

12

INFRAESTRUCTURAS MILITARES DEL
SIGLO XVIII EN EL PUERTO
DE MÁLAGA

D. Francisco Cabrera Pablos

Doctor en Historia Moderna

Secretario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo



D. Francisco Cabrera Pablos

*Doctor en Historia Moderna
Secretario de la Real Academia
de Bellas Artes de San Telmo*

FORMACIÓN ACADÉMICA

Licenciado en Filosofía y Letras (1979)

Doctor en Historia Moderna por la Universidad de Málaga (1993)

Académico Numerario de la Academia Malagueña de Ciencias (1998)

Académico Numerario de la Academia de Bellas Artes de San Telmo (2002).

EXPERIENCIA PROFESIONAL

Profesor titular de Historia de Instituto.

Primer Premio de Cartografía Histórica de Andalucía (1988).

Primer Premio Málaga de Investigación (1994).

Forma parte del Equipo de investigación Málaga Moderna de la Universidad de Málaga.

12 • INFRAESTRUCTURAS MILITARES DEL SIGLO XVIII EN EL PUERTO DE MÁLAGA

D. Francisco Cabrera Pablos

Doctor en Historia Moderna

Secretario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo

INTRODUCCIÓN

A lo largo y ancho del siglo XVIII el mundo asistió a unos acontecimientos de singular trascendencia jamás vividos hasta entonces en el pasado del hombre: la independencia de los Estados Unidos de América y su primera Declaración de Derechos Humanos; el fin del Antiguo Régimen en la Francia revolucionaria; una nueva Economía derivada del espectacular cambio técnico y tecnológico surgido a raíz de la Revolución Industrial; el avance de la ciencia y de la cultura en todos los campos...

Como consecuencia de todo esto la configuración del mundo cambió en apenas unas décadas. Audaces exploraciones se extendieron hacia tierras antes nunca recorridas, al tiempo que la vida de los pueblos experimentaba transformaciones extraordinarias. Así, la rígida estructura estamental fue dejando paso a una no menos injusta sociedad de clases que sería el antecedente de las sociedades modernas y las bases en las que se asentarían los grandes movimientos ideológicos del Diecinueve. Se afianzó el regalismo de algunos monarcas frente al poder de la Iglesia. La Medicina avanzó como jamás lo había hecho disminuyendo la virulencia de las epidemias más dañinas y propiciando un crecimiento demográfico sin precedentes en la historia de la Humanidad.

En la evolución de las corrientes del pensamiento, surgió la filosofía superadora de Kant sobre planteamientos hasta el momento tan enfrentados como el racionalismo cartesiano, el empirismo de Locke y Hume y el inmaterialismo de Berkeley.

Las Matemáticas, por su parte, continuaron siendo la principal herramienta de científicos, arquitectos, ingenieros y marinos. En 1720 iniciaba sus clases la Real Academia Militar de Matemáticas en la Ciudadela

de Barcelona impulsada por el Ingeniero General Jorge Próspero Verboom, sobre antecedentes anteriores y a semejanza de la que Fernández de Medrano había fundado en Bruselas. Su finalidad era clara: formar a los oficiales que aspiraban a ingresar en el cuerpo de ingenieros.

La ingeniería militar y naval por su parte, desde Vauvan a Montalembert, revolucionó toda la logística con modernos planteamientos estratégicos: aparecieron nuevas técnicas e instrumentos de navegación, evolucionó la poliorcética y la forma de construir las fortificaciones, al igual que sucedió con la artillería y el armamento, ...

En Astronomía, se había resuelto el problema de la gravitación desvelado por Newton y la estabilidad del sistema solar; se perfeccionaron los métodos de observación; la síntesis de Laplace sobre el orden de los planetas, el mundo, el Universo, ...

En Física, el termómetro, la estática de fluidos, la calorimetría, la botella de Leyden, la electricidad atmosférica y el pararrayos, la electricidad orgánica y la pila eléctrica, ...

En Química, la búsqueda tan infructuosa como apasionada del flogisto llevó al descubrimiento de numerosos elementos. Lavoisier transformó la química cualitativa en cuantitativa con sus métodos de doble pesada.

En las Ciencias Naturales Linneo y sobre todo Buffón y su *Historia Natural*; mejoraron los conocimientos en Geología; aparecieron clasificaciones botánicas y zoológicas más acertadas; los avances en el análisis de la generación espontánea, nutrición, fecundación, ...

Los avances en todas estas cuestiones, junto a otras que no podemos siquiera mencionar, prepararon el escenario general en el que iba a desarrollarse la vida de las sociedades ilustradas y científicas de buena parte del siglo XVIII y comienzos del XIX. Y siempre, desde el convencimiento de que solo con el uso de la razón podía mejorarse las condiciones de vida de los pueblos. En definitiva y por todo ello, el siglo XVIII pasó a conocerse como el Siglo de la Ilustración.

En la práctica y en buena parte de las naciones europeas los caminos se hicieron más seguros, los puertos más capaces, las ciudades más humanas. Se crearon paseos y alamedas, museos y jardines, sistemas de excretas y abastecimientos de agua, montepíos protectores de los campesinos y sus cosechas, colegios marítimos que enseñaban a los más jóvenes *el arte de marear*, sociedades económicas de amigos del país, academias, consulados, ...

Y España, siempre España. El Dieciocho supuso para nuestro Estado algo más que un cambio de siglo. La anunciada muerte de Carlos II el Hechizado en noviembre de 1700 preparó en un agónico testamento el fin de los Austrias y la llegada de una nueva dinastía de la mano de los



1. Mapa de España y Portugal en el S XVIII
Bibliothèque Royale Albert I, Bruxelles, Section de Cartes et Plans.

Borbones. Felipe V introdujo un cúmulo de reformas políticas y administrativas centralizadoras que supusieron, de hecho, una importante transformación de las rígidas estructuras de la centuria anterior y la incorporación de nuestro país a los movimientos ilustrados que iban extendiéndose por Europa y el mundo.

Sin embargo, los primeros años fueron difíciles. Las consecuencias derivadas de la guerra de Sucesión, iniciada casi con el siglo, al reclamar el archiduque Carlos de Austria sus derechos sucesorios al trono hispano, fueron terribles por la sangría humana y económica que supuso. La presión ejercida por las potencias europeas contra los leales al primer Borbón, que contó desde el principio con el apoyo de su abuelo Luis XIV de Francia, impidió iniciar las reformas antes aludidas y que el país tanto necesitaba. Hubo, por lo tanto, que esperar hasta que la firma del tratado de Utrecht en 1713 y la caída de Barcelona al año siguiente permitieran acometer la transformación del Estado de la que los Decretos de Nueva Planta habían sido solo un adelanto.

Alcanzada la paz se imponía necesariamente iniciar las transformaciones antes aludidas y entre las que las obras públicas en general y las infraestructuras portuarias en particular ocuparon una parte importante en los proyectos que los ingenieros realizaban a lo largo y ancho de las costas españolas, cumpliendo las órdenes de la Corona. Los puertos hispanos y entre ellos el de Málaga del que más adelante hablaremos, son un ejemplo indiscutible de lo que decimos.

Sin embargo y por su propia naturaleza estas construcciones presentaban extraordinarias dificultades. La dinámica litoral de sedimentos marinos y los arrastres aluviales desde las torrenteras cercanas a muchos muelles de otras tantas ciudades producían un *aterramiento* que levantaba los fondos marinos de las instalaciones. El atraque de los buques, y aún más las operaciones comerciales, se veían seriamente dificultados.

La situación descrita motivó que a lo largo del siglo resultara imprescindible la continua prolongación de los embarcaderos mar adentro buscando una profundidad mayor, a la vez que la labor de los pontones de extracción de fango era tan ineficaz como continua e imprescindible. Eso sucedió en puertos como el de Barcelona y desde luego en el de Málaga, según podemos comprobar por la cantidad de proyectos que los ingenieros militares primero y navales después realizaron en este tiempo.

En los proyectos citados ocupaban un lugar destacado junto a las obras portuarias en sí, otras no menos importantes. La necesaria construcción de almacenes, arsenales y astilleros, cuarteles y aduanas, edificaciones de faros y sistemas de balizamiento y, por supuesto, las defensas de marina que la compleja situación política de buena parte del siglo exigía para salvaguardar la independencia hispana.

Del análisis de esta última cuestión nos ocupamos en esta investigación. Pretendemos demostrar cómo la conservación de la soberanía de nuestro país obligó a la Corona a emplear cuantiosos gastos en reforzar las fortificaciones en todo el litoral español y desde luego del malagueño.

En cualquier caso, la decisión de emplear tan crecidos dispendios y durante tantos años no puede entenderse sin conocer el importante papel geoestratégico que esta dársena tuvo desde siempre en el concierto internacional de las naciones, y que aún hoy mantiene, por su proximidad al Estrecho y a las plazas norteafricanas. Especialmente, en una costa mediterránea en la que solo el puerto de Cartagena parecía suficientemente dotado por su estructura natural como para convertirlo en una base militar de primer orden.

Ni puede entenderse sin las relevantes connotaciones mercantiles que Málaga ha tenido a lo largo de los siglos por la trascendencia de su comercio, el cual convertía a estos muelles en los primeros de España en el tráfico de la pasa y el vino durante los meses estivales. En el verano,



2. Estrecho de Gibraltar en el siglo XVIII, con vistas de varias ciudades.
Bibliothèque Royale Albert I, Bruxelles, Section de Cartes et Plans.

buques de todas las banderas llegaban a esta bahía a la espera de la apertura de la denominada *vendeja*. Dicha apertura marcaba, tras el llamado *rompimiento de los frutos* en el que el Ayuntamiento fijaba los precios, el comienzo de las tareas de atraque y posterior embarque. Y en estas tareas la real hacienda cobraba sus correspondientes impuestos. Y buena parte de los edificios que hoy ennoblecen el caserío malagueño se levantaron gracias a los arbitrios que cargaban a este pujante tráfico portuario.

EL LITORAL MALAGUEÑO Y LAS DEFENSAS DE MARINA

A comienzos del S. XVIII y como consecuencia de la guerra sucesoria ya citada, la situación de la ciudad malacitana y sus costas acrecentó el interés que por ella tenían desde antiguo las potencias europeas entonces en liza. Además, la estructura militar existente en las décadas precedentes era deplorable, con lo que toda esta marina resultaba un objetivo militar relativamente fácil de alcanzar en los planes ofensivos de holandeses y británicos.

De hecho, como consecuencia del bombardeo de una armada francesa a este puerto en 1693, habíase puesto de manifiesto la fragilidad defensiva de toda la zona. Posteriormente al ataque y a las vergonzantes condiciones que impusieron los marinos galos para no arrasar el caserío, Carlos II se vio obligado a remediar las citadas carencias enviando al prestigioso ingeniero Hércules Toreli. Sus órdenes: reforzar las murallas malagueñas, proteger a las zonas urbanas más amenazadas por las inundaciones seculares del río Guadalmedina y construir algunos fuertes reparando los existentes. Sin embargo, poco se hizo por falta de fondos, aunque el técnico citado levantó planos y proyectó edificios de los que solo el castillo de San Lorenzo llegaría a fabricarse y del que más adelante hablaremos.

Para colmo de males, la toma de Gibraltar por una armada angloholandesa al mando del almirante Rooke y comandada por Callemburg en agosto de 1704, durante la guerra sucesoria, supuso la merma del control del Estrecho, cuyas consecuencias más inmediatas fueron los constantes avistamientos de naves hostiles en estas aguas con mayor o menor intensidad en lo que restaba de siglo.

Razones como las citadas, junto a la proximidad a los llamados Presidios y la importancia del preservar el tráfico portuario que tantos beneficios producía a la real hacienda, obligaron a Felipe V y a los monarcas que le sucedieron a reparar en unos casos y construir en otros baluartes y defensas a lo largo de toda esta costa. Del estado de unos y los proyectos de otros nos ocupamos seguidamente.

1. LAS DEFENSAS URBANAS

1.1. El cinturón amurallado.

A comienzos del siglo XVIII el cinturón amurallado malagueño se encontraba en un estado penoso. Numerosos ingenieros militares habían denunciado el peligro que suponía el permanente deterioro a que estaba sometido tan fundamental bastión desde hacía décadas, ante la falta de cuidado por parte de las autoridades locales agobiadas por medios escasos. Y ello a pesar de la constante presencia de armadas enemigas en estas aguas y de acciones de corsos y piratas, cuyas naves actuaban con indudable impunidad desde sus bases al otro lado del mar, en unas *tierras de berbería* tan cercanas a esta costa.

Las casas, hacía décadas, venían construyéndose excesivamente cerca de los muros y en no pocos casos adosadas a los mismos, según podemos apreciar en la cartografía de la época. Multitud de pasos, escaleras y derribos salpicaban el conjunto haciendo inviable cualquier intento serio tanto de defensa como de reforma.

Ya en 1717, el ingeniero Bartolomé Thurus reconocía que dada la deplorable situación de las murallas era preciso reconstruirlas por completo, lo cual exigiría importantes dispendios. El marqués de Verboom sin embargo, en su proyecto aprobado en 1726 sobre la ciudad y su puerto conservado en el Archivo General de Simancas, era más práctico:

Y habiéndolo reconocido todo, he encontrado que es materia negada el poder reedificar este recinto de modo que no pueda estar insultado a menos de ejecutarlo todo de nuevo, quitando las casas y aun las iglesias que se hallan arrimadas dentro y fuera de las murallas, y aun levantadas sobre ellas mismas y en otras partes derribadas para edificarlas, además de las brechas que quedan abiertas¹.

Las actas capitulares del Archivo Municipal de Málaga recogen numerosas referencias al riesgo que suponía el deterioro constante y progresivo padecido por las murallas de la ciudad. En un informe fechado en 1734 y firmado por los maestros Felipe Zurrunzaga y Félix de Rojas podemos leer:

Hallamos que no tan solo amenaza ruina, sino que dicho muro parece que se mantiene de milagro, pues siendo de tierra muerta y recalado con las aguas y socavado por debajo y rajado por medio, incapaz de reedificación, por lo cual nos parece, según nuestro leal saber y entender, deberá V.S. mandar que luego se apee por estar próxima la ruina².

Debemos reconocer que dado el estado generalizado de deterioro de los muros urbanos, el Ayuntamiento se sentía incapaz de acometer las reformas necesarias por los elevados costos que su mantenimiento exigía.

Las autoridades militares, por su parte, requerían constantemente al cabildo para que se reparasen y evitase la edificación de viviendas en zonas de murallas. Especialmente ácido fue el incidente denunciado en 1777 por el capitán general, conde de Ofalia, que exigía de inmediato detener las construcciones que estaban realizándose en la zona de Puerta Nueva, en donde por cierto y ateniéndonos a la respuesta que se daba desde el propio municipio prácticamente no quedaban *ni vestigios con los edificios levantados sobre ellas*.

Finalmente y dado que el sistema amurallado se mostraba como claramente inoperante, Carlos III decidió autorizar su derribo, la venta par-

(1) A.G.S., Sección de Guerra Moderna, leg. 3592. En el S.H.M. aparece un borrador del mismo proyecto.

(2) A.M.M., Actas capitulares, libro 126, fols. 69v-70 r y v.

celada del terreno que ocupaba y el posterior empleo de lo obtenido en obras de defensa. La real orden en cuestión, conservada en el Archivo de la Autoridad Portuaria y fechada el 28 de febrero de 1786, es de tanto interés por sus connotaciones urbanísticas y militares que nos hemos permitido su completa transcripción:

He dado cuenta al Rey de la representación de 5 de diciembre último por la cual propusieron V.SS. la demolición de las porciones de muralla antigua que han quedado en esa plaza, vendiendo su terreno para fabricar edificios y aplicando el producto a la importante obra de Guadalmedina.

S.M., movido de las consideraciones que hicieron V.SS. ha condescendido en que se demuelan todas las partes del muro que se hallan casi derruidas y también las que no pueden servir de defensa al pueblo.

Aprueba que su terreno se venda a pública subasta y se construyan en él casas, almacenes y otros edificios con pórticos, según la idea manifestada en el plano que remitieron V.SS., dando la preferencia en el tanto en el precio a los dueños de las casas contiguas.

