

EN TORNO A UNA SALA DE ARMAS EN EL CASTILLO DE SAN LORENZO. NOTAS SOBRE EL PUERTO DE MÁLAGA EN EL SIGLO XVIII

CRISTINA VIÑES MILLET

1.—Introducción.

Muchas lagunas nos presenta todavía la Historia de España que se agrandan de manera considerable al aproximarnos a la Historia local. Sucede esto concretamente en el caso de Málaga en el siglo XVIII, sobre todo en ciertos aspectos concretos de su actividad. Historias de tipo general las hay, en su mayor parte escritas en el siglo pasado, en las que se nos da una visión muy difusa de los acontecimientos políticos o sociales ocurridos en la ciudad, pero sin profundizar en problemas concretos y sin aportar una seria labor de investigación. También existen, ya más cercanas a nosotros, monografías que abarcan temas tan interesantes como la «Historia del Consulado y la Junta de Comercio», la «Industria de la seda», o el papel desempeñado por Málaga en el comercio americano (1). Sin embargo, otras facetas tan importantes como éstas quedan casi en completa oscuridad.

El hallazgo en el Archivo General de Simancas del proyecto y planos para la construcción de una Sala de Armas en el Castillo de San Lorenzo del puerto de Málaga, nos llevó a intentar profundizar en los problemas que nos planteaba esta documentación, para encontrarnos con una casi total ausencia de obras y trabajos al respecto. Dos puntos fundamentales, quizá tres, nos propusimos estudiar. En primer lugar el puerto como tal, es decir la periodicidad de sus obras, su estado en los años centrales del siglo y los trabajos que se llevaron a cabo por estas fechas. Aquí, de entrada, nos encontramos ya con un error de base, como veremos más adelante. Después nos interesaba el papel desempeñado por su puerto, no ya en el comercio con América, puesto que la fecha de su apertura se alejaba demasiado del momento que nos interesaba, sino sobre todo sus relaciones con Marruecos que sospechábamos venían de antiguo. Finalmente, la importancia defensiva de la Costa del Reino de Granada, ya que uno de los motivos que inducen a las obras que sirven de base a este trabajo, es el habilitar un lugar donde poner en resguardo las armas y pertrechos militares destinados a los Presidios del Norte de África y a los Castillos y Torres de la Costa, mientras no se enviaban a sus respectivos lugares.

Somos conscientes que el auge acelerado de Málaga no tiene lugar sino avanzada ya la segunda mitad del siglo XVIII, debido en gran parte a la liberalización del tráfico con América que traería aparejada una mayor actividad comercial, y también al crecimiento de ciertos cultivos como la viña

(1) BEJARANO, Francisco. *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*. Madrid, 1947. ROMERO GUZMAN, José Luis. *Málaga en el comercio americano del siglo XVIII*. Memoria de Licenciatura. Málaga, 1947.

y el almendro, base de ese intercambio. Pero a pesar de todo eso, como señala el profesor Domínguez Ortiz (2), anterior a estos acontecimientos, Málaga presentaba ya unos rasgos positivos como eran, frente a Granada –capital y cabeza del Reino– su ventaja indudable de ser un puerto marítimo, centro además de una rica vega. Aunque no debemos dejar de lado que precisamente por esa posición marítima, las posibilidades, transformadas en realidad en tantas ocasiones, de epidemias transmitidas por los barcos que atracaban en su puerto, eran mucho mayores que en los lugares del interior, diezmándose su población con relativa frecuencia. Pero ello, al fin y la postre, era cosa normal por aquellas fechas.

El hecho es por tanto este; durante la primera mitad del siglo XVIII Málaga se encuentra preparada para esa expansión que tendría lugar a partir de los años setenta. Sobre esa primera etapa, peor conocida, pretendemos aportar algunas notas en el presente trabajo.

2.–El Puerto de Málaga. Trayectoria de su construcción.

Aunque resumidos en distintas publicaciones, los datos que hemos podido reconstruir sobre el puerto malagueño son básicamente los mismos, recogidos a partir de una fuente inicial por los distintos autores que le han dedicado alguna atención. En resumen esta es su historia.

Situada la ciudad de Málaga en un lugar favorable de la costa, ya los fenicios dedicaron su atención a este respecto, sin que a pesar de ello se llegaran a realizar construcciones serias en este sentido. No sería hasta comienzos del siglo XVI cuando se planteara la necesidad de la construcción de un muelle, ya que los barcos debían fondear en el sitio de La Caleta por falta de otro lugar adecuado. Quizá el planteamiento de esta necesidad vendría motivado por la concesión que se hace en 1529 a la ciudad para comerciar con América (3). El propio Marqués de Mondéjar, entonces Capitán General del Reino de Granada, elevaría la petición consiguiendo que unos años más tarde –1535– se abriera información sobre la utilidad de aquella obra. Con todo, como tan frecuente era, no se iría más allá en este proyecto quedando estancado hasta que en 1585 Felipe II enviara al Alcalde de la Chancillería de Granada, Pareja de Peralta, para que se informara de la situación (4).

Una Real Provisión de 1586 acordaba la realización de esta obra que se encargó al ingeniero Fabio Bursoto en su parte inicial de planos y presupuestos. La Hacienda Real debía hacerse cargo del proyecto, aunque ayudada por una serie de arbitrios establecidos en Málaga y algunos pueblos del Reino de Granada. Los fondos asignados quedaban de esta manera, según los datos aportados por Medina Conde:

(2) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Sociedad y Estado en el siglo XVIII Español*. Barcelona, 1976.

(3) Esta concesión sería más tarde derogada. Con todo, este aspecto es poco conocido, así como el volumen general del tráfico marítimo, excepto en los puertos de Sevilla y Bilbao. El profesor Carande al tratar sobre este tema se limita a exponernos los datos de estos dos, mencionando tan solo los puertos de Málaga, Alicante y Cartagena, pero sin aportar cifras ni hechos concretos. Lo que si nos afirma es que con la llegada del otoño arribaban al puerto de Málaga, entre otros, naves extranjeras, «abarrotadas de cereales, lienzos y diversas mercaderías». Ello daba lugar a una feria conocida como «la vendeja» que, según Carande, podría remontarse al siglo XIII. Lo que si es cierto, es que en el siglo XVI los puertos preferidos para salida de la lana a Italia eran Málaga, Cartagena y Alicante, llegando a adquirir tan volumen este tráfico que alcanzaría la mitad del género exportado. CARANDE, R. *Carlos V y sus Banqueros*. Tomo I. pág. 378. Madrid, 1967.

(4) El hecho de que Felipe II enviara a Pareja de Peralta, estuvo motivado por una solicitud de la ciudad que ofrecía para esta obra dos cuentos de maravedís cada año, hasta su conclusión. Al mismo tiempo, solicitaba también que el muelle fuera más grande y capaz que lo proyectado en principio, para que cupieran en él las galerías y escuadras reales y embarcaciones extranjeras comerciales. MEDINA CONDE. *Conversaciones malagueñas*. Tomo II S1. si. sa. Granada y Vélez no veían con buenos ojos este proyecto; la primera por la preponderancia que iba a tomar Málaga y la segunda por el temor a perder los buques que hasta ese momento llegaban a sus playas, en las que deseaba construir un desembarcadero. GUILLEN ROBLES. *Historia de Málaga y su provincia* Málaga, 1874.

- 20.000 ducados al año por diez años, prorrogables por más tiempo.
- 10.000 consignados por su Majestad de las rentas reales.
- 6.000 de arbitrios de la ciudad de Málaga.
- 4.000 consignados en cuarenta y cuatro lugares del reino de Granada (5).

