

La Historia Económica en el Museo. Una visión del crecimiento económico malagueño en el siglo XIX

Víctor Manuel Heredia Flores

Universidad de Málaga

Resumen: Las obras artísticas ofrecen indudables posibilidades para la docencia de la Historia Económica en el ámbito universitario. El arte de cada época refleja unas determinadas condiciones socioeconómicas, tanto por las temáticas representadas como por las características de los comitentes. Por tanto constituye una herramienta útil para facilitar al alumnado una comprensión adecuada de los sistemas económicos desde una perspectiva plural, amplia e interdisciplinar. La “Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga” realizada en 1870 por los pintores Bernardo Ferrándiz y Antonio Muñoz Degrain para el techo del Teatro Cervantes muestra, con alto grado de realismo, una economía pujante y diversificada, ofreciéndonos una imagen de esplendor que muy pronto iba a dar paso a un prolongado periodo de decadencia industrial y mercantil. En resumen, es una obra que nos acerca a la comprensión del auge y caída de uno de los principales focos de la industrialización española del XIX.

Palabras clave: Enseñanza de la Economía. Enseñanza universitaria; Historia Económica. Desarrollo de la disciplina, historiografía, fuentes y métodos; Transportes, comercio, energía, tecnología y otros servicios. Europa (hasta 1913); Otros temas especiales. Economía del arte y de la literatura.

Códigos JEL: A22, N01, N73, Z11.

The Economic History in the Museum. A vision of the economic growth of Malaga in the 19th century

Abstract: The artistic works offer undoubted possibilities for the teaching of the Economic History in the university studies. The art of each period reflects certain socioeconomic conditions, both for the themes represented and for the characteristics of the clients. Therefore it is a useful tool to provide students with an adequate understanding of economic systems from a plural, broad and interdisciplinary perspective. The "Allegory of History, Industry and Commerce of Malaga" made in 1870 by the painters Bernardo Ferrándiz and Antonio Muñoz Degrain for the roof of the Cervantes Theater shows, with a high degree of realism, a thriving and diversified economy, offering us an image of splendor that was soon to give way to a long period of industrial and

commercial decadence. In short, it is a work that brings us closer to the understanding of the rise and fall of one of the main focuses of Spanish industrialization in the 19th century.

Keywords: Economic Education and Teaching of Economics. Undergraduate; Development of the Discipline: Historiographical, Sources and Methods; Transport, Trade, Energy, Technology, and Other Services. Europe pre-1913; Other special topics. Economics of the Arts and Literature.

JEL Codes: A22, N01, N73, Z11.

Introducción

Las obras artísticas ofrecen indudables posibilidades para la docencia de la Historia Económica en el ámbito universitario. El arte de cada época refleja unas determinadas condiciones socioeconómicas, tanto por las temáticas representadas como por las características de los comitentes. Por tanto constituye una herramienta útil para facilitar al alumnado una comprensión adecuada de los sistemas económicos desde una perspectiva plural, amplia e interdisciplinar, a través de actividades que combinen los distintos saberes aportados por diferentes campos de conocimiento.

La ciudad de Málaga vivió una etapa de prosperidad durante las décadas centrales del siglo XIX basada en el crecimiento de la agricultura exportadora, el desarrollo de actividades industriales vinculadas al modelo de la primera revolución tecnológica (siderurgia, textil algodonero, química) y la expansión del comercio. Esta prosperidad permitió la consolidación de una burguesía industrial y mercantil que generó la demanda suficiente para que apareciera un conjunto de artistas plásticos que la crítica agrupa en la denominada Escuela Malagueña de Pintura, cuyas obras responden a un estilo costumbrista y ecléctico adaptado al gusto de esa burguesía.

En la presente comunicación se parte de la colección de cuadros del Museo de Málaga, cuya reapertura se produjo en diciembre de 2016, para elaborar una propuesta didáctica que utilice las obras de arte como medio de aproximación a la Historia Económica del siglo XIX español. Se toma como referencia principal el óleo “Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga”, realizado en 1870 por Bernardo Ferrándiz, en colaboración con su amigo Muñoz Degrain, como boceto para atender el encargo de un grupo de la burguesía local para decorar el techo del nuevo espacio escénico que entonces estaba en construcción, el Teatro Cervantes.

En esta obra, que posteriormente fue trasladada por los artistas en un formato monumental, se muestra una economía pujante y diversificada a través de sus principales exponentes con un alto grado de realismo, ofreciéndonos una imagen de esplendor que muy pronto iba a dar paso a un prolongado periodo de decadencia industrial y mercantil. Es, por tanto, un cuadro que podemos ver en dos escalas y que nos acerca a una comprensión del auge y caída de uno de los principales focos de la industrialización española del XIX.

Además su valor iconográfico se incrementa si tenemos en cuenta las escasas imágenes disponibles de la industrialización malagueña del siglo XIX¹, que se limitan a unos cuantos grabados y a unas postales no muy abundantes, repetidas una y otra vez en la bibliografía que trata del proceso industrializador local. Afortunadamente la paulatina catalogación de fondos fotográficos como los que posee el Centro de Tecnología de la Imagen de la Universidad de Málaga o la aparición de archivos privados como el de Vicente Tolosa están consiguiendo ampliar ese reducido inventario de imágenes de las actividades económicas del periodo 1850-1936, aunque las referidas a la centuria decimonónica siguen siendo escasas.

El Museo de Málaga, un espacio cultural recuperado

En el mes de diciembre del año 2016 abrió sus puertas el Museo de Málaga. Después de casi dos décadas de cierre, por fin las obras arqueológicas y artísticas salían de los almacenes y ocupaban las salas del magnífico edificio de la Aduana, una construcción de finales del siglo XVIII que ha sido adaptada para cumplir ampliamente su nueva misión museística, para lo que dispone de unos 18.000 metros cuadrados. Su reciente reapertura invita al historiador económico a bucear en sus fondos a la búsqueda, el descubrimiento de o el reencuentro con obras ilustrativas de la materia docente que imparte.

El renovado Museo se compone de dos secciones, la de Arqueología, que tiene su origen en la colección privada formada por los marqueses de Casa Loring a lo largo de la segunda

¹ En este sentido la iconografía antigua (pinturas, grabados, fotografías) resulta una fuente documental muchas veces insustituible para el estudio del Patrimonio Industrial. Sobrino Simal (1999).

mitad del siglo XIX, y la de Bellas Artes, compuesta principalmente por obra pictórica decimonónica y de principios del XX².

La sección arqueológica fue creada en 1947 y entre sus fondos iniciales se incluyeron muchas piezas que habían pertenecido al conocido en su época como Museo Loringiano, ubicado en los jardines de la finca La Concepción. Esta colección privada fue reunida por el matrimonio formado por Jorge Loring, empresario muy vinculado al sector ferroviario, y por Amalia Heredia, hija del industrial y comerciante Manuel Agustín Heredia, desde mediados del siglo XIX, y en el discurso museográfico de esta sección se destaca especialmente ese vínculo primigenio entre la elite socioeconómica y la reunión y conservación de piezas arqueológicas³.

Por su parte, el Museo Provincial de Bellas Artes fue inaugurado en 1916 a partir de los fondos aportados por la Academia de Bellas Artes de San Telmo, las donaciones de particulares como el pintor Antonio Muñoz Degrain y las cesiones de obras de titularidad estatal. Respecto a otros museos provinciales similares, el de Málaga presenta la diferencia de que en su formación no son representativas las piezas procedentes de la desamortización eclesiástica, sino que se constituye fundamentalmente a partir de obra pictórica de los siglos XIX y XX.

Ambas instituciones museísticas quedaron integradas en una sola, el Museo de Málaga, a partir de 1972, aunque mantuvieron sedes diferenciadas: la Alcazaba para la colección de Arqueología y el Palacio de Buenavista en el caso de la de Bellas Artes. La elección de este último edificio para la instalación del nuevo Museo Picasso obligó en 1997 a desalojar los fondos y a buscar un nuevo local para los mismos. Después de una amplia movilización ciudadana se acordó destinar a este fin el Palacio de la Aduana, que hasta entonces había acogido oficinas estatales. La realización de las obras y los trámites administrativos –que implicaban a las administraciones central y autonómica- demoraron

² Las informaciones sobre el Museo de Málaga están extraídas fundamentalmente de su página web: <http://www.museosdeandalucia.es/web/museodemalaga>.

