provincial, que semanalmente entregase a José González Gómez, pagador de la obra, los arbitrios correspondientes completos, para poder cubrir el edificio y evitarle perjuicios a los efectos almacenados, ya que hasta entonces Escandón sólo entregaba lo preciso para el pago de los jornales.

Por fin, agradecía al Ayuntamiento el adelantamiento que iban a experimentar los trabajos por el impulso municipal, obra que “*desea intensamente ver concluída, como que es hija de mis desvelos a favor de la causa nacional.*” (10).

2.4) Remisión de nuevas certificaciones de obra.-

Después de la entrega de la primera remesa de certificaciones de obra, parece ser que Ortega se retrasó algo en las siguientes.

Entonces, Jaime Zetta y Miguel Ramírez le enviaron un oficio, fechado el 30 de octubre de 1820, reiterándole la remisión de la nómina y los sueldos de los empleados y de los gastos habidos últimamente, para su intervención.

Ortega les contestó, en escrito fechado el 2 de noviembre, mandándoles lo solicitado. Aprovechaba la ocasión para comunicarles los perjuicios que causaba el tesorero provincial a la obra de la Aduana, esperando para contárselo a que le pasase el “*destemplo*” de cabeza que padecía (11). Esta documentación les fue enviada posteriormente (Doc. 36).

2.5) Petición para que el tesorero Escandón pagase.-

El tesorero Escandón seguía siendo reticente a entregarle a Ortega los fondos para la obra de la Aduana, lo que dificultaba la normal marcha de los trabajos.

El 14 de diciembre de 1820 Ortega envió un oficio a la comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento. En él decía que los arbitrios del “*cuartillo*” del 1% y del décimo sobre las cuotas fijas, que habían entrado en la Tesorería para la obra de la Aduana, ascendían a las siguientes cantidades: 161.371 reales del año 1819 y la misma cifra del año 1820. Sin embargo, la cantidad percibida por el pagador de la obra de la Aduana, en el período de enero a noviembre de 1820, había sido de 16.900 reales, distribuidos en 2.500 reales del año 1818, 14.400 reales del año 1819 y nada del año 1820. De manera que faltaba completar los años anteriores de 1818 y 1819 y todo el año 1820, siendo la cantidad percibida sólo la décima parte de lo debido (12).

Decía que las disculpas del tesorero para no entregar el dinero eran que tenía urgencias de pagos que debía hacer de otras cosas. Aunque se le había mandado por entregas semanales todo lo correspondiente, el tesorero Escandón no hacía caso. Esto había producido el atraso de la obra que debería estar ya cubierta. Como había descubierto en los sueldos o asignaciones de los empleados, iba a tener que suspenderse la obra para pagar los atrasos y luego seguir. Concluía insistiéndole al Ayuntamiento para que instase al tesorero a fin de que entregase el dinero adeudado (13).

2.6) Petición de un taller para los picapedreros.-

El taller de los picapedreros de la obra se había convertido en un peligro para la seguridad pública, porque en él se ocultaban malhechores, a pesar de que el guarda de noche estaba acompañado de dos soldados de la guardia del cuartel de presidiarios cercano (fig. 489).

Por ello, Ortega había ordenado la destrucción del citado taller, por lo que los picapedreros tendrían que trabajar las grandes piedras de la cornisa dentro del recinto de la obra. Pero, el patio y los corredores bajos estaban ya entregados al servicio de la Aduana por reales órdenes, y las oficinas bajas también estaban entregadas, y ya eran almacenes de efectos nacionales y del comercio.

Ortega dirigió un oficio al Ayuntamiento, fechado el 16 de diciembre de 1820, donde pedía al Consistorio que le señalase un sitio en las inmediaciones para poder situar las piedras a labrar (14).

2.7) Estado de la obra en 1820.-

En 1820 se habían entregado ya el patio, los corredores bajos y las oficinas de la planta baja a la Hacienda pública para la Aduana, habiendo ya "*efectos*" almacenados "*nacionales y del comercio*" (fig. 194).

En este año se estaban labrando y colocando "*las grandes piedras de la cornisa*" (15), posiblemente de la coronación del edificio. También se montaban sillares en muros, quizá de las verdugadas de las fachadas exteriores, o de los recercados (foto 69), o incluso de los arcos del patio (foto 53).

Según las certificaciones de obra en este año, de junio a diciembre se empleó la siguiente cantería de piedra de jaspón, expresada en pies cúbicos (Doc. 34 y 37).

2.8) Primera suspensión por falta de fondos.-

En febrero de 1821 se produjo una primera suspensión de la obra de la Aduana por falta de fondos. Para informar de ello, Juan Gómez de Cádiz, interventor municipal de la obra, dirigió un oficio, a la comisión de obras públicas del Ayuntamiento, fechado el día 19, en el que les informaba de que iba a dejar de visitar la obra por no haber gastos que intervenir. Advertía que, de no continuarla, se podrían producir perjuicios para el edificio y los efectos almacenados ya en él, por lo que, por lo menos se debería continuar la obra hasta cubrir el edificio para que no se pudrieran las maderas de los hollados (16).

Ante este problema, ese mismo día 19, Ortega gestionó la continuidad de la obra con el tesorero, el cual franqueó algunas cantidades. Así se pudieron proseguir los trabajos el día 20.

Con motivo de esto, Juan Gómez de Cádiz, interventor municipal, dirigió un segundo oficio a la comisión de obras públicas citada comunicándole la reanudación de los trabajos, y que él seguiría interviniendo los gastos de la obra (17).

2.9) Gratificación del comandante de presidiarios.-

La mano de obra para la construcción de la Aduana fue en su mayoría la de confinados y presidiarios, que se ofrecían voluntarios para ello, percibiendo una paga. Este sistema era el ordinario en todas las obras reales. El número de ellos subía o bajaba según aumentasen o disminuyesen los trabajos. En marzo de 1821 sólo había ocho presidiarios y dos capataces, por falta de fondos, pero podría llegar a haber 40 ó 50, habiéndose alcanzado la cifra de 300 hombres, al principio de la obra.

Había un comandante o encargado de estos presidiarios de la brigada de trabajo de la Aduana. Tenía la obligación de presentar el parte diario del número de confinados y capataces que trabajasen en la obra. Coincidió este cargo con el de ayudante del presidio. Era en ese momento un tal Juan Gutiérrez. Cobraba por esta misión 4 reales al día de los fondos de la obra.

Los comisionados municipales, en su nueva función fiscalizadora de los fondos de la obra, se interesaron por este gasto y propusieron su eliminación.

Ortega contestó a tal propuesta enviando un oficio al alcalde, fechado el 24 de marzo de 1821, sobre el asunto. Estimaba que al comandante Gutiérrez no se le podía quitar su gratificación, ya que era la única persona con conocimientos sobre esta clase de gente, por ser ayudante del presidio (18).

2.10) Petición de un agente de la obra en Madrid.-

La comisión municipal de Obras Públicas dirigió un oficio al Ayuntamiento, fechado el 6 de abril de 1821, en el que hacía referencia a la representación enviada por el Ayuntamiento al Congreso Nacional el 17 de octubre de 1820, pidiendo la dirección de las Obras Públicas del municipio. En él se hacía notar que el Gobierno no había decidido

nada al respecto. También hacía referencia a la exposición de 17 de octubre de 1821 de la comisión de Obras Públicas al Ayuntamiento sobre la obra de la Aduana. Terminaba pidiendo el nombramiento de un agente en Madrid, para promover estos asuntos (19).

2.11) Nueva petición de competencias sobre la obra.-

El 25 de abril de 1821 el Ayuntamiento le reiteraba al Congreso Nacional de nuevo su deseo, expresado ya en su anterior escrito de 17 de octubre de 1820, de que la comisión municipal de Obras Públicas de Málaga, asumiera las competencias sobre la obra del puerto y de la Aduana, dada la decadencia de la junta de Reales Obras.

Citaba una real orden del ministro de Hacienda donde se decía erróneamente que la obra de la Aduana se costeaba por la Hacienda pública, cuando realmente se financiaba con arbitrios e impuestos del comercio de Málaga, y que ahora se encontraba en manos particulares.

Seguía exponiendo que el plazo primitivo de la obra era de cuatro años y se llevaban ya 34, que se habían invertido hasta entonces muchos millones en la obra pero que ésta apenas estaba a la mitad, que el Congreso había olvidado la anterior solicitud en este sentido, y que Málaga tenía necesidad de un puerto y de unos almacenes de Aduanas cómodos (20).

2.12) Segunda suspensión por falta de fondos.-

El 11 de mayo de 1821 se retiró de la dirección de la obra a Pedro Ortega Monroy. El día 20 se produjo el cese en los trabajos de la Aduana por falta de fondos. Gómez de Cádiz lo comunicó así a la comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento con el correspondiente oficio (21).

2.13) Estado de la obra en 1821.-

En 1821, aún no se habían podido cubrir aguas pues, el año anterior, se tuvieron que prestar las maderas necesarias para ello al Ayuntamiento con el fin de la reparación del puente del Rey. En este año ya estaban puestas las maderas de los hollados (22) (fig. 59).

Los datos que se tienen sobre la cantería que se empleó en este año hasta mayo indican que sólo se certificó en enero, y fueron 208,5 piés cúbicos de piedra para cornisas y 374 para sillares (Doc. 37).

3) INTERVENCION DEL CONSULADO EN LA OBRA

Desde los primeros trabajos para la construcción de la Aduana en 1788, la Junta de Comercio había venido contribuyendo económicamente a la obra, por la aplicación mercantil que tendría el edificio (23).

3.1) Aumento de las actuaciones consulares.-

A partir de 1820 se produjo una mayor intervención en la obra por parte de la junta consular, a iniciativa del segundo cónsul Manuel Agustín Heredia, con lo que se experimentó una reactivación efectiva de los trabajos.

Este aumento de intervención comenzó cuando el Consulado envió un escrito al Gobierno sobre el injusto gravamen del cuartillo de "*obras*", que soportaba el comercio para la construcción de la nueva Aduana, además de la "*décima*" sobre el 0,5% de "*avería*".

En septiembre de ese año, a instigación de Heredia, el Consulado adoptó ya una actitud decidida y valiente, proclamando como una cuestión vital la terminación del edificio, y nombrando una comisión para el cobro independiente de arbitrios y la coordinación con el director de los trabajos (24), que aún era Ortega Monroy.

3.2) Sustitución de Ortega por una junta especial.-

Esta decisión de intervención consular fue ratificada por real orden de 11 de mayo de 1821, en la que además se jubilaba a Pedro Ortega Monroy y se le sustituía por una junta (25) especial que entendiese en la pronta terminación de la obra.

Esta junta se mandó nombrar el 24 de mayo (26) y estaba integrada por: el Jefe Político, un diputado provincial, un regidor, un representante del Consulado, el contador de la provincia y el administrador de la Aduana.

El Consulado eligió como representante suyo en la junta a Heredia y acordó entregar 3.000 reales semanales para los gastos, reintegrables por la tesorería de Hacienda mediante libranzas al portador, pagaderas en metálico o por descuento de derechos (27).

3.3) Cese de la intervención directa municipal.-

Al producirse la intervención de la obra por parte del Consulado dejó de tener sentido la del Ayuntamiento.

Como ya la obra la manejaba otra junta, de la cual un vocal lo era también del Ayuntamiento, Gómez de Cádiz, interventor de la obra de la Aduana por designación municipal desde el 21 de octubre de 1821, se preguntaba si debía seguir realizando sus funciones de control. Para ello, el 6 de julio dirigió un oficio a la comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento en este sentido.

Esta comisión trasladó la cuestión a la Superioridad mediante oficio, fechado el 9 de julio. Se decía en él que, si bien había un vocal municipal en ambas comisiones (la de Obras Públicas del Ayuntamiento y la junta especial de la obra de la Aduana) en las deliberaciones preceptivas, la intervención no podía negarse a la autoridad local, por lo que el Ayuntamiento debía resolver sobre tal duplicidad (28).

No figura en la documentación consultada la contestación del Consistorio. Por los efectos posteriores, ésta debió ser en el sentido del cese de la intervención municipal.

3.4) Préstamo de las vigas de la Aduana.-

Con la intervención del Consulado no acabaron los problemas financieros de la obra. Algunos eran debidos a la morosidad en el pago de las deudas por las entidades públicas.

El Ayuntamiento, según expediente de 1820, había pedido al entonces director de la obra Ortega Monroy 18 vigas de 13 varas de largo por 13 pulgadas de grueso para la reparación del puente del Rey. Esta cesión se reintegraría en especie o en metálico. Ortega reiteró este reintegro al Ayuntamiento en oficio de 4 de mayo de 1821 pero no obtuvo contestación.

Tras la destitución de Ortega, el presidente de la junta de dirección de la obra de la Aduana dirigió un oficio al alcalde, fechado el 23 de junio de 1821, reiterándole el asunto (29). Tampoco recibió contestación,

La junta acordó que el presidente repitiera este mismo oficio reiterando nuevamente el asunto, para que el municipio pagase el importe de las maderas que era de 14.198 reales. Se añadía que este acuerdo de la junta se comunicaba para que el Ayuntamiento procediera inmediatamente al pago de lo adeudado, por necesitarlo urgentemente la obra (30).

La comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento contestó el 9 de julio, en el mismo papel del oficio anterior. Decía que la obra del puente del Rey la dirigió primero el gobernador militar y luego el Ayuntamiento, siendo los fondos para esta obra unos arbitrios obtenidos por el Consulado de los Viñeros. Al encargarse el Ayuntamiento de la obra, el puente tenía destruido el paso sobre las maderas. El Consistorio quiso repararlo, pero no tenía fondos. Para ello, el Consulado aportó 13.000 reales, los Viñeros 1.500 y el municipio 6.000. Como la única madera adecuada al caso era la de la Aduana, se le pidieron a Ortega Monroy dichas vigas a lo que éste accedió, aunque luego no se pudieron reintegrar por falta de fondos. Por ello, la comisión de Obras Públicas municipales pidió el perdón de la deuda a la junta de obras de la Aduana (31).

Pasó un cierto tiempo hasta que la junta de obras de la Aduana, el 24 de enero de 1823, informó del asunto al gobernador de Málaga ¿Manuel de la Puente?, mediante el correspondiente oficio, pidiéndole que ordenase al Ayuntamiento el pago de dicha cantidad a la obra de la Aduana.

