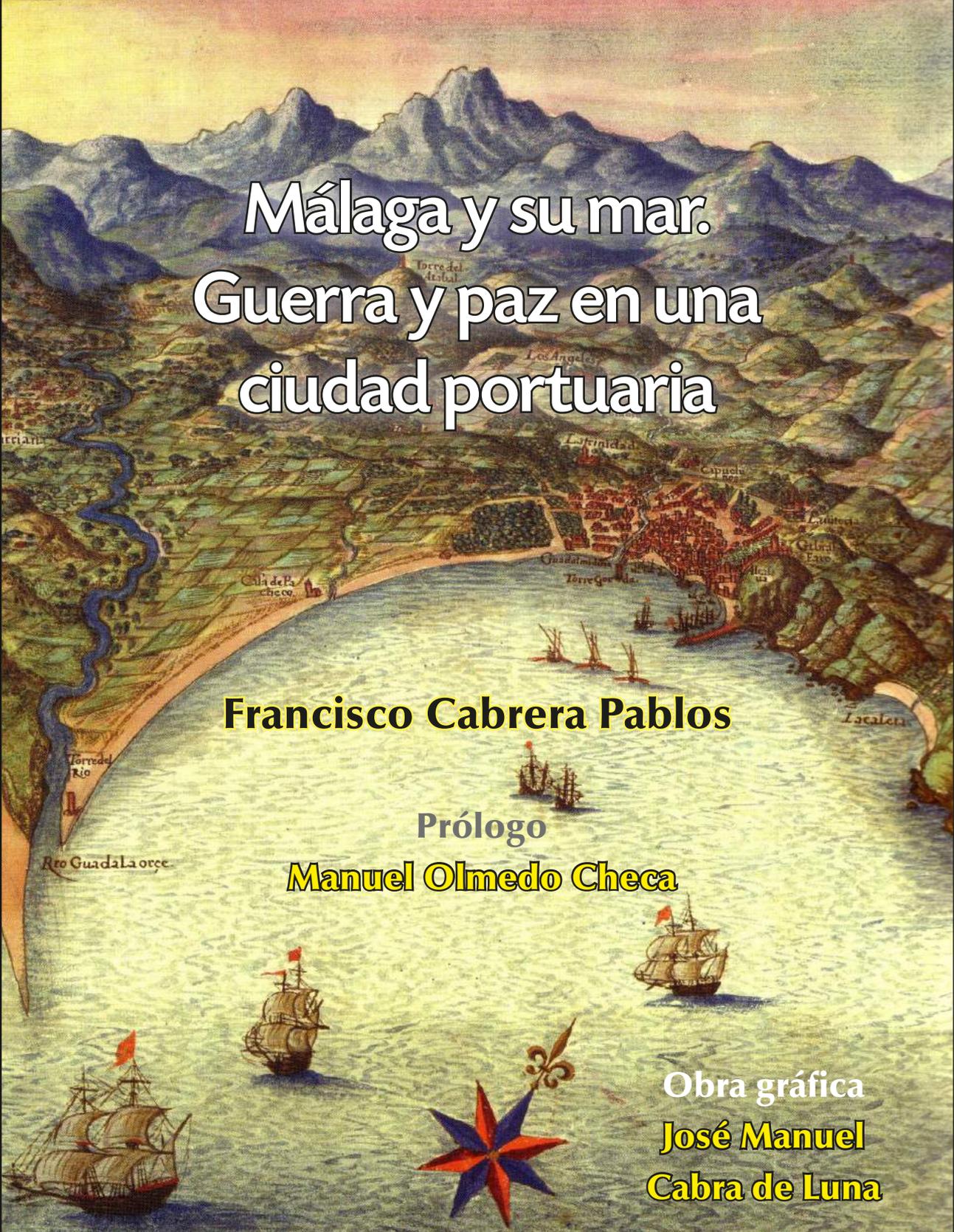


Cuadernos del Rebalaje

Nº 54 / Abril-junio de 2022 | DL: MA 702-2016 | Edita ABJ



Málaga y su mar. Guerra y paz en una ciudad portuaria

Francisco Cabrera Pablos

Prólogo

Manuel Olmedo Checa

Obra gráfica
**José Manuel
Cabra de Luna**

Cuadernos del Rebalaje ®

DL : MA 702-2016 | ISSN (ed. impresa): 2530-6286 / (ed. digital): 2174-9868

Publicación monográfica sin ánimo de lucro, de periodicidad trimestral editada desde 2010 por la asociación cultural **A**migos de la **B**arca de **J**ábega.

Dirección

M^o Luisa Balbín Luque

Consejo de redacción

M^o Luisa Balbín Luque

Juan Antonio Camiñas Hernández

Mariano Díaz Guzmán

Juan A. Gimbel Espejo

Miguel A. Moreta-Lara

Andrés Portillo Stempel

Pablo Portillo Stempel

Paz A. Sánchez Pérez

Diseño y maquetación

Estefanía González Hijano

Cuadernos del Rebalaje se difunde preferentemente en formato electrónico por Internet. Tiene como objetivo divulgar conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con la costa malagueña y andaluza, sus gentes, embarcaciones, tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria.

La revista no comparte necesariamente las opiniones expuestas en los trabajos publicados. Los autores de estos y de las imágenes originales se reservan los derechos protegidos por la ley, autorizándose su uso y difusión siempre que se cite procedencia y autoría.

Se imprime en ARS Impresores (Málaga).

Más información, acceso libre a todos los números y normas de estilo de publicación en <http://www.amigosjabega.org/cuadernos-del-rebalaje/>

✉ cuadernosdelrebalaje@gmail.com

Amigos de la **B**arca de **J**ábega está inscrita en el Reg. de Asociaciones de Andalucía con el n° 9210 de la Sección 1.

(Resolución de 29/07/2010) y en el Reg. Municipal de Málaga de Asociaciones y Entidades con el n° 2372. (Resolución de 27/09/2010). Domicilio social en el IES "El Palo". Camino Viejo de Vélez, s/n°. 29018-MÁLAGA.

Presidente de Honor: Fernando Dols García

Presidente: Juan Antonio Camiñas Hernández

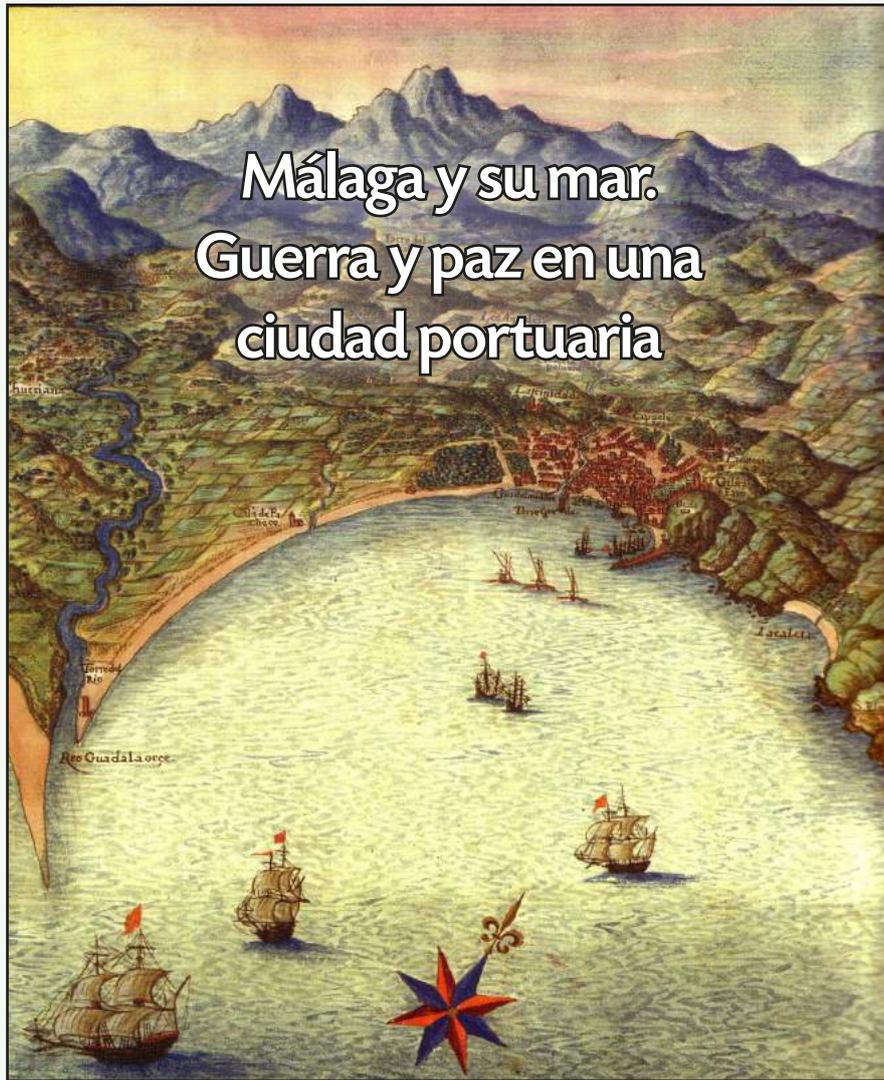
Vicepresidenta: M^o Luisa Balbín Luque

Secretario: Andrés Portillo Stempel

Tesorero: Mariano Díaz Guzmán

Vocales: Juan Antonio Gimbel Espejo, Mercedes Jiménez Bolívar, Eloisa Navas Martín, Pablo Portillo Stempel, Paz Amalia Sánchez Pérez.

✉ abjcontacto@gmail.com



*Atlas del Rey Planeta. Bahía de Málaga. Pedro de Teixeira (1634).
Österreichische Nationalbibliothek de Viena*

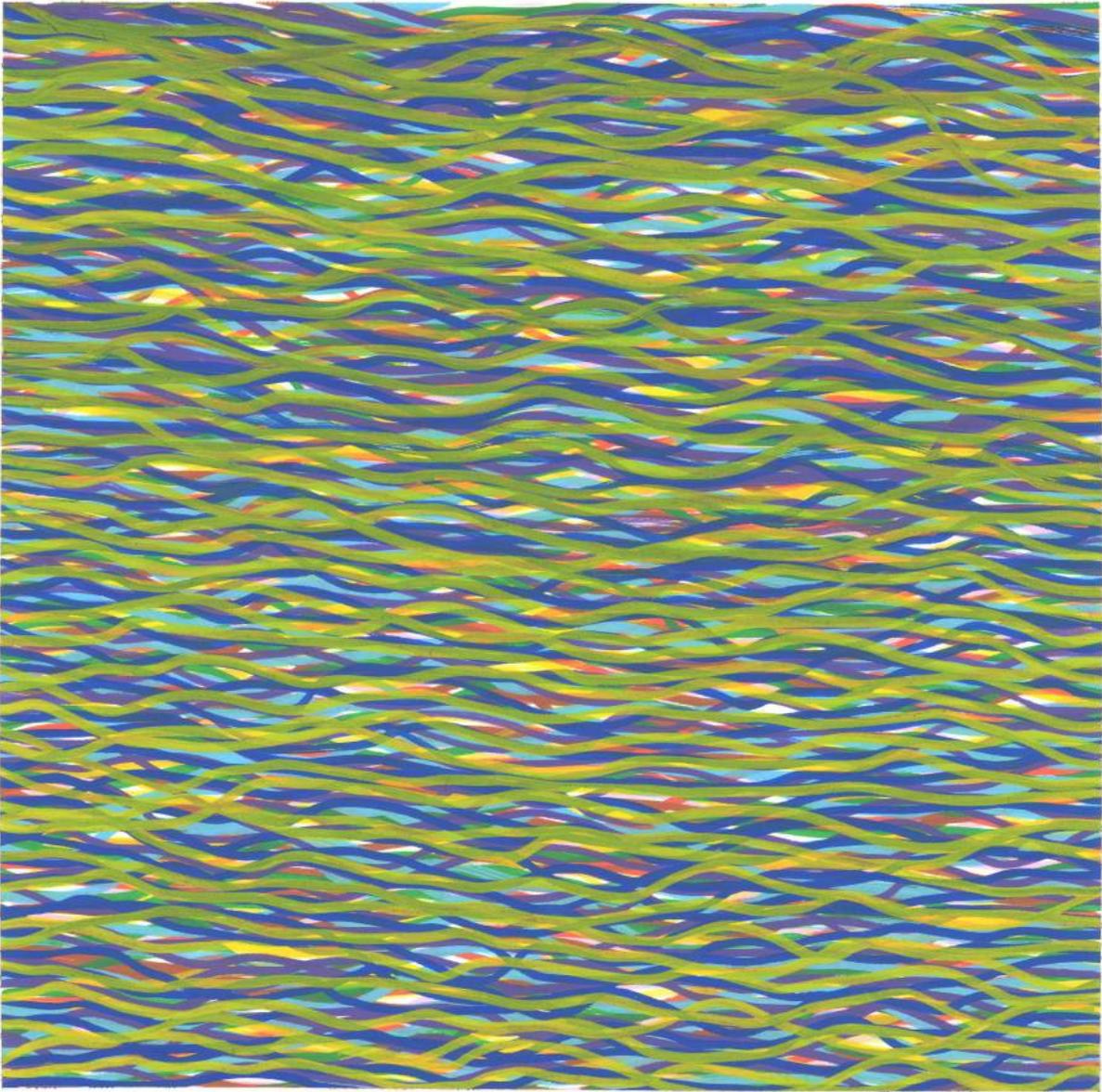
Francisco Cabrera Pablos

Prólogo: Manuel Olmedo Checa

Obra gráfica: José Manuel Cabra de Luna



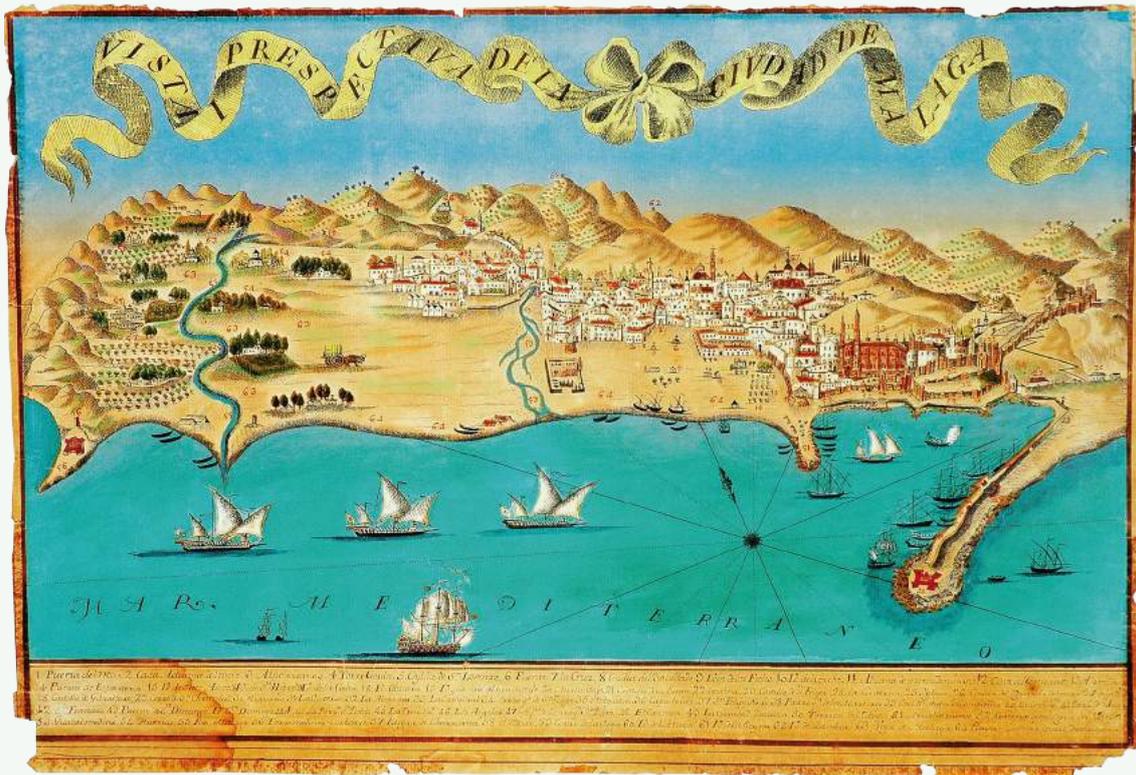
Cuadernos del Rebalaje nº 54



cabraadeluna-2017

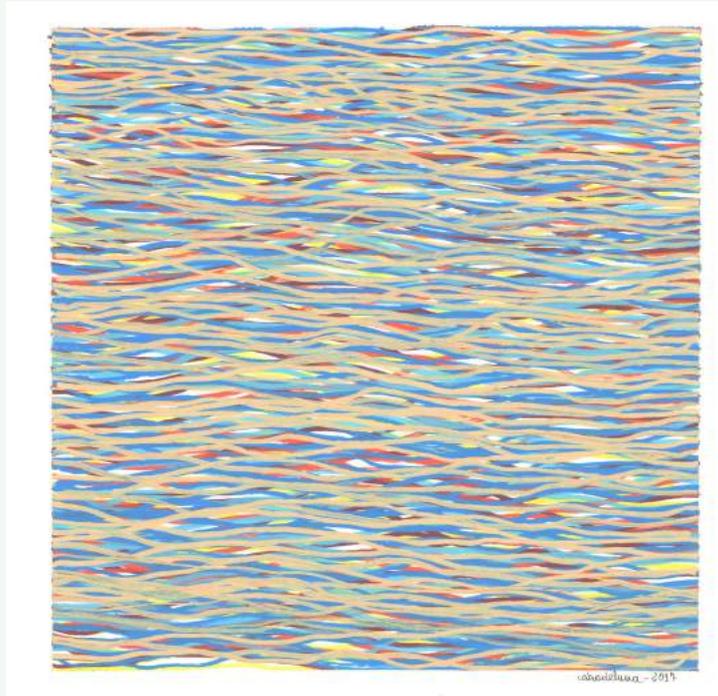
Esta página:
José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua I*.
2017. Acrílico sobre papel. 16x16 cm.