³ Sobre el coleccionismo de los Loring Heredia, Ramos Frendo (2000), pp. 193-230. A la muerte de los marqueses, y antes de la disgregación de la colección, se publicó un catálogo del Museo Loringiano. R[odríguez] de Berlanga (1903). De este catálogo hay una edición facsímil editada en 1995 por la Universidad de Málaga, con estudio preliminar de Pedro Rodríguez Oliva. Algunas de las piezas del Museo Loringiano pasaron posteriormente a los fondos del Museo Arqueológico Nacional, como las tablas romanas de las leyes malacitana y salpensana.

durante más de diez años la deseada apertura del Museo, ya unificado en unas instalaciones compartidas por ambas secciones, hasta que, final y felizmente, pudo culminarse en el último mes del año 2016.

El Palacio de la Aduana fue proyectado con un marcado acento neoclasicista por el arquitecto Manuel Martín Rodríguez en 1787 para acoger unas dependencias aduaneras acordes con el auge comercial que estaba viviendo el puerto malagueño desde su apertura al comercio con las colonias americanas. Su construcción se prolongó entre 1791 y 1829, destinándose posteriormente a múltiples usos (incluso se menciona su utilización temporal como fábrica de tabacos), especialmente a albergar las oficinas administrativas del Estado y de la Diputación Provincial, hasta que en sus últimos tiempos acogió al gobierno civil y a la representación de varios organismos estatales. Las posibilidades culturales y educativas del Museo se ven favorecidas además por la ubicación privilegiada de este enorme inmueble de planta cuadrada, en pleno corazón de la ciudad y perfectamente integrado en un circuito cultural que tiene en sus proximidades el Teatro Romano, la Alcazaba medieval, la Catedral renacentista y el Parque de finales del XIX.

Imagen 1. Palacio de la Aduana, sede del Museo de Málaga.



Foto: V. Heredia

Por tanto, el origen y la trayectoria del edificio de la Aduana lo convierten en un espacio de por sí interesante para abordar algunos aspectos de la historia económica malagueña, aunque ahora nos centremos en algunas obras de las colecciones que guarda en su interior. Igualmente pasamos por alto el ya reseñado vínculo entre la elite económica del XIX y el coleccionismo de piezas arqueológicas y dirigimos nuestra atención a la sección de Bellas Artes, ubicada en la primera planta. Como ya ha quedado dicho, se compone sobre todo por obra pintada y está especializada en el siglo XIX, con especial atención a los artistas locales integrados en la llamada Escuela Malagueña.

Al iniciar la visita a esta sección nos recibe un cuadro que cuenta con un trato singular dentro del proyecto museológico. Está en un espacio propio y es el único acompañado de un panel con amplios textos explicativos. Este óleo que se encarga de dar la bienvenida a los visitantes es el titulado “Alegoría de la Historia, Comercio e Industria de Málaga”, realizado al alimón por los pintores valencianos Bernardo Ferrándiz y Antonio Muñoz Degraín en 1870. Fue incorporado a la colección del Museo de Bellas Artes a principios de la década de 1930, cuando gracias a las gestiones del presidente de la Academia de San Telmo, el escritor Salvador González Anaya, se adquirieron nuevos cuadros, algunos cedidos por el Estado (como “La meta sudante” de Moreno Carbonero o el icónico “La autopsia del corazón” de Simonet, convertido con el paso del tiempo en la obra más conocida del Museo) y otros comprados a particulares, como es el caso de la mencionada “Alegoría...”, boceto para la decoración pictórica del techo del Teatro Cervantes⁴.

El cuidado discurso museográfico preparado para la reapertura del Museo ha tenido especialmente en cuenta el valor de este cuadro como presentación de la historia y de la esencia del mismo, otorgándole una lectura interdisciplinar que se ajusta muy bien a la propuesta contenida en la presente comunicación, que parte del patrimonio artístico como fuente de conocimiento mediante su interrelación con el alumnado universitario y, por ende, con la ciudadanía.

⁴ Museo (1933), p. 12.

Pintura e industrialización en el siglo XIX español

La relación entre la industrialización y el arte ha sido abordada en las últimas décadas a través de numerosos estudios y exposiciones (en el caso de nuestro país podemos mencionar la muestra “Pintura española de la era industrial, 1800-1900”, organizada en 1998 en Madrid por la Fundación Arte y Tecnología). Gracias a estas iniciativas se ha recuperado la mirada creativa que muchos artistas dirigieron hacia el mundo industrial. Hasta entonces, muchas de las obras de temática industrial (o susceptibles de ser estudiadas desde esta perspectiva) habían pasado desapercibidas o permanecían guardadas en almacenes al haberseles atribuido un valor menor en función de su grado de adscripción a las vanguardias⁵.

En la pintura española decimonónica sí despertaron cierto interés los paisajes transformados por la Revolución Industrial, ya fuera por las obras públicas y las infraestructuras o por la aparición de instalaciones fabriles con sus características chimeneas. Estos “pintores sensibilizados a la modernización industrial y a la corriente realista europea” (Besson) se preocuparon de captar el movimiento como imagen emblemática del progreso –tomando al ferrocarril como icono supremo de la modernidad en marcha y los puentes metálicos como expresión máxima de la nueva arquitectura de hierro- o, con un sentido más social, el mundo del trabajo. Ambas visiones contemplaban un determinado uso de la luz y del color: tonos luminosos para ilustrar el progreso técnico, tonos oscuros para recoger el trabajo en las minas y las fábricas⁶.

La atracción por el mundo industrial convivía a menudo con la tradición, que le servía de contrapunto y permitía combinar elementos modernos con escenas costumbristas o paisajes preindustriales. El proceso de urbanización y la introducción de nuevos servicios como los transportes, el abastecimiento de agua, la iluminación de gas o la electricidad también tuvieron su trasposición en los cuadros de algunos pintores, a veces de manera explícita (como en la “Inauguración de la traída de aguas del Lozoya a Madrid” de Eugenio Lucas Velázquez) y en otras ocasiones empleando los nuevos recursos lumínicos

⁵ Badosa (2001), p. 23.

⁶ Besson (2011), pp. 53-54. Entre los pintores que dedicaron parte de su obra al progreso técnico tenemos a Jenaro Pérez Villaamil y Darío de Regoyos; entre los que muestran compromiso social podemos citar a Vicente Cutanda, José Uría o Anselmo Guinea, todos ellos del ámbito norteño.

proporcionados por la luz artificial⁷. Las fábricas, o mejor sus imponentes y casi abstractos volúmenes, y el penoso mundo del trabajo, en este caso entre la descripción y la denuncia social, son otras vertientes temáticas del mundo industrial que quedan recogidas en la pintura española en el periodo comprendido entre mediados del XIX y los años 30 del XX. Aunque no sea frecuente, hay obras dedicadas a las mujeres obreras e incluso al trabajo infantil (como las dos versiones de “La niña obrera” de Juan Planella). En todo caso, la pintura no fue ajena a los cambios tecnológicos, sociales y económicos provocados por la industrialización⁸.

El desarrollo del capitalismo había convertido la producción artística, aunque no de modo absoluto, en un engranaje más del mercado y, por tanto, sujeto a las leyes de oferta y demanda. Los avances científicos y tecnológicos también afectaron a la labor de los artistas (valga el conocido ejemplo de las pinturas industriales que permitían pintar en exteriores) y al consumo de sus obras, en un mercado al que se incorporaron nuevos mediadores encargados de su promoción y comercialización: críticos, marchantes, salas de exposiciones. A la Iglesia y la aristocracia les sucedieron como principales consumidores de arte las clases burguesas y las instituciones museísticas, públicas o privadas⁹.

La modernidad tecnológica también fue expresada a través de pinturas alegóricas de inspiración más o menos clásica. Ángel Gracia y Antonio Aramburu pintaron en 1889 sendas alegorías de Vapor y de la Electricidad para el Casino Principal de Zaragoza, mientras que la nueva sede del Ministerio de Fomento en Madrid fue decorada con imágenes alegóricas de la Agricultura, el Comercio, la Industria y las Obras Públicas por Juan Comba en 1901¹⁰. Encontramos otras alegorías territoriales que incluyen una perspectiva de la industrialización, como las visiones de Bilbao y Vizcaya diseñadas por Anselmo Guinea y José Echenagusía para la vidriera (1899) y los techos (1903), respectivamente, del Palacio de la Diputación en la Gran Vía bilbaína¹¹.