Con estos fondos se empezó a hacer acopio de materiales y piedras en Gibralfaro y las canteras de Torrera y Leonera, formándose al propio tiempo una Junta de Obras, compuesta por el Gobernador Corregidor, Don Mendo Rodríguez de Ledesma; el Veedor, el Proveedor y un Regidor. El 1 de enero de 1588 se bendecía la primera piedra por el Obispo Don Luis García de Haro, ante la presencia del clero, órdenes religiosas, regidores y jurados del ayuntamiento y gran multitud de malagueños.

Se empezaron los trabajos hacia la parte oriental y en 1622 se prolongaba el muelle de norte a sur en su recorrido de quinientas treinta varas, con cuatro escaleras para bajar al embarcadero y veinte y cuatro columnas de jaspe para amarrar las naves. Ese mismo años se construía una fortificación ante el castillo de Ginoveses, que hoy ya no existe. El propio Felipe IV visitaba las obras en 1624, estando en condiciones un año más tarde de recibir a la escuadra de Don Fabrique de Toledo. Algún tiempo después se construiría el fuerte de San Felipe que defendía la playa de Levante; un muro de cantería que apartaba del muelle las aguas de Gibralfaro y en medio de él una capilla dedicada a la Concepción, donde acudía a oír misa la gente de mar.

Al parecer, aquí quedaron paralizados los trabajos que no se reanudarían hasta que en 1717 Felipe V encargaba al ingeniero francés Bartolomé Thurás la confección de un proyecto de ampliación del puerto, que satisficiera las necesidades defensivas y comerciales de la ciudad. Este plan consistía en la prolongación del dique de Levante, poniéndole al final una linterna, y la construcción de un muelle comercial que arrancaba del Torreón del Obispo. Además de ello se pensaba colocar en los morros una batería para defensa del Puerto. La importancia que se da a estas obras, queda clara en los dos Despachos del propio Rey, fechados en 1718, en que se ponía de relieve la urgencia de realizar los trabajos con rapidez, permitiéndose para ello la dotación de arbitrios con que sufragar los gastos.

En esta etapa se llevarían a cabo mejoras importantes en las construcciones. Se prolongaba el dique de Levante hasta la punta de tierra, donde se hizo una explanada en la que debía levantarse un faro y un fuerte; paralelo con la muralla del muelle, se construyó un parapeto con su banqueta de piedra para la fusilería en caso de desembarco. En 1720 se ordenaba el comienzo del muelle de Poniente, conocido como Muelle Nuevo. Todas estas obras serían inspeccionadas por el ingeniero Don Jorge Próspero Verboom (6). Practicamente casi todos los libros que hemos consultado, exponen que por los años treinta se paralizarían las obras hasta 1780 aproximadamente (7).

Hay, sin embargo, alguno que continúa haciendo una relación de las dificultades económicas con que se tropezó a pesar de las subvenciones de la Hacienda Pública y de los arbitrios cobrados en

(5) MEDINA CONDE. Op. cit.

(6) Como ingenieros encargados directamente de las obras del puerto de Málaga conocemos al ya mencionado Fabio Bursoto, a quien sucedería su hijo, que tendría que expatriarse de la ciudad acusado de monedero falso. En 1723 lo era Don Juan Lafaterra.

(7) Las obras que básicamente nos han servido para la reconstrucción de los trabajos en el puerto de Málaga son las siguientes: MEDINA CONDE. *Conversaciones malagueñas*. S1. si. sa. GUILLEN ROBLES. *Historia de Málaga y su provincia*. Prólogo de M. RODRIGUEZ DE BERLANGA. Málaga, 1874. BEJARANO, Francisco. *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*. Madrid, 1947.

la propia Málaga y en algunos pueblos de Jaén, Córdoba y Sevilla. En 1756 se establecería un impuesto sobre mercancías, como el de medio real sobre arroba de pasa, aceite y vino, que se venía aplicando a las obras de la Catedral y que pasaría luego en su mitad a sufragar las del puerto. Con todo, en 1771 se debieron suspender las obras por falta de recursos que no se reanudarían, efectivamente hasta 1780 con la continuación del Muelle Nuevo y el desembarcadero, dirigido en 1785 por Don Joaquín de Villanueva (8).

Precisamente en este año de 1780 se crearía el Consulado Marítimo y Terrestre que, como es lógico, fijaría su atención en los problemas planteados en el puerto. Por efecto de las nuevas medidas, el comercio había experimentado un considerable aumento, mientras que algunas de las instalaciones portuarias se encontraban arruinadas, bien por defectos en su construcción o bien por la acción del tiempo, mientras que las más modernas se hallaban también necesitadas de cuidados. En esta nueva etapa se acometería la limpieza de los fondos del puerto (9); la construcción de un tinglado «espacioso y con las condiciones necesarias para preservar los cargamentos de averías y mermas, continuando así la orientación emprendida en pro de los intereses mercantiles en este orden de cosas» (10); el servicio de aguada del puerto; la construcción de una batería circular y linterna en el muelle y el edificio de la nueva Aduana, proyectada en tiempos de Carlos III por la Academia de San Fernando y comenzadas las obras en 1788. Finalmente, se encargaría al Consulado la creación de un «auxilio a embarcaciones», para lo cual se adecentó un tinglado y se compró diverso material.

Todas estas realizaciones de la segunda mitad del siglo, se encontraban dentro de una política de tipo nacional, nacida al calor de las ideas ilustradas. Indudablemente, las obras realizadas por estas fechas en un importante número de puertos españoles, se encuentran estrechamente relacionadas con la libertad de comercio con América. La habilitación de los puertos de Barcelona, Cartagena, Alicante, Málaga, Cádiz, Gijón, Coruña y Santander, llevaría a realizar mejoras, que se consideraban necesarias, en sus instalaciones, comenzándose por el puerto de Barcelona que vio realizarse en él grandes obras. En 1781 se dictaban reglas para las construcciones en los puertos y en 1786 se daba una Real Cédula en este sentido (11).

Antonio Valdés, Ministro de Marina, organizaba planes para mejorar los puertos de Barcelona, Málaga, Cádiz y El Ferrol. Como innovación de este momento se pondría en funcionamiento un sistema de alumbrado, tan necesario para la seguridad de los navíos (12).

Como podemos ver por todo lo expuesto hasta ahora, los trabajos dedicados total o parcialmente al estudio del puerto de Málaga, se centran fundamentalmente en sus orígenes, que abarcan todo el siglo XVI, para pasar luego a los años ochenta del siglo XVIII (13). Queda, por tanto, un claro

(8) Amplían algo más las noticias sobre el puerto: CASADO, Manuel. *El puerto de Málaga*. Málaga, 1898. BRIOSO RAGGIO, Tomás. *El puerto de Málaga. Memoria sobre la historia, progreso y desarrollo de sus obras y servicios*. Málaga, 1945. ROMERO GUZMAN, J.L. *Málaga en el Comercio americano del siglo XVIII*. Memoria de Licenciatura. Málaga, 1974.

(9) Un problema constante era la acumulación de arenas por el arrastre de las corrientes del mar y las avenidas del Guadalmedina que depositaban grandes masas en el puerto, llegando casi a cegararlo. El Consulado y la Junta de Comercio acometerían la labor de limpieza de estos fondos.

(10) BEJARANO, Francisco. op. cit. pág. 241.

(11) REAL CEDULA por la cual se establece la economía e intervención que debe observarse en las obras de los puertos marítimos que se construyen a costa de los arbitrios o caudales públicos en la forma que se expresa. Madrid, 1786.

(12) BALLESTEROS, Antonio. *Historia de España y su influencia en la Historia Universal*. Tomo VI pp. 186-7. Barcelona, 1932.