Página siguiente:
Vista de Málaga desde el mar. Anónimo (siglo XVIII).
Archivo del Museo Unicaja de Artes y Costumbres Populares de Málaga.



SUMARIO

- **Prólogo**
- **Nuestro propósito**
- **Capítulo 1. La Junta de Guerra**
- **Capítulo 2. Defensas de la bahía malagueña en el reinado de los Austrias**
 - 2.1. Los fuertes de Pedro Pacheco
 - 2.2. La Torre Gorda
 - 2.3. El Torreón del Obispo
- **Capítulo 3. Las fortificaciones portuarias bajo los Borbones**
 - 3.1. El castillo de San Lorenzo
 - 3.2. Las defensas de los muelles
 - 3.2.1. El hornabeque de El Príncipe
 - 3.2.2. El fuerte de San Felipe
 - 3.2.3. La batería de San Nicolás
 - 3.2.4. El fuerte de la Reina, de Santa Isabel o de San José
- **Epílogo**



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua II*.
2017. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.

Prólogo

Bien sabido es que las decisivas investigaciones realizadas por D. Santiago Ramón y Cajal no hubieran tenido el enorme eco que alcanzaron en el mundo científico de su época si no hubiera sido por los extraordinarios dibujos que hizo de las neuronas. Por supuesto gracias a su magnífica vista, pero también a sus más preciadas herramientas: el microscopio y el microtomo.

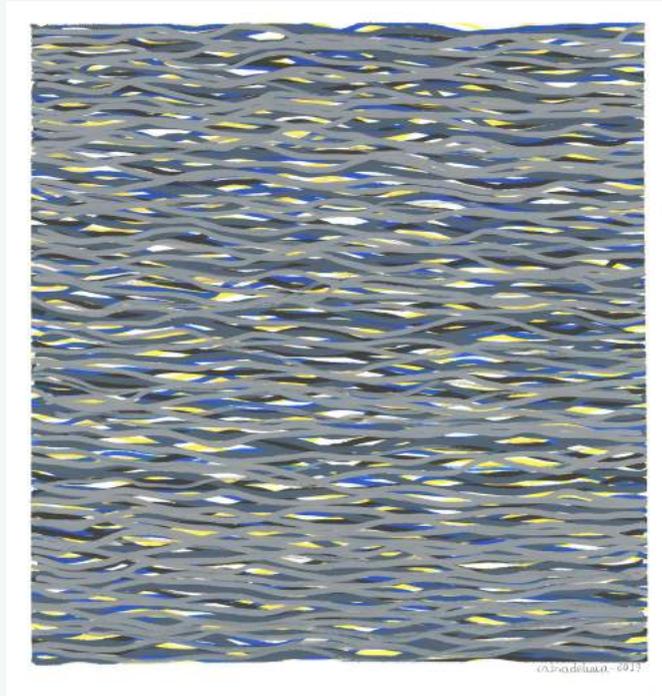
Herramientas imprescindibles fueron antaño la regla de cálculo o las tablas de logaritmos, como en los tiempos actuales lo son el ordenador o san Internet, sea cual sea la actividad investigadora que se realice.

La cartografía y la topografía entran también en la panoplia de herramientas que contribuyen poderosamente al estudio científico y al riguroso análisis de la Historia. Por ello hoy, si se pretende conseguir la mayor comprensión de los hechos que se relatan

o de los escenarios que se describen, resulta imprescindible incorporar las imágenes que arrojen luz sobre los textos.

Quien esto escribe es un apasionado de los mapas y planos desde que, siendo niño, el paterfamilias llevó al hogar en que nació el Atlas de Geografía Universal de Salinas. Desde entonces ha llovido mucho.

Todo lo anterior viene a cuento porque un antiguo plano de Málaga fue el motivo por el que nos conocimos el autor de este trabajo y el autor de este prólogo. Han transcurrido ya casi 40 años de ello, y ambos continuamos siendo entusiastas investigadores sobre diversas facetas de la historia de Málaga y sobre las vidas de los más preclaros malagueños. Desde entonces mantenemos una entrañable amistad y una estrecha colaboración en la apasionante tarea de bucear en multitud de archivos y bibliotecas, lo que nos ha permitido editar un número importante de obras, gracias al apoyo de numerosas instituciones.



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua III*.
2017. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.

A ellas hay que unir la presente, en la que mapas y planos constituyen un extraordinario y valioso soporte iconográfico del profundo estudio que el Ilmo. Sr. D. Francisco Cabrera Pablos ha realizado sobre las fortificaciones de la costa de Málaga.

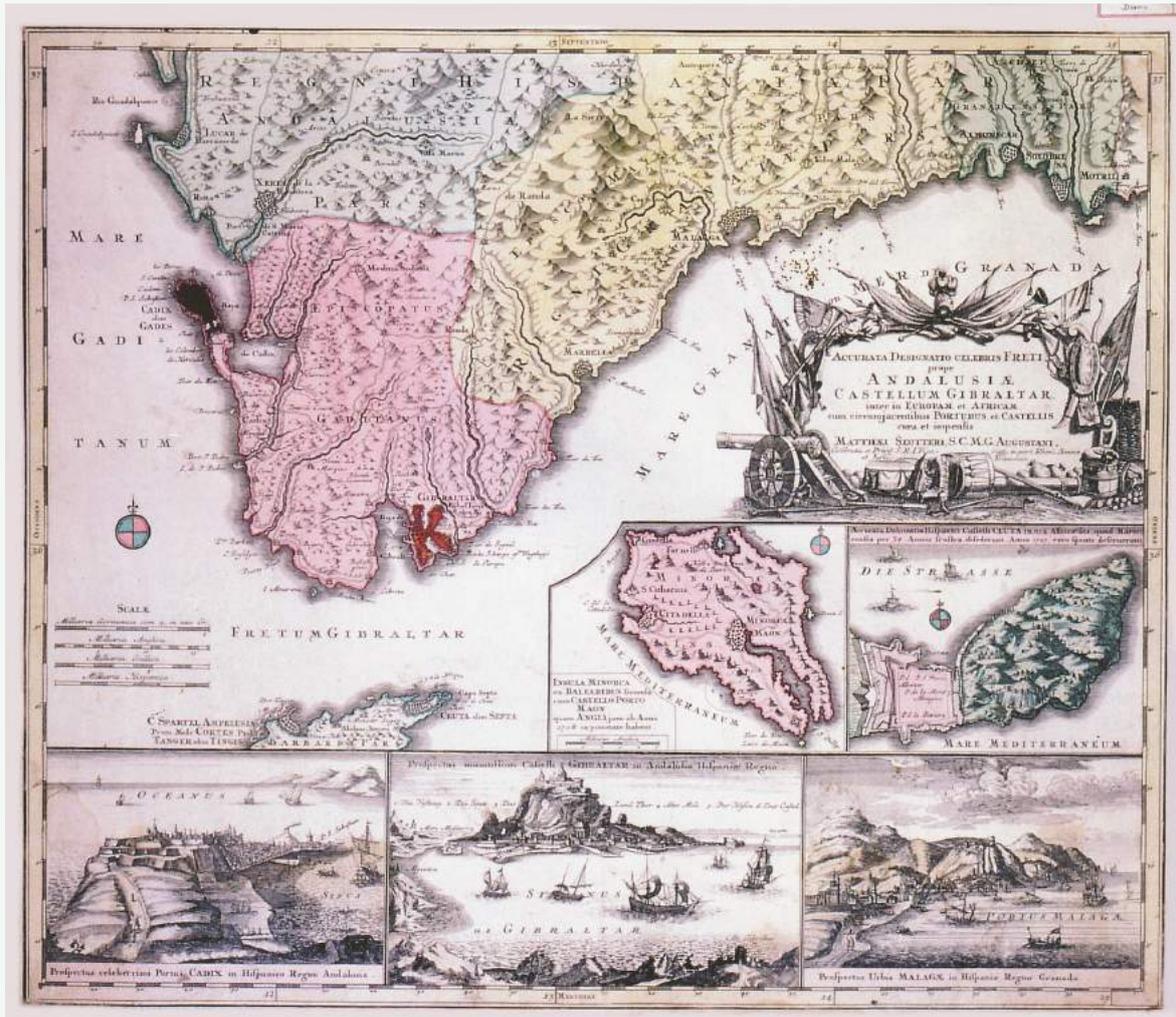
Obviamente en este trabajo ha sido necesario que su autor sintetice el impresionante acervo documental que lo sustenta, agavillado a lo largo de los últimos 40 años cuando comenzó a investigar sobre el Puerto, causa primigenia del nacimiento y la prosperidad de Málaga.

Porque no por obvio podemos dejar de recordar que partiendo del otro confín del Mediterráneo, de las lejanas costas de Fenicia, unos audaces comerciantes fueron los primeros en hincar las proas de sus ágiles naves en el rebalaje de las playas malagueñas. Llegaron buscando las riquezas de la mítica Tharsis, y las encontraron hace unos tres mil años al sur de unas tierras a las que llamaron

Hispania, en las que dejaron los primeros gérmenes de nuestra civilización.

En esta interesante y bien documentada obra que hoy nos ofrece D. Francisco Cabrera podemos ver mucha historia, perfectamente ilustrada, por lo que se hace más fácil y agradable su comprensión. Con ella tendremos una gran oportunidad para profundizar en un importante y extenso período histórico malagueño y conocer el esfuerzo que la Corona realizó para proteger nuestras costas, nuestras ciudades, nuestras haciendas y nuestras vidas a lo largo de tres siglos. Muchas gracias y enhorabuena a mi gran amigo Paco Cabrera por el gran trabajo realizado, y por supuesto muchas gracias a *Cuadernos del Rebalaje* por la feliz iniciativa de publicarlo.

Manuel Olmedo Checa
Correspondiente de la Real
Academia de la Historia



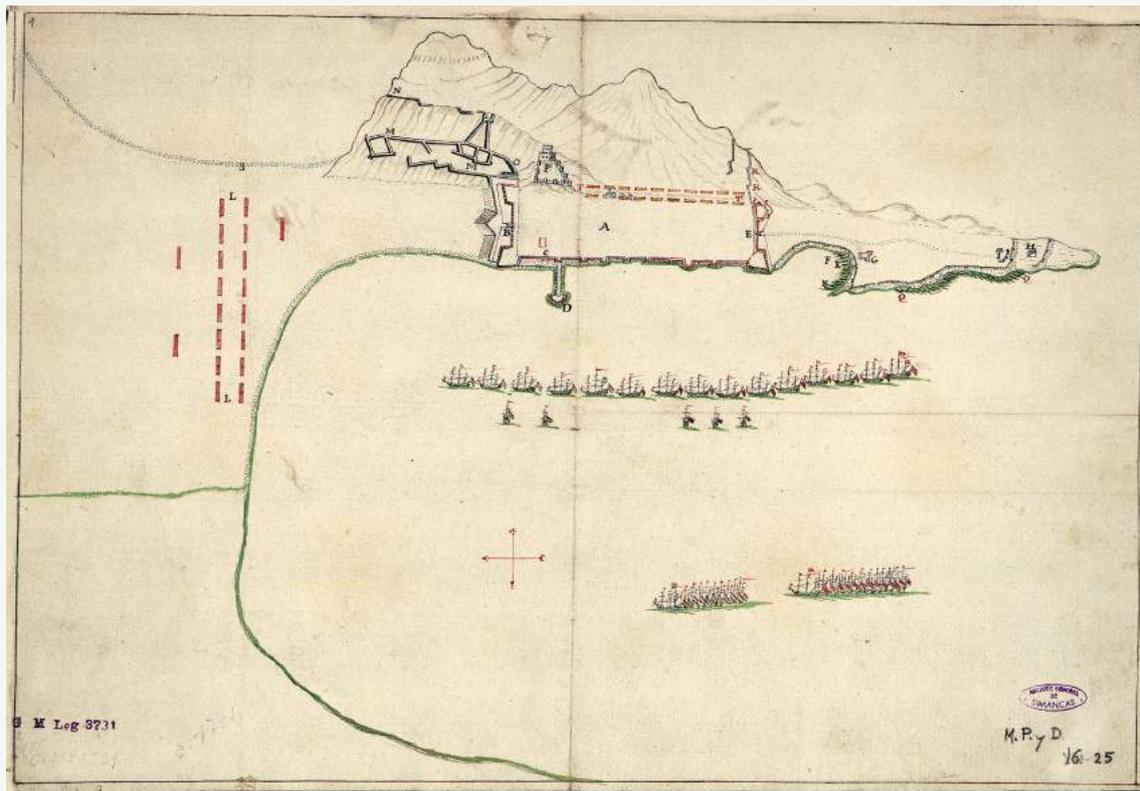
Mapa de Andalucía con los puertos estratégicos del Estrecho. Matthäus Seutter (circa 1700/1708). Bibliothèque Royale Albert I Bruxelles, Cartes et Plans, Sig. E. 64

Nuestro propósito

Corría el verano del año del Señor de mil y seiscientos y noventa y tres cuando una armada francesa bajo el mando del mariscal de Tourville, al servicio de rey Luis XV, llegó a la bahía malagueña. Tras poner en facha a sus naves y levantando las portas de sus costados envió un propio al gobernador instándole a entregarle unos barcos holandeses anclados en el interior de los muelles. El resultado es bien conocido: ante la negativa de la primera de nuestras autoridades, a lo que podría considerarse una rendición de la plaza, el

francés inició el bombardeo que produjo los estragos fáciles de imaginar y el hundimiento de los buques atracados en el puerto.

Este suceso que de forma tan somera terminamos de relatar no fue tan infrecuente a lo largo de la historia. La situación geoestratégica de Málaga, tan cerca del Estrecho y de las plazas amigas y enemigas del norte de África, animó a otras potencias europeas durante siglos a atacar a la ciudad y a sus costas a fin hacerse con el rico patrimonio que la riqueza de su comercio generaba.



Ataque a Gibraltar en 1704. Ingenieros militares. Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 16-25.

Junto a estas escuadras hostiles, la presencia de naves armadas en corso y de saetías piratas que desde sus bases en Marruecos y Argelia nos visitaban con frecuencia obligaron, desde siempre, a una constante vigilancia en todo el litoral malagueño.

Esta situación que acabamos de relatar viose agravada considerablemente a partir de 1704 con Gibraltar ya en manos británicas en plena guerra de Sucesión. Un escenario que agravó los problemas de control aduanero al incrementarse el contrabando en todo el territorio de forma notable. El 4 de agosto, una flota enemiga al mando del almirante Rooke puso sitio a la plaza obligando a Diego de Salinas, su gobernador, a rendirla ante la pavorosa falta de medios con los que contaba para defenderla. Si Málaga y sus muelles eran la puerta del Mediterráneo, el Peñón era la llave que permitía su acceso.

Precisamente, por esos factores que durante siglos estuvieron de permanente actualidad es por lo que nuestra ciudad, sus pueblos y sus playas tuvieron que contar con un sistema defensivo capaz de hacer frente a las contingencias que marcaba, en cada momento, la política internacional de guerras y paces entre las potencias europeas.

Nuestra finalidad en las páginas que, una vez más, nos ofrece la hospitalidad de *Cuadernos del Rebalaje* es acercarnos a la estructura militar de la bahía malagueña desde los siglos XVI al XIX. No analizamos el siglo XX, puesto que la evolución de la estrategia militar y la poliorcética, el desarrollo del armamento y la propia situación de las alianzas europeas aconsejaron derribar buena parte de los fuertes y baluartes. Unas defensas que en otro tiempo tanto protegieran a los ciudadanos y que se antojaban ya obsoletas cuando no absolutamente inservibles.

Pretendemos acercarnos al día a día de los malagueños del ayer en una política que atendiendo a los más altos intereses del Estado, hacían de franceses o ingleses enemigos o amigos según marcara el curso de las relaciones internacionales. Ambos fueron nuestros aliados y ambos nuestros contrarios. Todo ello sin olvidar lo que afirmó el conde de Aranda cuando, tras cesar como presidente del Consejo de Castilla, recibió el nombramiento de titular de la embajada parisina a partir de 1773: **“Los ingleses son nuestros peores enemigos, y los franceses nuestros peores amigos”**.

No es posible examinar en profundidad los avistamientos de naves hostiles que a lo largo de tres siglos padeció la ciudad

malacitana, como tampoco podemos acometer un estudio detenido de los complejos escenarios políticos que alternaban la bandera de los barcos que nos atacaban, ni de los piratas y contrabandistas que continuamente acechaban nuestras costas.

Nuestro propósito es analizar, aunque con brevedad por las lógicas limitaciones de espacio, el sistema defensivo de la bahía de Málaga y sus principales fortificaciones, su evolución y su historia. Nos centraremos en narrar los avatares de las principales defensas que protegieron a los ciudadanos de cara al mar, unas defensas hoy desaparecidas salvo escasas excepciones y de las que ya nadie se acuerda, más allá de investigadores muy especializados.



Jacques Chèreau (comienzos del siglo XVIII).
Bibliothèque Royale Albert I, Bruxelles, Cartes et Plans, Sig. 629.

1. La Junta de Guerra

Antes de acometer el análisis de las diferentes fortificaciones que protegían a la bahía malagueña es preciso, mencionar al menos, las medidas de protección y defensa que las autoridades adoptaban cada vez que en el horizonte marino se dibujaban unas velas enemigas. Unas medidas que, perfectamente reglamentadas por la corona en diferentes momentos, se iniciaban con la convocatoria de una extraordinaria Junta de Guerra presidida por el gobernador y con representantes de la milicia y del municipio, junto a la inmediata llamada a un cabildo urgente en el Ayuntamiento de Málaga.

La citada Junta emplazaba a las milicias, distribuía los puestos de defensa, repartía las armas a las tropas y enviaba recado a los pueblos cercanos y a la propia corona informando de la presencia de las naves hostiles, al tiempo que solicitaba cuanta ayuda pudiera enviársele. Hubo casos en los que se llegó a movilizar a todos los hombres de la ciudad con edades comprendidas entre 18 y 50 años.

Naturalmente, los barcos atracados en el puerto alzaban velas con la presteza que podían buscando aguas más tranquilas. El perjuicio económico resulta fácil de imaginar, máxime cuando estos avistamientos resultaban frecuentes en los meses del verano: unas semanas en las que, tras el comienzo de la vendaja a fines de agosto, el tráfico portuario resultaba muy intenso.

El Ayuntamiento, por su parte, repartía entre los concejales las responsabilidades más perentorias. Lo primero, el nombra-

miento de una junta de abastos que designaba a los encargados del suministro de vituallas a la ciudad: sobre todo el denominado “**bizcocho**” o pan sin levadura, doblemente cocido para que perdiese la humedad, vital para mantener a la población en el caso de producirse un asedio. Se requisaban caballerías y carros, así como toneles y sacos destinados a construir baterías provisionales si fuera preciso. Establecían rondas armadas que vigilaban la tranquilidad en las calles que en parte se iluminaban, sobre todo de noche. También organizaban una junta de hospitales compuesta por médicos, cirujanos y boticarios que preparaban todo lo necesario para atender a los heridos en el caso de consumarse un bombardeo o producirse un desembarco. Se solicitaba además la colaboración del cabildo eclesiástico a nivel económico y asistencial y de todo ello se daba cuenta al rey.

Cada vez que en la bahía malagueña se avistaban velas enemigas o, lo que es peor, se producía una incursión en las numerosas radas de su litoral quedaba siempre de manifiesto otra cuestión: la precariedad de las instalaciones militares que defendían a esta ciudad y a sus costas y que en modo alguno se correspondía con la riqueza de su patrimonio. Por ello, era frecuente que, tras situaciones como las descritas, las autoridades locales solicitasen a la corona con urgencia el envío de recursos y de tropas, el refuerzo de los baluartes o la construcción de otros nuevos.

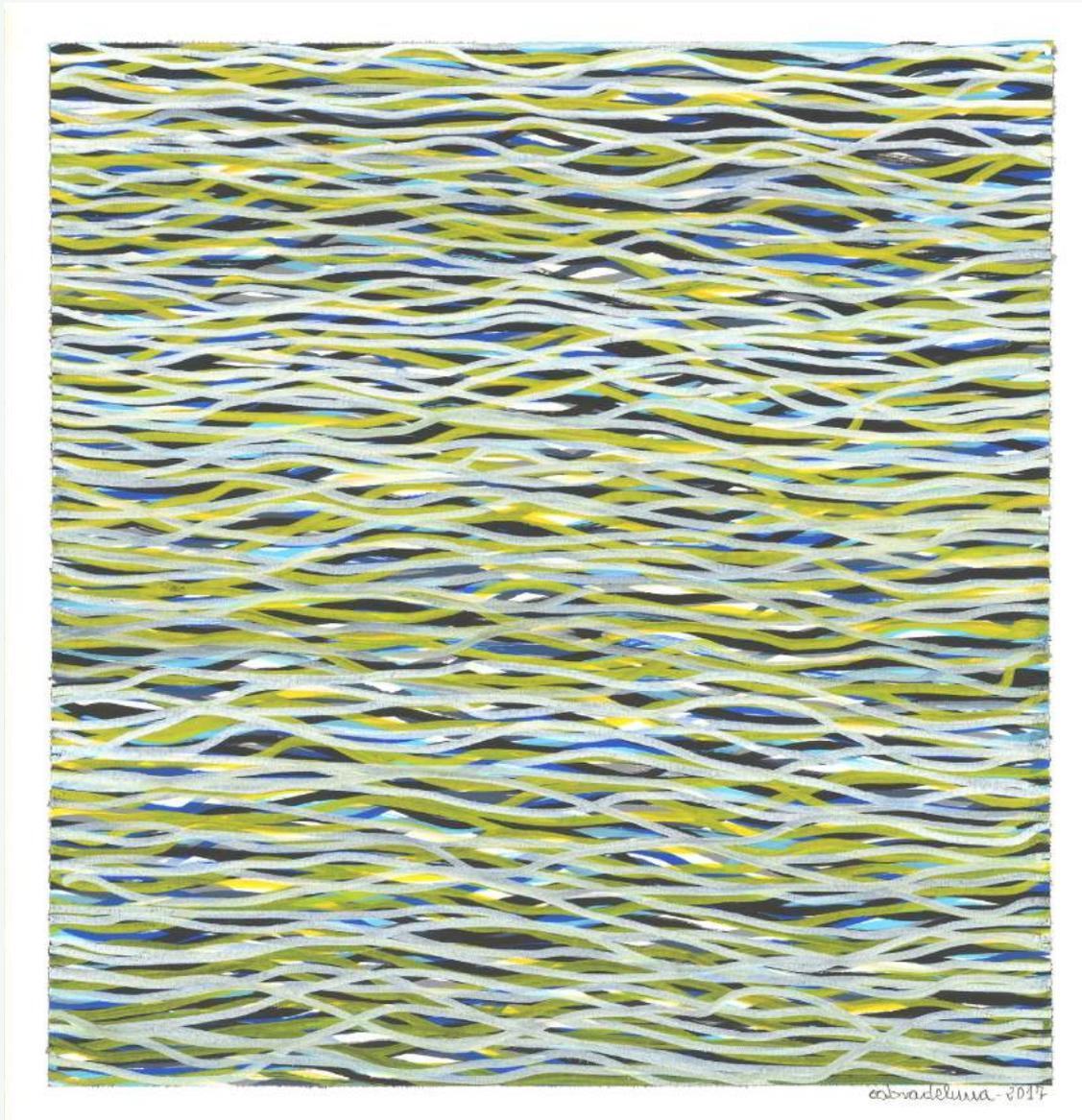
A modo de ejemplo, podemos acercarnos a las disposiciones que Felipe V envió al Ayuntamiento de Málaga y que fueron presentadas por el gobernador interino de la ciudad en la sesión del 7 de septiembre de 1740:

“Relación de las providencias y disposiciones que, por la presente situación de guerra contra ingleses, conviene se practiquen en la ciudad de Málaga para su quietud y precaverla de todo insulto o invasión mientras duraren los actuales recelos”.

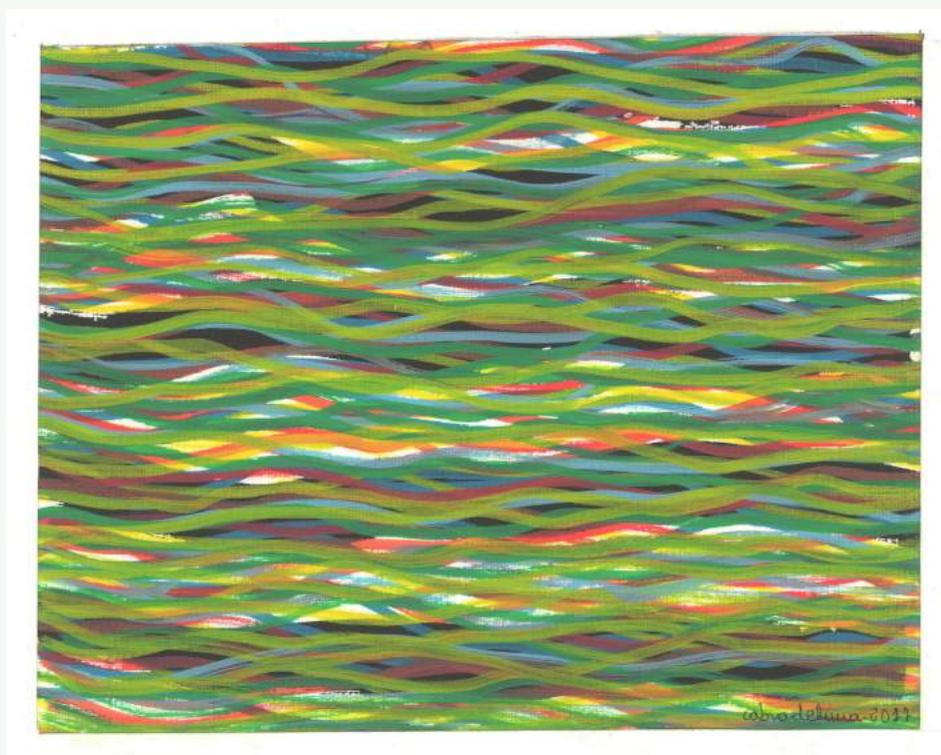
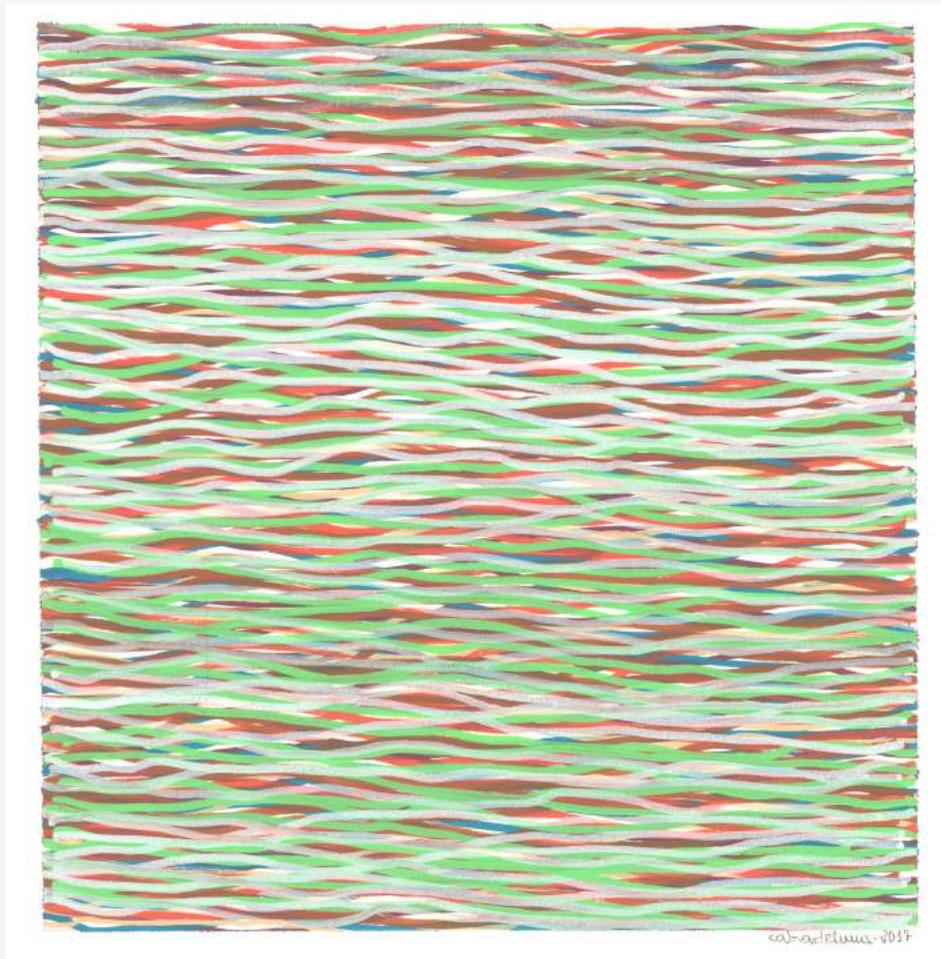
En esta ocasión se llegó incluso a nombrar unos comisarios encargados de preparar la marcha de las familias que desearan abandonar la ciudad, así como de las monjas de clausura hacia los pueblos del

interior si se confirmaba el ataque: conviene no olvidar la fama de herejes que tenían los ingleses y que la propaganda borbónica se había encargado de extender.

En estos casos, más frecuentes de lo que hoy pudiéramos imaginar, se vivían unas jornadas extraordinariamente difíciles contra las que poco más podía hacerse: a lo sumo, procurar que las defensas de la bahía malagueña estuvieran lo suficientemente dotadas de armas y hombres, lo cual no siempre sucedía.



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua IV*.
2017. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.



Arriba: José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua* V. 2017. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.

Abajo: José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua* VI. 2017. Acrílico sobre papel. 12,5x16 cm.

2. Defensas de la bahía malagueña en el reinado de los Austrias

La conquista de Málaga por los Reyes Católicos tras un largo asedio, en un lejano verano de 1487, produjo un indudable deterioro del cinturón amurallado de la ciudad y de las fortalezas de Alcazaba y Gibralfaro que la defendían; con un puerto casi inexistente carente por completo de cualquier fortificación que protegiese a las naves propias y aliadas. La Guerra de Granada entonces en curso consumía todos los recursos disponibles, haciendo inviable cualquier proyecto de construcción y defensa. Una petición formulada a los monarcas por el Ayuntamiento de nuestra ciudad en 1491 para construir un puerto mereció la lacónica respuesta de que “... **por agora no se entienda desto**”.

Semejante situación se prolongó durante muchos años, hasta que en 1545 una real provisión de Carlos I autorizó establecer una sisa de hasta 5000 ducados anuales para las obras de un muelle, el cual habría de arrancar delante del castillo de los Genoveses, en la actual plaza de La Marina. Los trabajos, iniciados y dirigidos por el ingeniero vasco Juan de Guilisasti, no parece que contemplaran ningún baluarte. Además, pronto se abandonaron por culpa del playazo que la nueva construcción iba formando a su alrededor, como consecuencia de los depósitos aluviales del cercano Guadalmedina y de las corrientes litorales.

Fue en enero de 1586 cuando Felipe II, atendiendo las reiteradas peticiones de la



Costa del Reino de Granada con la bahía y vega de Málaga y su puerto. Pedro Teixeira (1634). Österreichische Nationalbibliothek de Viena.

ciudad, autorizó el inicio de un puerto en Málaga. La primera piedra se tiró al mar el 3 de enero de 1588 a los pies de Gibralfaro bajo la dirección del ingeniero genovés Fabio Bursoto. El Rey le había hecho venir desde Palermo por su experiencia en la dirección de aquel muelle. Todo el expediente, por cierto, según dice la documentación existente en el vallisoletano Archivo de Simancas, fue mostrado por Bursoto al Rey Prudente en El Escorial, en presencia del arquitecto Juan de Herrera.

Tampoco este proyecto preveía ninguna defensa de envergadura, dado que el citado castillo de Gibralfaro seguía protegiendo por el alcance de sus cañones a las naves atracadas en el interior del recinto. En cualquier caso, esta primera piedra supuso alcanzar, al fin, un anhelo largamente esperado por un pueblo que asistió gozoso a la bendición de la primera de las escolleras que se arrojó al mar; un pueblo hasta cierto punto ignorante de los muchos años que habrían de prolongarse las obras portuarias y de la carga impositiva que exigiría a sus vidas y a su comercio.

En 1631, el ingeniero Gerónimo de Soto informó a Felipe IV de cómo se encontraba esta dársena, enviándole un “**rasguño**” muy esquemático fechado en 1625, un año después de que el Rey visitara esta ciudad y se interesara por la marcha del proyecto. El expediente, conservado en el archivo vallisoletano y rescatado del olvido por el investigador Manuel Olmedo, recogía el estado de las defensas que nos hemos permitido transcribir:

“Planta del puerto y la ciudad de Málaga y su muelle en la forma que al presente se halla.

a) Castillo de la Alcazaba, con quien

se da la mano el Gibralfaro con una tenaza antigua de dos murallas.

b) Murallas de la ciudad de la parte de la mar.

c) Torre de los Gigantes.

d) Torre de Ginoveses.

e) Puerta Oscura y berma, hay artillera.

f) Casa de municiones y otras cosas necesarias a la fábrica del muelle.

g) El muelle, que lo dado de aguas pardos los hicieron Fabio Bursoto y D. Francisco Bursoto, su hijo”.

Las obras prosiguieron en aquellos años sin que el único dique proyectado a levante del caserío pudiese terminarse, a pesar de los intentos fallidos de otros tantos ingenieros. Los trabajos continuaron con desigual intensidad y en lo referente a las fortificaciones no tenemos noticias del proyecto de ninguna en esta bahía hasta, al menos, el reinado de Felipe IV.

Y es que, la subida al trono de Inglaterra de Carlos I tras la muerte del rey Jacobo en 1625, auguraba la llegada de nuevos avistamientos de naves británicas en la costa malagueña, y más después del ataque a Cádiz que los ingleses realizaron en aquellos mismos años.

2.1. Los fuertes de Pedro Pacheco

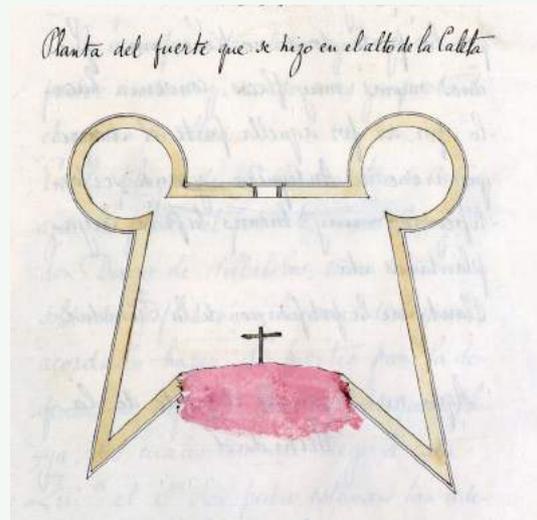
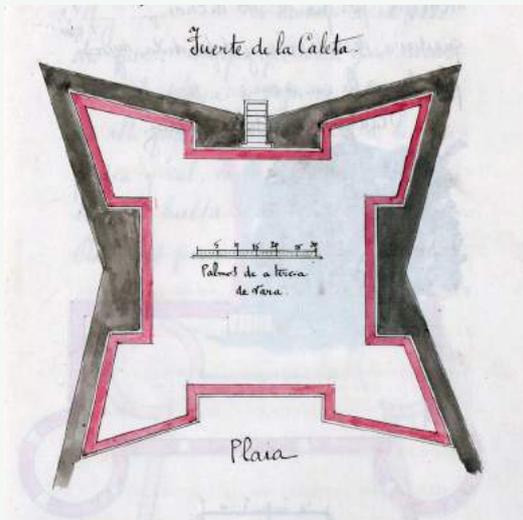
En ese contexto y para reforzar las defensas malagueñas, el Rey Planeta, como se conocía a Felipe IV, envió a Pedro Pacheco, del “**Consejo de Guerra de S.M. y su Veedor y Comisario General de Caballería y Infantería de España**”. Tenía orden de hacer los fuertes que considerara precisos en

la bahía de Málaga: siempre bajo la premisa de que su construcción fuera muy rápida y que no resultara demasiado gravosa para la real hacienda, dada la situación económica que entonces se atravesaba y las necesidades que España tenía.

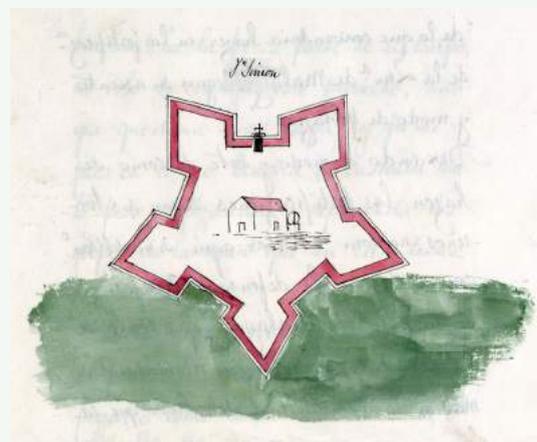
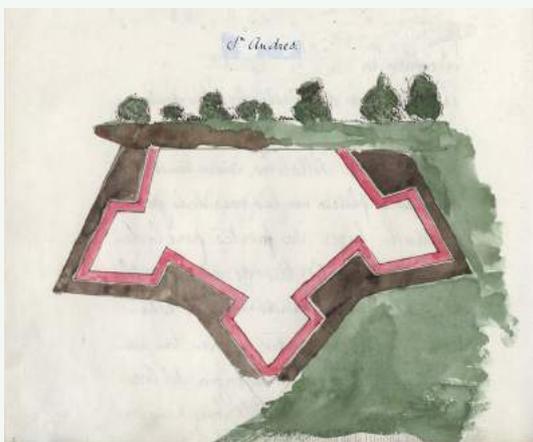
El proyecto de Pacheco se conserva en un completo expediente de la Real Academia de la Historia y por él podemos comprobar que se edificaron en las playas cercanas a la ciudad media docena de baluartes con materiales muy pobres. Esto hizo que a lo largo del siglo XVIII su deterioro fuera progresivo, hasta tener que derribarse en

momentos muy distintos dado su estado ruinoso. Los que sobrevivieron al cambio secular se dismantelaron a comienzos del Diecinueve con escasas excepciones, como el hoy muy transformado Castillo de Santa Catalina:

“Habiendo mandado S.M. al Sr. D. Pedro Pacheco del su Consejo de Guerra, de su Veedor y Comisario General de la Caballería e Infantería Española meterse en esta ciudad de Málaga para defenderla y asegurarla de los enemigos que se entendía la querían invadir.



Planta de los dos fuertes proyectados para la Caleta: Baja o de San Pedro y Alta o de Santa Catalina. Real Academia de la Historia, Sig. Mi. 9/6114.



Planta de los dos fuertes proyectados para la playa de poniente: San Andrés y San Simón. Real Academia de la Historia, Sig. Mi. 9/6114.

Mientras S.S.^a disponía el viaje de la villa de Madrid donde se hallaba ordenó a D. Diego de Villalobos, corregidor y capitán «aguerrido» de esta dicha ciudad, y a mí D. Sebastián de Arriola, teniente de capitán general de la Artillería en ella, que cada uno por lo que le tocaba acudiésemos luego en él, entretanto que S.S.^a llegaba a tratar de la fortificación y artillería por ser las cosas a que más convenía atender para la seguridad de esta ciudad”.

De inmediato, se iniciaron los trabajos de fortificación del litoral más próximo a la ciudad. según el citado proyecto y con la inestimable colaboración del corregidor Villalobos y del mando de la artillería Sebastián de Arriola.

Hacia levante del puerto se edificaron tres fuertes, “por estar aquella zona muy desprotegida”. Fue el primero llamado de Caleta Baja o de San Pedro, el segundo el de Caleta Alta y el tercero el de Santa Cruz. De los citados solo el de Caleta Alta se construyó con materiales más duraderos, razón por la que ha llegado a nuestros días, evidentemente muy transformado y a través de una dilatada historia, en la que no nos podemos detener, con el nombre de Castillo de Santa Catalina.

El de Santa Cruz era el que presentaba una estructura más sencilla, al cerrarse por su trasera con el propio monte. Llegó a la centuria siguiente en un estado muy deficiente.

Los tres presentaban una estructura abaluartada, tan habitual en las construcciones militares de la época y terminaron sirviendo como lazareto y almacenes hasta su derribo a lo largo del siglo XVIII.

Hacia el oeste de los muelles mala-

gneños también fue necesario edificar dos fuertes con las mismas limitaciones económicas en los materiales y con idéntica premura exigida por la situación internacional de aquellos años. Fueron los bautizados como San Andrés y San Simón.

Cuando llegó a nuestra ciudad Pedro Pacheco para hacer cumplir las órdenes del Rey, ya los había iniciado Villalobos “**como también soldado y práctico en las cosas de la guerra, acordado hacer dos baluartes para la defensa de aquella tan desabrigada playa**”. El mismo informe conservado en la Real Academia de la Historia especifica que “**que en pocos días se acabaron, siendo hechos de tierra y fajina**”. Una vez terminados se acordó darles una “**capa de cal y piedra**” para aumentar en algo su solidez, por lo que llegaron al siglo XVIII mejor de lo que cabría esperar.

El de San Andrés se levantó en la playa del mismo nombre y aunque fue proyectado para albergar una dotación de sesenta hombres no llegó nunca a ofrecer una defensa artillera de envergadura y mucho menos a contener tanta tropa. En 1785 y tras mucho tiempo sin uso, el prior del vecino convento de los Carmelitas pidió a la Real Junta de Obras que se le cediera el terreno, ya que en aquellos años el fuerte era absolutamente inservible. Consultado el caso a Carlos III negó la petición, si bien autorizó el derribo de lo poco que quedaba, pasando a subastarse su solar y aplicándose el resultado de la venta a las obras que estaban en curso en el Guadalmedina.

El de San Simón, situado algo más al oeste del anterior, fue también construido con materiales muy poco duraderos. A mediados del siglo XVIII estaba ya inoperativo y en el memorial que el ingeniero

José García Martínez elaboró sobre la estructura defensiva de la bahía malagueña en 1770 afirmaba que se encontraba ya en una situación absolutamente ruinosa.

2.2. La Torre Gorda

Era esta una torre albarrana de construcción islámica construida delante de las Atarazanas y que se adelantaba de sus muros hasta ocupar la que en el siglo XV era la misma playa. Después de la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos ya referida y ante la frecuencia con la que las naves berberiscas practicaban la piratería en estas costas fue artillada. Aprovechando que tenía una estructura muy maciza los malagueños la nombraron como “**Torregorda**”.

El avance de la línea de costa le restaba funcionalidad, razón por la que, ante la permanencia de los avistamientos enemigos, el gobernador de Málaga en funciones Gerónimo de Velasco propuso

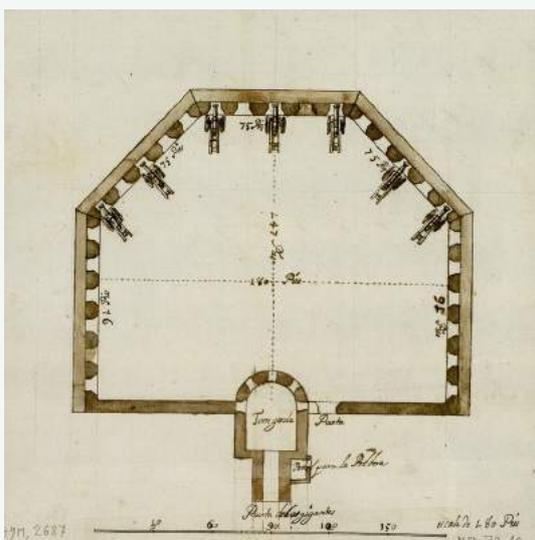
en 1686 edificar una plataforma delante de este baluarte; plataforma muy simple como vemos en el plano anterior y con capacidad para artillarla con siete cañones. Sin embargo, el proyecto fue rechazado, posiblemente por la endémica falta de medios económicos que padecían las autoridades malagueñas.

En 1693, apenas siete años de la fallida propuesta anterior, el ataque de la armada francesa dirigida por el mariscal de Tourville con la que iniciamos estas páginas demostró de manera indiscutible las comentadas carencias que padecía la plaza en fortificaciones, artillería, armas y soldados.

La construcción del hornabeque de San Lorenzo que analizaremos más adelante inutilizó en la práctica el fuego de los dos cañones de la Torre Gorda, razón por la que desde entonces pasó a desempeñar más funciones de almacenaje que de defensa.

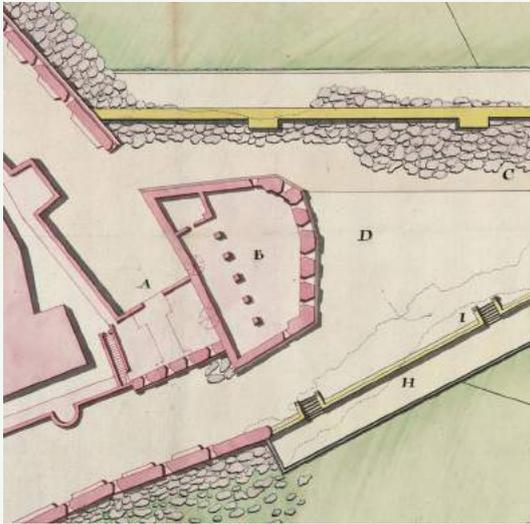
Su inutilidad se fue acentuando con el paso de los años, hasta que en 1787 Carlos III accedió a una demolición, que ya venían solicitando los ingenieros militares y el propio Ayuntamiento de Málaga desde hacía tiempo. No obstante, también en esta ocasión se dilató el cumplimiento de las reales órdenes por muy diferentes motivos que sería prolijo analizar, hasta el extremo de que en el plano del ingeniero Feliciano Míguez de 1793 sobre la Alameda malagueña, aún figura como “**Torreón antiguo con cañoneras, inútil en el día**”.

La venta de la Torre Gorda todavía tuvo que esperar más de una década, hasta que el cabildo municipal procedió a la venta del terreno, junto al que ocupaban los castillos de San Lorenzo y Caleta Baja en el año de 1800.



Proyecto de batería delante de la Torre Gorda. Gerónimo de Velasco (1686). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 70-10.

2.3. El Torreón del Obispo



Muelle de poniente con el Torreón del Obispo (detalle). Jorge Próspero de Verboom (1722). Archivo General de Simancas, Sig. 25-39.

Este baluarte se construyó en 1621 gracias a la iniciativa y hacienda personal del obispo de Málaga Luis Fernández de Córdoba y bajo la dirección del maestro Pedro Díaz de Palacios. El motivo fue proteger a la ciudad y a su muelle de las constantes correrías de los piratas berberiscos, que cada vez eran más osadas. Se levantó delante del Castillo de los Genoveses y en la misma orilla del mar con una estructura de batería a barbeta y capacidad para ocho piezas, si bien en un principio solo tuvo cuatro de dotación.

La construcción a comienzos del siglo XVIII del San Lorenzo le restó una parte importante de su funcionalidad y mucho más el avance de la línea de costa que se fue experimentando a lo largo de toda la centuria. Junto a estas importantes razones, la aprobación de la urbanización de la Alameda malagueña por Carlos III a finales

de 1783 hacía imprescindible su derribo, tal y como aconsejaba el director de las obras del puerto, el ingeniero militar Joaquín de Villanova:

“Enterado el Rey de que 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 Junta”.

Hubo además que desocupar, buscándole acomodo, a la familia del capitán del puerto Francisco Nassio, fallecido en 1784, que habitaba una vivienda construida junto al torreón. Meses más tarde y una vez culminados todos los trámites se procedió a su demolición y a la enajenación posterior del terreno. Terminaba así la historia de un baluarte que durante el siglo XVII y buena parte del XVIII prestó un importante servicio a la defensa de la ciudad y de su puerto.



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua VII*. 2017. Acrílico sobre papel. 16x16 cm.



Puerto de Málaga (siglo XIX). Óleo de Vicente Gómez Navas.

3. Las fortificaciones portuarias bajo los Borbones

El puerto de Málaga fue desde el principio de los tiempos la infraestructura más importante de la ciudad, no solo por su indudable trascendencia económica sino también por las implicaciones urbanísticas, sanitarias y desde luego militares. A lo largo de la historia más cercana, la necesidad de proteger a las naves ancladas tanto en su interior como en su bahía obligó a cuantos ingenieros proyectaron la ampliación de sus instalaciones a dedicar un apartado muy especial referido a su defensa.

A lo largo de los siglos XVI y XVII y tal y como hemos visto en el apartado anterior los baluartes portuarios fueron prácticamente inexistentes: a pesar de haberse planteado este problema en repetidas ocasiones, poco

llegó a hacerse. La defensa de los muelles por lo tanto quedaba reducida en lo esencial al Castillo de Gibralfaro, a la Torre Gorda, al Torreón del Obispo, al poco eficaz Castillo de los Genoveses y poco más.

A la llegada de la centuria ilustrada y tras la guerra de Sucesión con la que aquella se iniciara, Felipe V decidió acometer las reformas que tanto precisaban los puertos de España. Es entonces cuando se inició la construcción de los baluartes principales tanto en los muelles como a lo largo del litoral malagueño: un litoral al que será preciso dedicarle un análisis más detenido en otro momento, dada la extraordinaria documentación que generó durante más de tres siglos.



El castillo de San Lorenzo a comienzos del siglo XVIII. Óleo de Juan José Campos (2019)

3.1. El castillo de San Lorenzo

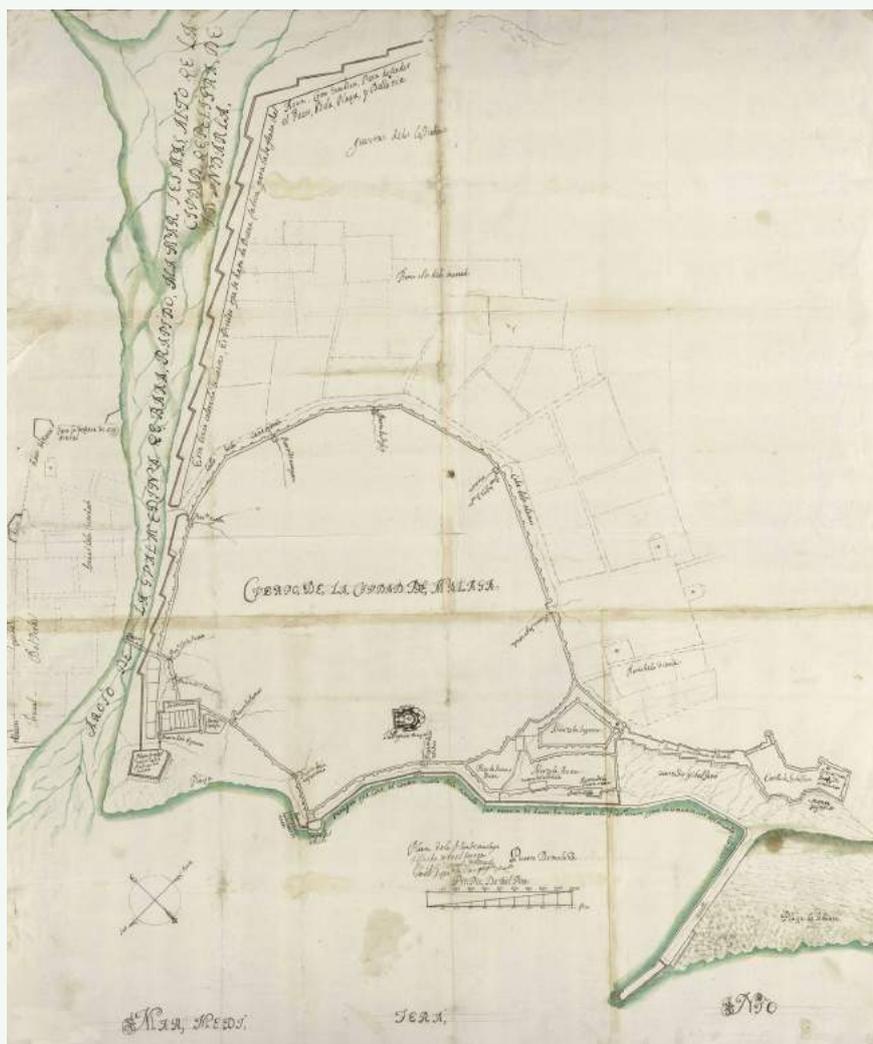
Iniciamos las páginas de este artículo narrando el ataque de una armada francesa a la ciudad y a sus muelles en el mes de julio de 1693. Ante la ausencia casi absoluta de medios de defensa con los que entonces se contaba y a poco de comenzar el bombardeo D. Félix de Marimón, gobernador de la plaza, se vio obligado a rendirla accediendo a las vergonzantes exigencias del mariscal francés; exigencias que culminaron con la retirada de la flota enemiga una vez abastecidas sus naves.

Llegada la noticia a la corte produjo la natural sorpresa primero y el enfado después por la aparente irresponsabilidad de las autoridades locales. No obstante, la clamorosa escasez de fuertes para defender a la ciudad hizo que finalmente Carlos II

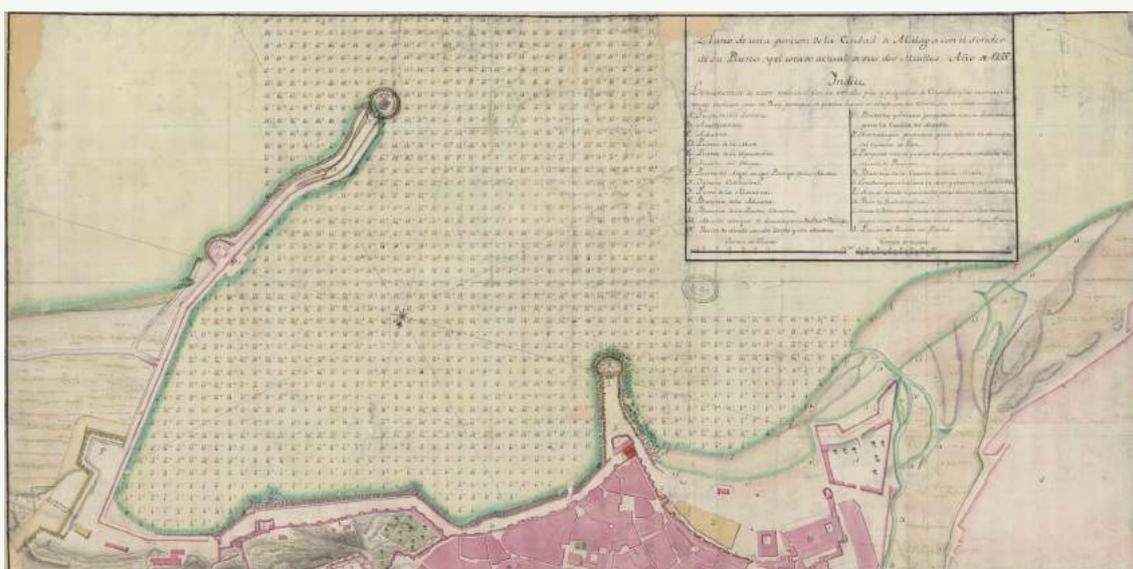
comprendiera la situación y la urgente necesidad de construir algunos baluartes que pudiesen evitar la repetición de estos hechos.

Para ello, envió al ingeniero de origen italiano Hércules Toreli en 1693 que, tras llegar a Málaga, inspeccionó un cinturón amurallado que ya se hallaba muy deteriorado y unos muelles prácticamente sin defensa. El ingeniero propuso, entre otras medidas, levantar un muro “**en dientes de sierra**” a lo largo del Guadalmedina que protegiese a los ciudadanos de una posible invasión procedente del oeste y de las periódicas inundaciones del río; cuestión esta de no menos trascendencia. Proyectó además un hornabeque delante de las Atarazanas y de la Puerta del Mar y cerca del torreón del Obispo. Una vez terminado el expediente, que se acompañaba del plano preceptivo, lo envió a la corte para su estudio.

La propuesta fue aprobada y las obras iniciadas poco después. A comienzos del



Proyecto defensivo de Málaga Hércules Toreli (1694).
Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 43-37.



Puerto de Málaga con sus defensas y el fuerte de San Lorenzo.
Ingenieros militares (1755). Archivo General Militar de Madrid, Sig. MA. 07-06.

siglo XVIII el baluarte estaba terminado y entraba en funcionamiento con el nombre de Castillo de San Lorenzo. No sucedió lo mismo con el resto de las fortificaciones que planificó Toreli de las que apenas se hizo el menor caso.

Como vemos por los planos del Archivo de Simancas que introducimos en estas páginas, la estructura del San Lorenzo era muy simple: dos baluartes en la misma orilla del mar que unidos por una cortina terminaban formando un cuadrilátero irregular, con la parte trasera enfrentada a las Atarazanas.

Su ubicación en la misma playa provocó que la acción del oleaje y las tormentas de levante debilitaran considerablemente la cimentación de su base, obligando durante décadas al recalce casi anual de su escollera por parte de los ingenieros directores de las obras portuarias.

No obstante, con el tiempo, la dinámica litoral de las aguas y los sedimentos aluviales del cercano Guadalmedina fueron creando delante del castillo un arenal que se hacía cada vez más extenso. En resumen, un playazo que, si por un lado impedía los embates de la mar a su base, por el otro limitaba el alcance de su artillería, disminuyendo de manera importante su operatividad militar. A mediados del siglo XVIII, el crecimiento de la playa cerca del torrente resulta claramente visible en la cartografía de la época.

Aun así, este hornabeque continuó prestando importantes servicios a la ciudad y a su puerto durante las décadas siguientes. El ingeniero José Martínez elaboró un completo informe a finales de octubre de 1770, conservado en el Archivo General Militar de Segovia, en el cual afirmaba que el

San Lorenzo **“se halla en estado de defensa y con suficiente número de cañones de varios calibres montados, cuyos fuegos son muy útiles para el intento y se cruzan con los de la batería provisional del muelle de poniente”**.

Sin embargo, el proceso de sedimentación que producía el incremento de la costa ya citado proseguía sin descanso, hasta el extremo de que en la década de los setenta del citado siglo la distancia desde los muros del castillo a la orilla de la mar oscilaba, según las zonas y el criterio de los ingenieros, entre los 100 y los 125 metros. Fue a partir de entonces cuando por algunos concejales del ilustre Ayuntamiento empezó a plantearse la posibilidad de urbanizar este terreno construyendo un paseo y una alameda; alameda que finalmente y una vez aprobada obligaría al derribo de la fortaleza.

Naturalmente, este proyecto ilustrado también tenía sus detractores, los cuales aludían a que la playa era utilizada para carenar y fabricar naves (Antonio Ramos hizo un interesante “plano” de la fachada sur de la ciudad), además de emplearse por la tropa en sus ejercicios castrenses. Mientras que este debate se convertía en habitual en la Málaga de aquellos años, el castillo proseguía su constante deterioro, al mismo tiempo que sus fuegos se alejaban más y más de la costa que debía proteger.

El ingeniero militar y director de las instalaciones portuarias Joaquín de Villanova propuso en 1783 al conde de Gausa, secretario de Guerra bajo el reinado de Carlos III, la construcción de una batería delante de sus muros y cerca de la orilla, a fin de resguardar la zona sur de la ciudad que había quedado muy desabrigada; batería que, al menos en ese lugar, nunca se hizo.

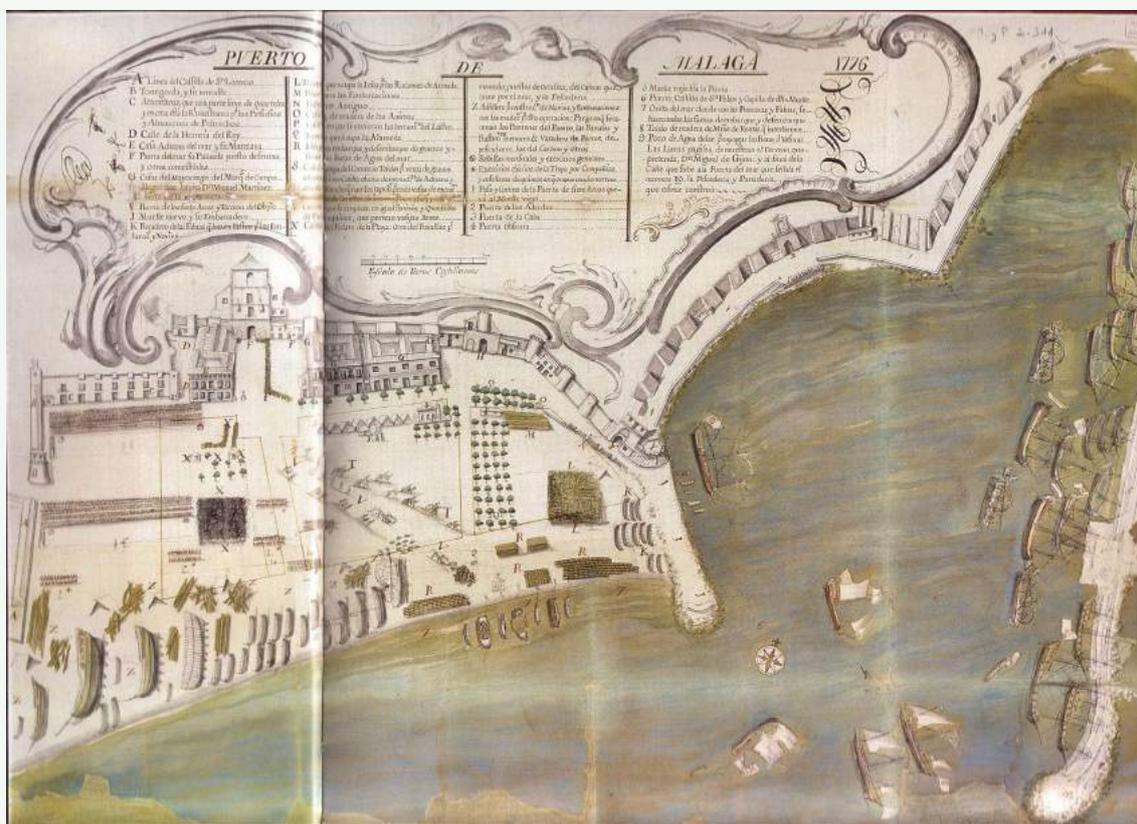
A partir de entonces, cada vez resulta más frecuente encontrar en la documentación archivística voces autorizadas que proponían el derribo de un hornabeque cuya inutilidad era ya manifiesta. Y más aún, cuando a fines de 1783 el Rey autorizó la urbanización del arenal existente delante de la Puerta del Mar y la posterior plantación de una alameda: una alameda que de prolongarse hasta el Guadalmedina como finalmente ocurrió, habría de ser necesariamente, sobre el solar del fuerte.

Al fin, el 4 de enero de 1800, Carlos IV ordenó la “venta del castillo de San Lorenzo de esta Plaza y sus terrenos adyacentes para la fábrica de edificios”. A partir de entonces se sucedieron los proyectos, informes y planos sobre la demolición primero y la subasta después, conservándose una abundante documentación de todo el

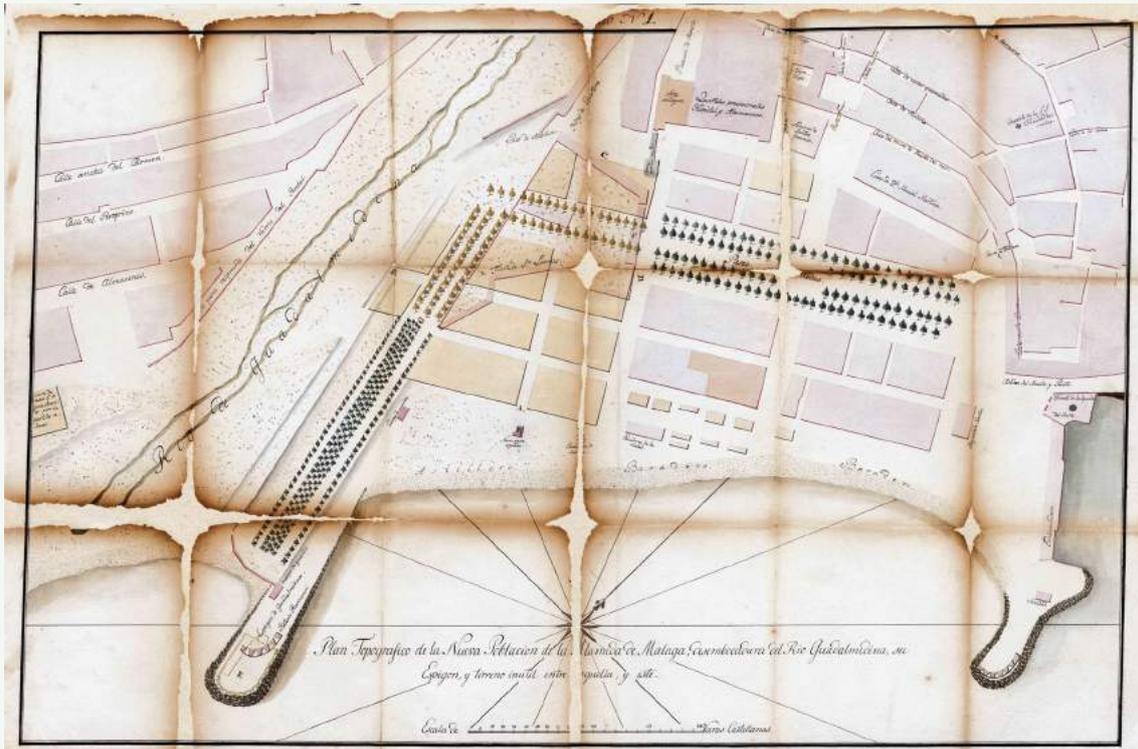
proceso en el Archivo General Militar de Segovia.

Una vez cumplidos los trámites administrativos y desmantelada la fortaleza, la orden de derribo llegó a esta ciudad en el mes de marzo de 1802 firmada por Manuel Godoy y se conserva en el archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga. Con ella se consumaba de manera definitiva el fin de una defensa que nació y prácticamente murió con el siglo XVIII:

“El Excmo. Sr. Generalísimo 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 en el tiempo en que se verificó la propuesta”.



Puerto de Málaga y fachada sur de la ciudad. Antonio Ramos (1776).
 Archivo Histórico Nacional, Sección de Consejos, MP, Sig. 2311.



Plano de las dos Alamedas y edificios propuestos. Ingenieros militares (circa 1805).
Archivo General Militar de Segovia, Carpeta 39, Plano 399.

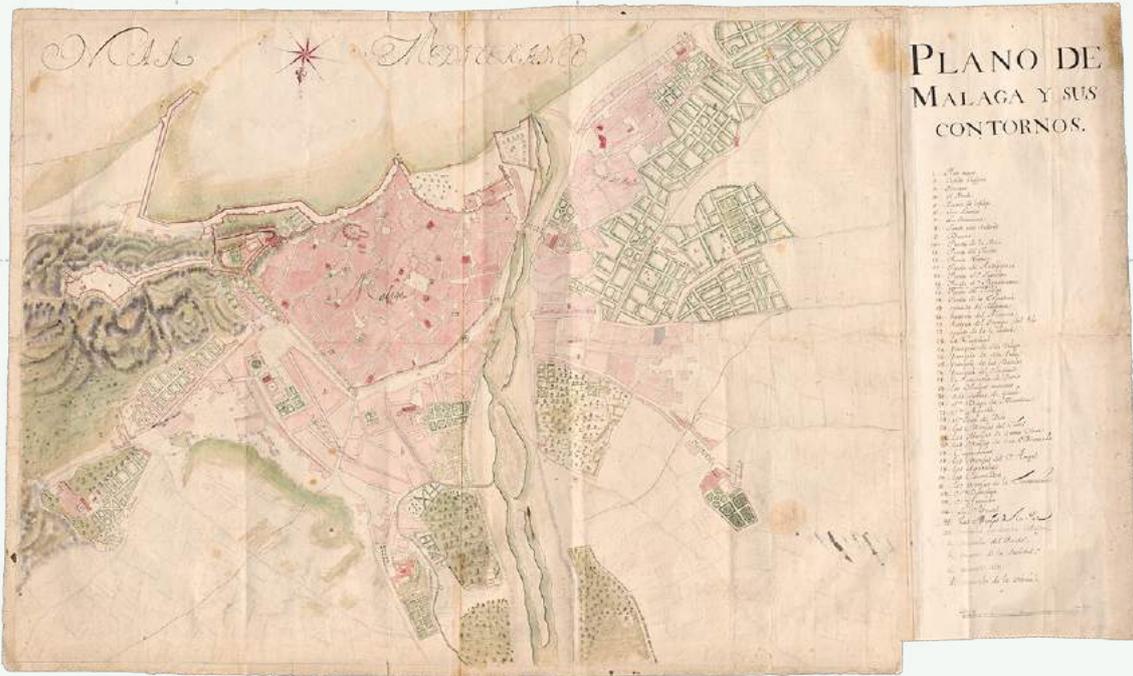
Aún se prolongaron durante varios años las propuestas y los trámites para hacerse con alguna de las parcelas del antiguo Castillo de San Lorenzo, muy apetecidas por cierto entre la burguesía malagueña. La llegada de la guerra de la Independencia a nuestra ciudad a partir febrero de 1810 supuso, ante necesidades más perentorias, un lógico aplazamiento en la prolongación de la nascente Alameda y en la construcción de los edificios que se iban levantando hasta la altura del Guadalmedina. A su término prosiguieron las construcciones en el antiguo arenal junto a los muelles y en el solar de la fortaleza aquí analizada.

Al mismo tiempo y junto al río nacía un nuevo paseo, llamado al principio de los Tristes y nombrado años después como Alameda de Colón.

3.2. Las defensas de los muelles

Como ya dijimos en las páginas precedentes, una vez finalizada la guerra de Sucesión con la que se iniciaba el siglo XVIII Felipe V decidió acometer la reforma de las instalaciones de los principales puertos de España. Por ello, en 1716 ordenó al ingeniero militar de origen flamenco Bartolomé Thurus que se desplazara a Málaga para hacer un proyecto destinado a aumentar la capacidad de sus muelles y la defensa de la ciudad.

Al año siguiente, el citado ingeniero finalizaba su propuesta (de la que adjuntamos un plano conservado en el madrileño Archivo del Museo Naval), consistente en prolongar el muelle de levante construyendo



Plano de Málaga con las defensas de la ciudad y de su puerto. Bartolomé Thurus (1717). Archivo del Museo Naval, Sig. 41-27.

otro a poniente del anterior y enfrentando ambos brazos, dejando una estrecha bocana para el acceso de las naves: en suma, un puerto cerrado. En su proyecto ocuparon un lugar preferente las instalaciones defensivas en ambos diques portuarios, instalaciones que pasamos seguidamente a analizar.

3.2.1. El hornabeque del Príncipe

En el arranque del muelle viejo Thurus planificó un hornabeque, al que llamó El Príncipe en honor del heredero de la corona, destinado a impedir un ataque procedente

de las playas del este. Hacia la mediación del mismo dique propuso un fuerte denominado de San Felipe y otro más en su cabeza al que nombró del Rey al proponerse en el mismo una estatua del monarca reinante. En el muelle oriental proyectó unas instalaciones similares que deberían cruzar entre sí sus fuegos haciendo prácticamente imposible en acceso de naves hostiles al interior de la dársena. La primera piedra de esta nueva ampliación se echó al mar en el mes de abril de 1718.

No obstante, la evolución de las obras junto con el fallecimiento de Thurus hicieron que Felipe V enviase al ingeniero general



Plano del muelle de levante con las defensas proyectadas. Jorge Próspero de Verboom (1722). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 22-56.

Jorge Próspero de Verboom, fundador del Real Cuerpo de Ingenieros y uno de los técnicos más competentes del momento. Desplazado a nuestra ciudad, preparó un extenso informe que en 1722 envió a la corte. En él proyectaba, al contrario de lo que hiciera Thurus, un puerto abierto, reforzando el muelle de levante, pero suspendiendo cualquier prolongación en el de poniente. Respecto a las defensas propuestas por su antecesor mantuvo todas las del muelle viejo, anulando las del otro embarcadero dado que su prolongación se detenía. El proyecto fue aprobado por el Rey en 1726.

El Hornabeque del Príncipe no llegó a construirse por causa del considerable crecimiento de la playa en pocos años; lo cual hacía inútil la funcionalidad del baluarte. Los otros dos que ya estaban planificados sí que vieron iniciarse sus obras primero y terminarse después, aunque en momentos históricos muy distintos.

3.2.2. El fuerte de San Felipe

Empezó a edificarse nada más comenzar las obras del muelle viejo y en 1725 la batería y el polvorín del fuerte ya estaban terminados. Un año más tarde, el arquitecto director Juan de la Ferrière informó al secretario de Estado José Patiño que los trabajos podían darse por concluidos.

Al principio fue dotado con trece cañones sobre la plataforma semicircular que se abría a la mar de levante con sus correspondientes troneras, merlones y cañoneras. Dos pequeños edificios que daban cara a la explanada y espalda al interior del puerto atendían a la tropa y al propio baluarte.

En lo que quedaba de siglo siguió prestando importantes servicios. No obstante, en la segunda mitad del siglo XIX este fuerte había perdido buena parte de su utilidad militar debido al avance de la línea de costa que propició la creación del nuevo barrio de la Malagueta. Y es que el arenal formado en la cara exterior del tronco del muelle hacía difícil la aproximación de naves hostiles por esa zona y, consecuentemente, la defensa perdió parte de su funcionalidad.

La aprobación en 1877 del proyecto de Rafael Yagüe referido a la prolongación de los muelles obligaba a dejar sin uso el Fuerte de San Felipe y otros reductos situados en el interior de las instalaciones portuarias. La entonces Junta del Puerto solicitó la cesión de dichas baterías a la Hacienda Civil, lo cual se autorizó en 1878 con la intención de construir otras nuevas una vez terminadas las obras de ampliación, lo que finalmente no llegó a producirse.

A comienzos del siglo XX, falto ya de cualquier utilidad militar, se iniciaron los trámites definitivos para su derribo y la enajenación de los solares que ocupaban a partir de 1926. Así finalizaba la historia de un fuerte que durante doscientos años protegió a las naves propias y ajenas; naves que navegando estas aguas buscaban refugio en el interior de los muelles malagueños cuando acechaba el peligro.

Sobre su terreno se edificó por el Ministerio de Obras Públicas en 1932 la Oficina Hidrográfica Internacional y Estación Biológica. Tres años después, por Decreto de 29 de agosto, pasó a ocupar el inmueble el Centro Internacional de Estudio del Mar y Laboratorio Oceanográfico de Málaga, afecto al Instituto Español de Oceanografía, dependiente de Marina.

Actualmente se ha instalado en sus dependencias la Comandancia Naval, que tiene cedidos una parte de sus espacios a la Subdelegación de Defensa de esta ciudad.

3.2.3. La batería del Rey o de San Nicolás

Se proyectó en la cabeza del muelle de levante por el ya citado Bartolomé Thurus en 1717, permaneciendo con diferentes nombres y estructuras en los planes de cuantos ingenieros dirigieron las obras portuarias. Las propuestas que se formularon posteriormente para la cabeza del dique oriental, como la del ya comentado marqués de Verboom, incluían además la edificación de un fanal, elemento este imprescindible en cualquier instalación portuaria.

En cualquier caso, su construcción se dilató en el tiempo, ya que no podía iniciarse hasta que el muelle estuviera suficientemente consolidado. Muelle que fue prolongado en 1738 con el proyecto de Juan Martín Zermeño a la búsqueda de una sonda mayor, ya que la escasa profundidad que entonces presentaban las instalaciones impedía el atraque de naves de una cierta envergadura.

La consolidación de la cabeza del muelle viejo fue un proceso lento y complejo, pues las tormentas de levante destruían en horas o días lo que había logrado levantarse en meses de trabajo. Por esa razón, dicho morro no pudo terminarse hasta muy avanzado el siglo XVIII, a pesar de que las obras nunca se detuvieron por completo.

En 1772, un nuevo proyecto de batería fue aprobado. Su autor, el ingeniero Martín Zermeño, bien conocía a las instalaciones malagueñas al haber sido su director durante las ampliaciones ya comentadas de 1738.

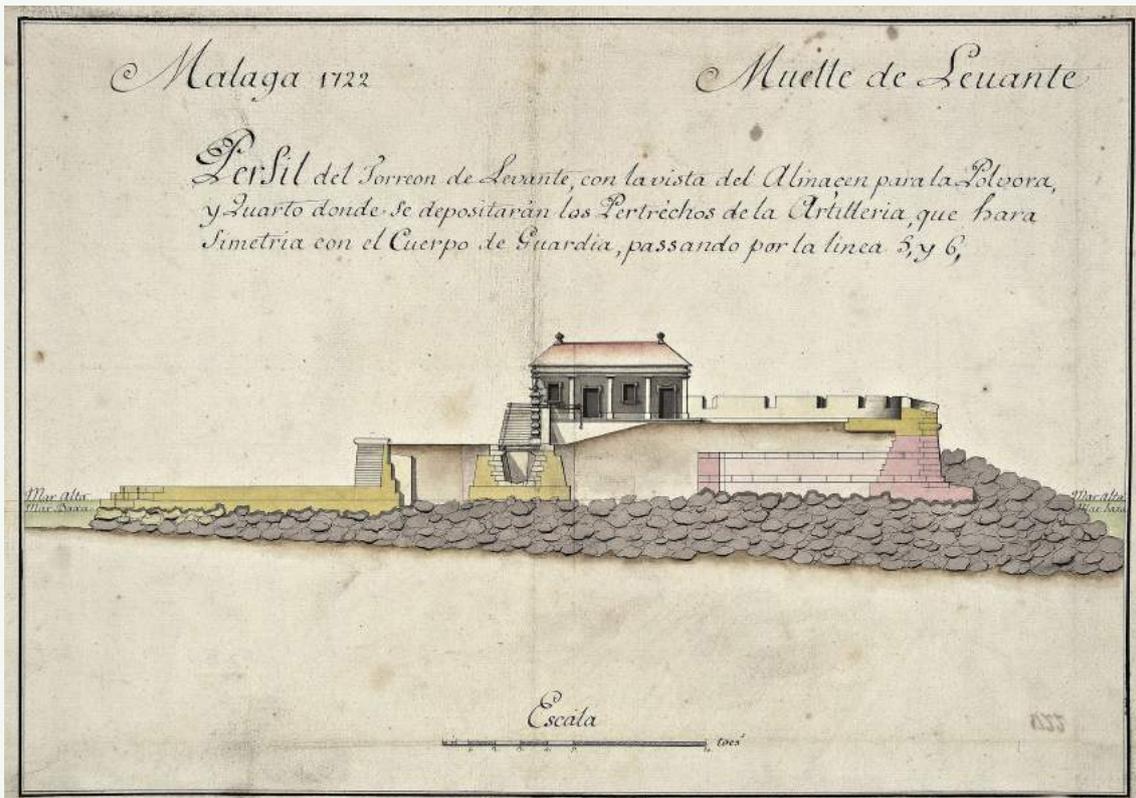
Lamentablemente, la falta de numerario en las arcas portuarias impidió acometer su construcción, quedando nada más que en una propuesta como tantos otros expedientes.

En 1786, una orden de Carlos III permitió sacar a la venta lo poco que quedaba de las murallas de Málaga. Una orden fervientemente deseada por el Ayuntamiento de la ciudad desde hacía mucho tiempo, destinándose los importes obtenidos con la enajenación de los terrenos a construir las baterías de los muelles; unos muelles que seguían estando escasos de defensas.

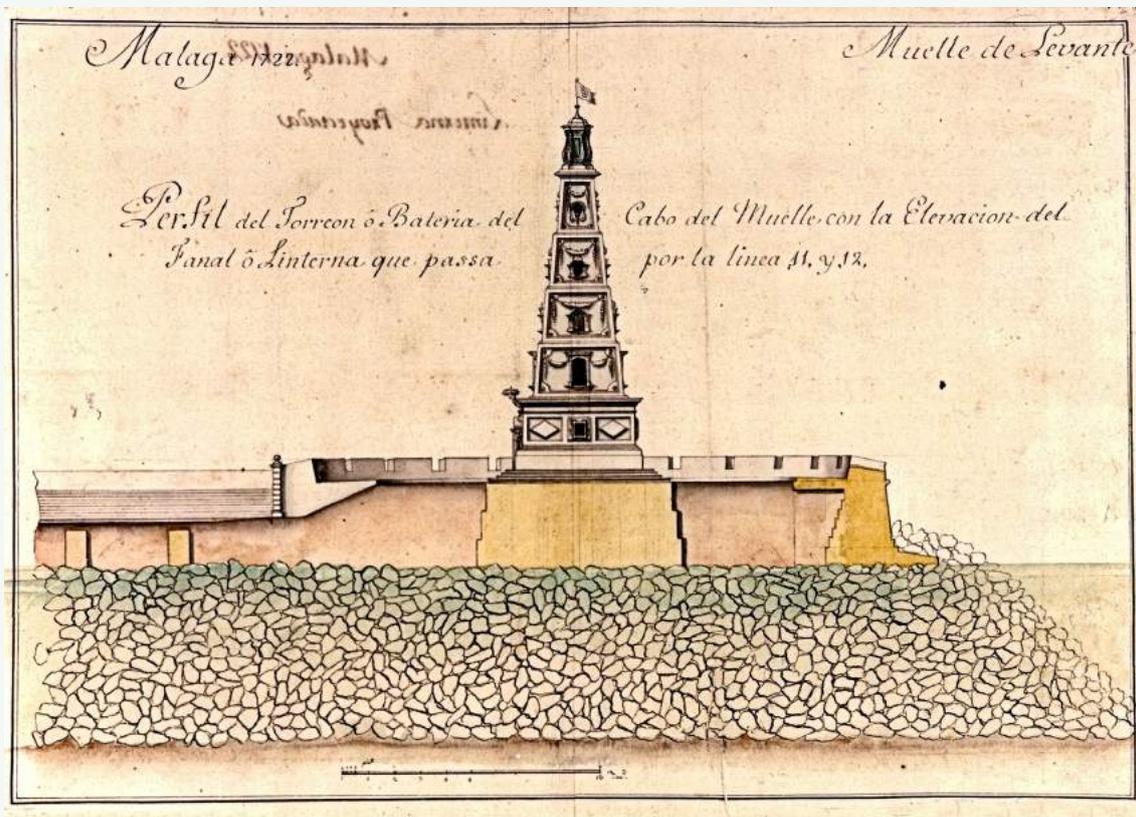
Así, una vez recaudados los dineros necesarios pudo iniciarse una construcción que llevaba planteándose desde hacía tantos años. El proyecto lo realizó el teniente coronel e ingeniero militar Alfonso Ximénez y era mucho más simple del que años atrás ideara Martín Zermeño. A lo sumo, prácticamente consistía en una batería a barbata situada sobre una plataforma que alcanzaba casi 1300 m², de superficie levantada a unos cuatro metros sobre el nivel del mar. Cerraba por detrás con una gola accediéndose a su interior con un rastrillo. Algún edificio de escasa envergadura atendía al servicio de la instalación y de la tropa.

Su proximidad al mar obligó a periódicas reparaciones y a reponer con frecuencia la escollera de su base. En 1815, aparece en la cartografía de la época ya absolutamente consolidada y con el nombre de San Nicolás, que conservó hasta su desmantelamiento casi siglo y medio después.

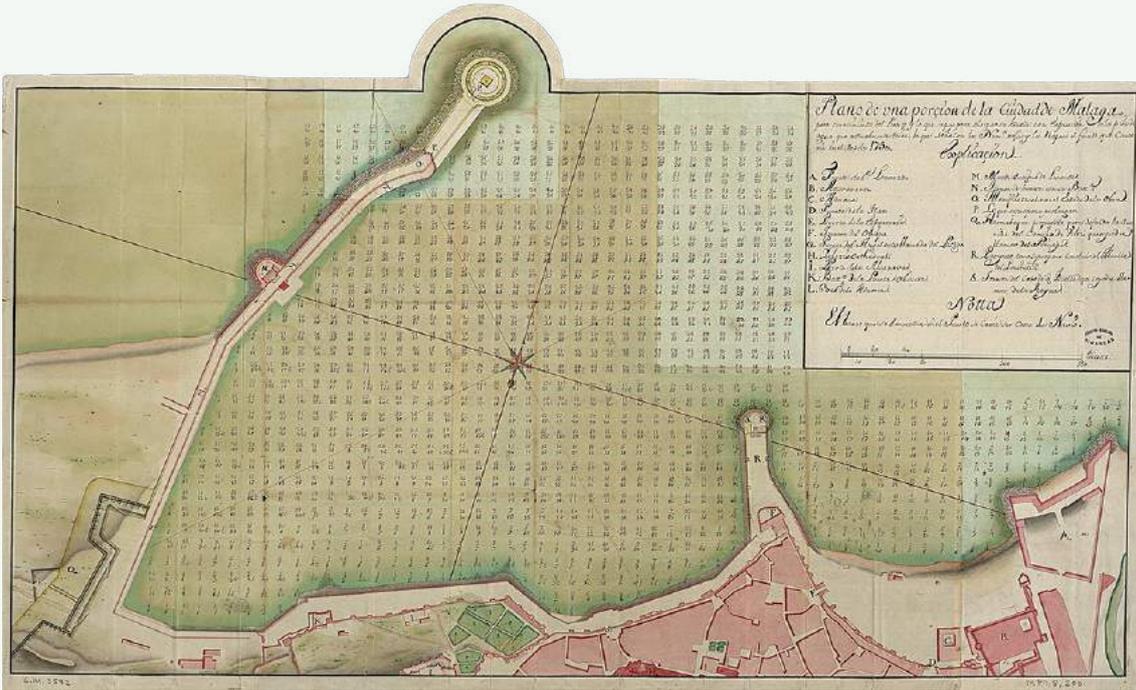
Las ampliaciones de las instalaciones portuarias que ya mencionamos mermaron considerablemente su utilidad, por cuya razón a comienzos del siglo XX empezó a plantearse su traslado. En 1917, el coman-



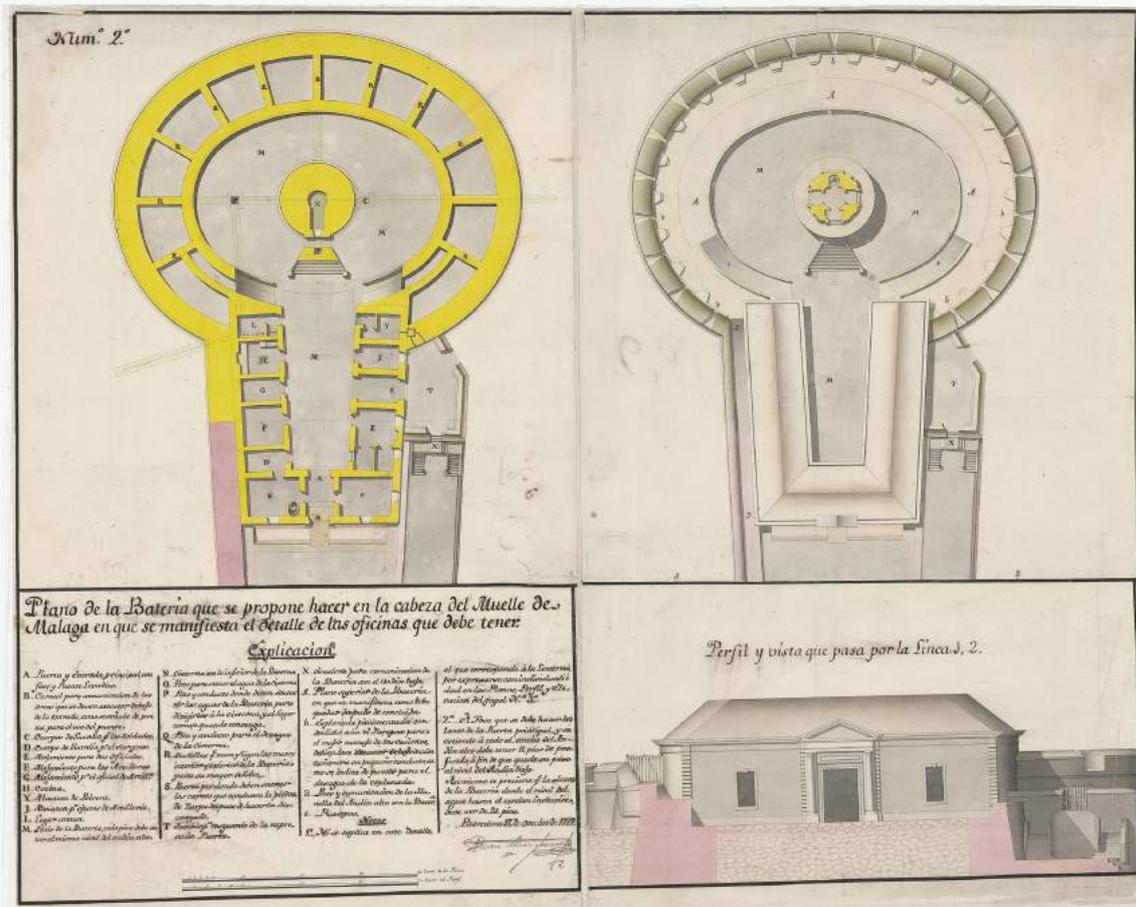
Sección longitudinal del Fuerte de San Felipe. J. Próspero de Verboom (1722).
Archivo General de Simancas, MPD, Sig. 15-196.



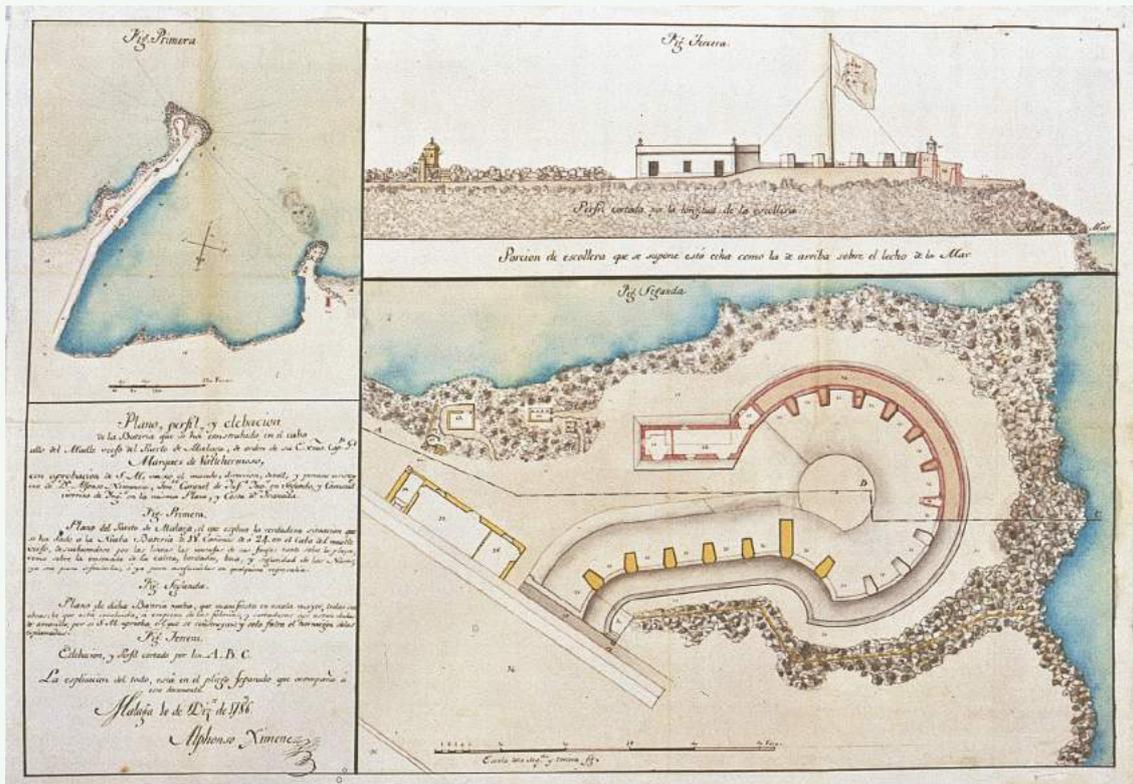
Batería del Rey con el fanal proyectado.
Jorge Próspero de Verboom (1722). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. XV-198.



Proyecto de prolongación del muelle de levante con sus fortificaciones.
 Juan Martín Zermeno (1738). Archivo General de Simancas, MPD, Sig. VIII-200.



Plano de la batería que se propone ... en la Cabeza del Muelle. Juan Martín Zermeno (1772).
 Centro Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, Sig. 324.



Plano... de la batería que se ha construido en el cabo alto del muelle viejo. Alfonso Ximénez (1786). Archivo General de la Marina, Sig. P.9-9.



Maqueta de la Batería de San Nicolás. Antonio Lara Villodres (2017). Archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga.

dante de ingenieros Juan Maury explicaba cómo se hallaba en un informe que la superioridad le había solicitado: **“Estado: 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”**.

Durante la guerra Civil se paralizó el derribo que ya algunos propugnaban pasando a ser artillada, aunque a su término volvió a plantearse su mudanza y la enajenación de los terrenos.

En 1951, el ingeniero Núñez Casquete redactó el **“Proyecto de traslado de la batería de San Nicolás”** y se propuso una nueva defensa en el actual Paseo de Melilla que por razones obvias no llegó nunca a acometerse.

3.2.4. El fuerte de Santa Isabel o de San José

El ingeniero Bartolomé Thurus proyectó como ya vimos unas instalaciones portuarias cerradas y planificó en el embarcadero de poniente unas estructuras defensivas similares a las del dique oriental.

Frente al Hornabeque del Príncipe, en el arranque del muelle viejo, estaba ya situado el Torreón del Obispo, por cuya razón Thurus no propuso aquí ningún baluarte. Al de San Felipe le correspondía en el muelle de poniente uno similar al que denominó San Luis, en honor del futuro Luis I fallecido en 1724 y que no llegó a construirse. En su cabeza proyectó el llamado de Santa Isabel o de la Reina, muy parecido al del morro del muelle de levante que como dijimos nombraba Fuerte del Rey.

Sin embargo, la paralización del proyecto de Thurus y la aprobación del propuesto por el marqués de Verboom en 1722, que llevaba aparejada la suspensión de las obras en el muelle de poniente, obligó a simplificar las defensas que el anterior militar proyectara. De esta manera, solo el del morro del dique permaneció en la propuesta del ingeniero general: como hemos dicho con el nombre de Fuerte de Santa Isabel o de la Reina, en honor de Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V.

La cabeza de este embarcadero –embarcadero que apenas alcanzaba el centenar de metros–, podía acoger hasta una docena de piezas de artillería del calibre 24, contando además con dos edificios para el servicio de la tropa. Un foso trasero salvado por puente levadizo aumentaba su seguridad y protegía el acceso a su interior.

No obstante, la construcción del fuerte propuesto por Verboom aún tardó en iniciarse, ya que hasta el reinado de Carlos III no se habilitaron los presupuestos necesarios para acometer la obra de forma más o menos definitiva. Durante muchos años, a lo sumo, una batería provisional de escasa envergadura y menos mantenimiento protegió, junto al San Lorenzo, la entrada al interior de las instalaciones portuarias de las naves provenientes del oeste.

El ingeniero militar José García Martínez, en un informe que realizó en 1770 sobre las fortificaciones de la ciudad y de su puerto afirmaba:

“La batería provisional de la cabeza del muelle de poniente, llamado vulgarmente el Nuevo, se hace preciso recomponerla y colocarle 4 cañones de 24, la que con la del otro muelle cruza sus fuegos, y con las expresadas sirve al mismo

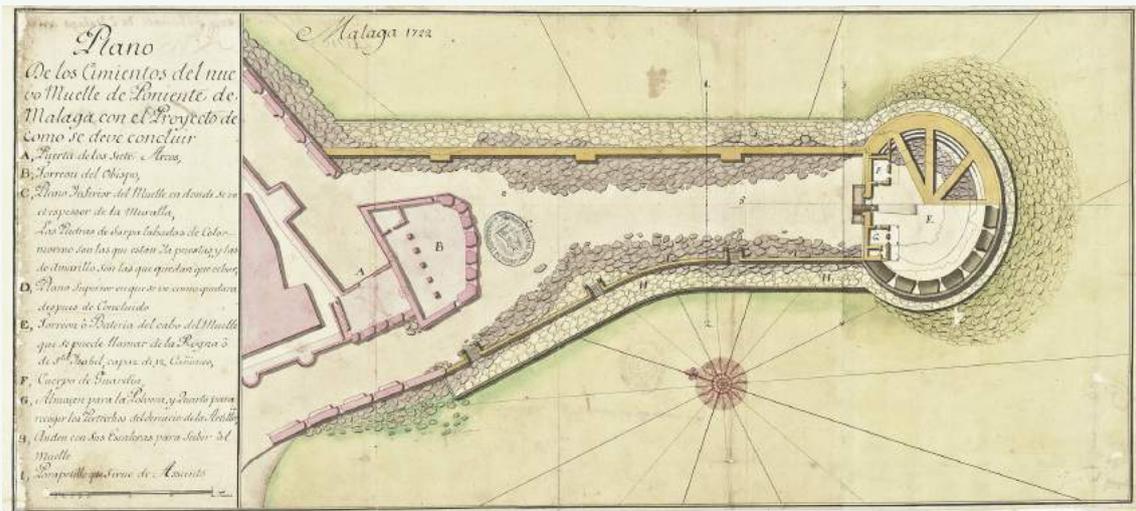
fin de defender la entrada del puerto y alejar toda embarcación”.

En 1793, el ingeniero Francisco Sabatini dirigió un informe al conde de Campo Alange, secretario de Guerra y capitán general, proponiéndole acometer la construcción de tres baterías en el puerto de Málaga: una en el muelle de poniente que sustituyera a la provisional existente, de muy escasa envergadura, otra en el espigón de la desembocadura del río Guadalmedina y la tercera que debería edificarse en la playa de San Andrés para sustituir al fuerte del mismo nombre cuyo derribo, como ya dijimos, fue autorizado por Carlos III en 1785.

La propuesta resultó aprobada y en la cartografía de comienzos del siglo XIX

aparece en el muelle nuevo ya con el nombre de San José, justo en el lugar en el que Verboom proyectara en 1722 el fuerte aquí analizado al que como hemos dicho denominó de la Reina.

El paso de los años le hizo perder funcionalidad, al igual que le sucedió al resto de las defensas portuarias, planteándose su demolición en los años finiseculares. Así, la Regente María Cristina ordenó el 6 de febrero de 1901, a propuesta del ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, la cesión definitiva de la batería de San José a las autoridades portuarias malagueñas. Poco después se procedía a su derribo pasando su superficie a integrarse dentro de las instalaciones del puerto.



Muelle de poniente con el Torreón del Obispo y el Fuerte de la Reina. Jorge Próspero de Verboom (1722). Archivo General Militar de Madrid, Sig. MA. 5-11.



Torreón del Obispo y batería de San José (maqueta). Antonio Lara Villodres (2020). Autoridad Portuaria de Málaga.

Epílogo

A lo largo de la dilatada historia de esta ciudad se produjeron numerosos avistamientos y ataques de armadas enemigas que sembraron destrucción y muerte en aquella Málaga de hace siglos. La nutrida documentación —que guarda un letargo eterno en los anaqueles de archivos y bibliotecas—, nos habla de las preocupaciones de nuestros mayores, de sus miedos, de las huidas de unos, del valor de otros, de la pérdida de sus bienes, de sus temores, de sus vidas y de sus sueños.

En todos esos documentos queda de manifiesto que el peligro para Málaga, al igual que la gloria, siempre vino de la mar salvo contadas excepciones; como lo fue la invasión de los ejércitos napoleónicos que al mando del general Horacio Sebastiani entraron a sangre y a fuego en una ciudad indefensa en un lejano febrero de 1810.

Frente a todos estos sobresaltos que los malagueños padecieron durante buena parte de su historia, los ciudadanos intentaron defender a su Dios, a su Patria y a su Rey con los escasos medios de los que dispusieron, casi desde siempre, empeñando sus vidas y sus haciendas.

Esos mismos documentos nos muestran que nuestro Ayuntamiento clamaba cuanto podía cada vez que en el horizonte marino se dibujaban las velas de franceses

o ingleses merodeando por nuestra bahía o cuando las veloces saetías moras capturaban de amanecida a los pobres pescadores que regresaban a sus casas después de una noche de duro trabajo. Y la costa, más allá de la propia ciudad, también formaba parte de las preocupaciones de las autoridades.

Unas autoridades esforzadas en mantener operativas unas defensas que no siempre andaban en consonancia con la pujanza de este obispado y menos, incluso, de la que cabría esperar de su cercanía a Gibraltar, británica desde 1704.

Unos baluartes litorales encabezados por las torres almenaras que salpicaban toda la marina, las cuales desempeñaron junto a los fuertes y castillos una extraordinaria labor de vigilancia de nuestro mar, avisando con presteza cuando las naves hostiles se acercaban amenazantes.