⁷ Silva y Lorente (2007), pp. 383-388.

⁸ Silva y Lorente (2007), p. 333. Besseron (2011).

⁹ Silva y Lorente (2007), p. 340.

¹⁰ Silva y Lorente (2007), pp. 359-360.

¹¹ Guinea contrapuso el pasado y el presente del territorio a través de dos paisajes de la ría, reflejando praderas, ermitas y ferrerías en el primero y barcos, chimeneas y altos hornos en el segundo. González de Durana (2000), p. 180.

La prosperidad malagueña de mediados del XIX

La ciudad de Málaga y su hinterland contaba a mediados del Ochocientos con una adecuada integración en los mercados –gracias esencialmente al puerto y a la tradición mercantil de la ciudad- y con un empresariado reducido pero muy comprometido con los presupuestos modernizadores de la primera revolución tecnológica. El dinamismo de la economía malagueña en el segundo tercio del Ochocientos tuvo su reflejo en un incremento considerable del producto provincial, que marcó en ese período una tasa de crecimiento anual del 1'87%, muy superior a la media española, que se quedó en el 1'44%. Por el contrario, en la etapa 1860-1890 la tasa malagueña se redujo notablemente y pasó a estar por debajo de la española: un 0'84 frente al 0'88%¹².

A la altura de 1870 Málaga era todavía una ciudad industrial en apogeo, aunque lo seguiría siendo por poco tiempo. La prosperidad de las décadas centrales del siglo se basaba en el desarrollo del comercio a partir del intercambio de los productos agrícolas del entorno y en el funcionamiento de un cierto tejido industrial que tenía como sectores principales la siderurgia, el textil algodónero y algunas especialidades agroindustriales como el vino y el azúcar de caña, actividad ésta que se modernizó a mediados de siglo con la incorporación del vapor. Ese dinamismo socioeconómico se había visto reforzado recientemente por la inauguración de la conexión ferroviaria con Córdoba, que abría nuevas posibilidades de integración con el mercado nacional. En la etapa 1830-1860 la economía malagueña había crecido por encima de la media andaluza y española y su puerto acaparaba en el periodo 1850-1870 casi el 10% del comercio exterior español. A partir de entonces la decadente siderurgia acabó por cerrar por su evidente falta de competitividad, el sector textil entró en una larga etapa de crisis y la filoxera y la creciente competencia internacional afectaron a las actividades agroindustriales. Esta desintegración se evidenció en otras especialidades como la fabricación de jabón, que en 1871 todavía suponía casi un tercio de la contribución industrial con hasta 17 fábricas activas. En los años siguientes desaparecieron todas, incapaces de hacer frente a la competencia de los jabones de Marsella y Mallorca.

¹² Parejo (2009), pp. 57-59. La historiografía relativa al desarrollo económico de la provincia de Málaga no ha parado de crecer desde la década de 1970, dando lugar a sucesivas interpretaciones, cada vez más afinadas, de la evolución de la economía malagueña durante los siglos XIX y XX, destacando entre las más recientes las síntesis del Dr. Antonio Parejo.

La industrialización malagueña de mediados del Ochocientos ha sido visualizada a la luz de las grandes experiencias fabriles relacionadas con la siderurgia y el textil, pero nunca dejó de estar estrechamente vinculada al sector primario y a la transformación de productos agrícolas. De hecho, la elaboración de vino, aceite, azúcar, destilados y harinas acumuló siempre porcentajes de la actividad industrial que se movieron entre el 40 y el 50%. El mito de la “segunda provincia industrial de España”, derivado de los resultados de la Estadística de Contribución Industrial de 1856, ha sido matizado adecuadamente por los estudios de Antonio Parejo, que han ayudado a situar en su correcto lugar el proceso industrializador que vivió Málaga a partir del segundo tercio del siglo. Las actividades manufactureras en ningún momento llegaron a superar más de una quinta parte del empleo provincial y a aportar más de un 15% del valor añadido”¹³.

El protagonismo industrial malagueño hay que entenderlo, pues, en el contexto del análisis de las industrias líderes de la primera industrialización –textil algodónero y siderurgia-, en las que Málaga, ciertamente, llegó a ocupar una posición muy destacada en el marco español durante las décadas centrales del siglo XIX. Por otra parte, Parejo ha señalado el fortísimo nivel de concentración de las actividades fabriles siderúrgicas y algodóneras, representadas en un elevadísimo porcentaje por empresas pertenecientes exclusivamente a las dos familias más conocidas de la burguesía malagueña: los Larios y los Heredia.

Este grado de concentración empresarial pone en evidencia las dimensiones y la espectacularidad de los negocios fabriles de las dos grandes familias capitalistas malagueñas de la época, que llegaron a impresionar a los viajeros británicos que en aquellos tiempos llegaron a la capital. Sus numerosas actividades económicas afectaron al conjunto de la ciudad, indujeron profundas transformaciones urbanísticas, e influyeron decisivamente sobre los mercados de trabajo y de capital. Sin embargo, su condición de negocios elitistas acabó por lastrar su rentabilidad cuando las circunstancias que rodearon su nacimiento se modificaron, tanto por el fin de las guerras carlistas como por la progresiva articulación del mercado interior. El resultado fue que esas grandes experiencias industriales mostraron a la larga una profunda incapacidad para consolidar a su alrededor un denso tejido industrial formado por el establecimiento de industrias

¹³ Parejo (2009), p. 84.

complementarias ligadas a pequeños o medianos inversores, capacitadas para sobrevivir cuando las grandes factorías comenzaron a tener problemas.

Esa esterilidad –por llamarla de alguna forma- de los sectores líderes se vio además acompañada de un peso relativo más limitado del que a primera vista pudiera parecer, incluso si tomamos como referencia el sector industrial de la propia ciudad. Aún así, los datos extraídos de la matrícula de Contribución fabril de 1870 revelan el alto grado de concentración de los negocios industriales de Larios y Heredia, que sumaban entre ambos hasta un 43% de toda la tributación manufacturera generada en el municipio. La presencia de las dos familias se extendía no sólo por la siderurgia y el textil, sino que también englobaba actividades en la industria química (elaboración de jabón) y en la agroalimentaria (azúcar de caña y aguardiente). Pero era en los dos primeros sectores donde Heredia y Larios copaban de forma abrumadora la nómina de empresas: los primeros en la siderurgia, en la que sólo constaban otras dos fundiciones menores, y los segundos en el algodón, donde “Industria Malagueña” y “La Aurora” eran las únicas firmas registradas.

En cuanto a las infraestructuras de transporte, esenciales para la actividad mercantil, la posición costera y estratégica de Málaga convertía a su puerto en punto de referencia del comercio marítimo basado en los intercambios nacionales e internacionales con origen y destino en la provincia malagueña y en el interior andaluz. La década de 1860 fue testigo de las profundas transformaciones que modificaron el transporte marítimo internacional y el transporte terrestre. La modernización de ambos sistemas se concretó, en el primer caso, en la transición de la vela al vapor y el paralelo aumento de la capacidad de carga de los buques, y en el segundo, con un nuevo medio de comunicación, el ferrocarril, que se había convertido rápidamente en uno de los iconos más representativos de la Revolución Industrial.

La construcción del ferrocarril entre Málaga y Córdoba, que comenzó a funcionar en 1865, incrementó exponencialmente las posibilidades de comercialización de cereales y de otras mercancías agrarias e industriales. Si los esfuerzos iniciales por construir una línea ferroviaria entre Málaga y el interior andaluz deben ligarse estrechamente con las necesidades del carbón mineral cordobés para sus industrias siderúrgica, algodonera y azucarera, el nuevo eje ferroviario permitió orientar la producción agraria del interior hacia el puerto malagueño, acentuando su papel redistribuidor.

Por su parte, las deficiencias estructurales del puerto limitaban su adaptación a la modernización del transporte marítimo, problema que no empezó a solucionarse hasta la creación de la Junta de Obras del Puerto en 1869. El comercio marítimo estaba experimentando un notable crecimiento tanto en la cantidad como en el valor de las mercancías desplazadas, lo que facilitaba la integración del área malagueña en los mercados internacionales. La falta de calado de la dársena y la necesidad de muelles practicables para los nuevos buques de vapor, de mayor tamaño y que desplazaban toneladas muy superiores a los barcos de vela, llevó a la construcción de un nuevo puerto a partir de 1876, cuyas obras se prolongaron en las décadas siguientes.