(13) Para las obras en la segundamidad del siglo XVIII, GAMIR SANDOVAL da las siguientes fuentes, en su obra *Algunos viajeros del siglo XIX ante Málaga*. Granada, 1962: -Archivo General de Simancas. Abundantes planos y documentos de los siglos XVIII y XIX, sobre la reforma y ampliación del puerto de Málaga, a base del derribo de las fortalezas de la parte baja de la ciudad, fuerte de San Andrés, Castillo de San Lorenzo, Atarazanas, etc. Recogidos en gran parte por Don José APARICI. -Boletín del Servicio Histórico Militar n.º 5 sección a) grupo XIII, subgru-

que va desde 1723 a 1780 en cuyo periodo los datos publicados son escasos, siendo precisamente el momento –1.759– en que tendrá lugar el proyecto para el Castillo de San Lorenzo. Sin embargo, el Archivo General de Simancas, en su Sección Guerra Moderna fundamentalmente, y en su Sección Guerra y Justicia, guarda un inapreciable fondo que abarca toda esta época, hasta ahora poco conocida. (14). Según se infiere de esa documentación, que contiene una correspondencia año por año entre la Junta constituida en Málaga para las obras del puerto y los organismos centrales, los trabajos portuarios no se van a interrumpir en ningún momento, aunque en varias ocasiones poco faltó para ello (15). Las dificultades mayores estaban, como casi siempre, en la cuestión económica. Concretamente sobre este aspecto se suscitaría un problema más grave en 1739, al despacharse una Real Cédula por la cual se ordenaba que los arbitrios dedicados a las obras del puerto, pasaron a engrosar las arcas reales. La reacción de la Junta malagueña no se hizo esperar, exponiendo claramente que aquella medida era totalmente inviable, ya que el caudal con que se contaba era escaso por sí, habiéndose acertado ya no hacía mucho al dedicarse parte de él a los bastimentos de la Costa del Reino de Granada. La conclusión a que llegaba la Junta era que, si se llevaba a cabo esa determinación, las obras tendrían que suspenderse. Por una vez, este tipo de razonamientos daría su resultado, dejándose en suspenso el cumplimiento de la Real Cédula (16). Ante estos datos no resulta difícil observar la importancia que se concede a estas obras, mucho mayor de lo que hasta ahora se ha creído, y ello tanto en su aspecto comercial como defensivo, según veremos a continuación.

3.–Málaga en el contexto del comercio español del siglo XVIII.

También en este aspecto consideramos que no se ha dado a Málaga la importancia que tuvo en los años iniciales y centrales del siglo XVIII. Si repasamos las Historias escritas a nivel nacional, no la encontramos mencionada hasta 1765 en que por Real Decreto de 16 de octubre se ponía fin a la política de único puerto en las relaciones comerciales con América, habilitándose nueve puertos peninsulares para realizar este tráfico. Y sin embargo, la ciudad contaba con una ya larga tradición, indudablemente no con América, hasta ese momento coto cerrado, pero sí con otros países europeos y africanos.

Remontándonos en el tiempo, recién concluida la conquista de Granada por los Reyes Católicos, éstos concedían licencia «para que los vecinos de Málaga fagan con allende la contratación... eçebto en lo de pasar lino e otras cosas vedadas por las cartas» (17). A partir de esta fecha se van a repetir las concesiones hechas por los reyes a Málaga en cuanto a sus relaciones con Africa (18); pero

po España, Reino de Granada. Asuntos generales – Archivo General Militar (Segovia) Sección Histórica, Defensas, Castillos 3.ª Sección, 3.ª División. Agrupación Defensas en general. Plaza de Málaga. Expedientes años 1771 a 1901.

(14) Sobre este material, en el que abundan los proyectos y planos, se halla trabajando actualmente D. José Luis BAREA FERRER, elaborando un trabajo de próxima aparición sobre el puerto de Málaga en esta primera mitad del siglo XVIII.

(15) Las obras tan solo se verán interrumpidas en 1771, por motivos fundamentalmente económicos, no reanudándose hasta 1780.

(16) Toda esta documentación se encuentra en Archivo General de Simancas. Guerra Moderna Legs. 3592 y ss. Guerra y Justicia Legs. 81 y ss.

(17) REAL CEDULA de los Señores Reyes Cathólicos, su fecha a 6 de julio de 1496, por la que sus Altezas dan licencia a esta Ilustre Ciudad para que se continuase en ella el comercio con los moros de Africa, no obstante la prohibición que de ello tenían hecha.

(18) REAL CEDULA del señor Rey Cathólico, despachada a 24 sin dezir mes ni año, dirigida a las Justicias y Pueblos del Reyno de Granada, en que manifestando haver cesado la justa causa que hubo para suspender el comercio con los moros de Africa, da licencia para que por los puertos de Mar se buelba a traficar con ellos. Para que los veçinos de Málaga y de los demás lugares de la costa puedan tratar y contratar con los moros de allende. REAL CEDULA de la Señora Reyna Doña Juana, su data en Burgos a 6 de abril de 1508 en que se inserta otra de dicha Señora Reyna Doña Juana á 24 de julio del año 1506, prohibiendo el comercio con el Reyno de Tremeçén y dando licencia para que se traficase con las demás partes de Africa y esta facultad la sobre carta a instancia de esta Ilustre Ciudad. La relación de todos estos documentos está sacada de MORALES GARCIA-GOYENA, Luis. *Documentos históricos de Málaga*. Tomo I. Granada, 1907.

no solamente con ella, sino también con ciudades europeas, francesas fundamentalmente, en un comercio de abastecimiento de granos (19). Y, como veíamos ya, Málaga fue uno de los puertos principales de salida de la lana en la época dorada de la Mesta, a la vez que uno de los puntos de intercambio con Italia.

Tenemos por tanto un cuadro lo suficientemente diversificado, como para darnos idea de la importancia del tráfico marítimo detentado por su puerto. De todas estas rutas comerciales la mantenida con las costas de Africa sería la más estable a lo largo del tiempo.

Concretándonos al siglo XVIII vemos como, sin abandonar los viejos mercados, se abría un nuevo abanico de posibilidades al comercio malagueño. Nos referimos a las consecuencias que para la economía de intercambio tuvo la firma de la Paz de Aquisgrán y la posterior Alianza de Aranjuez (20), insertas en el contexto de la política pacifista de Fernando VI. Estos tratados serían el punto de partida de un incremento comercial con Austria y, sobre todo, con tierras belgas, en el que Málaga jugaría un importante papel. El Pacto de Familia y la guerra con la Gran Bretaña interrumpirían momentáneamente el tráfico con nuestras costas, pero en 1766 lo vemos de nuevo restablecido a pleno rendimiento. Limones, naranjas, frutos secos, almendras, castañas y vinos transportaban nuestros barcos, volviendo cargados con las mercancías propias de aquellas regiones, como eran los paños y las telas finas (21).

Por su parte, con Africa el intercambio seguía siendo activo. Grano y reses eran los productos de mayor volumen, que por cierto éstas últimas crearían algunos problemas en el puerto de Málaga. En efecto, la mayoría del ganado vacuno que se consumía en los mataderos de las ciudades costeras mediterráneas, llegaba desde Orán y Mazalquivir. Al arribar a puerto, las reses debían, como medida preventiva de posibles epidemias, pasar la cuarentena en los propios barcos que las habían transportado, con el consiguiente perjuicio para los mismos animales. La forma de llevarse a cabo esta medida era poco adecuada por el hacinamiento y la falta de pasto fresco que padecían las reses. Sería el Capitán General de Granada, entonces Marqués de Vallehermoso, el que solucionara el problema al comunicar a Madrid este estado de cosas, dando como resultado que se expidiera una Real Orden por la que se mandaba acondicionar algún lugar para que el ganado pudiera pasar la cuarentena al aire libre. (22). El lugar elegido sería en el término de la villa de Mijas (23).

Sin lugar a dudas el reinado de Carlos III daría un incremento mayor al comercio africano. De esa época poseemos además un completo estudio realizado por Rodríguez Casado, en el que se observan las fluctuaciones por las que pasó nuestra política, los tratados y convenios firmados en aquel momento (24). Los puertos de Rabat, Darbeyda y otros quedaban abiertos al tráfico de los navíos es-

(19) REAL CEDULA, su fecha en Alcalá de Henares a 3 de abril de 1503, mandando al Corregidor Juan Gaytan consistiese se sacara por el puerto de Málaga doscientos cahices de trigo y otros tantos de cebada. REAL CEDULA en Barcelona a 23 de abril de 1503, ordenando al Corregidor de Málaga permitiese sacar trescientos cincuenta cahices de trigo a los Procuradores de la villa de Perpiñán. REAL CEDULA en Barcelona a 22 de junio de 1503, ordenando al Corregidor de Málaga consistiese sacar por su puerto a Mosén Jaime de Albió seis mil fanegas de trigo y tres mil de cebada. MORALES GARCÍA-GOYENA. op. cit. Tomo II.

(20) La paz de Aquisgrán se firmaba en 1748 y la Alianza de Aranjuez en 1752, entre Fernando VI, M.^a Teresa y el Rey de Cerdeña.

(21) BALLESTEROS, Antonio. op. cit. tomo VI. Da los siguientes datos para 1766: En ese año treinta y seis barcos españoles entran en el puerto de Ostende, seis de ellos procedentes de Málaga. En 1780, setenta buques realizarón ese tráfico, de ellos diez y seis de Málaga.

(23) RUBIO ARGUELLES, M.^a Angeles. *Pequeña historia de Málaga en el siglo XVIII*. Málaga, 1951 pp. 99-100.

(22) «En los cuatro puertos de Málaga, Almería, Cartagena y Alicante, se destine un sitio proporcionado para el pronto desembarco del Ganado Vacuno que de Orán y Mazalquivir se remita a esos puertos, con el fin de que haga la cuarentena en dichos sitios y evitar la mortandad que podría resultar si la hiciese a bordo».

(24) RODRIGUEZ CASADO. *Política marroquí de Carlos III*. Madrid, 1946.

pañoles que transportaban en ellos gallinas, harina, garbanzos, habas, ganado vacuno y otros productos. Pero, sin embargo, la política seguida por Grimaldi en este sentido no permitía que los barcos marroquíes realizaran otro tanto en los puertos españoles. Esta situación se alargaría incluso con la subida al poder de José Moñino, influido por las teorías financieras puestas de moda por Múzquiz. Una vez más sería Málaga la que pondría en claro la situación; la insistencia del Conde de O'Reilly, Capitán General de Andalucía y de Don Martín Álvarez de Sotomayor que lo era de la Costa de Granada, para poner las cosas en su punto, a la vez que hacían hincapié en lo beneficioso de ese comercio, darían resultados positivos. En 1769 se autorizaba a los marroquíes a traficar, única y exclusivamene, con el puerto de Málaga.

Vendrían luego ya los años del comercio con América, conquistado paso a paso tras arduas negociaciones, y que se vería truncado por la independencia de las colonias. Pasados esos momentos, se pondría de manifiesto la necesidad de reanudar las relaciones con los ya independientes países americanos, siendo la figura de aquel intento Don Manuel Agustín Heredia. Con él comenzaba una nueva etapa en la vida malagueña.

4.-La función defensiva. La Costa del Reino de Granada.

Para encajar debidamente el papel jugado por el puerto de Málaga en el aspecto defensivo, debemos remontarnos en el tiempo, única forma de llegar a comprender su situación en el siglo XVIII. Tomada Granada por los Reyes Católicos, esta ciudad va a asumir el lugar más importante como cabecera de lo que iba a ser el Reino de Granada durante mucho tiempo. En ella se establecerían las principales instituciones, entre las que debemos destacar –ya que es la que nos interesa ahora– la Capitanía General, que mientras estuvo servida por los Condes de Tendilla tendría una línea de actuación clara y definida, cosa que no sucedería más adelante como veremos.

Granada como Reino ocupaba entonces una situación de primer orden, tanto en la política nacional como internacional. Por ello, la Costa se vería fortificada y cuidada, a la vez como medio de defensa y como plataforma ofensiva. Toda una organización y reglamentación se crearía en torno a ella, sobre lo que nos ha quedado una abundante documentación que ya ha sido en gran parte estudiada por competentes especialistas. Esta situación se va a mantener durante todo el siglo XVI, manejada de forma directa desde Granada y, más concretamente, desde la Alhambra.

Pero esto tenía sus inconvenientes. La capital del Reino quedaba lejos, las comunicaciones eran malas y, por ende, poco a poco iba perdiendo su importancia estratégica que, como veremos, sería asumida en ciertos aspectos por Málaga. En efecto, finalizando ya el siglo XVIII va a aparecer como figura clave la persona del Capitán General de la Costa, con residencia habitual en Málaga, y con una misión concreta relativa a todo lo referente a la defensa de aquella zona. A partir de ese momento, y durante todo el siglo XVIII, vamos a verlo aparecer sin interrupción, mientras la Capitanía de Granada languidecía en una casi completa inactividad. Como consecuencia lógica de ello, será entonces Málaga el centro director, no ya solo de la Costa, sino también de los Presidios de Africa, jugando un importante papel en las relaciones con el continente vecino.

Como se nos hace constar claramente en el documento que aportamos, el armamento, pertrechos y municiones destinados a los Presidios y lugares de la Costa, se guardaban en la ciudad –y de ahí la necesidad de un lugar adecuado para ello– hasta que desde ésta se distribuían en forma conve-

niente. Del mismo modo se llevaba a cabo el aprovisionamiento para las guarniciones (25), la paga de sus sueldos y todos los restantes trámites burocráticos que, ineludiblemente, debían llevar el visto bueno del Capitán General de la costa. En los problemas suscitados en los Presidios se acudía igualmente a él y no hemos de buscar demasiado para ver como en el Sitio de Melilla (1774-75), el estado lamentable de su artillería hace pedir refuerzos a Málaga, que enviaría setecientos hombres en su ayuda (26).

Vemos por tanto que el valor defensivo de la plaza no es menor que su importancia comercial y con este carácter se llevarían a cabo las fortificaciones de su puerto, formadas por la Batería del Muelle Nuevo, situada en el Muelle de Poniente; en el del Norte se encontraba el Postigo de los Abades y en el de Levante el castillo de San Felipe. El Castillo de San Lorenzo, que nos interesa más directamente, estaba situado en la margen izquierda de la desembocadura del Guadalmedina; sabemos que sufrió reparaciones en 1728 y 1736, siendo demolido por orden de Godoy en 1802. Finalmente, en lo más avanzado del mar se encontraban situadas las baterías de San Carlos y el Castillo de Santa Catalina, reforzadas más tarde con la construcción del Castillo de San Nicolás.

Fue en el siglo XVIII sin duda, cuando se llevó a cabo una labor a escala nacional de fortificación, tanto de plazas como de puertos, y aquí hemos de encajar el contexto del puerto de Málaga dejando a un lado sus condiciones particulares, analizadas ya en otros apartados de este trabajo. Dos instituciones van a tener especial importancia en este tipo de trabajos y por ello merece la pena dedicarles algunas líneas. Primeramente, si tenemos en cuenta un orden cronológico, el Cuerpo de Ingenieros, formado en 1711 con entidad independiente de la artillería a la que estaba agregado hasta ese momento y puesto bajo la dirección del ingeniero flamenco Jorge Próspero Verboom (27). Más adelante se crearía en Madrid una Junta Superior del Cuerpo, de la que dependían las provinciales, formada por tres ingenieros con la misión de examinar los planos, perfiles, relaciones y tanteos de «cualquiera reparos, obras de fortificación y edificios militares que hayan de hacerse, aprobando lo que convenga y reconociendo el asunto sobre el terreno» (28).

De hecho, al hablar de las obras llevadas a cabo en el puerto de Málaga, vemos que en 1723 el ingeniero jefe encargado de ellas era Don Juan Lafaterra; más tarde ocuparía su lugar Pedro Coisevox, del que tenemos constancia de la correspondencia mantenida con el Marqués de Verboom, como Director General del Cuerpo. En 1759, fecha del proyecto para el Castillo de San Lorenzo, lo era Don José Muñoz, auxiliado en este caso por el Comandante del Departamento de Artillería de Andalucía, Don Juan Manuel de Porres, al tratarse en esta ocasión de una obra destinada a custodiar armamentos y municiones. Cuando los trabajos se reanudaron en los años ochenta, quedaría encargado de ellos Don Domingo Jiménez y es posible que, muy a finales del siglo ya, la dirección pasara a depender de Marina, puesto que en 1793 llegaba a Málaga el Ingeniero Director de Marina, Don Tomás Muñoz con el fin de reunir y estudiar todo lo que hubiera en relación a las obras del puerto, para elevar con todo ello un Informe al Rey.

(25) Las guarniciones de Castillo y Torres de la Costa, estuvieron a cargo de las Guardas Viejas de Castilla hasta el año 1752 en que fueron sustituidas por el Cuerpo de Inválidos.

(26) Todo el armamento de que disponía la plaza se reducía a catorce o dieciséis piezas en buen estado, ya que el resto por la fecha de su fundación o mala conservación, reventaban al dispararse, hiriendo a los artilleros que las servían. RODRIGUEZ CASADO. op. cit.

(27) Los ingenieros tenían derecho a disfrutar de fuero particular, usando sus oficiales uniforme azul con vueltas de terciopelo y un castillo de plata bordado en el cuello de la casaca. Los del Estado Mayor vestían casaca verde con reborde rojo, cuello de terciopelo violeta, castillo de oro y botones dorados. BALLESTEROS, A. op. cit. Tomo VI pág. 66.

(28) Archivo General de Simancas. Guerra Moderna. Leg. 5836. La Junta se formaría a propuesta del Conde de Montemar (21 de mayo de 1737), aprobada por el Rey en 21 de junio de 1737, quedando constituida por Don Juan de la Ferriere, Don Diego Bordick y Don Juan Ballester. En 27 de agosto se nombraba un ingeniero subalterno para realizar la función de secretario.

5.—*Proyecto para una Sala de Armas en el Castillo de San Lorenzo.*

Como decíamos, en el Archivo de Simancas encontramos un grupo de documentos, compuestos por un informe dirigido por Máximo de la Croix a Ricardo Wall; unos cálculos efectuados por Don Juan Manuel de Porres y Don José Muñoz, artillero e ingeniero jefe respectivamente, de los gastos y materiales necesarios para llevar a cabo la obra; una relación de los trabajos a efectuar y finalmente, una descripción de los planos y perfiles que acompañan el trabajo (29). Por el interés de todos y cada uno de ellos, los transcribimos íntegros a continuación.

I.-Carta de Máximo de la Croix a Ricardo Wall, exponiendo los dos proyectos que hay al respecto con las ventajas e inconvenientes de cada uno. 25 de septiembre de 1759.

Excelentísimo señor. Señor: Haviendo formado y remitido Don Juan Manuel de Porres, comandante del Departamento de Artillería de Andalucía, un Proyecto para una Sala de Armas en Málaga situada en la Gola del Castillo de San Lorenzo de la misma Plaza acompañado también del tanteo del coste, aunque desde luego me pareció útil la idea, como semejantes Proyectos y expedientes corresponden executarse por los Ingenieros de los respectivos destinos a que pertenecen; Dirigí este al Ingeniero en Gefe Don Joseph Muñoz Comandante en Málaga, previniéndole le reconociese y examinase exponiendo su Dictamen, formando asimismo el cálculo de su coste. Ultimamente me ha debuelto el expresado Ingeniero en Gefe estos Papeles exponiendo que en el proyecto no halla reparo alguno y que el sitio es mui a propósito para el efecto por varias razones que refiere en su apoio, pero al mismo tiempo hace presente que en lugar de las maderas que propone Porres para los suelos, cuyo coste es excesivo, y son de poca duración, por lo expuesta a la Polilla; seria mucho más conveniente se prefiriesen las Bóvedas de Arista de taviqúe doble con liso, cuia obra es de bondad experimentada con mui corto empujo, y su coste dice no llega al de las maderas. Lo que igualmente me parece será más propio y de maior permanencia para el edificio. En quanto al tanteo de su coste Don Juan Manuel de Porres lo regula en 65.475 reales y Don Joseph Muñoz en 112.400 siendo su diferencia 46.925 reales vellón según el cotejo que acompañó por donde puede Ve servirse de reconocer en lo que consiste. En consecuencia de todo passo a manos de Ve los Planos, Perfiles y tanteos de la citada Sala de Armas haciendo presente al mismo tiempo la necesidad de executarla por no haver parage en Málaga donde poner las Armas que están perdiéndose y sucederá lo mismo con las que allí se envien, ni tampoco hay oficina para las recomposiciones que puedan ofrecerse, sobre que me hace nueba instancia el mismo Don Juan de Porres, por lo que suplico a Ve se sirva tomar la providencia que fuere de su agrado.

Nuestro Señor guarde la excelentísima persona de Ve muchos años como deseo y he menester. madrid 25 de septiembre de 1759.

Excelentísimo señor. Señor beso la Mano de Ve su más rendido servidor. Máximo de la Croix (Rubricado).

Excelentísimo señor Don Ricardo Wall.

(29) Archivo General de Simancas. Guerra Moderna. Leg. 330. *Informe, proyecto y presupuesto de la Sala de Armas situada en el Castillo de San Lorenzo del Puerto de Málaga.* 1759.

II.-Pliego de los cálculos de Don Juan Manuel de Porres y Don Joseph Muñoz sobre el coste de la ejecución del Proyecto para la Sala de Armas de Málaga.

	<u>Rs. Vn</u>
Don Juan Manuel de Porres tantea el todo de este edificio en	65.475
Don Joseph Muñoz según su cálculo en	112.925 6
Y su diferencia asciende a	46.925 6

Según el examen que se ha hecho por menor de ambos Cálculos procede esta de las Diferencias particulares que se notan enseguida.

En la Mamposteria para las murallas según se infiere por estos cálculos acrece Muñoz 65 varas cúbicas, y en el precio de cada una 8 reales más produciendo de aumento un total de esta clase 8.716 reales.

En la albañileria de ladrillo también acrece Muñoz 58 varas cúbicas y en el precio de cada una 23 reales por lo que se aumenta el coste de todas en 13.273 reales sobre las cantidades que incluye Porres en la misma forma que la partida antecedente.

En las superficies de solados y texados ambos cálculos vienen conformes pero Muñoz regula el precio de los primeros en 3 reales y 1/2 menos cada vara quadrada superficial y otros 6 reales menos en la de tejado lo que disminuie el coste en uno y otro de 6.585 reales.

En los empedrados disminuie Muñoz el ancho del exterior en contorno y regula 86 varas menos pero aumentando el coste de cada una 1/2 reales acrece el total 177 reales.

Para el coste del Maderamen y el de Puertas y Ventanas regula Muñoz de aumento 10.118 reales.

En el cálculo de Porres no está comprendido el coste de la excavación y amposteria que se necesita para los cimientos y regula Muñoz 4.032 reales.

También omite Porres el costo de la clavazón para las Maderas y pone Muñoz por ella 2.151 reales. Tampoco está comprendido en el cálculo de Porres el coste de los Armeros que regula Muñoz en 15.044 reales. Con lo que se manifiesta que las partidas que acrece Muñoz deducidas las que regula de menos costo resulta la diferencia expresada.

Rs. y Mrs. Vn.