Pero quiere que el producto de su venta quede destinado para la construcción de dos baterías, la una proyectada en la cabeza del muelle de levante y la otra que ha de proyectarse en la de poniente.

Que el sobrante si le hubiere se reserve para aplicarlo a las mayores urgencias y que la Junta entienda en la venta y demarcación del terreno, recaude su producto y me dé noticia a su tiempo del total que haya resultado, como también de lo que podrá costar las dos baterías expresadas.

Lo aviso a V.SS de real orden para su gobierno y cumplimiento. Dios guarde a V.SS. muchos años. El Pardo, 28 de febrero de 1786. Pedro de Lerena.

Sres. de la Junta de Reales Obras de Málaga³.

(3) A.A.P.M., leg. 11, mazo 1, *Libro de Reales Órdenes expedidas a esta Real Junta de Obras del Puerto y muelle, y dan principio en el año de 1771 a 1821*, R.O. de 28 de febrero de 1786.

Como es lógico, las disposiciones anteriores se atendieron de inmediato dictándose los bandos de rigor y procediéndose a la adjudicación de las parcelas entre los particulares que pujaron en su compra, incluyendo, por cierto, al cabildo eclesiástico que en un completo expediente conservado en su archivo se mostró interesado por el terreno colindante a la Catedral malagueña. Además, la Junta de Reales Obras había dispuesto que *entre las condiciones de los postores se incluya una en que se obligue a éstos a construir en el preciso término de dos años contados desde el día de los remates las fachadas de sus respectivos edificios con la solidez y uniformidad que están acordadas...*

En resumen, la ciudad ofrecía ya desde finales del siglo XVII unas primeras líneas de defensa en un estado lamentable y en algunos lugares inexistentes, en parte debido a la lógica expansión urbanística, indiscutible desde mediada la centuria ilustrada, y en parte por los habituales descuidos en quienes tenían la obligación de mantenerlas operativas. Esto motivó que, como hemos visto, Carlos III autorizara su derribo y posterior construcción de edificios de nueva planta, lo cual redundaría en tan solo unas décadas en una visión urbanística de la fachada sur de la Málaga decimonónica más acorde con los tiempos.

1.2. Alcazaba y Gibralfaro.

De lo anterior deducimos que en el caso de un ataque enemigo, solo quedaba a la población el recurso de refugiarse en los alcázares árabes -medianamente conservados pero aún servibles-, hasta la llegada de refuerzos desde las localidades del interior. Estas fortalezas de Alcazaba y Gibralfaro constituyeron durante siglos los recintos mejor dotados de la ciudad. Su estratégico emplazamiento al noreste de Málaga y el dominio que su artillería ejercía sobre la urbe y los muelles convertían a los aludidos baluartes en reductos seguros en el caso de que un ejército o armada intentara el asalto al litoral malagueño.

Los dos fuertes, aunque de estructura absolutamente independiente, constituían un conjunto defensivo, comunicándose entre sí mediante un pasadizo en zigzag del que aún hoy quedan restos. El bastión oriental está ocupado por Gibralfaro, el cual se sitúa sobre un cerro que domina a la cercana Alcazaba protegiéndola con su artillería

Se construyeron bajo la dominación musulmana, si bien parece segura la presencia de instalaciones anteriores que remontarían la existencia de aquél hasta la Edad Antigua. Las modificaciones más importantes las experimentó bajo Yufuf I. Cuando en el verano de 1487 los Reyes Católicos atacaban a Málaga, el castillo en cuestión ofreció una considerable resistencia por lo escarpado de sus almenas y la inteligencia de su fábrica.

Experimentó periódicas reparaciones, especialmente durante la dominación francesa en la guerra de la Independencia; época en la que ingenieros militares galos y algunos españoles levantaron interesantes planos sobre cómo hallaron a la fortaleza. En las siguientes décadas su deterioro fue acentuándose.

Referente a la Alcazaba, fue construida en el siglo XI si bien, como su vecino Gibralfaro hay testimonios de restos más primitivos. Se edificó con materiales muy deleznable: en especial la caliza numulítica a la que la humedad destruye fácilmente. Esta circunstancia ha obligado a numerosas reparaciones a lo largo de su historia en las que se emplearon los elementos más diversos.

En el aspecto militar, resulta justo señalar que este palacio fortaleza es el que más obstáculos defensivos ofrece, puesto que para llegar a la zona más alta era preciso atravesar tres cercas con sus correspondientes torres y ocho puertas fortificadas, alguna ya desaparecida, dos de ellas en recodo⁴.

Tras la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos, el edificio fue adaptado a las necesidades cristianas, constituyendo desde aquellos años el reducto mejor preparado de los existentes en la urbe. Su estado de conservación debía de ser aceptable en las primeras décadas del siglo XVII, ya que cuando Felipe IV visitó nuestra ciudad en 1624 se aposentó en la Alcazaba malacitana.

En la siguiente centuria experimentó periódicas modificaciones, generalmente motivadas por los peligros de invasión, ataques de escuadras enemigas o necesidades derivadas de la creciente demanda de cuarteles.

En cualquier caso, las reparaciones sufridas por Alcazaba y Gibralfaro en las primeras décadas del siglo XVIII, podemos decir que se limitaron a remodelaciones de escasa envergadura, fruto de los imperativos de la guerra de Sucesión y conflictos posteriores. No tuvieron mayor trascendencia que la de limpiar los pozos o abastecer de pertrechos dichos baluartes. Quizás lo más significativo en estas décadas fue la construcción de un nuevo almacén para la pólvora que en esta misma centuria y por el peligro que para la población entrañaba fue trasladado extramuros de la ciudad⁵.

(4) La Alcazaba presentaba doble sistema de muralla y sólidas torres en la exterior que permitían atacar desde dentro a los sitiadores en el caso de que tomaran el primero de sus recintos.

(5) Ya en el Diecinueve fueron demolidos diversos torreones y cuando en 1843 dejó de ser propiedad militar el recinto se convirtió en el refugio de los malagueños más humildes que adosaron sus casas a los muros de la fortaleza. Donde antes había palacios, yaserías y jardines surgieron chabolas, basuras y miseria. Sería ya casi en nuestros días cuando gracias al tesón de insígnies malagueños como Orueta y Temboury, la remodelación del alcázar malacitano fue posible.

1.3. El castillo de San Lorenzo.

Respecto a otras defensas urbanas solo podemos destacar al castillo de San Lorenzo situado al oeste del entonces muelle de poniente. Su construcción fue propuesta por el ingeniero militar antes mencionado Hércules Toreli en 1693 y terminada en el mes de diciembre de 1701. Su planta era muy sencilla e irregular para adaptarse al terreno. Se abría al sur con una estructura que recuerda bastante a un hornabeque presentando dos baluartes unidos por una cortina y las tradicionales habitaciones de servicios para almacenes y tropa en el interior. En estas instalaciones se proyectó entre 1758 y 1759 la construcción de una nueva sala de armas bajo la dirección del ingeniero militar José Muñoz, aunque no tenemos constancia de que las obras propuestas se llevasen a cabo.



3. Plano de Málaga y su puerto con el castillo de San Lorenzo por Miguel del Castillo en 1790. Archivo General de Simancas.

Levantado en la misma orilla de la playa, según podemos ver en la cartografía que acompaña a este trabajo, su misión era proteger a la ciudad y su puerto de un ataque procedente del oeste. Sin embargo, esta misma ubicación propició que periódicamente fuera preciso realizar obras de urgencia para recalzar sus cimentaciones que sufrían la acción de los temporales.

En el último tercio del siglo, como consecuencia del avance de la costa motivado por la dinámica litoral de sedimentos marinos y las arenas aluviales, se había alejado bastante de la línea del agua. En consecuencia, su operatividad en caso de ataque era ciertamente limitada, lo cual aconsejaba su demolición⁶.

En este sentido, el arquitecto Miguel del Castillo y Nieva realizó un cálculo de los costos del derribo y las compensaciones económicas que debían aportar quienes pretendían los terrenos, allá por el verano de 1797. Todo ello se conserva en un completo expediente del Archivo General Militar de Segovia:

Así mismo, he examinado toda la fábrica que comprende el castillo en todas sus partes y hecho tanteo del coste en su demolición, desmontes del terrapleno, glacis de la explanada y otros, con la extracción de tierras y escombros para horizontalizar los terrenos indicados en él.