Con el paso de los años los miembros de la familia Larios fueron consolidando su poderío económico frente a las otras dos grandes familias capitalistas, Heredia y Loring. En las listas provinciales de la Contribución Territorial e Industrial de 1871 Martín Larios aparecía como el mayor contribuyente, con una gran diferencia sobre el resto. También encontramos otros Larios en las primeras posiciones, junto con Tomás Heredia, Antonio Álvarez, Francisco Mitjana y Antonio Campos Garín. Estos tres últimos figuran entre los principales promotores urbanísticos del siglo XIX, y representan ese segundo escalón de la burguesía local que, aunque a mucha distancia de las grandes familias, formaba una clase próspera e ilustrada que protagonizó iniciativas culturales y dio pie a la aparición de un mercado artístico local.

Bernardo Ferrándiz y el encargo de la decoración del Teatro Cervantes

Para la formación de un conjunto de artistas dispuestos a satisfacer la demanda generada por la emergente burguesía malagueña fue determinante la presencia en la ciudad de Bernardo Ferrándiz y Bádenes (1835-1885). Ferrándiz era un pintor valenciano que, después de estudiar en las Escuelas de Bellas Artes de San Carlos de Valencia y de San Fernando de Madrid (donde fue discípulo de Federico Madrazo), marchó a París para ampliar su formación e integrarse en el mundo artístico parisino. En la capital francesa acudió al estudio de Duret y obtuvo cierto éxito en un momento en el que el interés por los artistas españoles se veía favorecido por la presencia de la emperatriz Eugenia de Montijo. En París conoció a Mariano Fortuny y entró en contacto con marchantes muy conocidos como Goupil y Hollender. En 1867 optó a varias plazas en escuelas de Bellas Artes, consiguiendo al año siguiente por oposición la cátedra de Colorido y Composición

de la Escuela de Málaga. La creación de esta cátedra respondía a una reestructuración del plan docente con el objetivo de aspirar al reconocimiento como centro de primera clase¹⁴.

Ferrándiz, que sentía verdadera devoción por la figura artística y humana de Fortuny, llegaba con una cierta reputación como artista ecléctico en el mercado de arte del momento. Rápidamente se convirtió en una personalidad de referencia en el mundo cultural de la ciudad y estableció una conexión entre la burguesía local y las corrientes realistas europeas, practicando un “realismo comercial”, de carácter formal, que encajaba perfectamente en el arte demandado desde los gustos burgueses. La llegada de Ferrándiz está considerada como el punto de partida de la aparición de un conjunto de artistas que se formaron bajo su magisterio y que atendieron la demanda comercial del mercado local de arte, alcanzando en algunos casos reconocimiento nacional: Moreno Carbonero, Muñoz Degrain, Nogales Sevilla, Denis Belgrano, Simonet Lombardo, Martínez de la Vega, Ruiz Blasco, etc. De alguna manera, Ferrándiz conectó el pobre panorama local del arte con las corrientes vigentes en España y Europa, introduciendo los postulados realistas como argumento de modernidad, que convivían con pervivencias románticas para conformar unos modelos eminentemente eclécticos y que en el caso malagueño serán asimilados en clave periférica¹⁵.

¹⁴ Sauret Guerrero (1996), pp. 33-73. Ossorio y Bernard (1883-84), pp. 235-236.

¹⁵ Ruiz Garrido (2012), pp. 53-54.

Imagen 2. Busto de Bernardo Ferrándiz, por Agapito Vallmitjana. Museo de Málaga

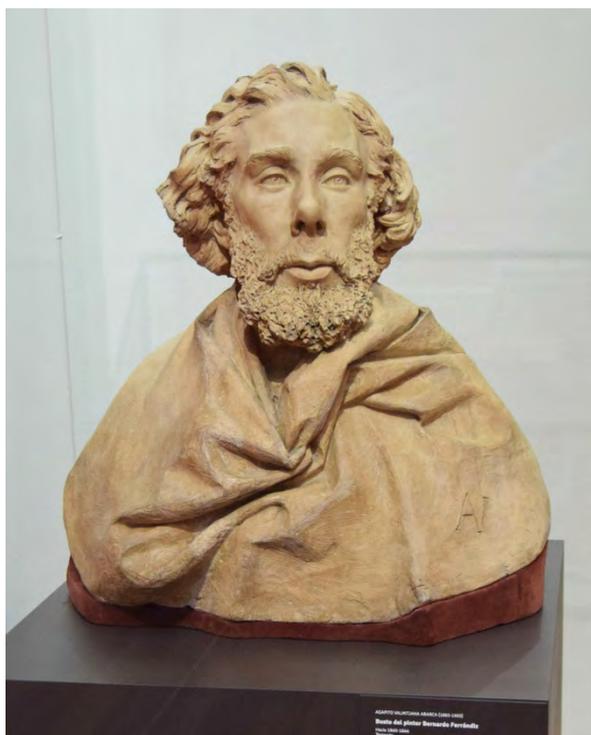


Foto: V. Heredia.

Pocos meses después de su llegada ya fue admitido como académico de la de Bellas Artes de San Telmo, y desde un principio mostró un notable interés por la docencia y por la renovación y mejora de la enseñanza artística de la Escuela¹⁶. Este afán renovador y modernizador le llevó al choque con los sectores más conservadores de la Academia malagueña y, en especial, con su presidente, el marqués de la Paniega, que la dirigió con mano firme durante medio siglo. Por otra parte, el compromiso político de Ferrándiz le hizo participar activamente en los sucesos revolucionarios que se produjeron entre 1868 y 1873, siempre vinculado a la facción republicana moderada.

Hombre de principios, fuerte temperamento y gran generosidad, defendió vehementemente su manera de entender el arte como expresión de una profesionalidad que perseguía una mejora de la enseñanza y del nivel artístico de su entorno, al mismo tiempo que difundía el modelo eclecticista del que era seguidor. Él mismo presumía de

¹⁶ La Escuela de Bellas Artes, creada en 1851, presentaba una docencia a cargo de profesores mediocres y centrados en géneros menores. La incorporación de Ferrándiz y más tarde de Muñoz Degrain implicó una mejora de calidad y una orientación de la pintura local hacia derroteros más innovadores y comerciales. Sauret Guerrero (1981), p. 56.

“haber creado un ambiente de valoración por el producto local que alcanza cotización en el extranjero y fomenta el coleccionismo local”¹⁷.

Durante la década de 1870 Ferrándiz alternó su labor docente en Málaga con estancias en Valencia y con una larga temporada en Italia en la que frecuentó a Fortuny y se centró en su producción pictórica. En 1878 fue nombrado director de la Escuela de Bellas Artes malagueña y reconocido como catedrático de estudios superiores, consolidando su posición docente y su prestigio profesional y artístico. Sin embargo, su caída en desgracia se produjo poco después, a raíz de un incidente con otro académico con el que mantenía una vieja rivalidad. Denunciado por agresión, fue encarcelado durante un mes e inmediatamente cesado como director de la Escuela. Aunque finalmente fue absuelto, ese incidente, que al parecer formaba parte de una maniobra promovida por el presidente de la Academia, afectó a su situación anímica y agravó una dolencia cardíaca que acabó con provocarle la muerte en 1885.

En su Valencia natal Ferrándiz se había integrado en el círculo de artistas como Llorente, Querol y Labaida, seguidores de la Renaixença en su versión más moderada. Declarado admirador de Fortuny, el eclecticismo de su obra se inscribe en los aires renovadores del siglo, dominado por la idea de progreso y modernidad. La profesora Sauret, quizás la mejor conocedora de Ferrándiz, lo define con estas palabras:

*Entiendo que Bernardo Ferrándiz es uno de los pintores del siglo XIX español que mejor nos puede definir ese modelo ecléctico que se da en Europa a partir de 1860, después que el comercio y la promoción oficial hubieran asimilado el movimiento realista con todo lo que contenía de renovación, disolución y propuestas de modernidad*¹⁸.

La reconocida dedicación docente del pintor valenciano, que excedía con frecuencia sus obligaciones, hizo que desde muy pronto fuera considerado como el promotor e iniciador de la conocida como Escuela Malagueña de Pintura del siglo XIX. Aunque la existencia de esta escuela ha sido cuestionada –por la propia Teresa Sauret, por ejemplo–, podemos “utilizarla en su sentido más básico, aquel que se refiere a la enseñanza y todos sus componentes: instituciones, maestros y discípulos”¹⁹.

