

# FÁBRICAS Y ARTE. LA ALEGORÍA DE FERRÁNDIZ Y MUÑOZ DEGRAIN COMO FUENTE ICONOGRÁFICA DE LA INDUSTRIALIZACIÓN MALAGUEÑA

**Víctor Manuel Heredia Flores**

Departamento de Teoría e Historia Económica. Universidad de Málaga

[vmheredia@uma.es](mailto:vmheredia@uma.es)

## RESUMEN

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 algodónero, 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 suele agruparse en la denominada Escuela Malagueña de Pintura, aunque algunos investigadores creen que no llega a reunir las condiciones para ser considerada como tal. En general, las obras de esos pintores responden a un estilo costumbrista adaptado al gusto de esa burguesía mercantil e industrial, presentando temas amables que no solían reflejar el proceso de cambio social, urbanístico y económico que se estaba produciendo a mediados del siglo XIX. De hecho, la industrialización malagueña de esas décadas cuenta con una escasa representación iconográfica, limitada a algunos grabados aparecidos en la prensa y a unas escasas fotografías, al menos hasta comienzos del siglo XX. De hecho, apenas hay cuadros que tomen como temática el ferrocarril, las fábricas o el mundo del trabajo, y solo en los marinistas encontramos algunas referencias a las transformaciones en la navegación.

En el Museo de Málaga se conserva el óleo "Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga", realizado en 1870 por Bernardo Ferrándiz como boceto para atender el encargo de varios miembros de la burguesía local para decorar el techo del nuevo espacio escénico que entonces estaba en construcción, el Teatro Cervantes. En esta obra el artista valenciano, que contó con la colaboración de su discípulo Muñoz Degrain, muestra una economía pujante y diversificada a través de sus principales instalaciones fabriles y de transportes (la estación de ferrocarril, el tinglado de hierro del puerto, los Altos Hornos, la textil Industria Malagueña, un ingenio azucarero) con un alto grado de realismo, ofreciéndonos una imagen de esplendor económico que muy pronto iba a dar paso a un prolongado periodo de decadencia industrial y mercantil. En resumen, tanto el boceto como el propio techo del Teatro Cervantes, nos permiten un acercamiento a la imagen fabril de uno de los principales focos de la industrialización española del XIX.

Palabras clave: Industrialización, Fábricas, Málaga, Arte, Ferrándiz

## ABSTRACT

The city of Málaga experienced a period of prosperity during the central decades of the 19th century based on the growth of export agriculture, the development of industrial activities linked to the model of the first technological revolution (iron and steel, cotton textiles, chemistry) and the expansion of the Commerce. This prosperity allowed for the consolidation of an industrial and mercantile bourgeoisie that generated enough demand for the appearance of a group of plastic artists that is usually grouped in the Malaga School of Painting, although some researchers believe that it does not meet the conditions to be considered as such. In general, the works of these painters respond to a custom style adapted to the taste of this mercantile and industrial bourgeoisie, presenting kind themes that did not usually reflect the process of social, urban and economic change that was taking place in the middle of the 19th century. In fact, the Malaga industrialization of those decades has a limited iconographic representation, limited to some engravings appeared in the press and a few photographs, at least until the early twentieth century. In fact, there are hardly any paintings that take as a theme the railroad, the factories or the world of work, and only in the marine painters do we find some references to the transformations in navigation.

The Malaga Museum preserves the oil "Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga", made in 1870 by Bernardo Ferrándiz as a sketch to take care of the order of several members of the local bourgeoisie to decorate the ceiling of the new scenic space that then the Cervantes Theatre was under construction. In this work, the Valencian artist, who had the collaboration of his disciple Muñoz Degrain, shows a thriving and diversified economy through its main manufacturing and transport facilities (the railway station, the port's iron shed, the Altos Hornos , the Industria Malagueña textile, a sugar mill) with a high degree of realism, offering us an image of economic splendor that would soon give way to a prolonged period of industrial and commercial decadence. In summary, both the sketch and the roof of the Cervantes Theatre allow us to approach the industrial image of one of the main focuses of Spanish industrialization of the nineteenth century.

Keywords: Industrialisation, Factories, Malaga, Art, Ferrandiz

## INTRODUCCIÓN

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 algodón, 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 suele agruparse en la denominada Escuela Malagueña de Pintura, aunque algunos investigadores creen que no llega a reunir las condiciones para ser considerada como tal. En general, las obras de esos pintores responden a un estilo costumbrista adaptado al gusto de esa burguesía mercantil e industrial, presentando temas amables que no solían reflejar (o lo hacían de manera muy indirecta) el proceso de cambio social, urbanístico y económico que se estaba produciendo a mediados del siglo XIX. De hecho, la industrialización malagueña de esas décadas cuenta con una pobre representación iconográfica, limitada a algunos grabados aparecidos en la prensa y a unas escasas fotografías, y esta carencia de documentación gráfica se mantendrá hasta comienzos del siglo XX. En cuanto a la obra de los pintores que se formaron o trabajaron en Málaga, apenas encontramos cuadros que tomen como temática el ferrocarril, las fábricas o el mundo del trabajo, y solo en los marinistas encontramos algunas referencias a las transformaciones que se estaban produciendo en la navegación.