Taso los materiales que podrán aprovecharse en doscientos mil reales, por manera que unidas las partidas del importe del terreno y la de materiales suma el todo un millón setenta y siete mil y ochocientos reales de vellón, poco más o menos⁷.

A cambio, los que pretendían las superficies ocupadas por el citado baluarte se comprometían a construir a sus expensas varias baterías en la fachada sur del puerto que suplieran la pérdida de la protección de la fortificación demolida.

Finalmente la Corona autorizó su derribo por real orden de 26 de marzo de 1802 que le llegaba a la Junta de Reales Obras de Málaga, orden que se conserva en el Archivo de la Autoridad Portuaria:

El Excmo. Sr. Príncipe de la Paz, en su orden de 26 de marzo anterior, me ordena se lleve a efecto la demolición del castillo de San Lorenzo y venta de su solar y terrenos adyacentes con las variaciones que creí convenientes, atendidas las diferencias que se notan en la orilla del mar desde el tiempo en que se verificó la propuesta⁸.

(6) Agradecemos al investigador y académico Manuel Olmedo el habernos facilitado este plano.

(7) A.G.M.S., Sección 3ª, leg. 55.

(8) A.A.P.M., leg. 11, mazo 1, *Libro de Reales ...*, R.O. de 26 de marzo de 1802.

La disposición definitiva de su demolición también establecía los fines de los importes obtenidos por la enajenación de los terrenos:

... se ha dignado S.M. resolver se lleve a debido efecto la venta y los materiales del castillo de San Lorenzo ... a fin de que con los caudales que resulten se construyan dos cuarteles, uno de infantería y otro de caballería ...⁹.

En 1808, semanas antes de iniciarse la guerra de la Independencia, aún solicitaba la Corona información sobre lo recaudado en su venta y la de los terrenos de playa inmediatos. Un completo expediente se conserva en el Archivo Provincial de Málaga, en la escribanía de Juan de la Sierra, conteniendo todo lo referente a este asunto.

En el proceso, que fue complejo y largo en el tiempo, participó buena parte de la burguesía malagueña, como Manuel Agustín Heredia que en 1817 se hacía con parte de *la isleta que se halla en el paraje de la playa, frente a la noria de la aguada...* La cartografía de la época recoge las nuevas edificaciones que a partir de ese momento se fueron realizando en la popular Alameda.

Otras edificaciones de carácter castrense, aunque no específicamente defensivas, completaban la estructura militar de Málaga. Los inmuebles destinados a acoger a la tropa, que frecuentemente debía esperar en nuestra ciudad hasta que llegaba la orden de embarque (lo cual solo podía realizarse cuando el estado de la mar lo permitiese) ocuparon buena parte de las preocupaciones de las autoridades ante la escasez casi endémica de cuarteles. La proximidad a las plazas norteafricanas, objetos de no pocas campañas a lo largo de la Modernidad, obligaban a un trasiego constante de los regimientos del rey. Semejante situación obligaba a distribuir a oficiales y soldados, una vez que se llenaban las Átarazanas, entre los conventos donde causaban bastantes problemas, no menos graves que los que tenían los dueños de los mesones -que también acogían a la tropa-, para que el Ayuntamiento les abonase las denominadas *boletas* con las que el municipio les compensaba por estas obligaciones que nadie quería.

2. LAS DEFENSAS PORTUARIAS

En la fachada sur de la ciudad las instalaciones portuarias constituían el enclave más importante por sus connotaciones militares, comerciales y sanitarias. De la envergadura de sus defensas dependían no solo las embarcaciones atracadas en su interior sino toda la fachada sur malacitana

(9) A.H.P.M., leg. 3943, fols. 701 y siguientes. Véase A.G.M.S., Sección 3ª, leg. 55.

cuyas fortificaciones, ya lo hemos visto, no ofrecían demasiada seguridad en el caso de un ataque. Quizás por ello, en todos los proyectos que sobre los muelles de Málaga se realizaron en el siglo XVIII ocuparon un importante lugar el estudio de sus baluartes, tanto el del embarcadero de levante como el de poniente. Especialmente, el del ingeniero de origen flamenco Bartolomé Thurus que fue el primero que analizó, en su proyecto de puerto cerrado, las defensas de la ciudad y su dársena.



4. Ciudad y puerto de Málaga por Bartolomé Thurus en 1717.
Archivo del Museo Naval.

2.1. Muelle de levante.

2.1.1. Hornabeque del Príncipe.

Esta defensa repetidamente proyectada y nunca construida se enclavaba en la cara exterior del inicio del dique oriental y según podemos apreciar en la cartografía de la época pretendía impedir un desembarco enemigo desde la playa de La Caleta.

Fue proyectado por el ingeniero militar Bartolomé Thurus en 1717 con unos costos que alcanzaban casi los diez mil pesos. Las razones de su construcción estaban claras:

Para mayor seguridad de dicho Puerto es menester construir un hornabeque sencillo en el camino de esta plaza a Vélez Málaga¹⁰.

(10) A.A.P.M., Sección I, leg. 285, n.º 5.

Tenía una longitud de algo más de 230 metros y estaba dotado de una plataforma con su correspondiente muralla, foso y contraescarpa, puente de acceso y algunas instalaciones menores para el propio uso castrense del recinto.

El marqués de Verboom, en su proyecto aprobado en 1726, mantenía la citada defensa que no llegó nunca a levantarse, dado que la dinámica litoral de sedimentos marinos hizo avanzar tanto la línea de costa que su edificación resultó innecesaria pasados unos años.



5. Plano de Málaga y su vega H. 1750.
Servicio Geográfico del Ejército.

En un excelente plano procedente del Servicio Geográfico del Ejército, realizado por ingenieros militares hacia 1750 aún aparece proyectado, si bien en 1767, en un esquema de los muelles firmado por el oficial de la Armada Pedro García Aguilar ya no figura, posiblemente por las razones que antes apuntara.

2.1.2. Fuerte de San Felipe.

Proyectado tanto por Bartolomé Thurus como por Jorge Próspero Verboom terminó de construirse hacia 1721 y durante muchos años fue la única defensa eficaz que impedía el desembarco de una armada procedente de levante.

La plataforma para la artillería de que estaba dotado podía contener hasta quince piezas. Dos edificios con tejados a dos aguas destinados a la tropa y al servicio de la instalación, junto a un aljibe para las aguadas de los buques completaban el conjunto.



6. Muelle de levante con los tres fuertes proyectados por el marqués de Verboom en 1722. Archivo General de Simancas.

Sin embargo, desde mediados del siglo XIX perdió gran parte de su utilidad militar por el avance de la línea de costa y el papel que jugaba España en sus relaciones internacionales. Por ello, la Junta del Puerto solicitó a comienzos de 1878 al ministerio correspondiente la cesión de dicho fuerte, según vemos en un expediente procedente del Archivo General Militar de Segovia:

Dentro de la zona marítima y dentro también del emplazamiento de las obras proyectadas, están las baterías denominadas de San Felipe, San José y San Rafael, baterías abandonadas hace muchos años y que sería completamente imposible utilizar o montar nuevamente una vez construidos los nuevos diques y muelles¹¹.

Aún durarían los trámites algún tiempo, aunque finalmente, la propuesta fue aceptada y así se comunicaba a las autoridades locales: *.. tengo el honor de informarle que la batería de San José, juntamente con la de San Rafael y de San Felipe fueron entregadas en 18 de septiembre de 1878 a la Hacienda Civil...*

A comienzos del siglo XX, falto ya de cualquier utilidad militar se ordenó su derribo y la enajenación del solar.

2.1.3. El castillo del Rey o batería de San Nicolás.

Este baluarte fue proyectado para el “muelle viejo” por Bartolomé Thurus en 1717 con el nombre de *castillo del Rey* en honor de Felipe V. Con semejante denominación aparece en la cartografía de la época, aunque cambiando ligeramente su estructura en proyectos posteriores para aguantar mejor los temporales de levante.

(11) A.G.M.S., Sección 3ª, leg. 23: en un interesante documento consta que la venta del terreno en 1926 fue a razón de, y no deja de sorprendernos el precio, 50 pesetas el m².



7. Batería y fanal proyectado por Bartolomé Thurus en 1717.

Archivo General de Simancas.

Estaría ubicado en la cabeza del dique citado para proteger la entrada al interior de las instalaciones portuarias. Semejante situación fue retrasando su construcción hasta que las obras estuviesen terminadas, lo cual no sucedió hasta muy avanzado el siglo. En 1738 se aprobó una modificación del citado expediente autorizando su prolongación bajo la dirección del director de las obras Martín Zermeño: tampoco en esta ocasión, la batería del morro llegó a realizarse.



8. Puerto de Málaga según el proyecto del ingeniero Juan Martín Zermeño en 1738.

Archivo General de Simancas.

Treinta años después, el ingeniero José Gandón, envió al ingeniero general un proyecto reformado de batería y faro en la misma cabeza del muelle con idéntico resultado.

Es cierto que la propuesta de continuas prolongaciones del embarcadero a la búsqueda de una sonda mayor retrasaba la edificación de una defensa que tanta falta hacía. Finalmente, Martín Zermeño presentó en 1772 la propuesta de un edificio de planta un tanto elíptica, conteniendo foso, puente levadizo y otras instalaciones menores destinadas

al acuartelamiento de la tropa, cuerpo de guardia, almacenes, aljibes para las aguadas, polvorín, etc. Y en su centro, un faro, por cierto largamente deseado, numerosas veces proyectado y hasta entonces nunca construido¹².



9. Planta yalzada de la batería proyectada para el muelle viejo por J. Martín en 1772. Servicio Geográfico del Ejército.

Aun así, la Real Junta de Obras del Puerto y Muelle tuvo que esperar hasta 1780 para que Carlos III autorizara por real orden de 1 de febrero, conservada en el Archivo de la Autoridad Portuaria, una fortificación de estructura provisional mucho más simple que la anteriormente propuesta en el morro de levante:

... quedo enterado de que para la posible defensa de ese puerto y precaverlo de cualquier insulto que intenten los enemigos ha dispuesto V.E. a la cabeza o punta del muelle viejo de esa plaza una batería provisional a barbata, colocando en ella 6 cañones de a 24, que cruzarán sus fuegos hacia poniente con los de la artillería del castillo de San Lorenzo en la boca del mismo puerto¹³.

La explanada se cubrió de tablonés, se levantó un cuerpo de guardia para la tropa y un pequeño tinglado destinado a los *pertrechos de artillería*. Las obras importaron algo más de 30 000 reales y tanto en el

(12) La actual y popular Farola malagueña fue inaugurada en 1817, siendo el autor del proyecto el ingeniero de la Armada Joaquín María Pery, cuyo trabajo en esta ciudad hasta su muerte en 1835 fue extraordinariamente destacado.

(13) A.A.P.M., leg. 11, mazo 1, *Libro de Reales ...*, R.O. de 1 de febrero de 1780.

archivo citado como en el General Militar de Segovia podemos encontrar una completa documentación sobre una defensa que desempeñó hasta el último tercio del siglo XIX un importante papel en la protección de las embarcaciones atracadas en estos muelles.

Queremos reseñar como simple curiosidad que en la crisis finisecular decimonónica se procedió a retirar la artillería pretendiendo evitar la consideración de cualquier interés militar que esta batería pudiera otorgarle a Málaga y su puerto. Más tarde, un expediente fechado en 1917 reconocía que *estando desartillada, no presta servicio alguno para la defensa y tampoco puede ser destinada a otros usos pues no se presta a ello sus insignificantes edificios anexos*. En la fecha indicada contaba como única defensa ocho piezas de a ocho para las salvas de ordenanza.

El ingeniero comandante, autor del expediente anterior, realizaba un breve recorrido histórico del tenor siguiente:

Esta batería fue construida a fines del año 1786 en la cabeza del antiguo muelle de levante, permaneciendo en la actualidad casi como en aquella época, pues las ligeras obras que se les ha ido añadiendo son anexas a la principal de defensa constituida por el parapeto a barbata y la explanada careciendo en absoluto de importancia.

Destinada para salvas y salvas, esta batería ha estado artillada hasta que por Real Orden de 23 de mayo de 1898 ... fue mandada desartillar dejando la plaza de Málaga de formar parte de las que deben hacer salvas a los buques de guerra extranjeros¹⁴.

Resulta evidente que el desmantelamiento de la citada defensa era solo cuestión de tiempo.

2.2. Muelle de poniente.

El proceso de fortificación de este embarcadero resultó complejo, puesto que durante algo más de un siglo se estuvo debatiendo entre los ingenieros que lo estudiaron si construir un puerto abierto o cerrado, esto es si prolongar el muelle de poniente o dejarlo como estaba.

(14) El 8 de mayo de 1923, otra Real Orden aprobaba un proyecto que nuevamente ordenaba la instalación de una batería de salvas. Se realizaron las obras destinadas a *construir una caseta para los juegos de armas, municiones y accesorios del servicio de salvas de cañón*. A partir de 1951 su utilidad militar era escasa y "estorbaba" extraordinariamente a las obras proyectadas en las instalaciones portuarias, razones por las que fue aprobado un proyecto de traslado a una zona cercana, proyecto reformado debido a cuestiones presupuestarias por el ingeniero director, José Núñez Casquete.

Finalmente la realidad se impuso y el muelle de poniente quedó sólo en un proyecto, ya que el que resultaba imprescindible era el de levante porque sin él el puerto malacitano desaparecería al recibir desde el Este las principales tormentas. El llamado *muelle nuevo*, por el contrario, recibía una acción marina menos rigurosa por el lugar que ocupaba en esta bahía.

Aun así, lógicamente fueron propuestas algunas defensas que complementarían al cercano castillo de San Lorenzo cuya artillería protegía al dique de poniente.

2.2.1. El torreón del obispo.

Era éste un fortín típico del siglo XVII levantado en 1621 con el apoyo económico del prelado de la ciudad D. Luis Fernández de Córdoba, de ahí su nombre, a fin de proteger al caserío y al propio puerto de los ataques de los piratas berberiscos, siempre frecuentes en estas aguas. Las condiciones de construcción se contrataron en escritura pública conservada en el Archivo Provincial de Protocolos y transcritas por el historiador malagueño Andrés Llordén cuya bibliografía adjunta recomendamos.



10. Plano de Málaga con las defensas de San Andrés, San Lorenzo, Torreón del Obispo y cabeza del muelle por Felipe Pérez hacia 1772.
Archivo General de Simancas.

La edificación del castillo de San Lorenzo ya analizado restó gran parte de su utilidad como defensa, razón por la que el rey ordenó la demolición del baluarte en 1784 realizándose poco después:

Enterado el Rey de que según la actual disposición de la playa y muelle de poniente es del todo inútil para la defensa el torreón expresado, de la conveniencia y hermosura que resultará al público en aquel paraje con su abandono, y de las demás reflexiones en que apoya la Junta la propuesta, se ha

servido conceder su real permiso para la demolición proyectada en el modo y tiempo que parezca más oportuno a la misma Junta¹⁵.

Dicha demolición se realizó en un plazo razonable desapareciendo de la cartografía portuaria desde entonces.

2.2.2. El fuerte de San Luis.

Proyectado por el ingeniero Bartolomé Thurus en 1717 para ocupar la zona central del muelle nuevo tenía unas características semejantes al de San Felipe construido en el dique de levante. Con ello pretendía el ingeniero flamenco proteger el interior de las instalaciones de un ataque procedente tanto del Este como del Oeste. La denominación se hacía en honor del futuro Luis I, hijo de Felipe V y cuyo efímero reinado se produjo en 1724.

Puesto que el ingeniero general Jorge Próspero Verboom cambió el proyecto de su antecesor en el cargo (el mencionado Thurus) diseñando un puerto abierto en lugar de cerrado tras paralizar la prolongación del muelle de poniente, hubo que suprimir la defensa que iba a ocupar la parte central del citado embarcadero al no tener ya espacio suficiente para su edificación. Por dicha razón, en el expediente de Verboom fechado en 1722 no aparece dicho baluarte, aunque sí el de la cabeza con el nombre de Santa Isabel, en honor de la reina y segunda esposa del rey Isabel de Farnesio.

2.2.3. El fuerte de la Reina o de Santa Isabel.

Fue también el ingeniero Thurus el primero que lo proyectó en 1717 para la cabeza del muelle de poniente y con una estructura similar al del morro opuesto. El marqués de Verboom cambió esta última dándole una forma casi circular más acorde con la mar que debía de soportar. Una plataforma capaz de acoger hasta doce piezas de artillería, además de los correspondientes edificios para la guardia, armamento, etc. completaban el conjunto. En cualquier caso, no llegó nunca a edificarse con este diseño ya que la cabeza del muelle no acababa de terminarse por más que avanzaba el siglo.

Carlos III ordenó levantar una batería provisional semejante a la construida en el muelle viejo nada más iniciarse las hostilidades con los británicos. De todas formas, era una defensa tan dotada de provisionabilidad que en 1770 fue reparada y reforzada con cuatro cañones de a 24 por consejo del ingeniero José García, responsable de las obras.

(15) A.A.P.M., leg. 11, mazo 1, *Libro de Reales ...*, R.O. de 20 de septiembre de 1784.

Ya en el siglo XIX fue rebautizada con el nombre de batería de San José ubicándose en una zona muy próxima. Tras los proyectos de los ingenieros Yagüe, Prieto y Valcarce y falta de cualquier utilidad militar fue desmantelada.

3. LAS DEFENSAS LITORALES

Hemos visto en las páginas precedentes que la geoestratégica situación de la costa malacitana propició que armadas de banderas contrarias surcaran estas aguas a lo largo de los siglos buscando controlar un litoral que como el nuestro tan cerca estaba de las plazas norteafricanas y de la entrada del Estrecho. La pérdida de Gibraltar y los repetidos intentos sobre Ceuta y Melilla a lo largo de la centuria ilustrada acentuaron más si cabe esta situación.

Por otra parte, eran frecuentes los ataques de corsos y piratas a las localidades costeras e incluso apresando a los pescadores que faenaban en la bahía¹⁶. Estas acciones dificultaban el comercio en nuestras aguas, especialmente en los meses estivales cuando el tráfico de buques aumentaba a la espera de la apertura de la denominada *vendeja*.

Ante esta situación, la Corona viose obligada en diferentes momentos, que dependían de las posibilidades de la real hacienda y de las relaciones internacionales, a reforzar las defensas de marina en todo el litoral malacitano. Junto a los baluartes en las zonas urbanas y portuarias ya analizados en las páginas precedentes fue necesario levantar algunos y reparar los existentes a lo largo de todo el litoral hispano en general y de la costa del Reino de Granada en particular.

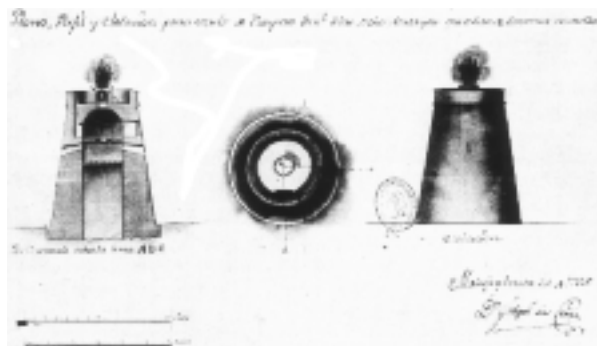


11. Mapa de la costa occidental de Málaga con sus principales fortificaciones, hacia 1761. Servicio Geográfico del Ejército.

(16) A.M.M., Actas Capitulares, libro 126, fols. 332 r y v.: *Notorio es a esta ciudad las continuas y repetidas presas que hacen los moros en esta costa, no tan solo llevándose embarcaciones cada día sino saltando en tierra y cautivando a cuantos encuentran y ejecutando otros muchos daños. Como sucedió esta semana en las playas de Fuengirola, que saltando en ellas los moros se llevaron la gente de un barco pescador que estaba en aquel paraje matando a dos de éstos.*

Así, los castillos de Estepona, Marbella, Fuengirola y Vélez entre otros experimentaron diferentes reformas a lo largo de la Edad Moderna y desde luego del siglo XVIII para mantenerles en un estado operativo¹⁷. Sin embargo, las principales mejoras en este tiempo tuvieron lugar en las torres de vigilancia, las denominadas *de almenara* en el lenguaje de la época, que por su especial ubicación constituían un elemento esencial en el cuidado y control de estas aguas.

La mayoría de estas torres eran de procedencia muy antigua, remon- tando algunos autores su origen a República romana. En cualquier caso, las existentes en el periodo objeto de este análisis proceden en su mayoría de la época musulmana. El mismo nombre de almenara, ilumina, indica que su principal misión no era detener un asalto enemigo (poco podían hacer dada su escasa envergadura) sino dar la alarma cuando se avistaban naves contrarias: bien mediante una fogata durante la noche; bien quemando paja húmeda durante el día que al producir una gran humareda avisaba a las torres cercanas que daban la alarma a los castillos arriba ci- tados y a la propia Málaga, desde donde salía la caballería para impedir el desembarco.



12. Torres de almenara proyectadas para esta costa por José de Crane en el siglo XVIII. Servicio Histórico Militar.

Esta misma finalidad hacía innecesario que la dotación fuese numerosa. A lo sumo tres hombres, generalmente habitantes del lugar, que vigila- ban y se desplazaban uno a cada una de las torres vecinas a modo de control de la línea de costa. El Ayuntamiento malagueño sorteaba todos los años el cargo denominado *diputados de torres* cuya importante misión era el control de todo lo que se refería a su mantenimiento y operati- vi-

(17) S.H.M., Sig. 4-5-4-5, n.º 3949: *Relación que manifiesta las baterías que se deben aumentar para la mejor defensa de esta plaza, puerto, costa de levante y de poniente, con las precauciones que po- drían ponerse en práctica en caso de solicitar los enemigos invadirla, ...* Es un memorial fechado en 1770 y firmado por el ingeniero José García Martínez.

dad: no olvidemos que la seguridad del litoral, incluyendo a las poblaciones y alquerías, dependía de la rapidez con que pudiera transmitirse la señal de alarma de torre a torre y para ello debían de estar vigilantes y en buen uso.

Los hechos demuestran que no siempre sucedía así, ya que los lugareños, a veces también soldados, que tenían la obligación de mantenerse alerta en sus atalayas descuidaban en ocasiones la vigilancia del horizonte del mar produciéndose asaltos que se denunciaban periódicamente a las autoridades. Las Actas Capitulares del Archivo de la Catedral malagueña recoge un curioso suceso, por lo demás habitual, acaecido en 1735 en las canteras que proporcionaban la piedra que venía empleándose en la construcción de la Catedral de la ciudad, posiblemente por el descuido de la vigilancia en estas aguas:

... que habiendo hecho desembarco la tarde de la Asunción de Nuestra Señora una fragata de moros en las playas, frente a la cantera de Almayate, y llevándose de la casa de ella (en que por ser día festivo sólo se hallaban para su custodia cuatro hombres) mucha parte del avío de dicha cantera y más de cuarenta fusiles con sus frascos y bayonetas que tenían para su resguardo¹⁸.

En otras ocasiones los ataques tenían lugar en alta mar en una acción de piratas unos y corsos otros, acción esta última perfectamente reglamentada por la Corona que obtenía por este procedimiento importantes beneficios. En el mes de octubre de 1757, tuvo entrada en el Ayuntamiento de Málaga la petición formulada por unos marinos que de camino a Venecia fueron asaltados en estas aguas por piratas berberiscos y que solicitaban alguna ayuda económica para el rescate de su padre y dos hermanos aún presos. La crudeza del documento es tal que no nos resistimos a transcribir unos párrafos:

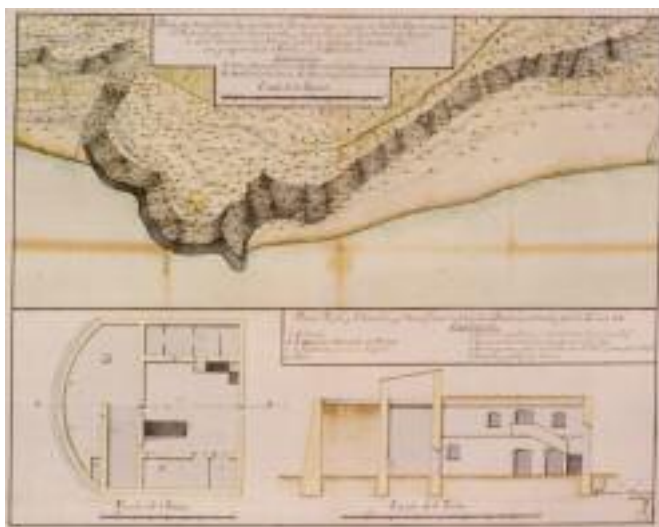
Juan Hubrad y su primo, de nación islandés, hacen presente a V.S. cómo han llegado a esta ciudad después de haber tenido la desgracia de haber sido apresados en un navío dinamarqués que pasaba a Venecia, por cosarios de Tánger que los condujeron a Fez, de donde intentaron hacer fuga.

Pero fueron cogidos y castigados severamente cortándoles las lenguas, capterisándoles (sic) a ambos y después <amarrados> a una galeota.

(18) A.C.M., Actas Capitulares, libro 44, s.f.

Perdida la esperanza de salir de su esclavitud, en tal conflicto Dios fue servido fuesen represados por los malteses, quienes dieron libertad en Palermo; aunque con el desconsuelo de quedar en esclavitud su padre y dos hermanos¹⁹.

Como resulta fácil suponer la influencia de estas prácticas resultaban profundamente dañinas para el tráfico comercial en las aguas mediterráneas, y desde luego en las malagueñas. Naturalmente, la presencia de unas torres de vigilancia y cada cierta distancia de baluartes de mayor envergadura que protegiesen a los caseríos y pueblos de la costa resultaba del todo imprescindible.



13. Emplazamiento, planta y sección de la batería de Torremolinos, por Jiménez de Mesa en el siglo XVIII. Servicio Histórico Militar.

El emplazamiento de estas torres resulta evidente por la propia naturaleza de su cometido: en un promontorio desde el que visualizara un horizonte mayor y desde luego cerca de la playa.

Respecto a la estructura de su construcción, podemos clasificarlas en tres grupos según su planta (circulares, cuadradas y de pezuña) y en cuatro si atendemos a la alzada de la fábrica (truncopiramidales, troncocónicas, cilíndricas y en prisma).

(19) A.M.M., Actas Capitulares, libro 148, fol. 479 r y v. Esta misma familia ya había realizado cinco años antes una petición parecida y con los mismos fines, lo cual no deja de ser, como poco, sospechoso de que las peticiones formuladas iban más a llenar la bolsa que a rescatar a nadie.

Las de planta en pezuña aparecen mediada la centuria, estaban dotadas de una mayor envergadura y protegidas por puntas de estrella en su parte anterior. Podían acoger varias piezas de artillería, al contrario que las de vigilancia, y contaban además con instalaciones menores para los pertrechos y la guardia.

A lo largo de la centuria ilustrada y dadas las relaciones internacionales del momento la Corona encargó con frecuencia a los ingenieros militares estudios que revisaran el estado de las defensas de esta costa. Esto nos permite conocer el estado del litoral y cómo fue evolucionando a medida que lo hacían los acontecimientos.

Con Carlos III los expedientes se hicieron más frecuentes, como también lo eran los enfrentamientos con los británicos, tan cercanos en Gibraltar. En 1762 y en el Archivo General de Indias se conserva un documento que especifica de manera pormenorizada las torres de almenara (también las de planta en pezuña) de la marina andaluza, estudiado después en una interesante obra por el profesor Falcón Márquez: *Relación del estado de todos los Puertos fortificados de los ocho Partidos de la Costa del Reino de Granada, dividido en Mandos, desde Calatarge, que da principio en el Reino de Andalucía, hasta San Juan de los Terreros, que confina con el de Murcia*²⁰.

En resumen y tomando como centro a los muelles malagueños las principales torres en pezuña de esta costa eran hacia poniente la de la Cala del Lance de las Cañas (Marbella) y el Torreón de la Cala del Moral en Mijas. Hacia levante encontramos estas defensas en la costa de Vélez, de Nerja, Punta de la Galera (Almuñécar) y la Torre de los Baños (Motril) ya en el litoral granadino.

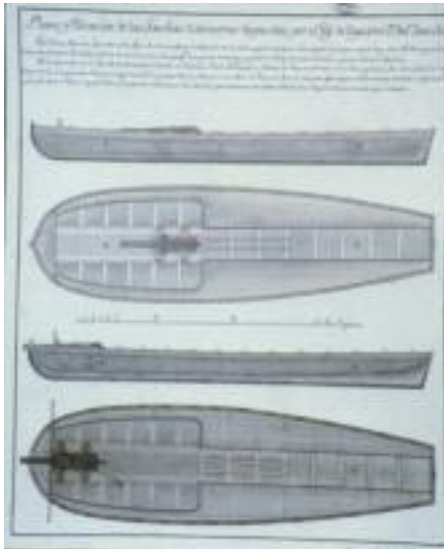
Estas defensas fueron languideciendo con el paso de los años llegando al Diecinueve en un estado lamentable y desde luego carentes por completo de cualquier utilidad militar. La evolución del armamento, de sistemas más modernos de vigilancia y la movilidad de las tropas convirtieron en obsoletos cuando no inservibles a estos baluartes ya a comienzos del siglo XX. Hasta hace algunas décadas el estado de abandono en muchas de ellas era absoluto, si bien podemos observar en estos últimos años el interés de muchos municipios costeros por restaurarlas, evitando así la pérdida de una página importante de nuestra historia.

(20) A.G.I., Sección Indiferente General, leg. 3121. En 1787 y en un completo expediente conservado en la Sección de Documentos del Servicio Geográfico del Ejército se hacía una pormenorizada *Relación del estado de los fuertes y demás puestos de la costa del Campo de Gibraltar, comprendidos desde la Fuen-Girola hasta Conil, en la que se manifiesta su actual estado, importancia, objeto a que se dirigen y la guarnición que se consideran necesita, así en tiempo de paz como el de guerra.*

4. LA DEFENSA DESDE EL MAR.

4.1. Los buques de la fuerza.

Las fuentes archivísticas nos informan, de manera esporádica y generalmente en momentos coyunturalmente delicados por la amenaza de un ataque enemigo, de la existencia en este puerto de los denominados *buques de fuerza*. No eran más que unas lanchas a las que se les acoplaba en la popa una pieza de artillería de medio calibre y que realizaban labores de vigilancia en esta bahía. También en ocasiones se empleaban *en convoyar los transportes de víveres y demás efectos que se remiten a los Presidios Menores*, pretendiendo así evitar la acción siempre incontrolada de corsos y piratas.



14. Proyecto de lanchas cañoneras en 1779. Archivo General de Simancas.

A fines del siglo XVIII y como consecuencia de la reciente guerra contra Francia se habían dispuesto en algunos puertos hispanos la vigilancia de sus aguas con este tipo de naves, cuyo mantenimiento anual llegaba a alcanzar cifras nada despreciables. En el nuestro, este cometido se veía desempeñado por seis lanchas, facilitadas al principio por el *gremio de mareantes* y sufragadas en parte por el Consulado y la propia ciudad:

Enterado el Rey de la utilidad de conservar armadas en el puerto de Málaga las seis lanchas cañoneras ... se ha servido S.M. conceder su permiso a aquella ciudad y Consulado para que de sus respectivos

caudales contribuyen con el fondo de fortificación, por terceras partes como ofrecieron. Al gasto que originen mientras subsistan armadas...²¹.

La tercera parte del monto económico restante corría a cargo de la Real Junta de Obras del Puerto y Muelle. La existencia de este tipo de refuerzos defensivos, a pesar de su efectividad, fue muy esporádica por su costo y siempre condicionados por las necesidades militares del momento.

4.2. El barco de cruzada.

Era éste la principal línea de enlace con las plazas norteafricanas, Melilla sobre todo, que dependían de nuestra ciudad para su abastecimiento y el traslado de las tropas y los penados. Málaga era una ciudad pujante con un activo comercio y un tráfico constante y era lógico el nombramiento que recayó en ella de *abastecedora de los presidios*.