¹⁷ Sauret Guerrero (1996), pp. 29-30.

¹⁸ Sauret Guerrero (1996), p. 215.

¹⁹ Ruiz Garrido (2012), p. 53.

El año 1870, cuando llevaba poco tiempo en la ciudad, fue especialmente fructífero para Ferrándiz. La Diputación Provincial le subió el sueldo, nació su primer hijo y se trasladó a París para concurrir al Salón de la capital francesa y mantener su proyección internacional. El 24 de mayo, además, firmó el contrato de un gran encargo, el mayor que realizó durante su carrera. Se trataba de realizar la decoración pictórica del nuevo Teatro Cervantes, obra de gran envergadura para la que solicitó la ayuda de su íntimo amigo Antonio Muñoz Degrain, quien se desplazó expresamente desde Valencia²⁰.

Un grupo de burgueses (“personas acauladas y a la par amantes de la literatura y el arte escénico”²¹), agrupados en una sociedad constructora, estaba acometiendo entonces la erección de un teatro moderno. En esos momentos en la ciudad solo funcionaba el Teatro Principal, levantado a finales del siglo XVIII y que estaba atravesando una etapa decadente. En las huertas del desamortizado convento de la Merced se había instalado en 1861 un espacio abierto para espectáculos que recibió el nombre de Circo de la Merced. Al año siguiente, con motivo de la visita de la reina Isabel II, se acometieron reformas que lo convirtieron en un recinto cubierto y pasó a llamarse Teatro del Príncipe Alfonso. En marzo de 1869, cuando se denominaba Teatro de la Libertad, fue pasto de las llamas en un incendio que, afortunadamente, no causó víctimas²².

El solar del local desaparecido fue adquirido por la mencionada sociedad para erigir el nuevo teatro. Se trataba de un recinto escénico adaptado a los gustos de esa nueva burguesía industrial y comercial y a las necesidades de los espectáculos teatrales y musicales del momento. El diseño, de gran sobriedad en su exterior y que en el interior adoptaba una planta en forma de herradura con cuatro pisos en su perímetro, fue encargado al arquitecto madrileño Gerónimo Cuervo, quien a partir de 1868 intervino en múltiples actuaciones de reforma urbana y construcción de edificios promovidas por miembros de esa burguesía y que afectaban a solares procedentes de conventos desamortizados²³. Como ocurría en el caso del Teatro Cervantes, a los activos procesos de renovación urbanística y promoción inmobiliaria se unía la creación de un

²⁰ Sauret Guerrero (1996), pp. 82-83 y 86. A finales de 1870 Ferrándiz se instaló en un piso de las recién estrenadas Casas de Campos, en la Plaza de la Merced, promovidas por Antonio Campos y diseñadas por Gerónimo Cuervo, ambos personajes muy relacionados con el encargo del Teatro Cervantes.

²¹ Fernández (1903), p. 8.

²² Sauret Guerrero (1979), p. 72. Varios autores (1987), pp. 48-49.

²³ Varios autores (1987), pp. 57-68.

equipamiento de ocio acorde con las necesidades y gustos de la emergente burguesía de mediados de siglo.

La sociedad abrió una suscripción de acciones, por valor de 3.500 pesetas cada una, que otorgaban la propiedad de una butaca, y a su vez cada grupo de ocho acciones daba derecho a un palco. Los miembros de la junta directiva de la sociedad constructora eran Antonio Campos Garín²⁴, Wenceslao Enríquez Delius, Manuel Romero de la Bandera, Manuel Orozco Boada, Adolfo Prías y Pedro Beltrán²⁵.

A los promotores, por supuesto, no se les pasó por alto el valor representativo del nuevo edificio relacionado con el ocio y el esparcimiento. Por ello cuidaron bastante la calidad y el tema de la pintura decorativa que habitualmente en estos casos reforzaba y potenciaba el mensaje sostenido por la arquitectura²⁶. La junta directiva encargó a Bernardo Ferrándiz la decoración pictórica del nuevo teatro en dos elementos: uno fijo, el techo del patio de butacas, y otro móvil, el telón de boca. Para el techo se especificaba el tema, una “alegoría de Málaga con su Puerto, Estación del ferro-carril, y la Agricultura, Industria y Comercio”. En el telón debía representar “las artes expuestas por el realismo”. En el contrato privado, firmado el 24 de mayo de 1870, el precio de la obra se establecía en 40.000 reales y en una butaca a perpetuidad, y en dicho documento el artista se comprometía a “que su obra corresponderá por su belleza y condiciones artísticas al buen nombre de que disfruta para que a su entrega no haya inconvenientes ni reclamaciones”. El plazo de realización se establecía en cuatro meses²⁷.

²⁴ El empresario Antonio Campos encargó a Ferrándiz en 1872 la decoración del techo del Café Universal, ubicado en los bajos de un edificio levantado en uno de los solares del demolido convento de San Bernardo. Sauret Guerrero (1996), p. 84.

²⁵ Pino (1985), vol. II, pp. 347-348 incorpora a esa junta directiva inicial a Carlos Larios, marqués de Guadiaro. En 1872 la parte del coliseo que permanecía libre fue vendida por los accionistas a Amador Sans Subiola para pagar las deudas contraídas durante la construcción, quedando la propiedad compartida entre los primeros y el segundo hasta que en 1891 los accionistas compraron la parte libre a la viuda de Sans. Fernández (1903), pp. 8-9.

²⁶ Ruiz Garrido (2012), p. 67.

²⁷ Una copia del contrato se conserva en el Archivo Díaz de Escovar de la Fundación Unicaja de Málaga, legajo 14 (1.3).

Imagen 3. “Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga”, de B. Ferrándiz y A. Muñoz Degrain (1870). Museo de Málaga.



Foto: V. Heredia

Para atender el encargo Ferrándiz contó con su amigo y paisano Antonio Muñoz Degrain, especialista en paisajes y promotor de esta temática en la escuela local, para que ejecutara los fondos de la composición. Primero realizaron el boceto y posteriormente fue trasladado con bastante fidelidad al techo del patio de butacas del edificio en construcción. El encargo fue completado con notable rapidez, pues entre la firma del contrato y la inauguración del teatro pasaron poco más de seis meses²⁸. Además, en el mismo plazo terminó el telón de boca, en el que Ferrándiz hizo gala de su sentido del humor autorretratándose como Mefistófeles y representando a otros personajes

²⁸ Aunque la obra aparece firmada por Ferrándiz y Muñoz Degrain, algunas fuentes posteriores informan de que para la pintura del techo contaron con la ayuda de varios discípulos del primero: Marterino, Carreto, Materredonda, Barco y Pérez. Sauret Guerrero (1979), p. 75.

relacionados con las artes escénicas como Pierrot y Arlequín junto con figuras que evocan el teatro y la música y los nombres de ilustres dramaturgos²⁹.

Una lectura de la Alegoría de Ferrándiz

La versión definitiva de la alegoría es un gran óleo con unas respetables dimensiones de 9 metros de ancho por 16,5 metros de alto, y una superficie pintada de casi 150 metros cuadrados³⁰. En palabras de la Dra. Teresa Sauret, el techo fue reconocido inmediatamente como “un signo parlante de los intereses de la Málaga del siglo XIX” y un reflejo del esplendor económico de aquellos años³¹. Por otra parte, según Belén Ruiz la alegoría de Ferrándiz ayudaba a “construir y proclamar una imagen, la de la ciudad y sus habitantes que se vanaglorian de sus virtudes y conquistas”³².

Ferrándiz concibió una audaz composición que rompía los esquemas tradicionales y, por tanto, ofrecía un discurso nuevo y adaptado a las demandas de la burguesía mercantil e industrial, que quería verse reflejada en el nuevo espacio de ocio que le era propio. En el tema, la alegoría combinaba escasos elementos tradicionales que enlazaban con la tradición histórica (prácticamente limitados al Castillo de Gibralfaro), dejando de lado cualquier motivo de carácter religioso o aristocrático, con hitos concretos del desarrollo económico de aquellos años: las fábricas, la estación o el tinglado de hierro del muelle. Es decir, es un reflejo de la ciudad contemporánea, nueva, que está surgiendo y reemplazando a la urbe del Antiguo Régimen.