En la sección de Bellas Artes del Museo de Málaga, que abrió sus puertas en el Palacio de la Aduana en diciembre de 2016, se conserva el óleo “Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga”, realizado en 1870 por Bernardo Ferrándiz como boceto para atender el encargo de varios miembros de la burguesía local para decorar el techo del nuevo espacio escénico que entonces estaba en construcción, el Teatro Cervantes. En esta obra el artista valenciano, que contó con la colaboración de su discípulo Muñoz Degrain, muestra una economía pujante y diversificada a través de sus principales instalaciones fabriles y de transportes (la estación de ferrocarril, el tinglado de hierro del puerto, los Altos Hornos, la textil Industria Malagueña, un ingenio azucarero) con un alto grado de realismo. En resumen, tanto el boceto como el propio techo del Teatro Cervantes, nos permiten un acercamiento a la imagen fabril de uno de los principales focos de la industrialización española del XIX.

## LA PROSPERIDAD ECONÓMICA MALAGUEÑA A 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% [1].

La evolución de los sectores productivos malagueños a lo largo del XIX contó con inconvenientes notables, siendo uno de los más importantes la escasa dotación de

recursos mineros y energéticos, que obligaba a recurrir a la importación de combustibles procedentes del extranjero o de otras regiones españolas. A través del puerto de Málaga se recibieron carbones ingleses y asturianos que alimentaron las calderas de las fábricas malagueñas, y el objetivo de disponer de las hullas cordobesas del Guadiato a un precio competitivo impulsó la construcción del enlace ferroviario con Córdoba. La estructura del comercio exterior de la provincia durante el Ochocientos se mantuvo dominada por la importación de fertilizantes, combustibles, productos alimenticios y bienes de equipo, y por la exportación de aceite, vino y minerales. Pero la aportación malagueña al conjunto del comercio exterior español se fue reduciendo desde porcentajes que oscilaban entre el 8 y el 10% entre 1850 y 1870 a cifras que rondaban el 3% en los años del cambio de siglo. Es decir, el sector exterior representó cada vez menos para la economía malagueña, y ésta a su vez fue disminuyendo su participación en la apertura internacional de la economía española.

La industrialización malagueña de mediados del siglo XIX 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 que se movieron entre el 40 y el 50% del total de la actividad industrial. 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” [2].

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 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.

En lo que respecta a la siderurgia inicialmente la industria pesada malagueña disfrutó de forma casi exclusiva de la demanda interior debido a la paralización de las herrerías norteñas por las guerras carlistas, aunque siempre estuvo lastrada por la dependencia de la importación del carbón mineral, que se pretendía obtener a precios competitivos mediante la reducción de los derechos arancelarios sobre los carbones británicos, o promoviendo la construcción de la línea férrea que permitiera traer la hulla desde Córdoba. El nulo resultado de estas iniciativas condenó inexorablemente al fracaso a la experiencia siderúrgica de los Heredia a causa de sus elevados costes de producción, aunque todavía a principios de la década de 1870 representaba el 12% de la producción de lingote y hierro dulce del país. La apuesta de los Heredia por el mantenimiento de su negocio más emblemático extendió su vida hasta casi el último decenio del siglo, cuando hacía tiempo que su viabilidad estaba en cuestión.

El algodón acogió el otro gran proyecto industrializador malagueño, que fue protagonizado por la familia Larios. En 1847 se levantaron junto a los altos hornos unas modernas instalaciones textiles inspiradas en los modelos fabriles británicos. El funcionamiento de Industria Malagueña y de La Aurora, creada ésta una década después por Carlos Larios, hizo que Málaga se convirtiera en la segunda provincia importadora de algodón americano, aunque a enorme distancia de Barcelona (el 10% y el 75%, respectivamente, de todas las importaciones españolas). Sin apenas integración en el tejido productivo local, en las dos empresas promovidas por los Larios se adoptaron unos modelos organizativos de inspiración británica, que entonces los propietarios consideraron más adecuados a la estructura de la demanda que pretendían atender: la integración vertical de la producción –lo que suponía el control sobre todo el proceso productivo, desde la entrada de la materia prima hasta la salida del tejido acabado-, la adopción de sistemas de trabajo en los que la remuneración se realizaba por pieza terminada, y una estructura laboral donde predominaba la mano de obra femenina e infantil. La inadecuada opción tecnológica de estas fábricas, que no respondía a las condiciones de un mercado regional débil y fluctuante en función de las cosechas, condicionó igualmente el éxito del proyecto textil de los Larios, cuya competitividad se vio disminuida desde principios de los años setenta, cuando los menores costes y las estructuras más flexibles de las firmas catalanas terminaron de imponerse en el mercado nacional [3].

A pesar del protagonismo mencionado de los sectores siderúrgico y textil, la industria agroalimentaria continuó aportando el grueso del producto manufacturero provincial durante todo el siglo XIX. Era un sector caracterizado por la heterogeneidad en cuanto al empleo de tecnología, debido a sus vinculaciones con el sector primario y a la propia naturaleza de una producción en la que convivían ramas que exigían unos elevados niveles de elaboración industrial, junto a otras en las que la mecanización era muy limitada. La producción de azúcar de caña arrastraba una sólida tradición en la costa del antiguo Reino de Granada y, especialmente, en el litoral oriental malagueño, pero se modernizó a mediados del XIX aprovechando el incremento de la demanda interior y conformándose en función de un modelo empresarial integrado de explotación agroindustrial, que contemplaba el control de todo el proceso productivo.

En la industria vitivinícola se mantuvo inicialmente el modelo tradicional en el que las primeras fases de la elaboración vinícola siguieron realizándose en el medio agrario –la comarca de los Montes-, mientras que la crianza –después de las debidas mezclas- se completaba en las bodegas de la capital. Desde finales del siglo XVIII los comerciantes-exportadores intensificaron su control sobre la producción vinícola y dirigieron la vinculación exterior de los vinos de Málaga con el norte de Europa y con América, especialmente con el mercado estadounidense. Sin embargo, los vinos

malagueños sufrieron diferentes reveses, como la caída de la demanda de los vinos encabezados de sobremesa. En estas circunstancias, con los cambios en el consumo y los incrementos arancelarios de varios países importadores, se produjo en 1878 la irrupción de la filoxera, plaga que prácticamente liquidó el cultivo vitícola en la provincia y obligó a los industriales a acelerar la transformación de una actividad que exigía el establecimiento de bases productivas y organizativas distintas [4].

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 construcción del ferrocarril, que comenzó a funcionar en 1865, incrementó exponencialmente las posibilidades de comercialización de cereales y de otras mercancías agrarias e industriales. El nuevo eje ferroviario entre Córdoba y Málaga permitió orientar hacia el puerto malagueño la producción agraria del interior, acentuando el papel redistribuidor de aquél. 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 tonelajes 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.

## LA ICONOGRAFÍA DE LA INDUSTRIALIZACIÓN MALAGUEÑA

El desarrollo industrial malagueño presentó un gran dinamismo en las décadas centrales de la centuria decimonónica, pero esa incesante actividad tuvo un pobre reflejo iconográfico. Son escasas las imágenes que nos ilustran acerca de ese proceso, a pesar de la indudable trascendencia que estaba teniendo para la ciudad y para la economía de su entorno provincial y regional.

Sin ánimo de exhaustividad, los primeros testimonios gráficos de la existencia de las grandes fábricas malagueñas datan de, aproximadamente, 1840. Hacia ese año se elaboraron dos grabados dedicados a la Ferrería de Heredia o de La Constancia. La revista semanal *El Guadalhorce* incluyó en su número del 22 de noviembre de 1840 un grabado sin firma de la ferrería de La Constancia, realizado en el taller litográfico de Francisco Pérez. Se trata de una visión cargada de romanticismo pero que plasma el principal hito modernizador de la España meridional por aquel entonces. En realidad el protagonismo de la imagen recae en el carro tirado por bueyes del primer plano y en la noria que hay justo detrás, quedando la fachada de la ferrería como fondo de la composición. En esta contraposición entre el mundo agrario tradicional y la modernidad industrial no pueden faltar las chimeneas humeantes y, como elemento característico, la portada del recinto.

Coetánea de la anterior ilustración debe ser el grabado titulado “Interior de la ferrería de La Constancia en las inmediaciones de Málaga”, dibujada y litografiada por Manuel de Mesa. Vemos el interior de una nave cuya techumbre se apoya en columnas de

fundición y dentro de la que se halla una quincena de operarios empleados en diversas fases de la producción metalúrgica. El autor juega con las sombras para transmitirnos el ambiente de oscuridad rota por la intensa luz que emana de los hornos. En el lado derecho se distingue la presencia de una máquina de vapor.

De 1850 data el grabado titulado “Vista de las fábricas de tejidos y ferrería de La Constancia”, que recoge una perspectiva de ambas instalaciones desde el Arroyo del Cuarto y el inicio del Camino de Churriana, con un espacio vallado ocupado por el Jardín de Aclimatación. Se distinguen hasta seis chimeneas humeantes de diferentes tamaños y una vista general de ambas factorías. El grabado tiene un encabezamiento en el que se indica “Historia de Málaga”, lo que relaciona su edición con la obra Historia de Málaga y su provincia que Ildefonso Marzo publicó en dos volúmenes entre 1850 y 1851. El grabado aparece con la firma de Antonio Chamán y fue impreso por la litografía de P. Poyatos junto con otras vistas de la ciudad destinadas a ser insertadas en la obra de Marzo o comercializadas junto con la misma [5].

La existencia de varias industrias litográficas que atendían las necesidades de ilustraciones para los envases de los productos de la tierra no se tradujo en imágenes de actividades económicas, sino en bonitas estampas con temas costumbristas. Sí es posible localizar algunas imágenes de industrias, talleres y comercios incluidas en los encabezamientos de cartas comerciales y acciones, pero lógicamente tuvieron menor difusión.

Otros documentos gráficos que muestran el impacto de la industrialización en el desarrollo urbano son las vistas de la ciudad, destacando en este sentido el grabado coloreado realizado por Alfred Guesdon hacia 1853/1854 en la serie titulada “L’Espagne a vol d’oiseau”. Esta conocida imagen, ampliamente reproducida, muestra una extensa panorámica del casco urbano, el puerto y la vega occidental desde la elevación del Castillo de Gibralfaro. Un recorrido visual que nos permite distinguir la alineación de barcos surtos en la rada del puerto, con la presencia de varios vapores, ante el insuficiente calado de los muelles existentes; el tinglado de hierro levantado poco antes por los comerciantes para proteger las mercancías y, a lo lejos, en las playas de San Andrés, una serie de chimeneas humeantes que marcan la ubicación de los Altos Hornos de Heredia y la textil Industria Malagueña [6].

Este punto de vista lo volvemos a encontrar en las fotografías panorámicas que empiezan a ser habituales en el último cuarto del siglo XIX. Hacia 1880 se realizaron varias tomas de la actividad mercantil en el puerto, los buques anclados en la bahía y perspectivas que recogían igualmente la proliferación de chimeneas y talleres en los lejanos barrios del occidente urbano y en otros puntos como La Trinidad o La Malagueta. Estas fotografías de la época de entresiglos van registrando también la evolución de las complejas obras de ampliación del puerto, que permitieron la modernización de unas instalaciones que se habían quedado obsoletas ante los avances técnicos de la navegación. Estas imágenes fueron tomadas por fotógrafos como Laurent, Garzón, Osuna, Oses y otros de nombre desconocido. Algunos años antes, hacia 1860, otros famosos fotógrafos como el galés Charles Clifford y el francés Luis Leon Masson habían hecho vistas panorámicas desde otros puntos elevados del entorno urbano que dan algunas pistas de la presencia de instalaciones productivas: de nuevo las fáciles de identificar chimeneas, pero también, por ejemplo, los hornos alfareros de la zona de El Ejido, plasmados por Masson desde el Calvario [7].

Una serie específica es la dedicada por el fotógrafo José Spreáfico a la línea de ferrocarril entre Málaga y Córdoba, un completo reportaje de las infraestructuras

(estaciones, túneles y puentes) y del material rodante de la nueva línea férrea inaugurada en 1865 recogido en un álbum que se conserva en el Archivo del Palacio Real. Spreafico incluyó cinco tomas de la estación de Málaga que constituyen el primer testimonio gráfico del nuevo medio de transporte en la ciudad [8], si exceptuamos el grabado de la estación provisional que apareció en el libro conmemorativo de la visita de la reina Isabel II a la ciudad en 1862. Este libro, escrito por Ramón Franquelo, fue ilustrado con una serie de grabados a dos tintas, realizados a partir de fotografías, impresos en los talleres de Francisco Mitjana. Entre los que nos interesan destacamos el de la estación provisional, los tres correspondientes a la Exposición agrícola e industrial organizada por la Sociedad Económica de Amigos del País y los dos que ilustran sobre la visita regia a la Ferrería de Heredia. En uno se recoge el arco de triunfo levantado delante de la fachada de la fábrica (en cuya entrada se puede leer el lema “Constantia et labore”) y en el otro se muestra a la reina ante una demostración de la máquina calórica de Ericsson en el interior de la ferrería [9].

Sin embargo, aparte de la información gráfica que ofrecen esas amplias panorámicas de la ciudad, las imágenes de las fachadas, los interiores o las maquinarias de las fábricas escasean y se reducen a unas pocas postales. En las colecciones de postales editadas por casas nacionales e internacionales, estudiadas por Fernández Rivero, encontramos numerosas vistas panorámicas del puerto y sus alrededores (de enorme valor documental), pero apenas prestan atención a otros equipamientos fabriles y comerciales. Aun así, están registradas algunas postales de principios de siglo XX con la fachada y el interior de los Altos Hornos en su segunda etapa (se conocen al menos cuatro imágenes de cuando fue reactivada por una sociedad hispanobelga entre 1901 y 1907), el exterior y el interior de la estación de ferrocarril, la fábrica de azúcar de los Larios junto al río Guadalhorce, la harinera San Simón o la barrilería de la casa exportadora Nagel Disdier [10]. También empezó a ser común que algunas empresas editaran sus propias colecciones de postales como medio de promoción publicitaria. Así encontramos series como la del exportador de frutos José Segalerva o imágenes de las bodegas Burgos Maesso y Scholtz, o incluso reportajes de prensa como el dedicado a las bodegas Jiménez y Lamothe por la revista madrileña *El Álbum Nacional* en 1898 [11]. De manera casi excepcional disponemos de un conjunto de cinco fotografías de grupos de trabajadores de la Ferrería de Heredia, realizadas por el francés Jules David en 1887 (dos se conservan en el Archivo Municipal de Málaga y tres en la Colección Fernández Rivero), y otras del mismo fotógrafo de directivos y empleados de los Ferrocarriles Andaluces fechadas entre 1895 y 1908 [12].

Recientes hallazgos han incrementado afortunadamente el repertorio de fotografías de las actividades industriales malagueñas, permitiendo acceder a imágenes de edificios e instalaciones hasta ahora desconocidas. Uno de estos hallazgos corresponde a las fotografías reunidas por el ingeniero ferroviario Emile Rennes durante su periodo como jefe de Material y Tracción de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces entre 1901 y 1932, con numerosas imágenes sobre infraestructuras, material rodante, talleres, personal y accidentes en las líneas administradas por la empresa [13]. El otro feliz descubrimiento se refiere a la colección de Vicente Tolosa, gerente de la textil Industria Malagueña S.A. en los primeros años del siglo XX y notable fotógrafo aficionado. Este fondo, custodiado por su familia y restaurado, digitalizado y catalogado por Gustavo Sánchez, incluye un amplio reportaje de las instalaciones y del personal de dicha empresa textil y fotografías de la fábrica azucarera de Zamarrilla, los Altos Hornos, el movimiento comercial del puerto y el ferrocarril que enlazaba el puerto con la estación. Especial interés documental tiene el interesante conjunto de fotos del interior de Industria Malagueña, que muestra el proceso prácticamente

completo de la producción de hilos y tejidos en sus diferentes fases, permite reconocer el origen británico de algunas máquinas y corrobora la importancia del trabajo de las mujeres en la fábrica [14].

Capítulo aparte merece el reflejo de la industrialización malagueña en la pintura. Los miembros de la conocida como Escuela Malagueña del XIX orientaron su producción hacia temas amables y demandados por la burguesía: retratos, bodegones, paisajes, marinas, escenas costumbristas y pasajes históricos. A pesar de trabajar en una ciudad con un importante puerto comercial, con una notable actividad fabril y con un incipiente movimiento obrero, los temas industriales y sociales brillan por su ausencia. Solo los marinistas como Emilio Ocón o José Gartner representaron en sus obras barcos y vistas portuarias que nos aportan algunas claves de la evolución tecnológica de la navegación (de la vela al vapor) y de los cambios en las infraestructuras de los muelles. Se hace especialmente complicado hallar referencias industriales en el amplio catálogo de los pintores malagueños decimonónicos, 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” (1879), de Horacio Lengo, con una serie de chimeneas al fondo de una escena playera infantil. Ambos cuadros pertenecen a la colección del Ayuntamiento de Málaga. En los fondos del Museo de Málaga hay igualmente pocas obras en las que podamos reconocer la industrialización local. Aparte del boceto de la obra que centra esta comunicación, hay que destacar una marina muy particular pintada por Ricardo Verdugo Landi en los primeros años del siglo XX, “Los altos hornos de noche”, que ofrece una visión nocturna de un barco recortado sobre los tonos rojos que emanan de la ferrería.

## LA ALEGORÍA DE MÁLAGA COMO FUENTE ICONOGRÁFICA DE LA INDUSTRIALIZACIÓN MALAGUEÑA

La sección de Bellas Artes del Museo de Málaga abre su discurso expositivo con el óleo “Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga” (figura 1), pintado en 1870 por Bernardo Ferrándiz y Antonio Muñoz Degrain como boceto presentado a la junta directiva de la sociedad constructora del Teatro Cervantes para la decoración del techo del nuevo espacio escénico. En esta obra, que posteriormente fue trasladada por los artistas a un formato monumental (figura 2), se muestra una economía pujante y diversificada a través de sus principales exponentes, 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 se incrementa si, como hemos visto, son escasas las imágenes disponibles de la industrialización malagueña del siglo XIX, a pesar de que la iconografía resulta una fuente documental muchas veces insustituible para el estudio del Patrimonio Industrial [15]. La reciente incorporación de nuevos fondos fotográficos ha paliado en parte ese déficit iconográfico, pero el inventario de imágenes referidas a la etapa anterior a 1900 sigue siendo muy reducido.

El óleo del Museo ingresó en sus fondos a principios de la década de 1930 por compra a un particular. El cuidado programa museográfico planteado en la nueva sede de la Aduana ha tenido especialmente en cuenta el valor de este cuadro como

representación de la historia del propio Museo y de la ciudad. Pero no hay que olvidar que disponemos de la misma obra en dos escalas diferentes, la del Museo, accesible y de fácil contemplación, y otra a mucho mayor tamaño y con un mayor grado de detalle, pero con una visibilidad limitada tanto por las condiciones de acceso (restringida a la asistencia a espectáculos y actos en el teatro) como por la altura a la que está situada como techo del patio de butacas.

El trabajo fue encargado a Bernardo Ferrándiz por un grupo de burgueses, comerciantes e industriales, que formaron una sociedad para construir un moderno teatro en el solar de otro anterior que había desaparecido en un incendio en marzo de 1869. El edificio primitivo, que se había levantado ocho años antes en una parte de las huertas del desamortizado convento de la Merced, se había denominado Circo de la Merced, Teatro del Príncipe Alfonso y, en sus últimos meses, Teatro de la Libertad [16]. El solar fue adquirido por la sociedad para erigir un recinto teatral acorde con los gustos de la floreciente burguesía urbana y las necesidades de los espectáculos escénicos de la época. Los miembros de la junta directiva de la sociedad constructora eran Antonio Campos Garín, Wenceslao Enríquez Delius, Manuel Romero de la Bandera, Manuel Orozco Boada, Adolfo Prías y Pedro Beltrán [17].

El arquitecto madrileño Gerónimo Cuervo, recientemente instalado en Málaga, se ocupó del proyecto, que presentaba un estilo eclecticista sobrio en el exterior y adoptaba una planta de herradura para el interior. Las obras se desarrollaron con rapidez y la sociedad acordó que la decoración pictórica la realizara el pintor valenciano Bernardo Ferrándiz, con el que suscribió un contrato privado el 24 de mayo de 1870. La envergadura del encargo hizo que el artista solicitara la colaboración de su amigo Antonio Muñoz Degrain, quien se desplazó expresamente desde Valencia [18].

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 arquitectura [19]. La junta directiva encargó a 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”. El precio del trabajo 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” [20]. Ferrándiz se ocupó del diseño general y de los primeros planos, mientras que Muñoz Degrain, especialista en paisajes, se encargó de 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 ejecutado con notable rapidez, pues entre la firma del contrato y la inauguración del teatro pasaron poco más de seis meses.

Ferrándiz (1835-1885) había llegado a Málaga dos años antes para hacerse cargo de la cátedra de Colorido y Composición de la Escuela de Bellas Artes. Para entonces gozaba de cierto prestigio en los círculos artísticos. Se había formado en Valencia, Madrid y París y había sido discípulo de Federico Madrazo y de Duret, aunque se declaraba fervoroso seguidor de Fortuny. Había logrado introducirse en el mercado francés y buscaba consolidar su posición ejerciendo la docencia [21]. Llegaba, por

tanto, disfrutando de una cierta reputación como artista ecléctico. 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 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 periférica [22]. Su implicación en la mejora de la enseñanza artística se acompañó de un compromiso político con los sucesos revolucionarios del Sexenio Democrático, siempre cerca de las tendencias republicanas moderadas.

El boceto que hoy está en el Museo fue trasladado a una versión final que hoy en día sigue cubriendo el patio de butacas del Teatro Cervantes, 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 cuadrados. 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 años [23]. 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” [24].

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 reducidos al simbólico Castillo de Gibralfaro, presente en el escudo de la ciudad), con hitos concretos del desarrollo económico de aquellos años: las fábricas, la estación o el tinglado del muelle. Es decir, es un reflejo de la ciudad contemporánea, nueva, que está surgiendo y reemplazando a la urbe del Antiguo Régimen. Los motivos de carácter religioso o aristocrático quedaban ausentes.

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 de su tiempo. Pero esa modernidad no dejaba de ser la plasmación de un tipo de pintura burguesa y comercial propiamente ecléctica. Aun así, el tratamiento de la gran obra concebida por Ferrándiz no fue totalmente comprendido. En la prensa se escribió que la composición no era la más adecuada para el techo de un teatro. El abigarrado paisaje que se descubría sobre el público no fue entendido por muchos por la elección de unos motivos ajenos a la tradición de reflejar en los techos espacios abiertos y aéreos, pero implícitamente se reconocía el carácter realista de la obra.

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 elementos se pueden leer de forma ordenada a partir del primero. La

junta directiva había especificado el tema general pero dejaba al artista libertad para abordarlo, aunque sí imponía la presencia de determinados componentes: el puerto, la estación del ferrocarril y motivos representativos de la agricultura, la industria y el comercio [25]. Un recorrido por esos elementos nos permite reconocer la inspiración que tomó el pintor de los modelos reales, perfectamente constatable en los edificios y monumentos representados. La obra ha sido considerada ecléctica, puesto que aglutina referencias a la obra fortuniana, al paisajismo y al costumbrismo del XIX.

El motivo central de la composición es un monumento formado por un gran basamento sobre el que se eleva 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 (sus tablas de bronce habían sido halladas en 1851). Esta figura debemos interpretarla como una representación de la ciudad, aunque 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 República —en ese momento existía un proyecto para homenajear a las víctimas de los sucesos de enero de 1869 que habría servido de modelo a Ferrándiz-, reafirmada por la corona mural que ostenta la imagen sobre su cabeza [26]. En el basamento se abre una portada de estilo clásico en cuyo interior está escrito el lema “Honor a las Bellas Artes”. Aquí se encuentra también la firma de los artistas, en el centro del frontón triangular: “Bº. Ferrándiz y Aº. Muñoz 1870”.

Las actividades agropecuarias están representadas alrededor del monumento central a través de una amplia variedad de personajes que le dan un claro tono costumbrista. Vemos niños, mujeres (una de ellas dando de mamar a un bebé y otra alzando a otro hacia la estatua) y hombres de diferentes edades y clases sociales, distinguibles por sus vestimentas. Junto a estos personajes se despliegan frutas y verduras (con especial protagonismo de las uvas), un carro de heno, aves de corral, ovejas y cabras, además de varias acémilas guiadas por un arriero. A la derecha, enlazando con la representación de la industria, vemos a cuatro hombres atareados en la descarga de un cargamento de caña de azúcar desde un carro tirado por bueyes. Un letrero que cuelga del carro nos indica su origen: el Cortijo de Carambuco, situado en Churriana, al oeste de la ciudad.

En la parte inferior el comercio queda representado a través de un rincón del puerto, quedando a la izquierda una escena de carga en una barca de cajas, barriles y sacos, que recoge la esforzada actividad de cuatro trabajadores portuarios. No hay que olvidar que la carencia de muelles adecuados obligaba a realizar el movimiento de estiba y desestiba mediante barcas que se desplazaban entre los muelles y los mercantes surtos en la rada. 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 la Junta de Comercio construyó en 1847 en el puerto para asegurar la conservación de las mercancías depositadas en el muelle. El proyecto fue redactado por el arquitecto Rafael Mitjana y su construcción se adjudicó a la Ferrería de Heredia. En 1856 se acometió una ampliación del tinglado [27].

A la derecha otra escena laboral se ocupa de la pesca, mostrando un grupo de tres jabegotes que saca el copo tirando de la red desde el muelle, amenizados por los

cantes de un joven que toca la guitarra y con varias especies de peces a sus pies. Los ejemplares están pintados con bastante realismo, distinguiéndose, entre otras especies, un calamar, un salmonete, un congrio y una jibia [28]. Esta escena está descontextualizada de forma forzada, ya que se realizaba siempre desde la playa, pero el pintor necesitaba reunir en un mismo ámbito el puerto y la pesca.

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 cerámicos. Las guías de la época informan de fabricantes de productos cerámicos que exportaban a Cuba bustos y relieves escultóricos. 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 [29]. Precisamente el Museo de Málaga guarda en su almacén 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 que se corresponde, con casi toda seguridad, con la de Martín Heredia, ubicada en el barrio de La Malagueta. Esta azucarera reutilizó un edificio levantado por una compañía francesa como fábrica de gas para alumbrado, cerca del Martinete de Giró, y presentaba un arco de entrada de estilo árabe [30].

Por encima sobresale una chimenea sin actividad. Al fondo, justo detrás de una alineación de palmeras, a la izquierda, se recorta 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.

Como contrapunto, al otro lado del motivo central tenemos el otro gran monumento cívico de la ciudad por entonces, 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 en las playas de San Andrés en 1831. Este monumento, diseñado por Rafael Mitjana y que se eleva sobre una bóveda subterránea que sirve de mausoleo de los fusilados, 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 económico.

Por último, la composición se cierra con la representación del transporte, en el lado izquierdo. Si abajo tenemos un carro tirado por una bestia que traslada cajas al puerto, 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 permitía conectar las ciudades con sus entornos próximos y

lejanos y estimulaba 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 mercantil [31].

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.

## CONCLUSIONES

La enorme pintura del techo del Teatro Cervantes 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 del fondo. 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 chimeneas de las fábricas y de la estación, de forma estática. Se entiende que el lema “Honor a 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 teatro.

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), cumplió el encargo de la junta directiva y diseñó una gran composición en la que recogió escenas populares de aire costumbrista 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 de la figura central y el obelisco de Torrijos, 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. Ferrándiz era un artista obsesionado con la idea de “*dibujar del natural, y estudiar el natural y aprender del natural*” [32], por lo que utilizó los modelos que tenía a su disposición. El resultado es una obra de arte convertida en testimonio gráfico de la industrialización.

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

## REFERENCIAS

- [1] A. Parejo, *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*, CEDMA, Málaga, pp. 57-59, 2009.
- [2] A. Parejo, *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*, CEDMA, Málaga, p. 84, 2009.
- [3] A. Parejo, *Málaga y los Larios*, Editorial Arguval, Málaga, 1990. Del mismo autor, "Sobre la segunda mayor empresa textil algodonera española: Industria Malagueña, S.A. (1882-1934)", *Doctor Jordi Nadal. La industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*, Universitat de Barcelona, Barcelona, vol. II, pp. 1.188-1.205, 1999.
- [4] V.M. Heredia, "La filoxera y la crisis final de la viticultura en los Montes de Málaga", M. Aguilar (coord.), *Panfletos y materiales. Homenaje a Antonio Cabral Chamorro. Historiador (1953-1997)*, Cádiz, pp. 483-504, 1998.
- [5] A. Simón Montiel, *Los orígenes del diseño gráfico en Málaga (1820-1931). Nacimiento y evolución de una herramienta de comunicación social*, Tesis doctorales de la Universidad de Málaga, p. 142, 2007.
- [6] J. Ramírez, J.A. Fernández Rivero y M.T., García Ballesteros, *Málaga desde sus atalayas: 1854-1925*, La Térmica-Diputación de Málaga, pp. 20-21, 2017.
- [7] J. Ramírez, J.A. Fernández Rivero y M.T., García Ballesteros, *Málaga desde sus atalayas: 1854-1925*, La Térmica-Diputación de Málaga, 2017.
- [8] J.A. Fernández Rivero, "La obra fotográfica de José Spreáfico", *Imatge i recerca: Jornades Antoni Varés*, Girona, 2012. <http://eprints.rclis.org/18063/>
- [9] R. Franquelo, *La Reina en Málaga*, Málaga, 1862.
- [10] J.A. Fernández Rivero, *Desde Málaga, recuerdos... Una visión de Málaga a través de sus tarjetas postales (1897-1930)*, Ediciones Miramar, Málaga, 1994. J.A. Fernández Rivero y M.T. García Ballesteros, *Desde Málaga, recuerdos... II. Las tarjetas postales ilustradas de Málaga (1896-1940)*, Ediciones del Genal, Málaga, 2016.
- [11] Un ejemplar en el Archivo del Museo de Artes Populares de Málaga-Díaz de Escovar de la Fundación Unicaja.
- [12] Colección Fernández Rivero. <https://cfrivero.blog/tag/ferreria-de-heredia/>
- [13] M. Rennes, *Huellas malagueñas de un ferroviario. Emile Rennes (1868-1946)*, UMA Editorial, Málaga, 2018.
- [14] R. Garrido, V.M. Heredia y G. Sánchez, *Retratos de una época. Vicente Tolosa. Málaga 1900-1915*, Editorial Arguval, Málaga, 2017.
- [15] J. Sobrino Simal, "El paisaje, las máquinas y los hombres: La pintura como fuente de documentación social para la arqueología industrial", *Artígrama*, 14, pp. 65-78, 1999.
- [16] M.T. Sauret, "La decoración pictórica del Teatro Cervantes de Málaga", *Baetica*, 2 (I), pp. 71-78, p. 72, 1979. Varios autores, *Teatro Municipal Miguel de Cervantes*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga, pp. 48-49, 1987.
- [17] B. Fernández, *Anales del Teatro Cervantes de Málaga*, Málaga, pp. 8-9, 1903.
- [18] M.T. Sauret, *Bernardo Ferrándiz Bádenes (Valencia, 1835/Málaga, 1885) y el eclecticismo pictórico del siglo XIX*, Benedito Editores, Málaga, pp. 82-86, 1996.
- [19] B. Ruiz Garrido, *Historia del Arte de Málaga. La pintura malagueña del siglo XIX*, Diario Sur, Málaga, p. 67, 2012.
- [20] Una copia del contrato en el Archivo del Museo de Artes Populares de Málaga-Díaz de Escovar de la Fundación Unicaja, legajo 14 (1.3).
- [21] M.T. Sauret, *Bernardo Ferrándiz Bádenes (Valencia, 1835/Málaga, 1885) y el eclecticismo pictórico del siglo XIX*, Benedito Editores, Málaga, pp. 33-73, 1996.

- [22] B. Ruiz Garrido, *Historia del Arte de Málaga. La pintura malagueña del siglo XIX*, Diario Sur, Málaga, pp. 53-54, 2012.
- [23] Varios autores, *Teatro Municipal Miguel de Cervantes*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga, p. 92, 1987.
- [24] B. Ruiz Garrido, *Historia del Arte de Málaga. La pintura malagueña del siglo XIX*, Diario Sur, Málaga, p. 72, 2012.
- [25] M.T. Sauret, "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, p. 71, 1981.
- [26] Varios autores, *Teatro Municipal Miguel de Cervantes*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga, pp. 86-88, 1987. J.L. Romero Torres, "La escultura en Málaga a fines del siglo XIX", *Centenario Picasso. Una sociedad a fines del siglo XIX: Málaga*, Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 118-119, 1981.
- [27] F. Bejarano, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*, Málaga, pp. 243-247, 1947.
- [28] Agradezco la ayuda que me ha proporcionado D. Juan Jesús Jaime, biólogo del Aula del Mar de Málaga, para identificar los peces representados.
- [29] A. Mercier y E. de la Cerda, *Guía de Málaga y su provincia*, Cádiz, p. 140, 1866. J.L. Romero Torres, "La escultura en Málaga a fines del siglo XIX", *Centenario Picasso. Una sociedad a fines del siglo XIX: Málaga*, Ministerio de Cultura, Madrid, p. 101, 1981.
- [30] A. Mercier y E. de la Cerda, *Guía de Málaga y su provincia*, Cádiz, p. 139, 1866.
- [31] J. Costa Mas, "Ferrocaril, ciudad y territorio. Miradas desde la pintura y el grabado (1844-1914)", IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V124.pdf>
- [32] A. Cánovas, *Apuntes para un diccionario de pintores malagueños del siglo XIX*, Madrid, p. 73, 1908.



Figura 1. "Alegoría de la Historia, Industria y Comercio de Málaga". Boceto del techo del Teatro Cervantes de Málaga. Museo de Málaga. Fotografía: V. Heredia.



Figura 2. Techo del Teatro Cervantes de Málaga. Fotografía: Eduardo Nieto.