15. Plano de la fachada sur de la ciudad y su puerto por Antonio Ramos en 1776. Archivo Histórico Nacional.

(21) A.A.P.M., leg. 11, mazo 1, *Libro de Reales ...*, R.O. de 4 de julio de 1798. En A.M.N., Manuscrito 2197, dc. 13 se recoge el registro de buques de guerra, tipo y armamento en el puerto de Málaga en 1801.

En este cruce del mar resultó preciso en no pocas ocasiones apoyar al “Melillero” de entonces con algún buque de guerra cuando la presencia de naves hostiles, por lo demás tan habituales en el Estrecho, hacía peligrosa la navegación²².

En cualquier caso, la proximidad geográfica y humana a aquellas ciudades hermanas estrechó unos lazos económicos y sociales, palpitando sus gentes de allá y de acá con los problemas que afectaban a pueblos tan cercanos. ¡Cuántos soldados se reponían en los hospitales malagueños de las heridas sufridas en las refriegas contra los *moros*! ¡Cuántos penados aguardaban en esta Real Cárcel a que el estado de la mar permitiese sus embarques camino de aquellas plazas! ¡Cuántos peligros afrontaba constantemente el “*barco de cruzada*”! ¡Cuántas tragedias! ¡Y cuántas historias compartidas!

* * *

En resumen, de las investigaciones realizadas se desprenden varias consideraciones referidas a un tiempo y a un espacio. Un siglo como lo es el de la Ilustración y que tanta trascendencia tuvo en el devenir de España. Un espacio como lo es el de Málaga y sus costas al que hemos pretendido acercarnos con extraordinaria rapidez.

La primera de las consideraciones que hacemos notar es la indiscutible importancia geoestratégica que la costa malagueña, la propia ciudad y su puerto han tenido a lo largo de la Historia, por su proximidad a las plazas norteafricanas, Melilla especialmente, y al Estrecho de Gibraltar.

Es la segunda el interés que la situación anterior despertó en naciones extranjeras, cuyas armadas navegaron durante siglos estas aguas buscando su control y asediando a las localidades del litoral malacitano.

La tercera conclusión, consecuencia de las anteriores, es la obligada visita y consecuentes proyectos de numerosos ingenieros, militares primero y de la Armada después, que llegaron a esta dársena. Sus órdenes, mejorar las instalaciones y reforzar sus defensas, no solo por la importancia de las implicaciones logísticas ya comentadas sino por la relevancia del comercio de sus muelles y los ingresos que la real hacienda obtenía del tráfico portuario.

El puerto de Málaga, por lo tanto, que tanta importancia tuvo en tiempos pretéritos debería de contar siempre con los apoyos precisos para

(22) A.D.M., Sección de Melilla, Libro de defunciones, leg. 41, fol. 133: en 1742, un cadete de dicha plaza murió de un balazo que le dieron los ingleses en la función que tuvo el día veinte y ocho del corriente con la fragata y el barco de cruzada, con los que apresaron los dos navíos ingleses con quien tuvieron el combate.

mantener operativas las funciones actuales y cualesquiera otras que llegado el caso pudieran asignársele. Hay capacidades que no se improvisan e hipotéticas necesidades que conviene tenerse en cuenta. La mar, sin ninguna duda el más ancho de los caminos, trajo invariablemente a estas tierras los avances más significativos en todos los campos. También sobresaltos y temores. La Historia, como siempre, nos enseña cómo fue nuestro pasado para mejor aprender cómo debiera ser nuestro futuro.

* * *

CONCLUSIONES

Conviene resaltar que la geoestratégica situación de las costas de Málaga que hemos analizado en las páginas anteriores se mantiene, en nuestra opinión, hoy en día. Así, aunque afortunadamente las preocupaciones actuales de todos los ciudadanos se dirigen en los muelles malacitanos más a lograr el incremento de un tráfico comercial de contenedores, así como de pasajeros (la llegada de cruceros en estos últimos años constituye una de las escenas más esperanzadoras para la economía de todo el *hinterland*), el interés logístico de este litoral, llegado el caso, seguiría siendo el mismo que en los siglos precedentes.

Especialmente relevante es la proximidad del litoral malagueño a los países norteafricanos de nuestro entorno, en donde hemos asistido en estos últimos meses, y aún estamos asistiendo, a no pocos conflictos sociales y políticos que están dando lugar a profundos procesos de transformación en aquellos pueblos de indudable trascendencia y ante los cuales el mundo entero permanece expectante.

Dado el carácter divulgativo del presente trabajo nos hemos permitido evitar una proliferación exhaustiva de citas cartográficas y bibliográficas, aunque conviene dejar constancia, al menos, de una relación básica sobre las publicaciones referidas a las infraestructuras portuarias malagueñas.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL SOBRE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

ALEMANY LLOVERA, J., *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Cehopu, Madrid, 1991.

CAPEL, H; L. GARCÍA; ... *Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII*, Universidad de Barcelona, 1973.

- CAPEL, H; J-E. SÁNCHEZ; ... *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Serval y C.S.I.C., Barcelona, 1988.
- FALCÓN MÁRQUEZ, T., *Torres de almenara del Reino de Granada en tiempos de Carlos III*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1989.
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, E. M.^a, *Historia de la Navegación Comercial Española*, Puertos Públicos del Estado, Madrid, 2004.
- VV.AA., *Puertos Españoles en la Historia*, Cehopu, Madrid, 1994.

BIBLIOGRAFÍA SOBRE EL PUERTO DE MÁLAGA

- BEJARANO ROBLES, F., *Málaga de cara al mar*, Caja de Ahorros Provincial de Málaga, 1966.
- BRIOSO RAGGIO, T., *Puerto de Málaga, 1940-1944. Memoria sobre su historia, progreso y desarrollo*, Junta el Puerto de Málaga, 1944.
- CABRERA PABLOS, F.R., *El Puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, Universidad de Málaga, 1986.
- CABRERA PABLOS, F.R. *Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III*, Autoridad Portuaria de Málaga, 1994.
- CABRERA PABLOS, F.R. y OLMEDO CHECA, M., *El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida, 400 años de Historia*, Junta del Puerto de Málaga, 1988.
- CASADO, M., *El puerto de Málaga: apuntes históricos*, Impr. Poch y Creixell, Málaga, 1898.
- GÁMEZ AMIÁN, A., *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1800)*, Miramar, Málaga, 1994.
- LEÓN, R., *Sobre el puerto fenicio de Málaga*, Málaga, 1969.
- Libro de Reales Órdenes expedidas a esta Real Junta de Obras del Puerto y muelle, y dan principio en el año de 1771 a 1821*, Introducción y transcripción de F. Cabrera Pablos, Autoridad Portuaria de Málaga, 1998.
- LÓPEZ BELTRÁN, M.^aT., *El puerto de Málaga en la Transición a los Tiempos Modernos*, Universidad de Málaga, 1986.
- LLORDÉN SIMÓN, A., *El puerto de Málaga. Fortificaciones y urbanismo: documentos para su estudio*, Ayuntamiento de Málaga, 1988.
- MONTEMAYOR GONZÁLEZ, J., *Memoria sobre la importancia militar del puerto y provincia de Málaga*, Ayuntamiento de Málaga, 1893.

OLMEDO CHECA, M., y CABRERA PABLOS, F., *Puerto de Málaga, apuesta de futuro*, Autoridad Portuaria de Málaga, 1998.

RODRÍGUEZ ALEMÁN, I., *El puerto de Málaga bajo los Austrias*, Diputación Provincial de Málaga, 1984.

VV.AA., *Un puerto llamado Málaga*, Junta del Puerto de Málaga, 1990.

FUENTES HISTÓRICAS UTILIZADAS EN ESTA INVESTIGACIÓN

Archivo Catedral de Málaga (A.C.M.).

Archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga (A.A.P.M.).

Archivo Diocesano de Málaga (A.D.M.).

Archivo General de Indias (A.G.I.).

Archivo General de Simancas (A.G.S.).

Archivo General Militar de Segovia (A.G.M.S.).

Archivo Municipal de Málaga (A.M.M.).

Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.).

Servicio Histórico Militar (S.H.M.).