El realismo de Ferrándiz era interpretado en los medios locales como una muestra inequívoca de su modernidad, de su apego a los modelos estéticos más actuales. Pero esa modernidad no dejaba de ser la plasmación de un tipo de pintura burguesa y comercial propiamente ecléctica³³. Aun así, el tratamiento de la gran obra concebida por Ferrándiz no fue totalmente comprendido. Una caricatura de Ferrándiz realizada por el pintor local

²⁹ Varios autores (1987), pp. 90-91. El telón de boca mide 9,1 por 12,8 metros y fue restaurado en el año 2017 por la empresa Quibla, a iniciativa del Ayuntamiento de Málaga y la Fundación Málaga.

³⁰ La pintura del techo del Teatro fue restaurada entre los años 2004 y 2005 por el equipo de la empresa Tekne Conservación y Restauración, en una iniciativa financiada por la Fundación Málaga con 175.000 euros. <https://fundacionmalaga.com/proyecto/restauracion-de-la-pintura-cenital-del-teatro-cervantes/>.

³¹ Varios autores (1987), p. 92.

³² Ruiz Garrido (2012), p. 72.

³³ Varios autores (1987), P. 79.

Horacio Lengo muestra humorísticamente la reivindicación de la obra por parte del maestro, mientras que en la prensa se escribió que la composición no era la más adecuada para el techo de un teatro. Así lo expresaba el cronista del periódico *El Avisador Malagueño* al describir el edificio:

(...) pero que un paisaje representado en un techo, si original como idea, y perfectamente desempeñada en el caso que nos ocupa, no concurre en el mismo grado al conjunto y exigencias de la construcción. Un techo debe ser siempre un techo, o a lo más un cielo, pero aquella vegetación tropical del fondo del cuadro, aquella carreta de cañas dulces, aquella animación y faenas del puerto, aquellas fábricas orgullo de la industria, aquella fecundidad de la naturaleza, ora en frutos, en flores, en animales y en los incomparables tipos de bellezas de aquellas mugeres y de aquellos pequeñuelos, debían ser admirados de más de cerca y en otro cuadro que el del techo de un teatro. Felicitamos al artista que lo ha egecutado por la magia de su pincel, sintiendo que tan bella obra se vea allí espuesta y que se marchite naturalmente con el humo de las luces y el transcurso del tiempo³⁴.

Como vemos, el abigarrado paisaje que se descubría sobre el público del teatro no fue entendido por muchos, aunque tanto el arquitecto como el pintor recibieron una sonora ovación el día de la inauguración del recinto, el 17 de diciembre de 1870. El conjunto aparece estructurado en torno a un motivo central, alrededor del cual giran todos los demás elementos. Es un tipo de composición clásica y usual en las obras de carácter alegórico o histórico, que otorga una solemnidad adecuada al tema y un especial significado a la imagen central, que concentra la lectura principal, mientras que los restantes componentes se pueden leer de forma ordenada a partir del primero³⁵. La junta directiva había especificado el tema general pero dejó al artista libertad para abordarlo, aunque sí imponía la presencia de determinados hitos: el puerto, la estación del ferrocarril y motivos representativos de la agricultura, la industria y el comercio. Se le piden, por tanto, no elementos simbólicos, sino elementos reales, vivos de la ciudad en ese momento³⁶. A continuación propongo un recorrido por la obra, destacando los detalles que, gracias a la diferencia de escala, aparecen en la versión final y no en el boceto.

Como motivo central aparece un monumento con forma de templete coronado por una figura femenina sedente con los atributos del comercio (el caduceo del dios Mercurio) y una tabla con la ley, clara alusión a la por entonces recientemente descubierta Lex Flavia Malacitana. Esta figura debemos interpretarla como una representación de la ciudad, de

³⁴ *El Avisador Malagueño*, 8 de diciembre de 1870

³⁵ Varios autores (1987), pp. 83-84.

³⁶ Sauret Guerrero (1981), p. 71.

Málaga (es decir, de la burguesía dominante), alrededor de la cual se agrupan figuras femeninas e infantiles ofreciendo frutos de la tierra. La figura central también ha sido interpretada con un sentido político, dada la personalidad del autor y el momento político de la obra (mientras se estaba realizando se producía el debate entre la elección de un nuevo monarca o la instauración de una república). Habría ahí una asociación entre la alegoría de la ciudad y la idea de la República³⁷, reafirmada por la corona mural que ostenta la imagen sobre su cabeza.

Imagen 4. Techo del Teatro Cervantes (1870).



Foto: Eduardo Nieto

Las actividades agropecuarias están representadas alrededor del motivo principal: frutas y verduras (con especial protagonismo de las uvas), un carro de heno, aves de corral,

³⁷ Varios autores (1987), pp. 86-88. J.L. Romero sostiene que la imagen de la matrona se corresponde con el proyecto que se estaba manejando a principios de 1870 para homenajear a las víctimas de los sucesos de enero de 1869, con lo cual Ferrándiz se habría inspirado en un modelo existente. Romero Torres (1981), pp. 118-119. Otra interpretación ve en la imagen femenina una representación de las Bellas Artes, por la inscripción que figura en el cuerpo del templete (“Honor a las Bellas Artes”). Camacho (2006), pp. 203-204 y ficha del cuadro en la web del Museo de Málaga: <http://www.museosdeandalucia.es/web/museodemalaga/obras-singulares>.

ovejas y cabras. A la derecha, enlazando con la representación de la industria, vemos una escena de descarga de un carro tirado por bueyes con un cargamento de caña de azúcar. Un letrero nos indica su origen: el Cortijo de Carambuco, situado en Churriana, al oeste de la ciudad³⁸.

En la parte inferior se refleja el comercio a través de un rincón del puerto, quedando a la izquierda una escena de carga de cajas, barriles y sacos, que recoge la esforzada actividad de cuatro trabajadores portuarios. En la versión del techo en las cajas y barriles aparecen los nombres de los comerciantes exportadores, que eran al mismo tiempo miembros de sociedad constructora y, algunos, de la junta directiva del Teatro: M. Orozco Boada, Adolfo Prías, John Clemens & Son, J. Kreisler, Viuda de P. Valls, R.M. Gómez, Mathias Huelin & Co. y M. Romero de la Bandera. El pintor incluyó una esquina del tinglado de hierro que los comerciantes malagueños construyeron en 1847 en el puerto para asegurar la conservación de las mercancías depositadas en el muelle.

Imagen 5. Detalle de la parte central del techo.



Foto: Eduardo Nieto

³⁸ Esta finca fue adquirida a mediados del siglo XX por Julio Caro Baroja.

A la derecha otra escena laboral se ocupa de la pesca, en concreto de un grupo de jabegotes que saca el copo (variedad de pesca de arrastre practicada desde la orilla) tirando de la red desde el muelle, amenizados por los cantos de un joven que toca la guitarra y con varias especies de peces a sus pies. Esta escena está descontextualizada de forma forzada, ya que se realizaba siempre desde la playa.

Sobre el muelle aparecen dispuestos diversos objetos ornamentales cerámicos (ménsulas, platos, bustos y jarrones) que ya nos indican una referencia a la exportación de productos cerámicos³⁹. Precisamente el Museo guarda algunas piezas similares a las representadas en la alegoría.

La industria protagoniza el lado derecho de la composición. Si en el nivel inferior vemos los productos cerámicos, inmediatamente por encima tenemos la fachada de estilo neoárabe de una fábrica de azúcar, con casi toda seguridad la de Martín Heredia, ubicada en el barrio de La Malagueta⁴⁰.

Por encima sobresale una chimenea sin actividad, y justo detrás, a la izquierda, se vislumbra la fachada de la fábrica textil “Industria Malagueña”, de los Larios, con sus dos chimeneas, éstas sí humeantes. A su lado y en una situación adelantada, con una vecindad que se correspondía en la realidad, la ferrería de Heredia, La Constancia, con el perfil de los altos hornos. Justo delante, rodeada de vegetación, la estatua de hierro de Manuel Agustín Heredia, fundador de la siderurgia malagueña, obra del escultor José Vilches y que fue instalada en los jardines de la entrada de la industria después de su muerte en 1846. Aunque no se detalla en la pintura, en la base de la estatua se disponían relieves con temas alegóricos de las actividades comerciales y fabriles de Heredia.