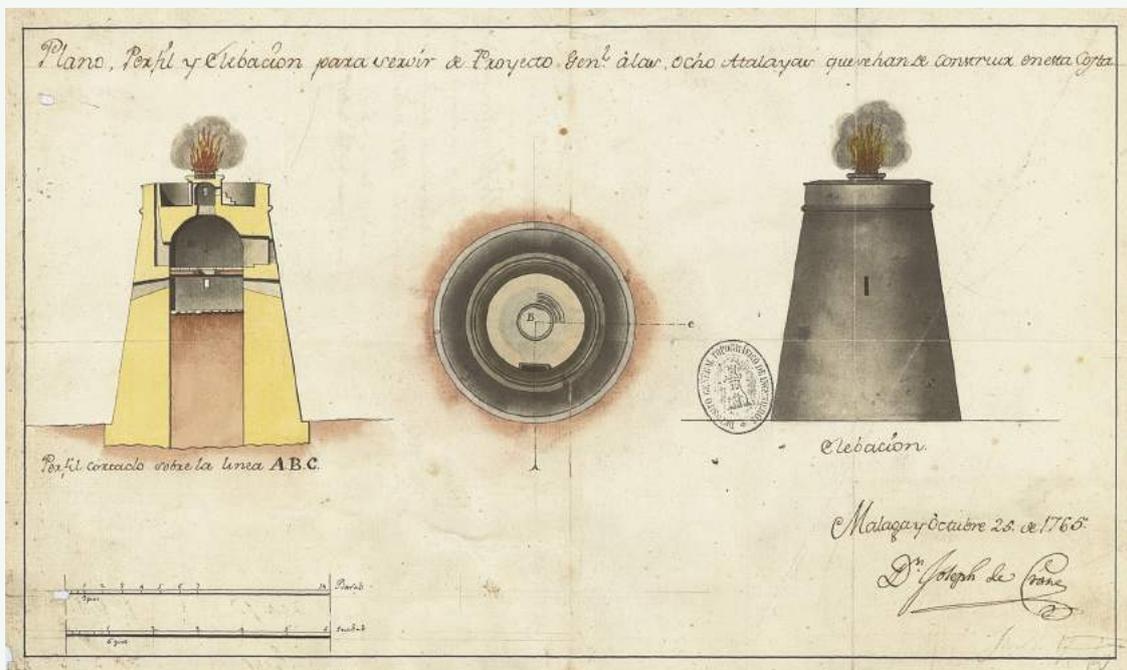
Unos documentos aquellos que nos hablan de una vida difícil en los pueblos y aldeas cercanos a las playas malagueñas y que estudiaremos, dentro de lo posible, en próximas colaboraciones. Donde veremos el día a día de quienes viviendo de la mar miraban con temor los amaneceres de nuestra bahía, recelosos de lo que el nuevo día pudiera traerles. El mar, la mar; para lo bueno y para lo malo siempre presente en nuestra historia, siempre presente en nuestras vidas.



Defensas de la costa de Málaga y su provincia. Ingenieros militares (circa 1761). Centro Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, Sig.284.



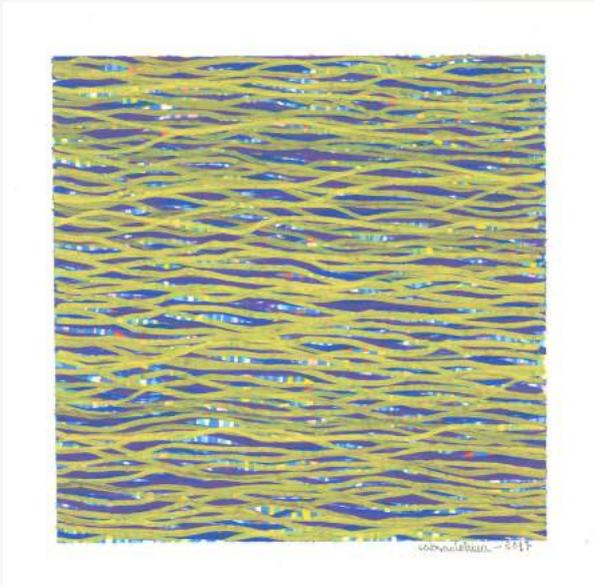
Torre de San Telmo en Málaga. Óleo de Mariano Sánchez (1785).
Palacio de la Zarzuela. Patrimonio Nacional Sig. 10055935.



Proyecto de ocho torres almenaras. José de Crane (1765).
Archivo General Militar de Madrid, Sig. MA. 02-07.

Referencias bibliográficas

- BARRIONUEVO SERRANO, M.^a del R. (2018): “La torre de San Telmo, el camino de Vélez y los orígenes de Pedregalejo”, *Péndulo*, 29, 90-103.
— (2019): “La Alameda Principal: historia de un paseo ilustrado”, *Péndulo*, 30, 130-143.
- BARRIONUEVO SERRANO, M.^a del R. y M.^a C. MAIRAL JIMÉNEZ (2011): “Las Atarazanas malagueñas”, *Péndulo*, 22, 90-107.
- BEJARANO ROBLES, F. (1966): *Málaga de cara al mar*, Málaga, Caja de Ahorros Provincial.
- CABRERA PABLOS, F. (1993): “Aproximación histórica a las torres de almenara en la costa malagueña”, *Isla de Arriarán*, 1, 27-39.
— (1990): “Avistamientos angloholandeses en la costa malagueña: 1700-1746”, *Actas II Congreso Internacional el Estrecho de Gibraltar*, 415-428.
— (2016): “El Castillo de San Lorenzo. Orto y ocaso de una defensa de marina”, *Boletín*, Academia Malagueña de Ciencias, 18, 109-122.
— (2011): “El Puerto de Málaga y las obras civiles malagueñas”, *Málaga Moderna. Siglos XVI, XVII y XVIII*, 57-70.
— (2003): “Ingenieros militares y navales en la Málaga del siglo XVIII”, *Estudios y Ensayos. Estudios Modernistas sobre el reino de Granada*, 77, 83-111.
— (1997): “La estructura militar malagueña en el proyecto de Jorge Próspero Verboom (1722)”, *V Jornadas Nacionales de Historia Militar, Cátedra General Castaños*, 873-892.
— (2020): *Málaga, la ciudad apetecida: la defensa de su mar y de sus costas (1700/1810)*, Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre (prensa).
— (1994): *Puerto de Málaga: de Felipe V a Carlos III*, Málaga, Autoridad Portuaria de Málaga.
- CABRERA PABLOS, F. y M. OLMEDO CHECA (2018): *Monumenta Cartographica Malacitana. Civitas&Portus*, Málaga, Autoridad Portuaria de Málaga.
- CAMACHO MARTÍNEZ, R. (2014): *José Martín de Aldehuela (1724-1802). Del ornato rococó a la arquitectura hidráulica*, Málaga, Fundación Málaga.
— (1991): “Las Atarazanas de Málaga. Proyectos de intervención en el siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie VII. Historia del Arte*, 265-382.
- CAMIÑAS HERNÁNDEZ, Juan A. (2018): “Ciencia, Oceanografía y Patrimonio. Inicios del Laboratorio, Acuario y Museo Oceanográfico de Málaga”, *Cuadernos del Rebalaje*. Amigos de la Barca de Jábega, 41.
- CARRANZA SELL, F. DE (2010): *La Alcazaba de Málaga*, Málaga, Esirtu Comunicación, S.L.
- CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, J. (2012): *Los ingenieros militares Juan y Pedro Zermeño paradigmas de la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- FALCÓN MÁRQUEZ, T. (1988): *El litoral andaluz en tiempos de Carlos III*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- GIL ALBARRACÍN, A. (2004): *Documentos sobre la defensa de la costa del Reino de Granada (1497-1857)*, Barcelona, Griselda Bonet Girabet.
- HEREDIA CAMPOS, M.^a C. (2014): “El sistema de alerta y defensa de la costa de Málaga”, *Péndulo*, 25, 180-193.
- LLORDÉN, A. (1952): “Málaga y las empresas exteriores de Felipe V en los años 1730-1748”, *La Ciudad de Dios*, 164.
- MAIRAL JIMÉNEZ, M.^a C. y P. ALFONSO SANTORIO (2009): “La construcción de la casa fuerte de Bezmiliana. Nuevas aportaciones”, *Isla de Arriarán*, 34.
- OLMEDO CHECA, M. (2007): *Documentos para la historia de la Guerra de la Independencia en la Serranía de Ronda*, Málaga, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo.
- PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M.^a I. y J. GIL SANJUÁN (1981): “Fortificaciones malagueñas de 1625”, *Jábega*, 33, 47-62.
- TEMBOURY ÁLVAREZ, J. (1975): *Torres Almenaras (costa occidental)*, Málaga, Diputación Provincial.
- VILLAS TINOCO, S. (1992/1993): “Las relaciones marítimas entre Málaga y el Norte de África”, *Péndulo*, 3 y 4, 40-45.
— (1980): *Málaga en tiempos de la Revolución Francesa*, Málaga, SPICUM.



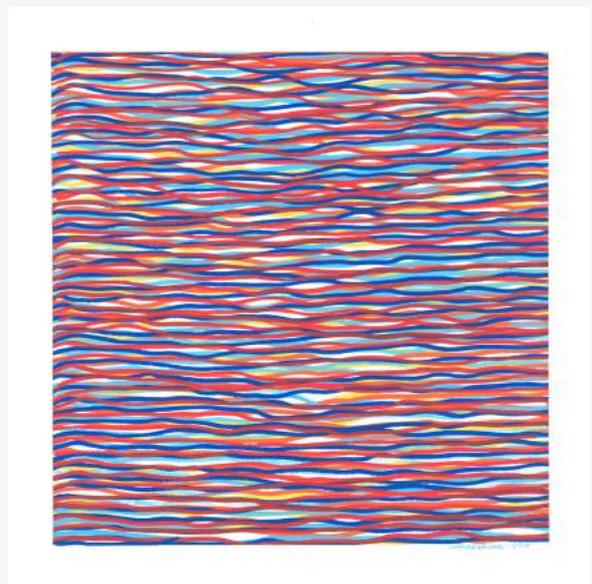
José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua VIII*. 2017. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua IX*. 2017. Acrílico sobre papel. 16x16 cm.



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua X*. 2017. Acrílico sobre papel. 16x16 cm.



José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua XI*. 2018. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.

Contraportada:
José Manuel Cabra de Luna. Suite *Del agua XII*. 2018. Acrílico sobre papel. 23x23 cm.



Francisco Cabrera Pablos

Es doctor en Historia por la Universidad de Málaga y profesor titular de instituto donde ha desempeñado docencia en Historia, Arte y Filosofía. En 1998 fue nombrado Académico de la Academia Malagueña de Ciencias y cuatro años después Académico Numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo. En 2014, Académico Correspondiente en Málaga de la Real Academia de la Historia.

En 1988 obtuvo el *Primer Premio de Andalucía de Cartografía Histórica* convocado por la Junta de Andalucía. En 1994 recibió el *Primer Premio Málaga de Investigación*. En 2019 ha obtenido el *Premio Julián Sesmero Ruiz de Investigación Histórica* por su trabajo *Málaga, la ciudad apetejada: la defensa de su mar y de sus costas (1700/1810)*.

Es autor de una veintena de libros entre los que destacan su trilogía sobre la historia de las infraestructuras portuarias malacitanas: *El Puerto de Málaga a comienzos el siglo XVIII*, *El Puerto de Málaga: 30 siglos de vida, cuatrocientos años de historia* y *Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III*.

Es miembro del consejo de redacción de *Péndulo*, editada por el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, y ha publicado numerosos artículos en varias revistas especializadas que versan sobre infraestructuras militares, defensas de marina, ingeniería naval, poliorcética y urbanismo.



Manuel Olmedo Checa

Ingeniero Técnico Industrial. Durante cuarenta años ha sido funcionario del Ayuntamiento de Málaga. Autor de unos doscientos trabajos de investigación sobre múltiples aspectos de la historia de Málaga, de sus personajes más importantes (Cánovas del Castillo, Rodríguez de Berlanga, José María de Sancha, Cristóbal Medina Conde) o de su urbanismo, singularmente del Puerto, del Guadalmedina, de sus infraestructuras o de su Cartografía, materia en la que ha recibido el *I Premio de Investigación Cartográfica de Andalucía*. Ha publicado unos treinta libros como autor o en colaboración y pronunciado unas cien conferencias. Dirige la revista *Péndulo*, que edita el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales y de Grado. Es académico numerario de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, de la Academia Malagueña de Ciencias y correspondiente de la Real Academia de la Historia.



José Manuel Cabra de Luna

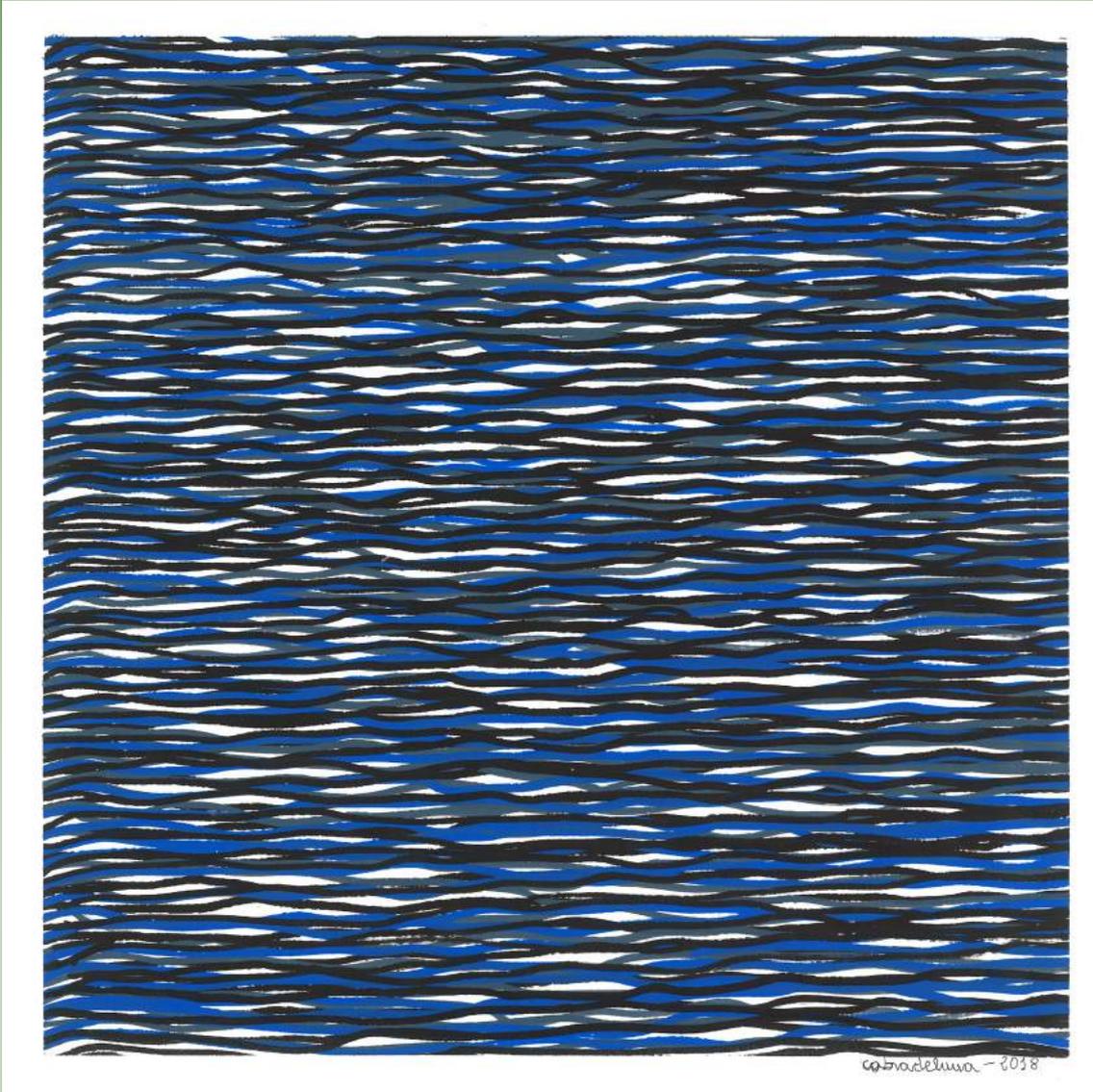
Nació en Málaga en 1949. Abogado, vive en su ciudad natal donde ejerce. Miembro de número de la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, que actualmente preside. Fue también presidente del Consejo Social de la Universidad de Málaga y ha dirigido en el II Plan Estratégico de Málaga la línea de cultura, así como las sucesivas revisiones y actualizaciones.

Artista multidisciplinar: escribe poesía, habiendo editado seis libros; colabora en revistas de arte, es pintor y grabador. Así ha publicado libros como el titulado “Persianas” con ocho litografías y poemas del propio autor, “Vocales”, sobre el poema del mismo título de Arthur Rimbaud y que contiene seis serigrafías; “Gran Fuga”, con poema del mismo título de Alfonso Canales y ocho aguafuertes y “Dichos de luz y amor”, con textos de San Juan de la Cruz y catorce aguafuertes.

En julio de 2013 en las salas del Museo Municipal de Málaga realizó una exposición retrospectiva de sus últimos veinte años de pintura, ediciones, diseño de joyas y grabados y dos murales efímeros, para en abril de 2018 hacerla de los últimos cinco años en el Centro de Arte Contemporáneo de Vélez-Málaga.

Colección Cuadernos del Rebalaje





Málaga, ciudad portuaria, siempre apetecida a lo largo de los siglos: en este *Cuaderno del Rebalaje* se analiza el sistema defensivo de la bahía de Málaga, su evolución, su historia y se describen los diferentes edificios militares (baterías, hornabeques, torres, fuertes, castillos) desde el s. XVI al s. XIX, con profusión de detalles y planos, que sirvieron a los malagueños para la defensa de su ciudad, de los cuales solo queda algún resto de muralla, el nombre de varias calles y el de un barrio.



An advertisement for the Sala Unicaja de Conciertos. The background is a photograph of the interior of a grand concert hall with ornate architecture and a chandelier. The text is overlaid on the left side of the image. It reads: "SALA UNICAJA DE CONCIERTOS", "MARÍA CRISTINA", "C/ Marqués de Valdecañas, 2. Málaga", "Consulta nuestra programación en:", "fundacionunicaja.com". In the bottom right corner of the advertisement, there is a small logo for "Fundación Unicaja" featuring a fan icon.