Escarbación para los cimientos

La escarbación que es necesaria executar para los zimientos

contine 224 varas cúbicas, que a un real de vellón cada una importan doscientos veinte y quatro reales.

224

Mamposteria ordinaria

Para llenar los expresados zimientos es necesario las mismas 224 varas cúbicas de Mamposteria ordinarias, que a 17 reales de vellón la vara, importan tres mil ochozientos ocho reales de vellón.

3.808

Para la construcción de las tres Murallas principales del Almazén, las del Cobertizo de la semigola, se necesitan 992 varas cúbicas de Mamposteria ordinaria, que a precio de 20 reales de vellón la vara, importan diez y nueve mil ochozientos y quarenta reales.

19.840

Mamposteria de ladrillo

Para la formación de los Pilares del cuerpo principal del Almazén, los del Cobertizo, y sus Arcos, Angulos y acompañamientos de todo el edificio, rajas y enrasas, Antepechos, cornisas, humbrales y guardillas, escaleras y diferentes taviques, se necesitan 511 varas cúbicas de Mamposteria de ladrillo que a 38 reales la vara, importan diez y nueve mil novecientos diez y ocho reales de vellón.

19.918

Soleria de ladrillo

Para el piso, ó soleria de la expresada Sala de Armas, Azotea del Cobertizo y del Quarto que ha de servir para oficina de los Ministros de cuenta y razón, son menester 626 varas quadradas de soleria con ladrillos comunes raspados, cortadas las juntas, y sentadas con mezcla, que a 7 1/2 reales la vara importan Quatro mil seiscientos y noventa y cinco reales.

4.695

Tejado

Para el tejado con que se ha de cubrir la expresada Sala de Armas son menester 630 varas quadradas de tejado doble con teja de rueda vidriadas las covijas por de fuera y sentadas con mezcla que a 9 reales la vara, importan cinco mil seiscientos setenta reales.

5.670

Empedrados

Para el empedrado del piso inferior del Almazén; el del cobertizo y quarto del Hierro; y para el que con dos varas de latitud

Rs. y Mrs. Vn.

deve circundar todo el edificio al descubierto para desviar las hermedades de las Aguas se necesitan 734 reales varas cuadradas de empedrado menudo con piedra de Guijo sobre tonga de mezcla y por encima lechadas de cal fina, que á 3 reales de vellón la vara importan dos mil doscientos dos reales de vellón.

2.202

Maderamen

Por 7 vigas de 18 pies de largo y 1 pie por lado, que deven sentar sobre los pilares del cuerpo principal del Almacén para recibir las Maderas del piso de la Sala de Armas a 100 reales cada una, importan seiscientos reales.

600

Para las zapatas sobre que se han de cargar las expresadas vigas, son menester tres vigas de las mismas dimensiones que a expresado precio importan trescientos reales.

300

Por 156 planchas de Marca Mayor para el enmaderado del piso de la Sala de Armas de 5 varas de largo y 6 y 8 pulgadas por lado que a 45 reales por cada una importan siete mil reales.

7.000

Por 286 tablas enterizas para el tablado del piso de la expresada sala de 5 varas de largo, 10 pulgadas de ancho y 1/2 pulgada de grueso a 11 reales cada una, importan tres mil ciento y quarenta y seis reales.

3.146

Por 18 planchas de 20 pies de largo y 6 y 8 pulgadas por lado para el Bastidor de la armadura del tejado a 45 reales cada una importan ochocientos y diez reales.

810

Por 14 planchas de 30 pies de largo y 6 y 8 pulgadas por lado para tirantes del Bastidor a 75 reales cada una, importan Mil y cincuenta reales.

1.050

Por 11 planchas de 20 pies de largo y 6 y 8 pulgadas por lado para la cumbrera y aristas de la Armadura del tejado á 45 reales cada una, importan Quatrocientos noventa y cinco reales.

495

Por 200 tablas aserradizas de dos ojas de 5 varas de largo a 10 pulgadas de ancho y 1/2 de grueso para entablar el enmaderado del tejado de la Sala de Armas á 12 reales y 1/4 cada tabla, importan dos mil quatrocientos cinco reales.

2.405

Por 75 planchas de 12 pies de largo y 6 de 8 pulgadas por lado

	<u>Rs. y Mrs. Vn.</u>
para el estrivado de la armadura del tejado a 40 reales cada una, importan tres mil reales.	3.000
Por 164 planchas de 20 pies de largo y 6 y 8 pulgadas por lado para el embigado del tejado de la Sala de Armas á 46 reales cada una importan siete mil trescientos ochenta reales.	7.380
Por 2 planchas de 20 pies de largo y 6 y 8 pulgadas por lado para la formación de las Guardillas a 45 reales cada una importan noventa reales.	90
Por 5 tablas de 5 varas de largo, 10 pulgadas de ancho y 1 1/2 de grueso para cubrir el enmaderado de las Guardillas a 11 reales cada una importan cinquenta y cinco reales.	55
Por 78 planchas de 5 varas de largo y 6 y 8 pulgadas por lado para el enmaderado del cobertizo a 34 reales cada una, importan dos mil seiscientos cinquenta y dos reales.	2.652
Por 126 tablas de 5 varas de largo, 10 pulgadas de ancho y 1 1/2 de grueso para el entablado de la Azotea del Cobertizo á 11 reales cada una importan Mil trescientos ochenta y seis reales.	1.386
Que para los jornales de Maestros, oficiales, Aprendices y peones, que se han de ocupar en la labor y asiento de las expresadas maderas que se consideran Mil novecientos sesenta y siete reales.	1.967
Por 480 pies quadrados de 20 ventanas con su herrage, comprendidas las Guardillas á 5 1/2 reales el pie importan dos mil seiscientos diez reales.	2.610
Por 108 pies quadrados que contiene la puerta del Obrador, incluso el herrage a 10 reales el pie importan Mil ochenta reales.	1.080
Por 126 pies quadrados para las dos puertas del Quarto ó Almacén del Hierro y la de la Oficina de la Cuenta y Razón, con su herrage al citado precio importan Mil doscientos sesenta reales.	1.260
Por 70 pies quadrados que contiene la puerta que comunica de la Sala de Armas á la Azotea del Cobertizo á 8 reales el pie con su herrage, importan Quinientos y sesenta reales.	560

	<u>Rs. y Mrs. Vn.</u>
Por 54 pies cuadrados de la puerta principal que sube a la Sala de Armas á 8 reales el pie con su herrage importan Quatrocientos treinta y dos reales.	432
Por 60 pies cuadrados de las ventanas de Ojo de Buey, ó Tragaluces, que se han de romper en la Muralla de la Gola para dar luz al Almazén á 7 reales el pie con su herrage, importan Quatrocientos y veinte reales.	420
<i>Clavazón</i>	
Por 600 clavos de á palmo para la Armadura del marco, ó Bastidor, tirantes, cumbrera y Aristas de la Armadura del tejado de la expresada Sala de Armas á 11 reales cada uno importan trescientos reales.	300
Por 6920 clavos de media tabla para clavar las tablas del techo de la Sala de Armas y Guardillas á 8 reales y 28 maravedis el 100, importan seiscientos y diez reales y veinte maravedis.	610 20
Por 4860 clavos de entablar mayor para clavar la tablazón enteriza del piso de la Sala de Armas á 17 reales y 22 maravedis el 100 importan ochocientos cinquentay siete reales.	857
Por 2160 clavos de la misma especie y precio para la tablazón de la Azotea del cobertizo importan trescientos ochenta y dos reales y dos maravedis de vellón.	382 32
<i>Armeros</i>	
Por 132 1/2 varas cuadradas para el entarimado que ha de servir de bassa a los Armeros, comprehendidas las Maderas, clarazón y jornales á 30 reales cada vara, importan quatro mil cinco reales.	4.005
Por 133 1/2 varas cuadradas que ocupan los estantes sobre 4 1/2 varas de altura a 83 reales cada una comprehendida la Madera, clavazón y jornales importan onze mil treinta y nueve reales.	11.039
<hr/> Total	<hr/> 112.400 <hr/>

Resumen

Escabazón de la tierra	224
Mampostería ordinaria	23.648
Mampostería de ladrillo	19.918
Solería de ladrillo	4.695
Tejado	5.670
Empedrados	2.202
Maderas	32.456
Puertas y Ventanas	6.392
Clavazón	2.151 6
Armeros	15.044
	<hr/>
Igual	112.400 6

De manera que los Matheriales y Jornales que se necesitan para la construcción de la Sala de Armas, que se propone en el Castillo de San Lorenzo de esta Plaza, según y conforme manifiestan los Planos, Perfiles y Elebazón que se han tenido presentes, importan ciento doze mil quatrocientos reales y seis maravedis de Vellón.

Málaga 17 de Agosto de 1759.
Joseph Muñoz (Rubricado).

IV.-Explicación de los Planos, Perfiles y Elevaciones del Proiecto de una Sala de Armas en la Semigola derecha del Hornaveque ó Castillo que llaman de San Lorenzo en Málaga capaz de contener de nueve á diez mil fusiles si los estantes se ponen horizontales y si se ponen verticales algunos más.

Figura 1.^a

Las líneas de Carmin son el Plano de la obra bieja que existe de que solo se aprovecha la pared de la misma, semi gola y algunas maderas del techo.

- 1.º 2. Señalan un obrador y Almazén para maderas, cureñas y demás pertrechos de Artillería de la Dotación de la Plaza.
- 3 4. Cuarto para yerro nuevo e inhutil y otros Géneros que deven estar separados, como son cuerdas mechas etc.
- 5 6. Covertizo para trabajar en tiempo de mucha faena, ó que esté lleno el obrador y servirá para Almahacenar cureñas y otros pertrechos que se depositan en este fuerte interim al tiempo ú ocasión para llevarlas a los Presidios, castillos y torres de esta Costa y están oy expuestas al Sol y al Agua por falta de dicho cober-tizo o Almazén a propósito.

- 7 8. Cuarto oficina con puerta al Almacén y escalera que sirva para los Ministros de cuenta y razón.
- 9 10. Primer arranque de la escalera.
- 11 12. Cuarto del hueco del segundo arranque de la escalera para guardar herraje viejo de fusiles y cualquiera otra cosa de la Sala de Armas.
- 13 Puerta de dicho fuerte de San Lorenzo.
- 14 Ventanas ovaladas Propietadas en la mencionada semigola para la ventilación y luz del obrador a las que como a las de delante del dicho se deberán poner rejas de yerro.
- 15 16. Empedrado que sale quatro varas al descubierto para poner cañones de los que inútiles se retiran.
- 17 18. Parte del ala derecha del Hornaveque.

Figura 2.^a

- 19 20. Sala de Armas en la que caben quatro hileras de estantes dobles dejando dos calles anchas y en el centro una capaz para pasar un hombre y lo mismo alrededor de la Pared.
- 21 22. Azotea para deshaogo de la Sala y para poner las Armas al sol y para otros fines, pues como hera indispensable el covertizo ha parezido de más utilidad la Azotea que tejado siendo su costo de corta diferencia.
- 23 Las líneas de Carmin expresan el perfil de la obra bieja que oy sirve de Almacén y obrador.

Este sitio es el más a propósito de cuantos se han encontrado pues en él gozan de muchas ventajas, como son, tener en una misma obra, Almacén, Obrador y Sala de Armas, estando esta custodiada con la misma Guardia del Castillo, ser tropa y Cuartel de Artillería, servir este Fuerte de Parque en todas ocasiones y finalmente ser una situación mui cómoda y de vastante ventilación por estar situada a los quatro vientos, sin que estos puedan dañar la obra.

V.—Tanteo Prudencial de la Obra según los Precios de los Géneros necesarios para ella existentes en este País.

Nota

Mampostería con sus Pilares y Rejas correspondientes a 12 reales de vellón 1 vara cuadrada.

	<u>Rs. y Mrs. Vn.</u>
La Muralla del frente dentro del Fuerte.	6.480
Alzar la Semigola hasta lo correspondiente.	2.700
La terrera hacia la puerta de la escalera.	1.080
La testera de la Sala sobre el ala de dicho Fuerte.	864

Nota

La vara cuadrada de ladrillo a 15 reales vellón.

Los pilares con sus zarpas de el cemento.	620
Los Pilares de los Arcos del Covertizo con sus cimientos todo de ladrillo.	1.320
Los Arcos del covertizo de delante de un pie de grueso y dos de ancho.	1.320
El pretil de la Azotea con la cargazón de los Arcos y el hueco de uno a otro de mampostería	1.426
Los dos Arranques de la Escalera con los escalones de sardineles y el remate de toda ella sin la madera.	1.600
Solera de la Sala y Azotea á 12 reales vellón la vara.	7.020
El tejado a 15 reales vellón la vara cuadrada.	9.450
Paredes de la oficina para los Ministros de cuenta y razón.	360
Su solería.	480

Rs. y Mrs. Vn.

Empedrado menudo del Obrador y cuatro varas más al y levantar el terreno un pie sobre el orizonte del Castillo a 2 reales y medio la vara cuadrada.	2.025
---	-------

Nota

Que en estos precios están incluidos los jornales en el tanteo hasta aquí.	36.745
--	--------

Maderas

Nueve puentes de a 6 y 8 pulgadas.	540
------------------------------------	-----

Ciento y sesenta planchelas de a cinco y siete pulgadas á 38 reales vellón.	6.080
---	-------

Trescientas y cuarenta tablas de a una pulgada de grueso á 8 reales vellón.	2.720
---	-------

Trescientas y noventa tirantes estrivados, Armadura, Nudillos y testers de Lima de Planchuelas á 38 reales de vellón.	14.820
---	--------

Doscientas noventa y cuatro tablas de una pulgada y media para acarrearlas por medio y cubrir con ellas la Armadura a 10 reales de vellón cada una.	2.940
---	-------

Por trece ventanas a setenta reales cada una.	910
---	-----

Por tres Puertas a doscientas cuarenta reales cada una.	720
---	-----

<u>Todo</u>	<u>65.475</u>
-------------	---------------

Sevilla 6 de octubre de 1758
 Juan Manuel de Porres (Rubricado)

Algunos tecnicismos empleados en los documentos (30)

HORNABEQUE: Obra de fortificación que se compone de un frente abaluartado, es decir dos medios baluartes unidos por su cortina, y del saliente de aquella parten dos alas o líneas rectas de varia longitud.

GOLA: En las obras de fortificación abiertas, como baluartes u hornabeques, la gola es la parte posterior que no tiene parapeto; la línea imaginaria que une los extremos de los flancos. A veces la gola se cierra con estacadas.

SALA (DE ARMAS): Aquella en que se almacenan o colocan ordenadamente.

PLANO: (en topografía) nombre genérico de todo diseño o dibujo más o menos perfecto, según la exactitud y detención del procedimiento, de un terreno de corta extensión (en fortificación) se dice plano de fuego por declivio superior; hay otros varios, como plano de asiento, plano de desenfilada, etc.

PERFIL: Corte, sección imaginaria y geométrica de un objeto por un plano vertical. Viene a completar el plano, la planta, la traza, la proyección horizontal o vertical. Aquella expresa el objeto visto de arriba a abajo. Esta última da aspecto de frente. El perfil, por decirlo así, el interior. No es voz exclusiva de fortificación o arquitectura.

ARMERO: Armazón o aparato que en cuarteles, cuerpos de guardia y almacenes sirve para colocar las armas.

ANTEPECHO: Pretil.

CUMBRERA: Listón que por la parte superior enlaza y asegura los pilares.

CUREÑAS: Esta voz exclusiva hoy de artillería, para designar en general el aparato o montaje del cañón vivo; significó hasta últimos del siglo XVI, como voz genérica, la caja de toda arma de fuego pequeña o grande. Las cureñas tienen diversas formas según son de batalla, de carril estrecho, de plaza, de costa, de sitio, etc.

PARQUE: En general toda reunión, agrupación o colección organizada de cierta parte del material de guerra, correspondiente a los servicios de artillería e ingenieros. En el parque de artillería se reúnen las piezas, las municiones, los artificios, los carruajes. En el de ingenieros, los útiles, los pertrechos de zapa, los materiales de sitio, fagina, cestones, sacos, etc. De los parques van saliendo los efectos a medida que se necesitan en las baterías.

TERRERA: Pedazo de tierra tajada o escarpada.

PRETIL: Antepecho.

6.-Fuentes y Bibliografía.

Archivo General de Simancas: Guerra Moderna Legs. 330 y 5836 M. P. y D. XV-184-185-186.

ALMIRANTE, José. *Diccionario Militar*. Imprenta y Litografía del Depósito de Guerra. Madrid, 1869.

BALLESTEROS, Antonio. *Historia de España y su influencia en la Historia Universal*. Tomo VI. Salvat Editores. Barcelona, 1932.

BEJARANO, Francisco. *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*. Instituto Jerónimo Zurita. C. S. I. C. Madrid, 1947.

BRIOSO RAGGIO, Tomás. *Puerto de Málaga. Memoria sobre la historia progreso y desarrollo de sus obras y servicios*. Málaga, 1945.

CARANDE, Ramón. *Carlos V y sus banqueros. La vida económica en Castilla (1516-1556)*. Tomo I. Sociedad de Estudios y Publicaciones. Madrid, 1965.

CASADO, Manuel. *El Puerto de Málaga*. Topografía de Poch y Creixell. Málaga, 1898.

DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Ariel Historia. Barcelona, 1976.

GAMIR SANDOVAL, Alfonso. *Algunos viajeros del siglo XIX ante Málaga*. Universidad de Granada. Cátedra «Vicente Espinel» Granada, 1962.

GUILLEN ROBLES. *Historia de Málaga y su provincia*. Prólogo de M. RODRIGUEZ DE BERLANGA. Instituto de Cultura. Diputación Provincial de Málaga. C. S. I. C. Imprenta de Rubio y Cano. Málaga, 1874.

MEDINA CONDE. *Conversaciones Malagueñas*. S1. si. sa.

MORALES GARCIA-GOYENA, Luis. *Documentos históricos de Málaga*. Tipografía de López Guevara. Granada, 1907. 2 vols.

RODRIGUEZ CASADO. *Politica marroquí de Carlos III*. C. S. I. C. Madrid, 1946.

ROMERO GUZMAN, José Luis. *Málaga en el comercio americano del siglo XVIII*. Memoria de Licenciatura. Málaga, 1974.

RUBIO ARGUELLES, M.^a Angeles. *Pequeña historia de Málaga en el siglo XVIII*. En Málaga por Antonio Gutierrez, Impresor, Málaga, 1951.

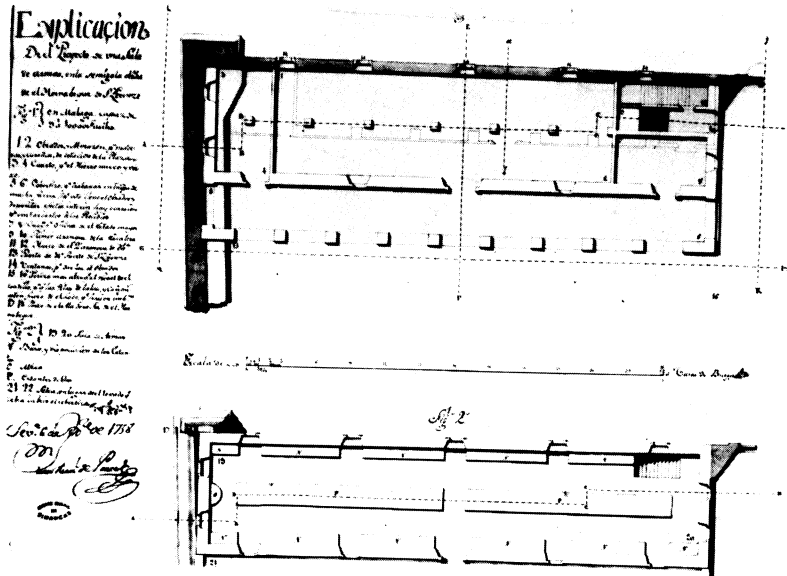


Figura 1
 Archivo Geral. de Simancas M. P. y D. XV-184
 Explicación del proyecto de una Sala de Armas, en la semigola derecha del hornabeque del castillo de San Lorenzo en Málaga

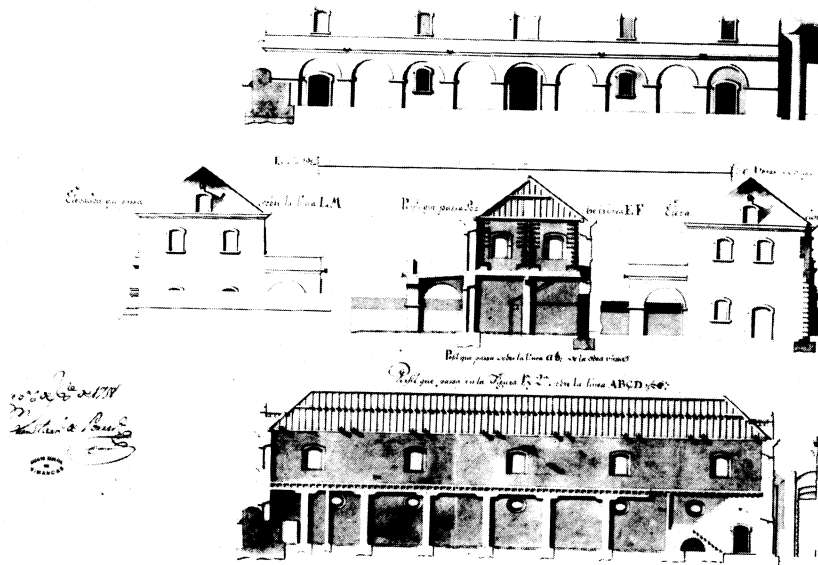


Figura 2
 Archivo Geral. Simancas M. P. y D. XV-185
 Explicación del proyecto de una sala de Armas, en la semigola derecha del hornabeque del Castillo de San Lorenzo en Málaga

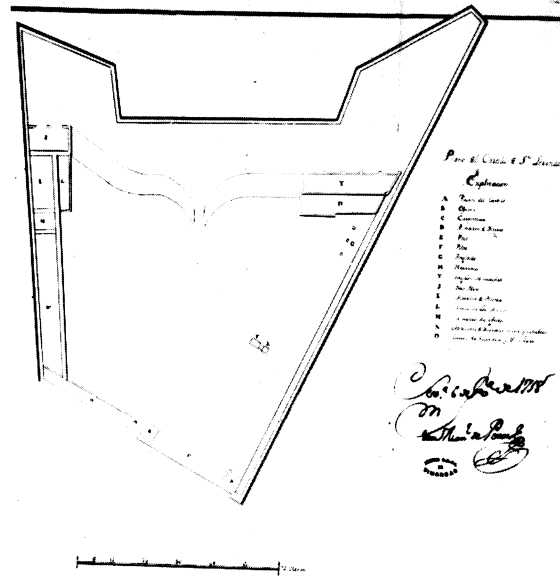


Figura 3
 Archivo Geral. Simancas M. P. y D. XV-186
 Plano del Castillo de San Lorenzo del Puerto de Málaga