Como contrapunto, al otro lado del motivo central tenemos el otro gran monumento cívico de la ciudad, el obelisco de inspiración romántica instalado en 1842 en la Plaza de la Merced en recuerdo del héroe liberal Torrijos y sus compañeros, que habían sido fusilados

³⁹ La fábrica de productos cerámicos de Sánchez Hermanos exportaba a Cuba bustos y relieves escultóricos. Mercier y Cerda (1866), p. 140. El escultor ornamentista José Pelli presentó a la exposición artística del Liceo de Málaga de 1872 objetos como trozos de cornisa, bajorrelieves en yeso, jarrones, ménsulas y adornos de barro cocido, similares a los que aparecen en el techo del Teatro Cervantes. Romero Torres (1981), p. 101.

⁴⁰ Sabemos que la fábrica de refinado de azúcar de Martín Heredia tenía una imagen similar: “El aspecto exterior es de muy buen gusto, constando de dos cuerpos salientes y unidos por una tapia en medio de la cual se abre un precioso arco moruno”. Mercier y Cerda (1866), p. 139.

en las playas de San Andrés en 1831⁴¹. Este monumento, diseñado por Rafael Mitjana y que se eleva sobre una bóveda subterránea que sirve de mausoleo de las víctimas del absolutismo, ha sido desde entonces el símbolo del carácter liberal de Málaga, distinguida con el lema de “La primera en el peligro de la libertad”.

Ambos monumentos eran los únicos que se habían erigido en el paisaje urbano local hasta 1870, uno con un sentido político liberal y el otro con un matiz claramente económico⁴².

Imagen 6. Estación de ferrocarril, ángulo del tinglado de hierro y escena portuaria. Detalle del boceto de la “Alegoría”. Museo de Málaga.



Foto: V. Heredia

⁴¹ Morales Folguera (1981), pp. 148-154.

⁴² Romero Torres (1981), pp. 118-119.

Por último, la composición se cierra con la representación del transporte, en el lado izquierdo. Si abajo tenemos un carro tirado por una bestia, la recién estrenada estación de ferrocarril emerge como emblema rutilante de la modernización y de la arquitectura del hierro. Había sido inaugurada en 1865 y ya empezaba a ser reconocida como una nueva fachada de la ciudad, puerta de comunicación hacia el interior de la Península. Es representativo que se eligiese la estación, el edificio urbano, antes que el ferrocarril propiamente dicho, es decir, el movimiento. Se trata de una manera estática de representar el progreso a través del transporte ferroviario, que permite conectar las ciudades con sus entornos próximos y lejanos y estimula el desarrollo del comercio. Además, los ferrocarriles jugaron un importante papel en la configuración de los nuevos espacios urbanos, generándose nuevas centralidades en torno a las estaciones, “monumentos de la ingeniería moderna”, convertidas en núcleos de comunicación y del movimiento mercantil⁴³.

La perspectiva oblicua de la estación, a la izquierda, y de la fábrica de azúcar, a la derecha, permite dar al paisaje la necesaria profundidad. El fondo, en tonos ocres, queda cerrado en la parte superior con una perspectiva del monte y Castillo de Gibralfaro, presente en el escudo de la ciudad y resumen de su larga historia. Significativamente no aparecen elementos religiosos que también son representativos de Málaga, destacando la ausencia del volumen de la Catedral.

El conjunto nos muestra una representación “realista” de los principales símbolos del esplendor económico contemporáneo a su realización. Los monumentos y edificios recogidos son reales, excepto el motivo central –aunque, como hemos visto, puede que estuviera tomado de un proyecto que no se llegó a realizar-. Ferrándiz se ocupó de los personajes y de los escenarios principales, mientras que Muñoz Degrain pintó los paisajes de los fondos. El mundo laboral queda recogido en las escenas del puerto, de pesca y de descarga de caña, que son las únicas que presentan movimiento. El trabajo industrial y las máquinas no aparecen, solo las fachadas o las siluetas de las fábricas y de la estación, de forma estática. Se entiende que el lema inscrito en el interior del templete, “Honor a

⁴³ Costa Mas (2006), p. 3. En la década de 1870 las estaciones fueron motivos de cuadros de pintores como Monet, Manet y Sisley. Sarriugarte Gómez (2003), p. 8.

las Bellas Artes”, hace referencia al carácter protector de la ciudad, es decir, de la burguesía, hacia el mundo de la cultura, expresada en el propio teatro⁴⁴.

Cabría preguntarse si, finalmente, Ferrándiz cumplió el encargo al realizar la “alegoría de Málaga”. Según el diccionario de la RAE, alegoría es una “ficción en virtud de la cual un relato o una imagen representan o significan otra cosa diferente”. Aunque Ferrándiz, republicano moderado, no era un pintor interesado en la temática industrial (y de hecho la mayor parte de su obra responde a un carácter costumbrista y de tradiciones, especialmente valencianas)⁴⁵, cumplió aquí el encargo y diseñó, en colaboración con Muñoz Degrain, una gran composición en la que recogió escenas populares de aire regionalista (sin duda su gran especialidad) junto a la representación fiel de instalaciones económicas: puerto, estación y fábricas. Pero, insisto, sin movimiento, en una visión estática que, en cierta medida, se contraponía a la idea que se pretendía expresar: el progreso, potenciando por el contrario la solemnidad de la alegoría. La propia ciudad, en aquellos momentos en un periodo de transformación urbana, es eludida y resumida en la matrona central, y los símbolos ideológicos quedan reducidos al liberalismo, sin aparición de motivos religiosos.

Aun así, ese carácter realista le otorga un importante valor como fuente documental para el estudio del Patrimonio Industrial, ya que casi todos los elementos representados han desaparecido total o parcialmente.

Una propuesta didáctica a partir de la “Alegoría”

De las motivaciones temáticas que enumera Luis Badosa a la hora de analizar la relación entre arte e industrialización (de carácter social: huelgas, accidentes, explotación laboral; estéticas: el trabajo, la fábrica, las máquinas, el producto industrial; el mecanicismo, las representaciones mitológicas o la industria como símbolo de poder)⁴⁶, apenas podemos encontrar rastro en la abundante obra de los numerosos pintores malagueños de la segunda mitad del XIX y primeras décadas del XX. A pesar de moverse en una ciudad con un

⁴⁴ Ruiz Garrido (2012), p. 72.

⁴⁵ Aunque Silva y Lorente consideran de temática obrera el cuadro “Aguas sulfurosas de la fuente de Santa Lucía”, que pintó en Italia y fue presentado al Salón de París de 1875, ya que presenta una animada conversación entre los clientes y las empleadas del balneario. Silva y Lorente (2007), p. 348.

⁴⁶ Badosa (2001), pp. 42-45.

importante puerto comercial y cuyo paisaje todavía exhibía una notable concentración de edificios industriales –y que, por tanto, contaba con un activo mundo laboral con todas sus miserias-, esos artistas dirigieron sus miradas hacia temas más amables que les permitían vender sus lienzos a la burguesía dominante: retratos, bodegones, cuadros de costumbres o escenas históricas.

Aparte de la representación de barcos de distinto porte impulsados por las diferentes tecnologías existentes en la época (vela, vapor), relativamente abundantes en las marinas de pintores como Emilio Ocón o José Gartner, se hace especialmente complicado hallar referencias industriales en el amplio catálogo de estos artistas, aunque sí localizamos algunos ejemplos en los que el paisaje fabril sirve de elemento de fondo: así tenemos el cuadro de Herrera Velasco “Llegada a Málaga de Alfonso XII” (1877), en el que aparece el tinglado de hierro del puerto, o el óleo “La moraga”, de Horacio Lengo, con una serie de chimeneas como fondo de una escena playera infantil⁴⁷.

Esta carencia de obras de carácter económico y más específicamente industrial en la prolífica pintura malagueña decimonónica nos hace dirigir nuestra atención hacia esa excepción –al fin y al cabo un encargo ejecutado por un pintor sin mayor interés en esa temática- que es el cuadro-boceto que formula el discurso de entrada al Museo y lo relaciona directamente con el Teatro donde se encuentra su versión definitiva, abriendo la posibilidad de emplear ambos recursos culturales como un medio de acercamiento a los fenómenos económicos y sociales del siglo XIX. Asimismo, e independientemente de la voluntad de sus autores y comitentes, constituye el mayor ejemplo de iconografía económica e industrial de esa época, a modo de enorme retrato de la fallida industrialización malagueña.