El gobernador contestó al Ayuntamiento, mediante otro oficio, fechado el 30 de ese mes. En él opinaba sobre la justicia de la reclamación, dada la extraña morosidad, así como que el retraso en el pago privaba a los artistas de la obra de sus jornales, quedando expuestos a la mendicidad. En consecuencia, ordenaba que se pagase el adeudo.

Como el 1 de mayo de 1823 el municipio aún no hubiera pagado lo adeudado a la obra de la Aduana, el nuevo gobernador Vicente M. Molino reiteró la petición de su antecesor al Ayuntamiento, con otro oficio. En él le prevenía de que pagase la deuda en 40 días o le expusiera los motivos de no hacerlo (32).

No se tiene más información sobre el asunto pero es de suponer que se cerrara mediante el pago por el Ayuntamiento a la obra de la Aduana de la deuda contraída.

3.5) Ocupación de las fachadas por caballerías.-

La obra seguía desarrollándose normalmente. A continuación se relatan los inconvenientes que para la buena marcha de los trabajos suponían las caballerías que eran estacionadas en los alrededores del edificio.

Había constumbre de arrimar carros, caballos, mulas, jumentos y efectos a la fachada principal y a las dos mitades de las laterales del edificio (fig. 82). Esto era un abuso por el detrimento que sufría la obra moldada con piedra labrada. Todos estos animales y objetos ocupaban la puerta de entrada de los empleados, de los maestros, de los trabajadores y del carro que traía materiales y piedras desde las canteras (fig. 94). Existía el peligro de caída de mezcla, ladrillos, herramientas, tablas o palos o piedras de la cornisa. La parada iba en contra de la salubridad pública.

Los empleados habían sufrido insultos al intentar evitarlo y el propio Góngora había tenido enfrentamientos con los vecinos por esta causa, que amenazaban con querellarse contra él. Había un guarda que mantenía las fachadas barridas y regadas, pero se le tuvo que retirar, al querer apalearlo por la misma causa, por lo que las fachadas quedaron llenas de inmundicias de los vaciaderos.

El 14 de agosto de 1822, Antonio Góngora, contador interventor de la obra de la Aduana, envió un oficio al comisionado de la obra. Le pedía que hablase con el Ayuntamiento para que dictase una providencia contra este abuso.

El 24 de agosto de 1822 el comisionado de la obra mandó un escrito al Ayuntamiento, trasladándole el anterior oficio de Góngora.

El 8 de noviembre el Ayuntamiento contestó en el mismo papel, comunicándole su acuerdo de que el asunto pasase a la diputación para que se evitasen los desórdenes

citados y se hiciesen observar los bandos (33).

3.6) Estado de la obra en 1822.-

En 1822 se seguía trabajando en la cornisa de coronación, como atestigua el hecho de que “... *existía peligro de caída de mezcla, ladrillos, herramientas, tablas o palos o piedras de la cornisa*” (34).

4) TERMINACION DE LA OBRA

El 2 de octubre de 1823 se produjo en España la reacción absolutista, apoyada por los “*Cien mil hijos de San Luis*”, acabándose con ello el trienio liberal. Tuvieron lugar importantes cambios en el gobierno de la Nación, derogándose muchas disposiciones tomadas durante la anterior etapa liberal.

4.1) Nueva petición de intervención del Consulado.-

Seguramente por ello el Consulado pidió la confirmación de su intervención en la obra, que ya le había sido concedida anteriormente por real orden de 11 de mayo de 1821.

En 1824, considerando los muchos años y millones gastados en las obras de la Aduana, edificio “*más bien de lujo que de utilidad*”, el Consulado pidió al rey que este inmueble fuese destinado a otro objeto o que se le entregase directamente la “*décima*” recaudada y los demás arbitrios para poder intervenir la obra (35).

No teniendo contestación, al año siguiente se le reprodujo la misma petición al rey, en escrito de 2 de mayo de 1825.

Por fin, en 1826 se le concedió al Consulado lo solicitado, o sea la intervención administrativa en la obra de la Aduana (36).

4.2) Encargo del proyecto a Nolasco de Ventura.-

Como complemento de la concesión de la intervención administrativa del Consulado en la obra, se estimó conveniente la redacción de un proyecto de terminación, en el que se contemplase el estado actual, el reformado y el importe de la obra por hacer.

Por real orden de 19 de diciembre de 1826, se solicitó a la Academia de San Fernando que, por el medio más conducente, dispusiera la ejecución del levantamiento del plano demostrativo de toda la obra de la Aduana de Málaga, con la parte ejecutada y la que

quedaba por hacer, y el cálculo del importe de lo que faltaba, ya que los jefes de las Rentas de Málaga decían que no había arquitectos hábiles para elaborar el plano y calcular el costo (37).

El Ministerio de Hacienda remitió la real orden citada a la Academia de San Fernando con oficio de 21 de octubre de 1827. Este asunto se vió en la junta ordinaria de la Academia de 14 de noviembre. Asistieron a ella su presidente Martín F. de Navarrete; los vocales Isidro Velázquez, Juan Antonio Cuervo, Julián de Barcenilla, Custodio Moreno, Juan Gómez, José Trocóniz, Pedro Nolasco Ventura y Pedro Zengoitia; y su secretario Juan M. Ynclán. Se acordó efectuar el encargo a los académicos de mérito Pedro Nolasco o Juan Gómez (38).

Finalmente, sería Pedro Nolasco de Ventura el encargado de ello. Fue enviado a Málaga *"...para que plantease las reformas que debiera sufrir en su plan primitivo, con arreglo a las circunstancias. Así se verificó, formando en efecto dicho arquitecto una memoria de la nueva distribución (39), que fue aprobada, remitiendo el Consulado el presupuesto de gastos, ascendente a 2.223.240 rs."* (40).

4.3) Finalización de la obra.-

Tras la aprobación de la memoria redactada por el arquitecto y del presupuesto elaborado por el Consulado, era necesario recabar fondos para la terminación de los trabajos. El Consulado envió un exhorto al Ayuntamiento, en julio de 1828, sobre el pago de los atrasos de los arbitrios de cuatro maravedís en libra de aceite y del diezmo sobre el barro cocido, que eran la contribución del Ayuntamiento para la obra (41).

Sin más problemas, en 1829 tuvo lugar la terminación del edificio, siendo destinado a continuación a fábrica de tabacos. Se ignora si se siguieron manteniendo también en el edificio las dependencias de la Aduana, que desde 1820 ocupaban las oficinas y corredores de la planta baja, y el patio y los corredores bajos, sirviendo de almacenes de efectos nacionales y del comercio (42).

Al parecer faltaban aún los escudos con las armas reales en los dados de piedra encima de las ventanas principales sobre las puertas. Tampoco estaban las balaustradas de piedra proyectadas en el terrado, corredores y escaleras (43).

En 1835 se trasladaron al edificio las oficinas de Hacienda y empezó a funcionar como Aduana (44). En 1839 se instaló también el Gobierno Civil y la Diputación Provincial.

5) FONDOS PARA LA CONSTRUCCION DE LA ADUANA.

En las hojas de plomo incluidas en la caja que se enterró con la primera piedra aparecía la expresión de que la obra se realizaría sin desfallo para el real erario. Esto quería decir que, aunque se trataba de una obra real, no se ejecutaría con cargo a la Corona, sino

mediante la participación en arbitrios locales. Este sistema de financiación, propuesto por Ortega Monroy, se había empleado también en la construcción de la última fase de la Catedral. Presentaba el inconveniente de que su cuantía era variable, de modo que cuando la economía local se resentía el ritmo de los trabajos decaía.

Ha parecido conveniente incluir aquí los arbitrios locales y la participación en los mismos de la que se nutría la obra, para así comprender mejor los problemas de financiación que tuvo y que dilataron tanto en el tiempo su terminación.

5.1) Informe de 1820 sobre los fondos (45).-

La relación más completa y fidedigna de los recursos con que contó la obra de la Aduana para su financiación aparecen en una nota que Pedro Pablo Sesse, contador municipal, envió adjunta a un oficio dirigido al intendente subdirector de Rentas Nacionales, fechado el 10 de agosto de 1820. En él le decía que estos recursos fueron propuestos por Pedro Ortega Monroy, cuando asumió la dirección de la obra, y aprobados por Su Majestad, razón por la cual fue nombrado aquél director de la obra.

Continuaba diciendo el oficio que estos impuestos no habían gravitado nunca sobre los fondos de la Hacienda Nacional. Así, los de productos del “cuartillo”, que eran del 1% sobre la importación y exportación del extranjero y América, y de “obención” en guías y “ojas” de adeudo, fueron pagados por los habitantes de Málaga, de toda España y extranjeros; mientras que las “décimas” de cuotas fijas, aprobados por Su Majestad, consistentes en un producto anual formado por cuotas, que era siempre el mismo y por un resto, que no tenía dato fijo y dependía de la mayor o menor entrada y salida de productos, recaían sobre corporaciones y particulares.

Más adelante el escrito exponía que, por tratarse de un edificio que era una posesión de Su Majestad, debía haberse costado con los fondos reales, pero que Ortega había propuesto este sistema que se caracterizaba por no tener desembolso para la Hacienda Pública, ni mayor gravamen para los contribuyentes, dada la cortedad de los impuestos creados al efecto. Terminaba diciendo que, sobre las cantidades invertidas en la obra, la contaduría municipal no tenía conocimiento, pues ello no era de su “incunvencia”, siendo Ortega quien podría informar.

La nota de Pedro Pablo Sesse, adjunta al anterior oficio, de la misma fecha, es una relación de los impuestos propuestos por Ortega para sufragar la obra de la Aduana y aprobados por reales órdenes. Son estos:

5.1.1) Real orden de 16 de agosto de 1787.-

Esta real orden autorizó:

a) Un aumento de 8 reales sobre los 8 reales que ya se cobraban por la “obención”, que era un arbitrio que se percibía por la guía o despacho de embarque de frutos y efectos.

b) Un aumento de 2 reales sobre los 2 reales que ya se cobraban en los despachos para conducción por tierra de productos.

c) 20 reales por la licencia de desembarque de efectos, frutos y bultos.

5.1.2) Real orden de 31 de agosto de 1787.-

Esta real orden gravó con:

a) 8 reales las licencias de desembarque en el puerto de Málaga de los buques con guías de otras aduanas del reino.

b) 4 reales las guías de menudencia para embarcar.

5.1.3) Real orden de 26 de febrero de 1789.-

Esta real orden estableció:

a) Un cuartillo sobre el 1% del valor de lo que se extrajera o introdujese por los puertos de Málaga y Vélez. Este arbitrio dejó de cobrarse en 1802, según constaba en los aranceles de salida del 14 de abril de 1802 (46).

b) La décima parte de los productos recaudados por la Aduana en la provincia de Málaga.

c) La décima parte de la “*avería*”. La *avería* era un arbitrio que percibía el Consulado para su financiación. Consistía en el 0,5% sobre el valor de todos los géneros, frutos y efectos comerciales importados o exportados por el puerto de Málaga o por su demarcación (47).

d) Un cuartillo de real por cada caja de frutos y caldos de los productos del montepío de Viñeros.

e) La décima parte de los manifiestos presentados en la Aduana por los capitanes de los buques.

f) La cuota del arbitrio del “*chumacero*”.

g) El “*tignal*”.

h) El “*fiel*” sobre el vino y el vinagre.

i) Los arbitrios de la ciudad sobre obras de fortificación.

j) 4 maravedises por cada libra de aceite consumido por el público.

k) Una cuota por la reparación y composición de los caminos de Antequera y Vélez.

l) El arrendamiento de los montes de la ciudad, administrados para la Hacienda Nacional.

m) La décima parte del importe de la cal, teja y ladrillo consumida en la ciudad en edificios administrados para la Hacienda Nacional.

Además de los arbitrios citados también servían para la financiación de la obra de la Aduana las multas y penas pecuniarias impuestas por un tribunal o juez enalzada (48).

5.2) Informe sobre el “*fiel*” y el “*chumacero*”.-

Como en la relación de arbitrios con los que se financiaba la obra de la Aduana figuran el *fiel* y el *chumacero*, ha parecido oportuno incluir aquí el relato de una petición de información, que hizo el Ministerio a la Hacienda provincial, sobre el origen y naturaleza de estos impuestos.

Terminada ya la obra, el director general de Propios y Arbitrios del Reino dirigió un oficio, fechado el 1 de marzo de 1830, a Pascual Genaro, subdelegado de Propios y Arbitrios de la provincia de Málaga. Con él le devolvía el expediente formado con motivo de la real orden de 12 de abril de 1829, relativo a la obra de la Aduana. Le pedía expresara cuáles eran las rentas y arbitrios nombrados el “*fiel*” y el “*chumacero*”, razón por la que se aplicaron al fondo de propios, y que en ese año había un descubierto de 511.026,15 reales en la tesorería provincial de los caudales propios. También exigía al Ayuntamiento copia de la real orden de 2 de marzo de 1784, para remitirlo todo, con los informes del subdelegado de Propios y de la Contaduría provincial, a la Dirección General de Propios y Arbitrios del Reino (49).

Al recibir este escrito, Pascual Genaro solicitó la información requerida al Ayuntamiento, en oficio de 9 de marzo.

El Ayuntamiento, a su vez, le pidió un informe a Jerónimo Portocarrero y éste, en contestación, dirigió al cabildo un oficio fechado el 26 de marzo, para ilustrarle sobre el particular.

Decía en él que la renta nombrada “*fiel*” fue concedida a la ciudad de Málaga por real cédula de los Reyes Católicos de 11 de agosto de 1501, que fue confirmada por otra del rey y del Consejo de Castilla de 10 de julio de 1728, y que fue aprobada nuevamente por el Consejo de Castilla el 29 de febrero de 1763, con el reglamento de Administración de Fondos Públicos.

El arbitrio denominado “*chumacero*” fue concedido al Ayuntamiento por real cédula de 20 de octubre de 1638, confirmado con todas las rentas, arbitrios y privilegios por real cédula de 7 de diciembre de 1640 y nuevamente aprobado por el Consejo de Castilla el 17 de marzo de 1728 y el 29 de febrero de 1763 (50).

5.3) Algunas cifras sobre la obra.-

No se ha podido disponer de una información detallada sobre los costes de la construcción, ya que no existe un archivo de documentos de la obra, como sí ocurre con la de la Catedral. Se han recopilado algunos datos dispersos de carácter económico, que se han ido obteniendo de la documentación consultada.

En 1788 el proyecto de Martín Rodríguez tenía un presupuesto de 1.000.000 de pesos (51) (Doc. 18).

En 1814 las maderas que Manuel Agustín Heredia vendió a Ortega para la obra importaban 18.628 reales (Doc. 33).

En 1819 los arbitrios del "cuartillo" del 1% y del décimo sobre las cuotas fijas, que habían entrado en la Tesorería para la obra de la Aduana, fueron 161.371 reales. En 1820 fue la misma cifra. Sin embargo, la cantidad percibida por el pagador de la obra de la Aduana, en el período de enero a noviembre de 1820, fueron 16.900 reales, siendo la cantidad percibida sólo la décima parte de lo debido (52).

En 1820 se gastaban 30.000 reales al año en pago de sueldos (53) (Doc. 36). En este año, las maderas que se prestaron al Ayuntamiento para el puente del Rey valían 14.198 reales (54).

En 1821 el Consulado entregaba 3.000 reales semanales para la obra (55).

De 1820 y 1821 el importe total de las certificaciones de obra de esos años de que se ha dispuesto, expresadas en reales de vellón y maravedíes, es el siguiente (Doc. 34 y 37) (56).

Período	Jornales	Material	Suma	Presidiar.	Cantería	Total
A Ñ O 1 8 2 0						
1ª Q.JUN	925,17	775,00	1.700,17	218,17	-----	1.918,34
2ª Q.JUN	835,17	473,00	1.308,17	357,17	1.506,00	3.171,34
1ª Q.JUL	983,17	520,00	1.503,17	291,00	-----	1.794,17
2ª Q.JUL	908,00	1.733,00	2.641,00	297,00	2.412,00	5.350,00
.....						
2ª Q.OCT			1.687,00	311,17	3.337,00	5.335,17
1ª Q.NOV			982,00	294,70	-----	1.276,70
2ª Q.NOV			1.272,17	263,00	-----	1.535,17
1ª Q.DIC			892,17	249,09	-----	1.141,26
2ª Q.DIC			1.054,00	239,07	-----	1.293,07
A Ñ O 1 8 2 1						
1ª Q.ENE			675,00	103,00	3.617,00	4.395,00
2ª Q.ENE			1.200,00	-----	1.834,00	3.034,00

2ª Q.ENE	1.200,00	-----	1.834,00	3.034,00
1ª Q.FEB	874,00	-----	-----	874,00
2ª Q.FEB	1.239,00	-----	-----	1.239,00
1ª Q.MAR	889,00	-----	-----	889,00
2ª Q.MAR	1.084,00	-----	-----	1.084,00
1ª Q.ABR	741,00	-----	-----	741,00
2ª Q.ABR	685,00	-----	-----	685,00
1ª Q.MAY	479,00	-----	-----	479,00

.....

Suspensión por falta de fondos

En 1827 el presupuesto para la terminación de la obra redactado por Pedro Nolasco de Ventura alcanzaba los 2.223.240 reales. Se habían invertido ya 11 millones de reales, por lo que su construcción costó la suma de unos 13 millones de reales (57), o sea unos 3.250.000 ptas, de 1827 (58).

CAPITULO 4º: NOTAS

- (1) *Obras públicas del Ayuntamiento de Málaga*, legajo 1.267, carpeta 8.
- (2) En la documentación consultada no se especifica si las mismas maderas que se llevaron los franceses a Gibraltar fueron nuevamente reintegradas a la obra, o si se repuso su falta mediante la compra de otras distintas a Heredia, que pueden ser las que se recogen en este episodio.
- (3) Este impuesto consistía en el medio por ciento sobre el valor de las importaciones y exportaciones de géneros, frutos y efectos comerciales, que se efectuaran por el puerto de Málaga o de su demarcación.
- (4) MAPELLI: Revista *Gibralfaro* nº 13, pág. 58. No se tiene otra información sobre la instalación del Montepío de Vinateros en el edificio, por lo que se acepta este dato con las correspondientes reservas.
- (5) Posiblemente se referiría a los intentos del Ayuntamiento, durante el anterior período liberal, de hacerse igualmente con el control de la obra (*Obras Públicas del Ayuntamiento*, legajo 1.267, carpeta 21).
- (6) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (7) Idem, idem, idem.
- (8) Idem, idem, idem.
- (9) Idem, idem, carpeta 8.
- (10) Idem, idem, carpeta 21.
- (11) Idem, idem, idem.
- (12) Idem, idem, idem.
- (13) Idem, idem, idem.
- (14) Idem, idem, idem.
- (15) Idem, idem, idem.
- (16) Idem, idem, idem.
- (17) Idem, idem, idem.
- (18) Idem, idem, idem.
- (19) Idem, idem, carpeta 8.
- (20) Idem, idem, idem.
- (21) Idem, idem, carpeta 21.
- (22) Idem, idem, idem.
- (23) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 241.
- (24) Idem: idem, pág. 241.
- (25) Idem: idem, pág. 242.
- (26) DIAZ DE ESCOBAR: *Efemérides...*, pág. 50.
- (27) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 242.
- (28) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (29) Idem, idem, idem.
- (30) Idem, idem, idem.
- (31) Idem, idem, idem.

- (32) Idem, idem, idem.
- (33) Idem, idem, idem.
- (34) Idem, idem, idem.
- (35) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 57.
- (36) Idem: idem, pág. 242.
- (37) *Actas de Arquitectura de la Academia de San Fernando*, 14.11.1827. Es curioso que los jefes de Rentas de Málaga manifestaran que no había en la localidad arquitectos hábiles para redactar el proyecto de terminación. Esto indicaría que la obra se estaba llevando sin arquitecto, o bien que éste careciera de la preparación para redactar proyectos de tal envergadura. En cualquier caso, Silvestre Bonilla no era ya director de la obra porque falleció en 1824.
- (38) *Actas de Arquitectura...*, 14.11.1827.
- (39) No se han encontrado estos documentos por lo que no se sabe en qué consistían los cambios de la nueva distribución. El encargo de este proyecto de terminación se efectuó a finales de 1827 y el edificio se terminó en 1829, destinándose inmediatamente a fábrica de tabacos. Quizás el referido proyecto contemplara ya la instalación de la tal fábrica en el edificio.
- (40) MADDOZ: *Diccionario...*, pág. 138.
- (41) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 243
- (42) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (43) Periódico *El Guadalhorce*, 14.7.1839.
- (44) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 111.
- (45) *Obras públicas...*, *Aduana Oficios*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (46) Así consta en nota final del escrito.
- (47) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 48. En la reunión de la Junta de Comercio del Consulado de mayo de 1789, ésta se dió por enterada del impuesto que se instauraba para la construcción de la Aduana (SESMERO: Diario *Sur* 11 y 18.8.91) (Doc. 16). En 1804 el Consulado pidió la dispensa de este pago, cosa que no se le concedió, desestimándosele también el 18 de julio de 1821 otra petición sobre el asunto (BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 52).
- (48) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 48.
- (49) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 75.
- (50) Idem, idem, idem.
- (51) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 345 y 346. Este peso al que se refiere Medina Conde debe ser el denominado peso duro que equivalía a 15 reales. Entonces 1.000.000 de pesos serían 3.750.000 ptas.
- (52) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (53) Idem, idem, carpeta 8. Esta cifra redondeada es la que figura en la nómina que Ortega remitió al Ayuntamiento el 22.11.1820, donde aparece la cifra de 32.302,17 reales.
- (54) *Obras públicas...*, legajo 1.267, carpeta 21.
- (55) BEJARANO: *Historia del Consulado...*, pág. 242.
- (56) Se han corregido algunos errores aritméticos.
- (57) *Crónica General de España. Provincia de Málaga.*

(58) Como Martín Rodríguez había presupuestado su proyecto en 1788 en 3.750.000 ptas. resulta que la obra 39 años más tarde costó un 13% menos de lo presupuestado inicialmente.

CAPITULO 5º

REFERENCIAS AL EDIFICIO

1) DESCRIPCIONES ESCRITAS

El primero en mencionar por escrito el edificio de la Aduana que se iba a construir, fue Antonio Ponz, en 1791, aunque Medina Conde lo fuera en describirlo detalladamente, en 1793, en sus "*Conversaciones históricas malagueñas*". Aún hacía poco que se había puesto la primera piedra del mismo, hecho ocurrido en 1791.

Después de éstas se han venido efectuando otras descripciones del edificio las cuales, en general, han consistido en transcripciones de unas a otras. Por ello, se recogen a continuación sólo las adiciones que en cada una se han hecho sobre las anteriores.

1.1) Ponz (1791).-

En 1791 Antonio Ponz (1), visitó Málaga y vió la obra de la Aduana de la que dijo: "... *la Alcazaba y sus huertas han sido demolidas para la famosa Aduana, que actualmente se está construyendo en aquel sitio por dibuxos del Director de la Academia de San Fernando Don Manuel Martín Rodríguez ...*" (2) (fig. 79).

1.2) Medina Conde (1793) (3) (Doc. 17).-

Medina Conde dijo que iba a ser "*uno de los edificios más magníficos de la Ciudad, y de dentro y fuera del Reyno*". Todo él sería un cuadro, con frentes cada uno de 240 pies lineales y la superficie de la base de 57.600 piés cuadrados, con dos puertas "*muy capaces*", una al norte y otra al sur.

1.2.1) Exterior (fig. 52).-

Las fachadas serían de cantería y ladrillo descubierto. En ellas irían sólo los huecos de las ventanas, con antepechos cerrados de piedra, y ninguna reja ni balcón, de modo que no tendría el más leve objeto que impidiese la vista de tan sencilla y agradable decoración. Las cuatro fachadas serían de cantería de la piedra de Nerja y su decoración, un almohadillado con varios resaltos sencillos, jugando con un zócalo de piedra jaspón. Habría de cubrir todo

el edificio una armadura y un tejado. Sería de madera la carpintería de puertas y ventanas, y los forjados.

1.2.2) Patio (fig. 59).-

En la puerta que miraba a la ciudad y calle del Cister se registraría un magnífico zaguán, cuyo espacio se compondría de tres naves diáfanas, en razón de unos robustos pilares de cantería. Sobre estos pilares se apoyarían doce arcos que formarían nueve bóvedas de media naranja o “*baidas*”, apareciendo 36 pechinas como anillo que cerraría las medias naranjas. A los lados del zaguán habría dos magníficas escaleras de 12 piés de anchura, con sus tiros y rellanos abovedados y sus peldaños de mármol.

La otra puerta sería igual, sin escaleras, pero con comunicación con un gran almacén provisional, cuya construcción sería igual en todo a la de los zaguanes. De éstos se saldría a un cuadro de galerías o corredores, con pilastrones de la misma cantería y arcos, cubriéndose estas galerías con bóvedas similares a las de los zaguanes. Las fachadas del patio serían también de cantería de la piedra de Nerja.

El cuerpo de galerías, que correspondería a la segunda habitación, quedaría de terrado. Este cuerpo llevaría su balaustrada de piedra, con pedestales, y todas las impostas y el cornisamento de lo mismo.

1.3) **Jacob (1809).**-

La Aduana de Málaga era uno de los escasos monumentos locales que siempre citaban los viajeros forasteros. Expresiones tales como “*large and fine looking*”, “*noble building*” o “*inmense and rather hadsome edifice*” reflejan la variedad de opiniones que despertaba la contemplación del inmueble (4).

William Jacob se refería a la Aduana al mencionar que se hizo preciso demoler zonas de la Alcazaba para construirla: “... *pero fue derribado en parte para dejar sitio a una construcción moderna que está ya casi terminada*” (5).

1.4) **Semple (1809).**-

En la primavera de 1809 Semple visitó Málaga cuando la Aduana aún no estaba terminada. Escribió “*A second journey in Spain, in the spring of 1809; from Lisbon through the western swits of the Sierra Morena, to Sevilla, Córdoba, Málaga and Gibraltar; and thence to Tetuán and Tangier*”. Refiere que al preparar el terreno para construir la Aduana se descubrió una estatua de mármol blanco de la mujer del emperador Galeno, llamada Cornelia

Salonina (6).

1.5) Conde de Laborde (1816).-

Dice sobre la obra de la Aduana: que se había principiado en 1792 y que entonces ya había concluído, que disponía de un plano hermoso y noble, y que en ella el Consulado estableció el Monte de Piedad de los Vinateros (7).

1.6) Rochfort-Scott (1823 a 1833).-

El capitán Rochfort-Scott era un oficial de la marina real británica, con destino en la base de Gibraltar desde 1823 a 1833, que viajó por el Mediterráneo oriental entre esos años. Recorrió Andalucía a caballo por caminos primitivos, escribiendo en 1838, como resumen de sus viajes, el libro titulado: *“Excursions in the mountains of Ronda and Granada, with characteristic sketches of the habitants of the South of Spain”*. El título es equívoco pues no recorrió más que la región penibética, intercalando narraciones y describiendo itinerarios varios (8).

En dicho libro ofrece un amplio informe sobre el edificio de la Aduana de Málaga y la instalación en él de la fábrica de tabacos, con datos acerca de la producción, número de operarios y tipos de tabaco manufacturado. Dice así:

“Más abajo de la Alcazaba hay un edificio enorme y bastante bonito, construído no hace muchos años para Aduana. Pero al haber pocos clientes en ese tipo de negocio, ha sido transformada recientemente en real fábrica de cigarros, encontrándose ahora en un momento próspero. Antes de abrirse esta filial, la real fábrica sevillana tenía la misión increíble de suministrar cigarros y rapé a toda España. Todavía hoy, con estos medios de producción adicionales, la demanda nacional sigue siendo diez veces superior a lo que dan de sí estas dos fábricas ...” (9) (fig. 89).

1.7) Dennis (1836).-

George Dennis describe la ciudad desde Gibralfaro en el verano de 1836: *“... La mole cuadrada de la Catedral coronada por su alta torre, la gigantesca y cercana fábrica de tabaco, ...”* diciendo que *“... son los rasgos distintivos de Málaga ...”* (10) (fig. 88).

1.8) El Guadalhorce (1839).-

En el periódico local El Guadalhorce, de 14 de julio de 1839, se dice que la Aduana es el edificio más importante de la ciudad después de la catedral (fig. 82) (11), y que ocupa una superficie de 6.400 varas cuadradas con 80 varas por cada frente.

A continuación describe el edificio de la siguiente forma:

Su estilo es el del gusto italiano del siglo XVIII: el mismo de la Casa de Correos, de la Aduana y de otros de Madrid, con los que tiene analogía. Pertenece a una época feliz del arte, por el descarte del mal gusto anterior, de hojarasca y relumbrones, y mejor estilo y mayor nobleza y majestad de la arquitectura. Su exterior y su interior están bien decorados (12) y tiene aspecto de solidez y fortaleza, quizá excesivo.

El primer cuerpo descansa sobre un zócalo de jaspón. Es todo de cantería con almohadillado y varios resaltos sencillos. Son también de piedra las cornisas, las pilastras, los cuadrantes, etc. El resto de los muros son de ladrillo. Hay unos dados de piedra sobre las ventanas principales, que son las que están en el eje de las dos puertas, en los que *“debían ejecutarse los escudos de armas”* (13). El aspecto interior es noble y grandioso con suntuosas galerías que *“... deberán coronarse con una balaustrada de piedra en el terrado igual a la que debería haber en los corredores y escalera”* (14).

1.9) Robertson (1841).-

En 1841 el reverendo Robertson resaltaba la Aduana entre otros edificios en la vista de Málaga desde el mar, llamándola: *“... el gran centro manufacturero de tabaco”* y diciendo que producía un efecto impresionante (fig. 109) (15).

1.10) Madoz (1845 a 1850) (16) (Doc. 43).-

En el diccionario histórico-geográfico-político de Pascual Madoz se incluye una descripción del edificio. Es, en parte, copia de la aparecida en el periódico El Guadalhorce. Por ello, se recoge aquí sólo lo que se añade sobre aquella descripción.

1.10.1) Exterior.-

El edificio tiene cuatro cuerpos y cuenta con dos puertas arqueadas de siete varas de altura: una frente a calle Cister y otra a la Cortina del Muelle mirando al embarcadero (fig. 549) (17). En el primer cuerpo hay 50 ventanas y en los demás 52, existiendo en el centro de la fachada oeste una gran lápida de mármol blanco y esculpida en ella con letras de oro (18) la

inscripción: “*ADUANA NACIONAL, 1842*” (19) (foto 73).

1.10.2) Patio.-

En el centro del edificio está el patio de 1.890 piés cuadrados. Lo rodea un claustro compuesto de 20 arcos. En medio del patio hay una fuente sencilla, pero abundante de agua, que surte a todas las dependencias del edificio (20). En el centro y en la nave izquierda del zaguán de la puerta principal existe una escalera de cuatro varas de ancho, con 39 escalones de piedra hasta el piso principal (21), con los tiros, los rellanos, los bovedados y los peldaños de mármol. El piso principal cuenta con una galería cubierta de igual número de arcos que el claustro bajo (22).

1.11) **Francisca Pastor (1980) (23)**.-

La licenciada Francisca Pastor Pérez en su Memoria de Licenciatura titulada “*Arquitectura doméstica del siglo XIX en Málaga*” incluye un catálogo de edificios importantes de esta época. En él figura descrito detalladamente el palacio de la Aduana. Desde la descripción escrita de Madoz, de hacia 1850, hasta ésta de 1979, no se ha recogido ninguna otra por considerar que carecen de un interés especial. Dice así:

Las cuatro fachadas constan de un cuerpo central y de dos laterales levemente resaltados. Presenta un aspecto de solidez y fortaleza. Se dispone en cuatro plantas. La planta baja comprende un zócalo de jaspón y un cuerpo de cantería almohadillada. Tiene dos puertas: la de calle Cister y la de la fachada lateral derecha. Son arcos de medio punto, con clave destacada y bella reja en el tímpano. Las ventanas están adinteladas. Se rematan con frontones triangulares y curvos, con sencillos resaltes en el centro las de las planta baja y primera.

Los cuerpos superiores de las fachadas están encuadrados por verdugadas de sillería almohadillada blanca, mientras los paramentos son de ladrillo marrón. Las cornisas de separación de pisos y los marcos de las ventanas son de piedra blanca. Lleva una balaustrada corrida en los tres huecos centrales del primer piso de la fachada lateral derecha. Sobre las ventanas que están colocadas a plomo sobre las dos puertas hay dados de piedra: en la fachada principal una lápida con letras de oro que pone “*ADUANA NACIONAL 1842*”, y en la fachada lateral derecha el escudo de armas reales. Las ventanas del primer piso y las del segundo, en la zona de los cuerpos resaltados, están rematadas por cornisas. En el cuerpo bajo hay 50 ventanas y en los superiores 52. Las del ático son cuadradas. Sobre la cornisa denticulada está el barandal corrido de la terraza, que es de obra y tiene pilares que están a eje con las verdugadas.

La puerta principal da acceso a un gran zaguán con tres naves, que están sostenidas por grandes pilares de cantería sobre los que apoyan doce arcos que forman unas bóvedas

vaídas. El patio está rodeado de un claustro que tiene veinte arcos. En medio del patio hay una fuente. En el piso principal existen galerías cubiertas con igual número de arcos que el claustro bajo. Del zaguán parten dos escaleras que comunican ambos pisos.

1.12) Fichas del Ministerio de Cultura (1980) (24).-

Como antecedente de la incoación del expediente para la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) figura el intento de declaración de monumento histórico-artístico efectuado por el Ministerio de Cultura. Para este expediente se rellenaron dos fichas, la nº 300 que corresponde a las fachadas exteriores, y la nº 301 que es la referente al patio, donde figuran las descripciones de estos dos elementos del edificio que se transcriben a continuación:

1.12.1) Fachadas.-

Se trata de un edificio cuadrangular con macizos y huecos bien distribuidos, cuatro pisos y un vasto zaguán de entrada, dividido por pilares en tres naves que se cubren con bóvedas vaídas. Al fondo se abre un hermoso patio con veinte arcadas de medio punto que recorren su recinto.

El cuerpo bajo, de sillería, almohadillado, abre en las esquinas y fachada a poniente grandes ventanas coronadas por frontones.

En el centro una amplia puerta con arco de medio punto va flanqueada por otras dos ventanas que hacen juego con las antes citadas.

Los dos pisos superiores forman un cuerpo separado por saliente imposta, compuesto de tres ejes que destacan dando movilidad a la amplia fachada.

1.12.2) Patio.-

El hermoso patio neoclásico del viejo edificio de la Aduana está todo construido en fábrica de piedra de sillería, compuesto de veinte arcadas de medio punto que recorren su recinto en las cuatro caras.

Esta arquería inferior gravita sobre amplios pilares rectangulares. Las aristas de los arcos de su intradós se curvan con doble baquetón rehundido, que arranca de unos capiteles muy simples de traza dórica. En la clave sobresale la misma al exterior, formando un cuerpo tronco piramidal, solución original y muy elegante que rompe la monotonía de esta sucesión de arcos.

En la planta superior se repite la misma arquería, abriendo sus huecos sobre el eje de los inferiores, con antepechos formando elegantes balaustradas de columnillas de formas curvas.

Retranqueado y sobre esta última planta ¿se han añadido en la época moderna? dos pisos adicionales que afean la armonía de este patio, tal como fuera diseñado originalmente.

1.13) Informe REMBER (1981).-

Al recibir el encargo de la elaboración del proyecto de reforma del palacio de la Aduana de Málaga, los arquitectos redactores solicitaron de REMBER IBERICA, S.A., empresa especializada en la restauración de monumentos, un informe sobre el estado de las fachadas del edificio, métodos de limpieza y consolidación, e importe de los trabajos necesarios. El informe incluía una memoria que empezaba por la descripción de las fachadas exteriores e interiores, añadiendo observaciones sobre su estado de conservación, la cual se pasa a exponer a continuación:

1.13.1) Fachadas exteriores (fotos 1, 2, 3 y 5).-

Los materiales principales de las fachadas son piedra natural, ladrillo visto, revoco, hierro forjado en verjas, y hierro fundido en balaustradas.

Las fachadas exteriores se componen de un cuerpo central y dos laterales levemente resaltados. El edificio tiene aspecto de solidez y fortaleza. Cuenta con cuatro plantas. La parcela es de forma casi cuadrada con una superficie de 4.356 m². Está a escasa distancia del mar, la cual ha ido incrementándose, afortunadamente para el edificio, a través de los años.

La planta baja descansa sobre zócalo de piedra sedimentaria en la que se aprecian guijarros y fósiles. Estos sillares, estaban en avanzado estado de descomposición en muchas zonas y con gran cantidad de coqueras. La planta baja propiamente dicha es toda ella continua de piedra, con prominentes sillares que forman un almohadillado. Aquí están las dos puertas de entrada al inmueble, que se rematan mediante arcos de medio punto con claves destacadas, y cuyo tímpano se cierra con una verja. Hay otras dos puertas, entonces muy deterioradas, y que habían sido restauradas con parches de mortero muy manifiestos. En esta planta hay 48 huecos con grandes ventanales. Los que se encuentran sobre los resaltes centrales y laterales del plano general de las fachadas se hallan realzados por guarniciones, formadas por jambas, alféizares y dinteles, rematados estos últimos por frontones triangulares y curvos en el centro de cada tres. Los demás huecos están adornados solamente por unas simples dovelas, y claves en su cierre superior, en línea con la fachada.

La primera planta se encuentra separada de la baja por una imposta y un friso de piedra. En ella hay el mismo número de huecos que en la planta baja. Estos están recercados de piedra

y realizados del plano de fachada, que es de ladrillo. Los huecos de los cuerpos salientes se rematan con frontones curvos, coincidiendo con los triangulares de la planta baja. Los que están encima de los portales se rematan con un falso arquitrabe. En esta planta y en el centro de la fachada oeste hay una balaustrada, con balaustres de base prismática y cuerpo cilíndrico, que se rematan con simples pasamanos de escasa proporción.

La segunda planta es similar a la primera. Aquí los huecos de los cuerpos salientes se rematan con arquitrabes de gran vuelo. Coincidiendo con los huecos centrales de las fachadas del Parque y de la plaza de la Aduana, hay antepechos compuestos de sillares. En el del Parque aparece un escudo flanqueado de banderas, de piedra igualmente tallada. En esta planta, al igual que en la primera y la ático, aparecen verdugadas de sillería almohadillada, de un tono claro que destaca del ladrillo.

La planta ático está separada de la segunda por otra imposta. En ella hay el mismo número de huecos que en las inferiores, aunque su tamaño sea menor, los cuales se ubican sobre paños o fondos de ladrillo enmarcados por sillares de piedra. En su parte superior aparece una gran cornisa de importante vuelo que remata el edificio. Sobre ésta se dispone un antepecho de coronación, que está revocado, y sobre el que se superponen grandes pilastrones de piedra que prolongan la línea de las verdugadas.

1.13.2) Fachadas interiores (fotos 8, 10 y 11).-

Las fachadas interiores son las que conforman el gran patio central. Las dos primeras plantas la componen veinte arcos, que forman un claustro cubierto por bóvedas, vaídas en la primera planta y hemisféricas en la segunda.

Las grandes pilastras que soportan los arcos son de cantería. En la planta baja el arco central de las cuatro fachadas está formado por sillería en archivolta, mientras que los otros son de ladrillo enfoscado imitando piedra. En cambio, ya los arcos de la primera planta son todos de sillería.

La primera planta es análoga a la baja, si bien dispone de una balaustrada, a lo largo de toda ella, con balaustres similares a los de la fachada exterior al Parque. Rematando esta primera planta existe una gran cornisa con cuatro grandes gárgolas. Las plantas segunda y ático están retranqueadas y acabadas con revoco.

1.14) **Memoria para la declaración de BIC (1983) (25).**-

En el expediente incoado por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía para la declaración del inmueble como bien de interés cultural (BIC) figura la siguiente descripción del edificio:

Se trata de una manzana completa, con una superficie de 4.361 m², que forma un cuadrado casi perfecto de 65,80 x 65,40 m. Tiene un patio central de 23 m de lado. La altura máxima del edificio es de 24 m. Consta de sótano, tres plantas y ático. Los materiales son piedra, ladrillo y hierro forjado.

Al exterior presenta una frialdad y fortaleza excesivas. Recuerda a los palacios renacentistas de la primera época. Perteneció al Neoclasicismo del siglo XVIII de la Academia de San Fernando. Tiene analogías con otros edificios de la época de Carlos III: Casa de Correos, Aduana y otros de Madrid.

Las fachadas constan de un cuerpo central y dos laterales levemente resaltados. La planta baja tiene un zócalo de jaspón y cantería almohadillada con resaltos sencillos. Hay dos puertas de medio punto con clave destapada y tímpano con bella reja. Las ventanas adinteladas del cuerpo central y de los laterales, en las plantas baja y primera llevan frontones rectos y curvos. Presentan verdugadas y cornisas blancas y ladrillo marrón.

1.15) Morales Folguera (1986) (26).-

El profesor José Manuel Morales Folguera en su "*Málaga de los Borbones*" describe también el inmueble:

Es un edificio monumental construido como los palacios renacentistas italianos. Tiene cuatro crujeas alrededor de un patio porticado en sus dos primeros pisos. El tercero se retranquea y da lugar a una galería abierta con antepechos en forma de balaustrada calada. De trecho en trecho tiene unos muretes cúbicos rematados por bustos romanos. Sobre este piso se disponía el ático con ventanas cuadradas y tejado a doble vertiente.

Al patio se accede a través de las dos puertas principales que están al sur y al oeste. Por la del oeste se pasa a un zaguán con pilares, arcos y bóvedas vaídas. Tiene una escalinata de mármol. La puerta del sur o principal tiene también zaguán pero no escalera. Sobre ella había un balcón coronado por el escudo real y dos famas o ángeles trompeteros.

1.16) Guía de la arquitectura malagueña (1987) (27).-

En la Guía de la arquitectura malagueña, editada en 1987 por el Colegio de Arquitectos de Málaga, se encuentra la ficha de este edificio donde aparece una descripción del mismo. Es la siguiente:

Localización: Plaza de la Aduana, s/n.

Autor: Manuel Martín Rodríguez.

Época: XVIII a XIX (1791 a 1829).

Estado actual: Bueno en restauración.

Uso actual: Gobierno Civil.

Descripción: EDIFICIO DE LA ADUANA. Altura: Baja, 2 plantas y ático. Edificio exento. Fachadas compuestas con un cuerpo central y dos laterales levemente resaltados. Planta baja sobre zócalo con paramento de cantería almohadillada, dos portadas de arco de medio punto y tímpano cerrado por rejería, huecos de ventana con leves resaltes, y huecos de los flancos con frontones triangulares. En la primera planta los huecos llevan cornisas y los laterales frontones curvados. Las ventanas de la segunda planta están molduradas.

Elementos singulares: Atico con pequeños huecos de ventanas rectangulares. Interior con zaguán con pilares de cantería y doce arcos y con bóvedas vaídas. Patio en el centro, rodeado de un claustro de veinte arcos. Escaleras a los laterales del zaguán. Cornisa denticulada y barandal de obra corrida en remate de cubierta. Fuente en medio del patio.

Observaciones: Los planos primitivos sufrieron reformas realizadas por Pedro Nolasco de Ventura. Se puede enclavar dentro de una tendencia de estilo neoclásico. Dirección de obra: Pedro Ortega y Monroy y Miguel del Castillo.

1.17) Rosario Camacho.-

La profesora Rosario Camacho contiene descripciones del edificio en dos de sus obras.

1.17.1) Arquitectos de S. Fernando en Málaga (1988) (28).-

Se trata del edificio más neoclásico de Málaga en el siglo XVIII. Es una versión del proyecto de la Aduana de Madrid de Sabatini, construida desde 1761 a 1769.

Tiene planta cuadrada. Articula su fachada con cadenas de piedra, planta baja almohadillada, dos pisos de ventanas de sencillos sobrepuestos, y otro piso más reducido bajo el alero. Además lleva un balcón de apariciones con balaustrada en la fachada principal.

Tras espacioso vestíbulo, del que arrancan dos amplias y frías escaleras, se encuentra un armonioso patio. Tiene arquerías sobre pilares, bóvedas vaídas en el claustro y el cuerpo superior retranqueado, tras balaustrada coronada de bustos. Recoge la tradición palaciega renacentista y barroca, al igual que el exterior.

1.17.2) Guía de Málaga (1992) (29).-

El edificio forma un vasto cuadrado. El cuerpo bajo es de piedra almohadillada. En él se abren la puerta principal y las ventanas. Las del centro y los extremos están coronadas por

frontones. Las dos plantas superiores son de ladrillo y están articuladas con impostas y cadenas de piedra blanca. En ellas se distribuyen simétricamente los huecos de las ventanas. La ventana central de la fachada a la calle del Cister está rematada con una pesada cartela con la inscripción: “*ADUANA NACIONAL. AÑO 1842*”. El conjunto se remata con un cuerpo de ventanillas cuadradas bajo el alero.

La fachada occidental se abre al Parque. Es la más solemne. Tiene un balcón de apariciones con balaustrada que recorre los tres huecos centrales del piso principal. Fue colocado en 1862 para la visita de Isabel II, que se alojó en este palacio. Las otras fachadas son más sencillas. Resalta en la posterior el zócalo de piedra ostionera, del que se ha conservado muy poco desde la última restauración del edificio.

El vestíbulo tiene recios pilares cuadrados. A ambos lados se abren dos amplias escaleras desprovistas de ornamento y juegos espaciales. Al fondo se encuentra un hermoso patio. Tiene arquerías sobre pilares y casquetes semiesféricos de ladrillo cubriendo el claustro. El cuerpo superior se retranquea tras una balaustrada coronada de bustos, que prestan una mayor gracia al tono severo del conjunto.

2) REPRESENTACIONES GRAFICAS

Además del dibujo del alzado de Valcárcel y de los realizados por Martín Rodríguez, ya citados, las fachadas de la Aduana han sido objeto de representación pictórica en numerosas ocasiones, bien individualmente o formando parte de una vista de la ciudad. Por entender que tienen interés para la mejor comprensión del edificio o por la aportación de detalles concretos, se pasan a relacionar, describir y comentar a continuación:

2.1) Grabado de Antonio Ponz (fig. 79).-

Antonio Ponz era Consiliario de la Academia de San Fernando y sobre 1794 estuvo realizando un viaje por la Península observando su arquitectura. Con ello escribió su libro “*Viaje de España*” editado en ese año. Entre sus páginas se encuentra una lámina que representa la Aduana de Málaga, con el pie: “*Real Aduana de Málaga*”. Incluye una escala gráfica.

Teniendo en cuenta que el dibujo de Valcárcel es de 1791, éste es sólo tres años posterior, y por tanto la fachada no estaba aún construída. Parecería lo más lógico que Ponz hubiera tomado el dibujo de Valcárcel como modelo. Sin embargo, se observan varias diferencias respecto de éste. La más importante es la existencia de dos puertas además de la central en los cuerpos laterales. Quizá el grabado sea copia directa del dibujo de Martín Rodríguez, del

que no se sabe su paradero.

Se trata de una lámina de la fachada principal, o sea la oeste. En ella no existe la planta ático, o por lo menos no aparecen sus huecos. La cubierta es de mucho menor altura que la del dibujo de Valcárcel. La cornisa de coronación lleva unos pequeños denticulos frente a la del plano de Valcárcel, donde se le dibujaron grandes modillones. Las texturas de los paramentos están aquí más acentuadas que en el proyecto original. El ladrillo de las plantas altas se representa por un rayado, horizontal en los cuerpos salientes y vertical en el resto. En el almohadillado de la planta baja sólo se marca el llagueado horizontal y no el vertical. El de los cuerpos salientes queda en blanco y el restante lleva un sombreado mediante rayas verticales.

Los huecos de las plantas primera y segunda son similares a los del proyecto original, con la excepción de los del cuerpo central en la primera planta. Aquí es curvo el central y rectos los laterales, frente al del dibujo primitivo que era recto el central y curvos los laterales. Los de la planta baja difieren más. Los de los extremos se convierten en puertas similares a la central. Los otros llevan todos recercado con tres dovelas en el dintel. Estos se sostienen con modillones, y bajo ellos llevan una cartela. Los que flanquean la puerta principal no tienen frontón sino recercado de mayor importancia sin dovelas. Dentro de este recercado y sobre el dintel hay sendas cartelas con inscripción. No aparece escudo real sobre el frontón de la ventana de la primera planta ni cabeza en la clave sobre la puerta de entrada.

2.2) Grabado de William Jacob (31) (fig. 80).-

Se trata de una lámina en color de la fachada principal, que parece ser una copia de la de Ponz. Se dibujó entre 1809 y 1810, años en los que Jacob viajó por el sur de España. Fruto de ese viaje fue su libro "*Travels in the South of Spain, in letters written A.D. 1809 and 1810*", donde se contiene este dibujo.

Su situación es un tanto esquemática. Aparece delante de ella un muelle en perfecto estado, y formado por tres hiladas de sillares. En su entorno no figuran murallas, casas ni otro elemento de ciudad. A la izquierda del grabado se han dibujado montes. A la derecha se distinguen dos planos de distintos tonos de verde. Podrían representar los dos niveles del muelle. Tras ellos hay una palmera muy simplificada.

Respecto a la fachada en sí presenta algunas diferencias con la de Ponz. Los resaltes del cuerpo central y laterales son aquí más acusados por la coloración blanquecina que se da a la piedra de estas zonas, tanto en las verdugadas como en el almohadillado de la planta baja. Este almohadillado sólo se colorea de blanco en los cuerpos salientes. El resto del almohadillado de la planta baja va de color marrón, por lo que podría tratarse de ladrillo visto o revoco. La cubierta es de color negro o gris lo que indicaría acabado de pizarra. En las dos ventanas que flanquean la puerta principal, el espacio entre hueco y recercado se colorea de amarillo, dando a entender que se trata de otro material. Aquí las cartelas son de

menor tamaño y sin inscripción.

2.3) Aguada de Ignacio de Arcaya (fig. 81).-

Se trata de un dibujo sombreado mediante la técnica de la “aguada” o, más concretamente, del “lavado”. Al pié de la lámina figura el siguiente texto: “*Aduana de Málaga. Por José Ignacio de Arcaya, alumno del Real Colegio de Humanidades de Jesús, quien lo dedica a su Director D. Juan N. Blasco y Echevarría*” (32).

2.4) Grabado de “El Guadalhorce” (fig. 82).-

El periódico “El Guadalhorce” publicó en su número del 14 de julio de 1839 un grabado de la fachada principal de la Aduana, con el título: “*VISTA DE LA ADUANA DE MALAGA*”. En su pié figura como dibujante y litógrafo un tal Francisco Pérez. En la cartela existente sobre la ventana central de la primera planta aparece la inscripción “*REAL FABRICA DE TABACOS*” (fig. 83) (33). Sin embargo, desde hacía cuatro años el edificio ya no era fábrica de tabacos sino que albergaba las oficinas de la Aduana y de Hacienda. Esto puede ser debido a que el grabado se hubiera efectuado mucho antes de la publicación del mismo en el citado periódico, o a que aún no se hubiera cubierto la cartela con el escudo que hoy ostenta. En la fachada norte también se observa la otra cartela sobre la puerta, aunque no se distingue el rótulo que lleva (fig. 84).

Los dos dibujos anteriormente estudiados no son sino interpretaciones del proyecto del edificio. Este grabado, en cambio, es interesante por ser el primero que lo dibuja tal como quedó tras la terminación de la obra de su construcción, ocurrida en 1829. Se puede observar en él la fidelidad con que la obra terminada siguió el plano de Valcárcel de 1791, a pesar de las vicisitudes ocurridas en la misma durante los 38 años que duró.

Entre las diferencias que se observan de estos dos dibujos está la aparición de un pretil en la cubierta, sin duda para recoger las aguas pluviales, a las cuales se les da salida mediante doce gárgolas de gran lanzamiento, cuatro en cada uno de los ángulos del edificio y dos más a la mediación de cada una de las fachadas. La cubierta manifiesta su material de acabado, teja curva, que quedaba indefinido en el dibujo del proyecto. La cornisa cobra mayor importancia al retirarse el pretil, transformándose los grandes canecillos del alero en los dentículos de la misma. No figura el escudo real ni las “famas” que lo flanqueaban en el dibujo de Valcárcel, sino la inscripción referente a fábrica de tabacos (34).

Los materiales de acabado del edificio que aparecen son teja curva en la cubierta, y piedra en recercados, guardapolvos y frontones de huecos, y en verdugadas, impostas y cornisas, así como en el almohadillado de la planta baja. La fachada de las plantas superiores no muestra el ladrillo visto (35). En el ángulo inferior derecho de la fachada principal, debido al desnivel

existente, se muestra parte del zócalo de piedra ostionera.

Respecto al entorno, se observa la falta total de calles pavimentadas, siendo, al parecer, terrizas. Estas tierras conforman un talud delante de la entrada principal que permite el acceso a la misma mediante suave pendiente. El talud por el lado del mar baja más rápidamente llegando al pretil del puerto.

2.5) Axonométrica por De la Cerda (fig. 85).-

En 1896 el arquitecto Eduardo Strachan presentó en el Ayuntamiento un proyecto para el Parque de Málaga, según las indicaciones del marqués de Larios. En ese mismo año Emilio de la Cerda Gariot elaboró una variante de este proyecto. Se titulaba: "*PROYECTO DE PARQUE PARA MALAGA SOBRE LOS TERRENOS GANADOS AL MAR EN EL MUELLE DEL MARQUES DE GUADIARO*". Comprendía una sección transversal, una perspectiva del paseo central y un plano de conjunto del Parque en perspectiva axonométrica. En él estaba el edificio de la Aduana también dibujado en dicho sistema proyectivo.

Este dibujo resulta interesante por ser el único de que se dispone del edificio bajo esa perspectiva. Además en él aparece la cubierta original de teja, al haberse dibujado antes del incendio de 1922. Adolece de las deformaciones ópticas propias de este sistema perspectivo, por lo que el patio central parece más angosto de lo que en realidad es. El tejado carece de los buhardillones que tenía por la vertiente interior. En la fachada principal hay una rampa doble para acceder a la puerta. En la fachada sur se puede ver el denominado "*Jardín de la Aduana*".

2.6) Alzados del proyecto de reforma de 1981 (figs. 254, 255, 256 y 257) (36).

El proyecto de reforma del edificio, de mayo de 1981, incluía las cuatro fachadas del inmueble, dibujadas por el arquitecto Ricardo Rodríguez Junyent. Al no disponer entonces de ningún plano de alzado, se confeccionaron éstos basándose en fotos, planos de plantas, y mediciones efectuadas para el caso. A consecuencia de ello, se padeció un error en la altura del edificio, que quedó un poco más bajo de lo que en realidad es. Está dibujado a lápiz (37).

2.7) Dibujo del autor de esta tesis (fig. 86).-

En 1993, el autor de esta tesis efectuó un dibujo de la fachada principal del edificio, tomando como base el alzado oeste del proyecto de reforma antes citado, pero corrigiendo

su altura de acuerdo con el plano de Valcárcel. Se suprimió la coronación actual sustituyéndola por la original, que tuvo hasta su incendio, con pretil y tejado. Es un dibujo a lápiz.

2.8) Dibujo para el cartel de la Aduana para museo (fig. 87).-

La Mesa Ciudadana de Málaga, constituida para pedir el uso museístico del palacio de la Aduana, confeccionó en 1995 un cartel con un dibujo en perspectiva de la fachada principal.

2.9) Dibujos de vistas de la ciudad con la Aduana.-

Además de los dibujos hasta ahora reseñados, donde se representa exclusivamente el edificio, puede obtenerse también información de otros que representan vistas más o menos generales de la ciudad, y en los que se encuentra también la Aduana.

Estos dibujos fueron ejecutados, lógicamente, a partir de 1829, año en que se terminó el edificio. No suelen haber ya desde 1860, década en que empezó a introducirse la fotografía para este tipo de vistas. La mayoría de ellos no están fechados, por lo que, para situarlos cronológicamente, de forma más o menos aproximada, hay que hacer uso de detalles complementarios que aparecen en el propio dibujo.

Para su mejor estudio se han clasificado en grupos según su punto de vista; desde tierra firme, ya sea desde Gibralfaro, desde otros lugares del interior, o desde la costa; o bien desde mar adentro. Dentro de estos grupos se ha aplicado un orden cronológico.

Además de la ayuda que pueden suponer para el estudio del edificio de la Aduana, estos grabados tienen de por sí un valor histórico y artístico y, en muchos casos, fueron realizados por artistas de prestigio, razón por la cual se traen a este lugar.

2.9.1) VISTAS DESDE GIBRALFARO.-

En la época estudiada se elaboraron numerosos grabados que recogen una visión más o menos panorámica de la ciudad. El punto de vista en donde se situaron los autores de la mayoría de ellos era el castillo de Gibralfaro, por ser desde donde mejor se domina Málaga. Desde allí, la Aduana aparecía en todos los casos, tras la Alcazaba.

2.9.1.1) *“Málaga vista desde el castillo”*, de Roberts (1836) (fig. 88) (38).- Es un grabado de estilo romántico, fechado en 1836, cuyo punto de vista se sitúa sobre la coracha terrestre de unión entre la Alcazaba y Gibralfaro. En primer plano figura la Alcazaba en tonos más

oscuros y, tras ella, aparece la Aduana que se destaca por su luminosidad. El edificio presenta algunos rasgos inventados: rodeándolo por el lado del mar se ha dispuesto una explanada; se resaltan las verdugadas de las esquinas dándole apariencia de pilastras; y la cubierta se ha dibujado con menor inclinación de la que tuvo y sobre ella se han dispuesto numerosos buhardillones, no sólo al patio sino también al exterior. Además, las murallas de la Alcazaba aparecen en regular estado y no hay en ella casi ninguna construcción civil. Todo esto podría indicar que el grabado se realizó antes de la terminación del edificio de la Aduana.

2.9.1.2) “Vista general de Málaga y su vega tomada desde el castillo de Gibralfaro”, de Schöpel (1833) (fig. 89) (39).- Está contenida en el grabado titulado: “PANORAMA DE MALAGA”, dibujado y litografiado por J. Schöpel e impreso en Málaga por Francisco Mitjana (40). El haber sido impreso por Mitjana podría indicar que lo fue hacia 1838 (41). Consta de once vistas. La central se titula: “VISTA GENERAL DE MALAGA Y SU VEGA TOMADA DESDE EL CASTILLO DE GIBRALFARO”. Su punto de vista está situado también sobre la coracha terrestre, algo más alto que el del anterior grabado. Su ángulo de visión es ligeramente más abierto que el del precedente, abarcando hasta la plaza de la Merced. Es bastante más fidedigno que aquél. La Aduana figura con sus proporciones adecuadas, tanto el cuerpo del edificio como la inclinación de su cubierta. Es exacto también en los detalles, como los tres buhardillones de cubierta, solamente en las vertientes interiores, y las gárgolas en los ángulos. También aparece entre el edificio y el mar una explanada más reducida que en el caso anterior, separada del agua por una masa forestal o rocosa, que luego sería el jardín de la Aduana.

2.9.1.3) “Vista general de Málaga tomada desde el castillo de Gibralfaro”, de Poyatos (fig. 90) (42).- Su punto de vista está también sobre la Coracha, pero más arriba que los anteriores, llegando casi al castillo. Su ángulo de visión es también más amplio, comprendiendo la totalidad de la ciudad. Respecto al edificio de la Aduana, no se aprecia bien por su reducido tamaño pero, en líneas generales, es igual que el del grabado anterior.

2.9.1.4) “Panorámica general de Málaga desde Gibralfaro”, de Deroy (fig. 91) (43).- Recoge una vista similar a los anteriores desde la Coracha, desde un punto de vista más bajo, e incluyendo abundante caserío en la Alcazaba. Esto indicaría que fue dibujado bien entrado el siglo XIX. Contiene bastantes inexactitudes respecto al edificio de la Aduana que inducen incluso a pensar que no se tratara del mismo (fig. 92).

2.9.1.5) “El puerto y la ciudad desde Gibralfaro”, de Guesdon (1850) (fig. 93) (44).- Su punto de vista se sitúa ya dentro del castillo de Gibralfaro, desde un lugar alto del mismo. Su ángulo de visión es bastante más amplio que el de los anteriores, abarcando sobre todo el puerto. El palacio de la Aduana queda en el centro de la composición. Dada la fecha, el edificio se encontraba ya desde hacía tiempo en pleno funcionamiento como sede del

Gobierno Civil, de Hacienda y de la Aduana. El dibujo es bastante exacto, tanto en proporciones como en detalles. La inclinación de la cubierta es correcta, así como los tres buhardillones al interior por cada cuerpo. Delante de la fachada sur, está la explanada de lo que luego sería el jardín de la Aduana. Entonces sólo había una fila de árboles siguiendo el pretil del muelle, que en esa zona se hacía doble. Esta explanada estaba al nivel de la planta baja con un pequeño zócalo, no tan alto como en la actualidad. Ante la fachada oeste, es de destacar la existencia de la instalación sobre palafitos de los denominados "*Baños de Diana*", que salen a colación varias veces en relación con hechos históricos acaecidos en el edificio.

2.9.2) VISTAS DESDE OTROS PUNTOS DE TIERRA FIRME.-

2.9.2.1) Grabado del periódico "El Guadalhorce" (1840) (45) (fig. 94).- Aunque no contempla el edificio en su totalidad, es especialmente significativo por los detalles que aporta del ángulo este de la construcción (46). Al compararlo con el estado actual (foto 84) se ve que en esa época el zócalo de piedra ostionera se encontraba totalmente cubierto por un talud de tierra. La representación del resto de la fachada no es muy exacta comparada con el original (foto 63): altura de las plantas, diseño y proporción de los huecos, etc. No aparece la cubierta ni su peto, pero sí la gárgola de la esquina. En la planta baja se aprecia el almohadillado, mientras que en las superiores no hay dibujo de llagueado de piedra ni de ladrillo. Respecto al entorno, y cotejándolo con el plano de Málaga de Mitjana de aproximadamente la misma fecha (fig. 586), se observan las murallas del primer recinto de la Alcazaba en bastante buen estado, el murallón de cierre del mismo levantado a consecuencia de la construcción de la Aduana, y las edificaciones de carácter militar sobre las murallas citadas.

2.9.2.2) "Convento de la Victoria", de Chapuy (1844) (fig. 95) (47).- En primer término se ve el convento citado, pero al fondo, en el centro de la composición, se aprecia la Alcazaba, la catedral y varios edificios mayores, alguno de los cuales pudiera ser la Aduana.

2.9.2.3) "Monte del Calvario", de Vallejo (1850-52) (fig. 96) (48).- Su punto de vista está en la misma línea que el anterior pero más elevado, ya que se sitúa sobre el cerro del Calvario. Aparece al fondo a la izquierda parte de la mole de la Aduana parcialmente tapada por la Alcazaba. Se aprecia la cubierta y las ventanas, pero el conjunto está muy desdibujado por la distancia.

2.9.2.4) "Vista general desde el convento de la Trinidad", de Deroy (fig. 97) (49).- Igual que en el anterior grabado, se observa entre la Catedral y la Alcazaba un edificio grande que pudiera ser la Aduana, aunque igualmente está desdibujado y no se puede afirmar con seguridad.

2.9.2.5) "Perspectiva desde el camino de Vélez" (1863) (fig. 98) (50).- Se encuadra en la época de la visita a Málaga de Isabel II en 1862. Es un grabado que recoge perfectamente la Aduana desde un punto de vista diferente, ya que lo hace desde el camino de Vélez. En él se ve la Aduana en el centro de la composición, correctamente proporcionada y completa con su tejado, huecos y resaltes. Delante se aprecia una construcción con cubierta cónica que bien pudiera ser la denominada en el plano de Pérez de las Rozas: *"EXPOSICION AGRICOLA EN 1862"* (fig. 589), levantada con motivo de la visita de la reina a Málaga en ese año.

2.9.3) VISTAS DESDE LA COSTA.-

Ha sido bastante reproducida en los grabados la vista de la bahía desde la playa de San Andrés, donde se divisa al fondo el edificio de la Aduana. Se recogen a continuación una serie de ellos:

2.9.3.1) "Málaga, finales del siglo XVIII" (fig. 99) (51).- Como reza su título representa a la ciudad en los años finales del XVIII, o sea aproximadamente de 1790 a 1800. Este grabado tiene interés porque es el único de que se dispone de estos años en los que el edificio de la Aduana se encontraba en plena construcción. En el centro de la composición aparece una edificación con una puerta que pudiera ser un lienzo de la muralla con la Puerta de Espartería y el baluarte del torreón del Obispo. Más atrás y en las faldas del cerro de la Alcazaba se aprecia una mole informe que bien pudiera tratarse del edificio citado. Observándolo con detalle (fig. 100) se ve una fachada rectangular, que debe ser la de la Aduana en construcción, pero también pudiera tratarse aún del paño de muralla de la puerta de la Cava.

2.9.3.2) "Ciudadela y puerto de Málaga", de Roberts (1837) (fig. 101) (52).- Tiene un estilo romántico e idealizado por lo que la realidad se encuentra algo desfigurada. El edificio de la Aduana aparece en un segundo plano algo borroso, dando la sensación de que se asienta prácticamente sobre la arena de la playa. Sin embargo, recoge las cuatro plantas con sus huecos, los resaltes de los extremos y central, y el tejado.

2.9.3.3) "Velero en el puerto", de Bauli (1833) (fig. 102) (53).- Está tomado desde el espigón del Guadalmedina. Se observa el minúsculo muelle de poniente, en el que falta ya el torreón del Obispo, habiendo sido sustituido por un tinglado portuario. El edificio de la Aduana se aprecia en un segundo plano tras ese tinglado. Sólo se ven las dos plantas superiores, si bien éstas engloban por sus dimensiones las tres plantas superiores realmente existentes. También figura el tejado. No se resaltan las verdugadas ni los cuerpos central ni laterales.

2.9.3.4) “Málaga vista desde el Espigón”, de Schöpel (1833) (fig. 103).- En el grabado de Schöpel denominado “Panorama de Málaga”, de hacia 1838, ya citado, uno de sus cuadros así titulado recoge claramente el edificio de la Aduana, apreciándose el inmueble, con su cubierta y huecos.

2.9.3.5) “La bahía de Málaga vista desde el espigón” (1833) (fig. 104) (54).- Prácticamente es similar al anterior.

2.9.3.6) “Puerto de Málaga”, de Barrón (1847) (fig. 105) (55).- Su punto de vista quizás se sitúe sobre lo que hoy es el Muelle de Heredia. Al fondo se vislumbra un poco el edificio de la Aduana.

2.9.3.7) “Playa de Pescadería”, de Chapuy (1844) (fig. 106) (56).- Es un grabado muy parecido al anterior, donde quizás se vea la Aduana algo más claramente, aunque semioculta por casas de la Cortina del Muelle. Se observa la cubierta y las cuatro plantas de huecos.

2.9.3.8) “El Puerto y la Catedral” de Deroy (fig. 107) (57).- Este grabado, que representa la Cortina del Muelle, dibuja al final de la misma el edificio de la Aduana. En él aparece la construcción en su totalidad. Se aprecian claramente la cubierta y los huecos alineados en los diferentes pisos. Sobre ellos se distinguen los frontones y guardapolvos. También se denotan los resaltes de la fachada, marcados por verdugadas. La planta baja, en tono más oscuro, se encuentra semioculta por la arboleda que precede al inmueble. Todavía delante está el cantil del muelle y el mar.

2.9.4) VISTAS DESDE EL MAR.-

Hay algunos grabados cuyo punto de vista se sitúa sobre el agua del mar, ya sea dentro o fuera de la rada. Todos ellos recogen el edificio de la Aduana:

2.9.4.1) “Bahía de Málaga”, de D’Hastrel (1845-50) (fig. 108) (58).- Su punto de vista está muy alejado de la costa por lo que la identificación del edificio de la Aduana entre el caserío pintado se hace difícil.

2.9.4.2) “Málaga, tomada del surgidero” (fig. 109).- Este grabado del Museo Naval de Madrid contiene también una vista de la mole de la Aduana, con su cubierta y huecos. Se aprecia la rampa de acceso a la fachada de poniente, bajando luego el terreno para dejar al descubierto el zócalo de la fachada sur. Delante, el cantil del muelle y a la derecha, la

Alcazaba, con sus murallas.

2.9.4.3) *“Maniobras en el puerto de Málaga”*, de Schöpel (1850) (fig. 110) (59).- Está fechado hacia 1850. En él se representa un barco de vapor que acciona ruedas laterales de propulsión, además de contar con su aparejo tradicional de velas. Respecto al edificio de la Aduana, aparece en el centro de la composición, si bien en un segundo plano. Quizá sus proporciones no sean muy exactas pues el edificio resulta algo estilizado, aunque la cubierta es un poco chaparra. Recoge perfectamente el número y disposición de los huecos y los resaltes de los cuerpos laterales y central. Recalca la cartela existente sobre la entrada principal. No se aprecia la balconada dispuesta para la visita de Isabel II, por lo que se deduce que la fecha del dibujo de la vista fue anterior a 1862, año de la venida de la reina a Málaga. Aparece la rampa de acceso al edificio desde la Cortina del Muelle, así como las filas de arbolado que seguían el cantil del puerto en esa zona.

2.9.4.4) *“Vapor zarpando del puerto de Málaga”*, de Lebreton (fig. 111) (60).- Es un dibujo que no se ajusta exactamente a la realidad, como puede verse por la torre de la Catedral, o por las dos torres gemelas de una iglesia que aparecen más a la derecha. La Aduana tampoco es fielmente reflejada. El cantil del muelle bajo el edificio es totalmente liso y cortado a pico, sin las escolleras que se aprecian en otros dibujos. La construcción se asienta directamente sobre una superficie plana al mismo nivel que el resto de la Cortina del Muelle, sin que aparezcan las rampas de acceso que existieron. La fachada del edificio está reflejada de forma muy libre. Los huecos de la planta baja son adintelados y abiertos hasta el suelo, formando una especie de soportal. A continuación aparece una amplia imposta, mucho más grande que la existente. A consecuencia de ello los huecos de la primera planta son mucho menos esbeltos que en la realidad y todos tienen el mismo remate de frontón curvo (61). La planta ático dispone de unas ventanas mucho más altas que las reales. Finalmente el tejado presenta un sistema de buhardillones en las aguas que dan a la calle y que coinciden en número y disposición con los huecos de las demás plantas. Horizontalmente se cuentan muchos más huecos que en la realidad, ya que hasta el ocultamiento de la fachada tras la Farola, se contabilizan ya 17 huecos, frente a los 13 que tiene en la realidad.

2.9.4.5) *“Veleros en el puerto de Málaga”*, de Chaman y Poyatos (fig. 112) (62).- En el centro de la composición de este grabado está la Aduana (fig. 113). La fachada tiene ligeramente desproporcionadas sus dimensiones. Está exagerada su altura. Sin embargo sí se incluyen sus cuatro plantas, resaltes en el centro y en los extremos, y tejado. Delante aparecen dos rampas de acceso a la puerta principal y ante ellas el cantil del muelle. A la izquierda se ha dibujado el palacio de Villalcázar, y a la derecha aparece la Alcazaba muy póbaramente constituida, con su amplio corral delantero, limitado por la cerca inferior.

2.9.4.6) Vista panorámica de la bahía de Málaga desde el mar (1850) (fig. 114).- Recuerda la de Carter de 1772 (fig. 461), aunque ésta abarca más, ya que va desde casi la playa de la Misericordia por el oeste hasta la de la Caleta por el este. En el centro de la composición aparece también el edificio de la Aduana. Se observa perfectamente la fachada sur, y sesgada y en penumbra la oeste. Se aprecia la pendiente de la actual travesía del Pintor Nogales, que se transmite al espacio situado delante de la fachada sur. De este modo el zócalo de la misma sobresale del terreno sobre un metro, quedando delante un talud hasta alcanzar la cota del cantil del muelle. Se ve la aceptable incardinación que tenía el edificio, a pesar de su tamaño, en el caserío circundante, merced a su modulación de huecos y a su cubierta de teja.

2.9.4.7) “Vapor entrando al puerto de Málaga”, de Bauli (1850) (fig. 115) (63).- Este grabado se ha fechado aproximadamente hacia 1850 (64). En él el edificio de la Aduana se encuentra en el centro de la composición, si bien en un segundo plano. La Farola aparece delante del mismo. A la izquierda de ella se ha dibujado un edificio que es ya la totalidad de la Aduana, pero a la derecha de la Farola se vuelve a repetir una parte del mismo, quedando así con una longitud excesiva. Posiblemente se trate de un error. Se observan las verdugadas de los cuerpos laterales y los cuatro pisos del edificio. Delante se aprecia el cantil del muelle. En la cubierta parece que se han dibujado numerosos buhardillones, coincidentes con los ejes de los huecos de la fachada, lo que es inexacto.

2.9.4.8) “Vista de la ciudad y puerto de Málaga tomada desde la Torre del Faro”, de Francisco Rojo (1852) (fig. 116) (65).- Este grabado representa el paso del dibujo a la fotografía, ya que está sacado de un daguerrotipo de 1852 (66). Fue publicada para los suscriptores del periódico *“El Avisador Malagueño”* (fig. 120). Algo hacia la izquierda de la composición se encuentra el edificio de la Aduana, que está dibujado con bastante exactitud (fig. 117), tanto en sus proporciones, como en el número de sus huecos, figurando incluso sus frontones y guardapolvos, resaltes, etc., y hasta las gárgolas del tejado. Delante se encuentra el cantil del muelle rematado por fila de árboles (67).

2.9.4.9) “Puerto de Málaga”, de Vallejo (1862) (fig. 118) (68).- Es otro grabado más, fechado en 1862 y dibujado por José Vallejo y Galeazo, que recoge la Aduana desde este mismo punto de vista. El edificio está en su ángulo derecho y queda perfectamente recogido, a pesar de su alejamiento del observador. Este aspecto, tanto del palacio como de la Cortina del Muelle y resto del caserío que aquí se observa, es el que corresponde a lo visto por la reina Isabel II, en su visita a Málaga, efectuada en ese mismo año.

2.9.4.10) “Vista panorámica del futuro puerto”, de Ovejero (fig. 119).- Como anexo a lo expuesto se puede recoger aquí el grabado del proyecto de Yagüe para el nuevo puerto de Málaga, dibujado por Ovejero en 1875. Se trata de una perspectiva a vuelo de pájaro, y no muy fidedigna con lo existente, ya que su finalidad principal era mostrar el proyecto citado. La Aduana aparece incardinada en el trazado de las nuevas manzanas que se querían

construir sobre lo que hoy es el Parque, proyecto afortunadamente abortado por Cánovas del Castillo. Sin embargo, este proyecto aportaba una gran avenida que uniría el puerto con la Aduana y la Catedral, eliminando edificios intermedios. Respecto al palacio en sí, está representado con poca exactitud, siendo desproporcionada su altura respecto a sus otras dos dimensiones. Además, en el interior del patio se han eliminado las arquerías.

2.10) Fotografías de la Aduana.-

Sería muy prolijo recoger aquí todas las fotografías que han aparecido sobre la Aduana en los libros, revistas, etc., por lo que ahora se reseñarán tan sólo aquéllas que puedan aportar algo original al estudio que del edificio se está efectuando. Se pueden clasificar en tres períodos:

2.10.1) Desde la aparición de la fotografía hasta la ampliación del puerto.-

De 1852 es la primera fotografía donde aparece la Aduana de que se tenga noticia. Se trata de un daguerrotipo que fue transformado en litografía para ser insertado en el periódico "*El Avisador Malagueño*" (fig. 120), por lo que ha sido ya estudiado al tratar de los grabados.

De 1870 es una composición panorámica formada por cinco fotos (fig. 121) que, posiblemente tomada desde lo alto de la Farola, abarca desde el muelle de poniente a la playa de la Caleta. La información suministrada en esta foto puede ser cotejada con el plano de Málaga de Pérez de las Rozas de aproximadamente esta fecha (fig. 589). En el centro de la composición aparece el edificio de la Aduana. Hacía ocho años que se había hospedado en él la reina. Su estado de conservación parece muy bueno, tanto fachadas como cubierta. Delante de la sur se encuentra el incipiente jardín de la Aduana, mientras que frente a la oeste están las palmeras plantadas con motivo de la augusta visita. Hay también una fila de árboles, ya crecidos, a lo largo del cantil del muelle. A la derecha se aprecia la rampa de la actual travesía del Pintor Nogales y construcciones de carácter militar. La Alcazaba está cuajada de casas humildes.

De 1875 es otra composición panorámica de seis fotos, tomada desde el mismo punto de vista que la anterior, que abarca algo más hacia el oeste (figs. 122 y 123) (69). El edificio de la Aduana aparece prácticamente igual que en la anterior.

De hacia 1880 es otra foto del edificio de la Aduana, que aparece al final de la Cortina del Muelle (fig. 124). Tiene importancia por ser quizás la primera foto de frente de la fachada principal completa. Se aprecian las dos tonalidades del cuerpo bajo y del alto. Esto induce a pensar que podrían estar pintados de diferentes tonos: marrón el bajo y salmón el alto. No se distingue en el superior ningún tipo de dibujo simulando llagueado de sillería, aunque tampoco se ven los tendeles del ladrillo. Se observa perfectamente la cubierta de teja, con sus caballetes y limatesas pintadas de color claro, y el pretil de la misma. Sobre la puerta

principal aparece ya el escudo real que hoy existe, superpuesto sobre la lápida donde se rotuló Real Fábrica de Tabacos. Delante se ven las rampas de acceso a la puerta principal y en el lateral derecho se encuentra ya, bastante crecido, el jardín de la Aduana.

Otra composición panorámica de esa misma época, formada por tres fotos, y cuyo punto de vista se encuentra en el extremo del espigón de poniente, contiene también la Cortina del Muelle y la fachada principal de la Aduana, con algo de su fachada sur (fig. 125). Es similar a la anterior.

De estas fechas es otra foto de la Aduana, tomada desde la coracha de unión de la Alcazaba con Gibralfaro (fig. 126). Se aprecia perfectamente su cubierta a cuatro aguas, con tres buhardillones en las vertientes interiores de cada uno de los cuatro cuerpos. También se ven las gárgolas, una en cada ángulo, y dos en el centro de cada fachada. Aparece igualmente el jardín de la Aduana y las construcciones civiles de la Alcazaba.

De 1897 es otra foto más que centra en su composición la Catedral, pero que por la derecha abarca la fachada sur de la Aduana (fig. 127).

De muy poco antes del comienzo de las obras de ampliación del puerto, hay otra foto de la Cortina del Muelle con la Aduana al fondo (fig. 128). En ella el edificio no presenta ninguna novedad sobre las anteriores. En cambio sí se aprecia un relleno de tierra en el muelle, que bien pudiera deberse ya a las obras de ampliación del puerto.

Sin saber exactamente si la foto está tomada antes o después de la ampliación del puerto, hay una curiosa instantánea que recoge el paso de tropas por la actual travesía del Pintor Nogales, dirigiéndose al cuartel de Levante (fig. 164). Es interesante porque muestra en detalle el ángulo sureste del edificio y el jardín de la Aduana. Se observa la magnífica reja de fundición que delimitaba el jardín. También se aprecia la gárgola del ángulo noreste. En el zócalo el almohadillado es evidente, pero no así el ladrillo de las plantas altas, que posiblemente estuviera enfoscado, y acabado con dibujo que imitase el despiece de la piedra, como indicaba el arquitecto Llorens.

2.10.2) De la ampliación del puerto al incendio.-

La ampliación del puerto no implicó ninguna modificación del edificio en sí, sino sólo de su entorno, al separarlo del mar mediante la creación del Parque, habiendo varias fotografías que lo recogen (fig. 553, 554, 555 y 556).

De hacia 1900 es una foto que retrata la fachada sur de la Aduana, apareciendo delante el relleno efectuado para la ampliación del puerto, sobre el que se iba a construir el Parque (fig. 571). En ella se observa el jardín de la Aduana, las hileras de árboles previos, el antiguo muelle y el relleno.

Otras fotos de hacia 1910 registran la plantación del Parque (fig. 570, 572, 574 y 582).

Dos fotos más de estos años muestran la fachada oeste de la Aduana, cuando aún tenía techumbre de teja. En una de ellas se observa la balaustrada construída para la visita de la reina (fig. 573). En la otra se ven aún pequeñas las palmeras hoy existentes delante de esa fachada, de las cuales, en los años treinta, fueron cortadas la mitad izquierda (fig. 129).

En una foto de 1915 se observa que los árboles del Parque, más crecidos, aún sólo llegaban al basamento del edificio de la Aduana (fig. 130). Todavía con su techumbre original, junto con la Catedral, seguía componiendo el perfil característico de la ciudad desde el mar. En otra foto desde la plaza de Suárez (hoy de la Marina) se ve que también el edificio seguía imponiendo su mole sobre el entorno (fig. 582).

Finalmente, se recoge una foto aérea de hacia 1920, donde se ve el edificio de la Aduana aún con su techumbre original (fig. 583) y otra de esa misma fecha (fig. 131) tomada desde la Alcazaba. Son interesantes porque deben ser las últimas fotos efectuadas al inmueble antes de la desaparición de su tejado por el incendio de 1922.

2.10.3) Del incendio a hoy.-

De fecha inmediatamente posterior al incendio de 1922 es una impresionante foto que recoge el edificio quemado, desprovisto completamente de techumbre (fig. 174).

En otra foto de esa misma fecha (fig. 175) se aprecia el edificio recién siniestrado, donde aún no se han acometido las labores de reconstrucción. Se observa la falta de la techumbre, pero aún permanece el pretil antiguo, más bajo que el actual, y las gárgolas. Falta el peto de la azotea existente hoy, con sus remates en prolongación de las verdugadas de las esquinas y resaltes. Se observa también, a través de las ventanas sin carpinterías, la inexistencia de los forjados de los techos de las plantas ático y segunda, quemados por el incendio. Por último aparecen las palmeras existentes frente a esa fachada, no afectadas por el incendio. Su altura alcanza ya el primer piso, razón por la que serían cortadas las de la izquierda, hacia 1930.

No se dispone de ninguna foto del edificio durante su reconstrucción tras el incendio.

Otras fotos posteriores recogen parcialmente la fachada a la plaza de la Aduana (figs. 512, 513 y 517).

Dos fotos más de los años cuarenta muestran las fachadas este y norte (figs. 132 y 133).

De los años cincuenta es otra vista del ángulo noreste del edificio (fig. 501).

Durante los años sesenta y setenta se hicieron numerosas fotos del inmueble que no aportan nada nuevo a este trabajo, ya que no recogen ninguna modificación en el palacio. Tan sólo puede observarse el grado de deterioro que habían adquirido sus fachadas, razón por la que

se acometió durante los años ochenta una importante obra de restauración de las mismas. Como resumen de todas ellas puede incluirse aquí una postal de esos años que recoge la fachada oeste o principal (fig. 134) y otra que es una vista aérea, donde se aprecia la cubierta (fig. 135).

Finalmente se trae aquí la foto de la fachada principal del edificio tras su restauración (foto 57). En ella se aprecia la limpieza de suciedad y recubrimientos practicadas a la piedra y al ladrillo, recobrando así su color y textura originales. Además se añade una vista aérea reciente del conjunto Alcazaba, Teatro Romano y Aduana (fig. 534).

3) INFLUENCIAS DE LA ADUANA EN LA ARQUITECTURA LOCAL

El neoclasicismo en Málaga sólo diseñó el edificio de la Aduana, donde se introduce un nuevo lenguaje tomado de arquitectos de la Corte como Sabatini (70). A partir de 1791, fecha en que Carlos III aprueba la construcción de la Real Aduana, este inmueble sirvió de modelo para los edificios que los nuevos promotores, comerciantes e industriales malagueños construyeron en la Alameda y en calle Carretería. El cambio de estilo en Málaga fue debido a una cuestión ideológica, ya que la reciente clase dirigente adoptó el nuevo estilo y las ideas ilustradas. Los arquitectos Castillo y Valcárcel fueron los técnicos de moda y construyen los edificios más importantes de la Alameda, bastante parecidos entre sí (71).

Entre 1783 y 1800 se construyeron las casas de la zona limitada por la Alameda y Torregorda (figs. 472, 3 y 476). Castillo y Aldehuela, arquitectos de la Junta de Reales Obras, hicieron, en 1800, la traza y la normativa del proyecto para la prolongación de la Alameda hasta el Guadalmedina sobre el castillo de San Lorenzo (fig. 381). Posiblemente las casas de esta zona también fueran construidas por Castillo, ya que en ellas se aprecia la influencia de la Aduana. Son las que hoy llevan los números 11, 22 y 29. Pero las mejores son la número 18 y la número 23 (72) (Anejo 4).

El edificio de la Alameda, 18 (fig. 382) obtuvo su licencia, alineación y construcción por la Junta de Reales Obras y, por tanto, se compuso según la normativa de los arquitectos de la Junta: Castillo y Aldehuela. Tiene un aire neoclásico donde se observa la influencia de la Aduana y la intervención de Castillo (73). Estuvo ocupada hasta fecha reciente por la delegación del Ministerio de Cultura y hoy por la delegación de Gobernación de la Junta de Andalucía. Posee una planta baja almohadillada en dos niveles, y el piso noble presenta alternancia de frontones rectos y curvos en sus huecos (74).

En el edificio de la Alameda, nº 23 (fig. 383) actualmente está ubicado el Archivo Histórico Municipal.

CAPITULO 5º: NOTAS

- (1) Este Antonio Ponz fue secretario de la Academia de San Fernando y conoció personalmente a Martín Rodríguez. En 1786 en razón de su cargo comunicó y felicitó a Martín por sus nombramientos de Teniente de Arquitectura y Director de Arquitectura de la Academia, en abril y noviembre respectivamente. Debió dejar su cargo al poco tiempo y dedicarse a viajar, pasando por Málaga en 1791, pues en 1801 ya figura como secretario de la institución Isidoro Bosarte.
- (2) PORTILLO: *Estudio topográfico...*, pág. 7 y PONZ: *Viaje de España*, tomo XVIII, carta V, pág. 197.
- (3) MEDINA CONDE: *Conversaciones...*, descanso VI, págs. 343 y 344.
- (4) KRAUEL: *Viajeros británicos en Málaga...*, pág. 35.
- (5) Idem: idem, pág. 34. Peca de optimista pues en 1809 aún faltaban los pisos superiores y la techumbre.
- (6) CARO BAROJA: Revista *Gibraltar*, nº 14, págs. 24 y 26.
- (7) MAPELLI: Revista *Gibraltar*, nº 13, pág. 58. En 1816 aún no había concluido la obra, hecho que se produciría en 1829. Es una novedad que el Consulado instalara en el edificio de la Aduana el Monte de Piedad de los Vinateros: puede tratarse de un error, porque no se tienen otras noticias de ello.
- (8) KRAUEL: *Viajeros británicos en Andalucía...*, pág. 89.
- (9) KRAUEL: *Viajeros británicos en Málaga...*, pág. 35.
- (10) Idem: idem, pág. 19.
- (11) La lámina referida de *El Guadalhorce* apareció también en el mismo número del periódico, acompañando al comentario.
- (12) Esta afirmación hace sospechar que posiblemente tuviera una decoración interior que se desconoce y que desapareció con el incendio de 1922.
- (13) Esto indica que a la terminación del edificio no se pusieron. Tan sólo figuraba la inscripción FABRICA DE TABACOS sobre la portada del mar, según aparece en la fig. 83.
- (14) Ello nos dice que las balaustradas originales eran de piedra y no se pusieron a la terminación del edificio. Se ignora lo que se colocó en su sustitución para la protección contra caídas. Los balaustres actuales son de fundición (foto 15).
- (15) KRAUEL: *Viajeros británicos en Málaga...*, pág. 16. El edificio había dejado de albergar la fábrica de tabacos desde 1835. El viaje de Robertson se produciría sobre esa fecha, en la que tomaría los datos, y luego escribiría su libro en 1841.
- (16) MADOZ: *Diccionario...*, pág. 138.
- (17) La figura 549 citada es una vista panorámica que forma parte de las que se elaboraron y editaron por Francisco Coello entre 1848 y 1870, como complemento del diccionario de Madoz.
- (18) Hoy las letras están en blanco y no se conservan vestigios de este oro.
- (19) MADOZ: *Diccionario...*, pág. 138.
- (20) Esta mención a la fuente en el centro del patio hizo a la dirección facultativa de la

obra de reforma de 1981-91 colocar una en tal posición (fig. 292). Esta fuente esta inspirada en la del palacio de El Viso del Marqués (fig. 67)

(21) Esta afirmación es una incógnita. Parece como si la escalera de la derecha, que hoy existe, no estuviera en un principio. Tampoco se dice que la escalera de la izquierda siguiera hasta el segundo piso, como hoy hace.

(22) MADDOZ: *Diccionario...*, pág. 138.

(23) PASTOR: *Arquitectura doméstica...*, págs. 68 y 69.

(24) Expediente para la declaración de BIC...

(25) Idem, documento 6.

(26) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de los Borbones*, pág. 214.

(27) GARCIA GONZALEZ: *Guía de la arquitectura malagueña*, ficha 108.

(28) CAMACHO: *Arquitectos de la Academia...*, pág. 279.

(29) CAMACHO: *Guía...*, pág. 198.

(30) Los títulos con los que aparece en el libro Viaje de España son de “*Secretario de S.M. y Consiliario de la Real Academia de San Fernando, individuo de la Real de la Historia, y de las Reales Sociedades Bascongada y Económica de Madrid*”.

(31) Se encuentra en el Archivo Díaz de Escobar (ADE). Su pié de foto es “*Custom House*”.

(32) Se encuentra en el ADE.

(33) Bajo este rótulo y en la misma cartela aparecen dos cifras ilegibles que pudieran corresponder a los años de comienzo y finalización de la obra del edificio.

(34) Posiblemente, el grupo escultórico del dibujo de Valcárcel nunca se puso. Al terminarse el edificio se colocarían directamente cartelas con el rótulo de REAL FABRICA DE TABACOS sobre ambas puertas. En 1842, una vez destinado el edificio al uso para el que fue concebido, de aduana y oficinas de la Hacienda pública, seguramente se superpondría sobre la cartela de la puerta principal el escudo real que hoy existe (fig. 63 y foto 51), y sobre la de c/ Cister se escribiría ADUANA NACIONAL 1842 (foto 73).

(35) Tampoco simula sillería de mayor tamaño, como afirmaba el arquitecto restaurador tras el incendio, Llorens. Puede tratarse de una omisión o de que existiese un revoco de terminación. En este caso, podría haberse simulado en él un llagueado, tan poco acentuado que no lo hubiera reflejado el dibujante en este grabado.

(36) De estos dibujos, el de la fachada principal fue reproducido por el arquitecto Luis Machuca en su tesis doctoral (MACHUCA: *Málaga, ciudad abierta*, pág. 184).

(37) Se confeccionó una fachada tipo, de la que se sacaron reproducibles, a los que se fue modificando para obtener los cuatro alzados distintos.

(38) Un original se encuentra en el archivo Díaz de Escobar. Su autor fue David Roberts (1796-1864). El título original es “*Malaga from the Moorish Fortress calles Gibel-al-Farro*”. Lo editó Robert Jennings and Co., London, dentro de la serie “*Tourist in Spain*”.

(39) Un original lo tiene el autor de esta tesis.

(40) También ha sido reproducido en la colección “*Estampas de Málaga*” del diario Sur, con el nº 50, sin aportar datos sobre autor, editor, fechas, etc.

(41) Este es el año en que el arquitecto realizó su plano de Málaga (fig. 586).

(42) Un original se encuentra en el archivo Díaz de Escobar, con la referencia A-5. Fue elaborado en la litografía y fábrica de estampas de P. Poyatos, sita en la Alameda, nº 9 de Málaga.

- (43) Un original se encuentra en el archivo Díaz de Escobar. Su título original es: "*Malaga. Vista tomada desde el fuerte de Gibralfaro*", dentro de la serie: "*Ports de mer d'Europe-Espagne*, 5. Fue dibujado por Isidoro Laurent Deroy, y editado en París por L. Turgis Editeur, rue des Ecoles, París.
- (44) Fue dibujado y litografiado por Alfred Guesdon (1808 a 1876). El título original es: "*Malaga. Vista tomada desde la fortaleza Gibralfaro*", dentro de la serie: "*L'Espagne à vol d'oiseau*". Fue editado en París por François Delarue. Un original en blanco y negro se encuentra en el archivo Díaz de Escobar, con la referencia A-13. Los datos completos que figuran en el mismo son: "*L'Espagne a vol d'oiseau. Málaga: vista tomada desde la fortaleza Gibralfaro. Dess: d'après nature et lith. par A. Guesdon. Paris (Mon. Aumont) François de la Rue, rue JJ. Rousseau 18. Imp. Fois. Delame, Paris. Málaga Bayettinos Hermanos Pasaje de Heredia nos. 29 a 41*".
- (45) Apareció en el nº del 5.4.1840 (fig. 94).
- (46) Fue dibujado y litografiado por un tal E.W. Mark, según figura al pie del grabado.
- (47) Su título original es "*Málaga. Tomada desde el convento de la Victoria*". Fue dibujado por Nicolás Chapuy, litografiado por Jean Baptiste Arnout, e impreso en París por Lemercier, Bernard et Ce. Pertenece a la serie "*L'Espagne. Vue des principales Villes de ce Royaume*, 25".
- (48) Este grabado está titulado originalmente: "*Reyno de Granada. Málaga*". Se trata de un dibujo de José Vallejo Galeazo, litografiado en Barcelona por Francisco Javier Parcerisa.
- (49) Su título original es: "*Málaga. Vista general tomada desde el convento de la Trinidad*". Está fechado de 1836 a 1861. Su autor es Isidoro Laurent Deroy, su impresor fue Becquet, y se editó en París por E. Dardoize en 12, rue de l'Emperon.
- (50) Su título original es: "*Málaga. Vista desde el camino de Vélez*". Es de autor anónimo. Fue editado en la litografía de Mitjana en Málaga.
- (51) El original se encuentra en el Archivo Díaz de Escobar, cedido por la familia Temboury. En su pie se contienen los siguientes nombres: "*Noël del*" "*Fortier aqua forti*" y "*Daudet s. culp.*".
- (52) David Roberts (1796-1864) realizó, entre 1832-33, este grabado. El título original es: "*Citadel and port of Malaga*", editado por Hodgson & Graves. London, dentro de la serie: *Picturesque sketches in Spain taken during the years 1832 and 1833*, 19.
- (53) G. Bauli dibujó hacia 1833 este grabado titulado originalmente: "*Malaga's Rhed*", siendo impreso por Legnet ester Raturen as C. Reumann.
- (54) Su título original es "*Malaga. Vista desde el Espigón*". Es de autor anónimo.
- (55) Es un óleo sobre lienzo pintado por Manuel Barrón, y está fechado en 1847.
- (56) Su título original es: "*Andalousie. Malaga. Vista del Puerto*" y pertenece a la serie "*L'Espagne. Vues des principales Villes de ce Royaume*". El dibujo es de Nicolas Chapuy, la litografía de Cuvillier y las figuras de Bayot. El impresor fue Lemercier Bernard et Ce. y el editor Bulla.
- (57) Su título original es: "*Malaga. Vista del puerto tomada desde la salud*". Su autor fue Isidoro Laurent Deroy, su impresor Becquet, y la edición de E. Dardoize.
- (58) Un original de este grabado se encuentra en el archivo Díaz de Escobar, referencia A-11. Esta fechado entre 1845 y 1850. Su título original es "*Málaga (vue prise en grande Rade) Espagne*". Su autor fue Adolfo d'Hastrel. Se editó en D'Hastrel. 8 rue de Rivoli, Paris. Pertenece a la serie: *Album D'Hastrel*, 23 L. Se imprimió en Lemercier, Paris.

- (59) Autor: J. Schöpel. Título original: "*Málaga vista desde el puerto*". Edición: Litografía y fábrica de estampas de P. Poyatos. Alameda nº 9, Málaga.
- (60) Autor: Lebreton, dibujo, y Becquet, litógrafo. Título original: "*Malaga*". Edición: Bulla frères, París.
- (61) No aparece el balcón ante los tres huecos centrales de la primera planta, lo que hace suponer que este dibujo se hizo antes de 1862, año de la visita de la reina a Málaga, en que se construyó dicha balconada.
- (62) Un original se encuentra en el archivo Díaz de Escobar, referencia A-7. Autor: Antonio Chaman y P. Poyatos. Título original: "*Malaga. Vue prise de l'entrée du port*". Edición: L. Turgis, rue Serpente 10, París. Serie: "*Ports de mer d'Europe.- Espagne*".
- (63) Autor: G. Bauli. Edición: Legnet ester Raturen as C. Reumann.
- (64) Esta fecha se ha adoptado por la similitud del vapor central con el que aparece en otros grabados (fig. 114 y 110).
- (65) El litógrafo y fotógrafo malagueño Francisco Rojo Mellado fue también profesor de pintura de la academia de Bellas Artes y académico de San Telmo desde 1850. Un original de este grabado se encuentra en el archivo Díaz de Escobar con la referencia B-16.
- (66) El uso de la técnica daguerrotípica, precursora inmediata de la fotografía en papel, permitía reproducir con una fidelidad no alcanzada hasta entonces, los detalles, perspectiva y proporciones de cualquier imagen.
- (67) Aún no estaba construido el denominado jardín de la Aduana que lo fue en 1862 para la visita de Isabel II.
- (68) Autor: José Vallejo y Galeazo (Málaga 1821-Madrid 1882). Título original: "*Málaga*". Edición: Julio Donon, Madrid.
- (69) Está fechada y firmada por su fotógrafo, un tal R. Osuna.
- (70) MORENTE; y Romero: *Edificio de la Alameda Principal nº 18 de Málaga*, pág. 16.
- (71) MORALES FOLGUERA: *La Málaga de los Borbones*, pág. 233.
- (72) Idem: idem, pág. 235.
- (73) MORENTE; y ROMERO: *Edificio...*, págs. 13 y 17.
- (74) MORALES FOLGUERA: *La Málaga...*, pág. 236.

Propuesta de personal integrado por los señores Rector Doctor

en el día de 19 de Mayo, para juzgar el

D. CARLOS GUTIÉRREZ DE PABLO
EL PALACIO DE LA ADUANA DE MÁLAGA:
CONSTRUCCIÓN Y REFORMAS POSTERIORES

SOBRESALIENTE CON LAUDE

2005

POR UNANIMIDAD

AVNIO

El Vocal

Sevilla, 29 de

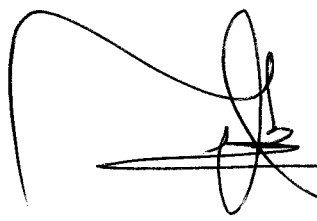
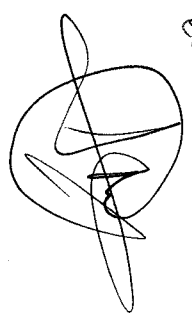
El Vocal,

El Vocal,

El Doctor

El PRESIDENTE,

El Secretario,



TRAMONT