A pesar de la mencionada escasez de referencias artísticas, los fondos de la sección de Bellas Artes del Museo de Málaga nos permiten ampliar esa perspectiva, especialmente gracias a las obras de los marinistas, que recogían en sus lienzos barcos y escenas portuarias en los que vislumbramos la evolución técnica de la navegación⁴⁸. En este sentido podemos destacar óleos como “Marina”, de Adolfo Ocón (1886), “Muelle Viejo”,

⁴⁷ Ambos cuadros pertenecen a la colección del Ayuntamiento de Málaga.

⁴⁸ Las marinas suelen incluir paisajes costeros en los que aparecen los muelles e instalaciones auxiliares como grúas, faros y almacenes, como el tinglado de hierro del puerto malagueño que ya hemos mencionado. Silva y Lorente (2007), pp. 375-379.

de Gartner (1887) y “Vista del puerto de Málaga”, de Emilio Ocón (hacia 1870-1890). Hay que destacar una obra muy particular, “Los altos hornos de noche”, pintada por Ricardo Verdugo Landi, discípulo y seguidor de Emilio Ocón y, en consecuencia, reconocido pintor de marinas, que nos ofrece una visión industrial apocalíptica en este cuadro, canto del cisne artístico de la siderurgia malagueña⁴⁹.

Imagen 7. “Los altos hornos de noche”, de R. Verdugo Landi (ca. 1900-1920). Museo de Málaga.



Foto: V. Heredia

En definitiva, estos ejemplos de obras pictóricas nos permiten una lectura iconográfica del complejo mundo de la industrialización, integrando en la docencia de Historia Económica el espacio y las obras del Museo, mediante visitas y clases prácticas a partir de los lienzos que hemos señalado aquí y de otras temáticas relacionadas presentes en la sección de Bellas Artes, como el retrato burgués.

⁴⁹ El cuadro, sin fecha, fue pintado en el periodo 1900-1920, durante las últimas etapas de actividad de los altos hornos malagueños. Podríamos buscar un antecedente lejano de esta obra en el lienzo de Louthembourg “Coalbrookdale de noche”, pintado en 1801.

La propuesta didáctica resultante de todo lo anterior debe incluir la historia del propio edificio de la Aduana y su vinculación con el puerto para tratar del desarrollo comercial del último tercio del siglo XVIII, de las transformaciones de la navegación marítima en el tránsito de la vela al vapor y las consecuentes reformas portuarias y, por último, de las causas del crecimiento económico malagueño del segundo tercio del siglo XIX y de su posterior ocaso, a través de sus actividades, industrias y personalidades⁵⁰.

Los textos informativos que, de forma excepcional, acompañan la “Alegoría” son una buena ayuda para facilitar una interpretación del cuadro. Además, la actividad debe ir acompañada del uso de recursos en red –archivos fotográficos, artículos especializados– de manera previa y posterior a la visita, con el objetivo de integrar fuentes diversas que, enlazando con el temario del curso, permitan construir un conocimiento propio por parte del alumnado y mejorar el manejo de las competencias digitales.

El recorrido por la colección de Bellas Artes del Museo se puede complementar con la visita al propio Teatro Cervantes (la distancia entre ambos edificios y a su vez con la Facultad de Económicas facilita ese itinerario) y la visión directa del techo del patio de butacas, aunque esta posibilidad queda limitada por la programación del recinto.

Por supuesto, los contenidos reseñados no agotan ni mucho menos las posibilidades didácticas del flamante Museo de Málaga para la docencia de Historia Económica. La sección de Arqueología conserva numerosas piezas que nos hablan de las actividades productivas y comerciales en el mundo prehistórico, antiguo y medieval, aparte del ya reseñado coleccionismo burgués del siglo XIX representado por la familia Loring Heredia. En cuanto a la sección de Bellas Artes, sin duda se pueden hacer más y más profundas lecturas económicas de su amplia colección. Todo un reto para integrar el Museo en la docencia universitaria*.

⁵⁰ El diseño de la actividad se ha ido preparando durante el curso 2017-2018 con la intención de ponerla en práctica en el siguiente con los grupos del primer curso del grado de Economía de la UMA.

* Este trabajo se integra en los resultados del Proyecto de Innovación Educativa “Implementación de Mejoras en el proceso de enseñanza-aprendizaje de las Competencias Digitales en Humanidades, Ciencias Sociales y Educación”. Código 17-020 de la Universidad de Málaga.

Bibliografía

- BADOSA, Luis (2001), “Presencia del arte en el futuro museo industrial”, *Fabrikart*, 1, pp. 22-45.
- BESSERON, Dominique (2011), “El individuo en el paisaje industrial del siglo XIX en Asturias y otras regiones de España (1850-1925)”, *Individu et société: représentation, rapports, conflits (I : Espagne)*. Travaux et Documents Hispaniques, 1, pp. 53-63.
- CAMACHO, Rosario (dir.) (2006), *Guía histórico-artística de Málaga*, Editorial Arguval, Málaga.
- COSTA MAS, José (2006), “Ferrocarril, ciudad y territorio. Miradas desde la pintura y el grabado (1844-1914)”, IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI24.pdf>
- FERNÁNDEZ, Baldomero (1903), *Anales del Teatro Cervantes de Málaga*, Málaga.
- GONZÁLEZ DE DURANA, Javier (2000), “Los Bilbaos imaginados en la pintura”, *Bidebarrieta*, 8, pp. 175-185.
- MERCIER, A. y CERDA, Emilio de la (1866), *Guía de Málaga y su provincia*, Cádiz.
- MORALES FOLGUERA, José Miguel (1981), “El proceso de transformación de la Plaza de la Merced en el siglo XIX. El paisaje urbano en el que nació y vivió Picasso en Málaga”, *Centenario Picasso. Una sociedad a fines del siglo XIX: Málaga*, Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 141-167.
- MUSEO (1933), *Museo Provincial de Bellas Artes de Málaga. Extracto del catálogo ilustrado con 185 reproducciones fotográficas originales de R. Murillo Carreras, director del Museo*, Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga, 5ª ed.
- OSSORIO Y BERNARD, M. (1883-1884), *Galería biográfica de artistas españoles del siglo XIX*, Madrid.
- PAREJO, Antonio (2009), *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*, CEDMA, Málaga.

- PINO, Enrique del (1985), *Historia del teatro en Málaga durante el siglo XIX*, Editorial Arguval, Málaga, 2 vols.
- RAMOS FRENDON, Eva M^a. (2000), *Amalia Heredia Livermore, marquesa de Casa Loring*, Universidad de Málaga, Málaga.
- R[ODRÍGUEZ] DE BERLANGA, Manuel (1903), *Catálogo del Museo Loringiano*, Málaga.
- ROMERO TORRES, José Luis (1981), “La escultura en Málaga a fines del siglo XIX”, *Centenario Picasso. Una sociedad a fines del siglo XIX: Málaga*, Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 93-140.
- RUIZ GARRIDO, Belén (2012), *Historia del Arte de Málaga. La pintura malagueña del siglo XIX*, Diario Sur, Málaga.
- SARRIUGARTE GÓMEZ, Íñigo (2003), “Una visión del ferrocarril desde la pintura, el grabado y el cine durante los siglos XIX y XX”, III Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón. Disponible en: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te1.pdf>
- SAURET GUERRERO, M^a. Teresa (1979), “La decoración pictórica del Teatro Cervantes de Málaga”, *Baetica*, 2 (I), pp. 71-78.
- SAURET GUERRERO, M^a. Teresa (1981), “Panorámica de la pintura malagueña en el nacimiento de un genio”, *Centenario Picasso. Una sociedad a fines del siglo XIX: Málaga*, Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 53-92.
- SAURET GUERRERO, Teresa (1996), *Bernardo Ferrándiz. Bádenes (Valencia, 1835/Málaga, 1885) y el eclecticismo pictórico del siglo XIX*, Benedito Editores, Málaga.
- SILVA SUÁREZ, Manuel y LORENTE LORENTE, Jesús Pedro (2007), “Técnica e ingeniería en la pintura española ochocentista: de la modernidad, presencias y ausencias”, SILVA SUÁREZ, M. (ed.), *Técnica e ingeniería en España. IV. El Ochocientos. Pensamiento, profesiones y sociedad*, Real Academia de Ingeniería-Institución Fernando el Católico-Premsas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, pp. 331-404.

SOBRINO SIMAL, Julián (1999), “El paisaje, las máquinas y los hombres: La pintura como fuente de documentación social para la arqueología industrial”, *Artigrama*, 14, pp. 65-78.

VARIOS AUTORES (1987), *Teatro Municipal Miguel de Cervantes*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga.