

■ Canteros y piedras de Almayate. Aportación humana y material a la construcción de la Catedral de Málaga (1727-1760)

Pilar Pezzi Cristóbal*

La cantera de Almayate estuvo íntimamente ligada al devenir de la Catedral de Málaga en la Edad Moderna, aunque la cronología de esta relación no fue muy prolongada, los avances en el Templo fueron claramente visibles y la piedra veleña dejó su huella y también sus defectos en zonas esenciales del edificio. En este artículo analizamos los dos aspectos fundamentales de su explotación, en primer lugar, los trabajadores empleados en la extracción y transporte y, en segundo, el material pétreo que fue embarcado con destino a esa Fábrica, utilizando para ello la documentación conservada en el Archivo Catedralicio en sus legajos de obra material y en sus libros de Actas Capitulares.

Almayate quarry was intimately related to the evolution of Malaga's cathedral in the Modern Age. Although this relationship did not take a long time, the temple works progress was clear and the stone from Velez-Malaga left its mark and obviously its faults in the main parts of the building. In this article we will analyze two basic aspects of the quarry exploitation: firstly the workers for the stone extraction and transport, and secondly the stone material sent to this factory. For this purpose we will make use of the documentation kept at the cathedral archive: the work files and the books containing the Chapter Minutes.

Nuestra investigación¹ sobre el desarrollo histórico de la explotación de Almayate ha puesto de manifiesto con gran claridad la estrecha e íntima relación existente entre la Iglesia Mayor y la cantera, entre la edificación y la obtención de materiales, siendo la Obra y sus dirigentes quienes marcaban su ritmo de trabajo y su operatividad, estando pues fuertemente subordinada a las órdenes remitidas desde Málaga². La extracción efectiva de sus potencialidades se produjo en un momento decisivo para la construcción del Templo malagueño, cuando la actividad se centraba en la fachada y las torres, pues aunque su primer cuerpo estaba concluido en torno a 1731, por lo tanto con mucha probabilidad ya con piedra de esta procedencia, luego se continuarían las naves con objeto de unir la parte nueva y la antigua. De hecho, las portadas laterales son citadas en 1745 en relación con Almayate, pero sería el costado sur en el que se empleó mayor cantidad de esta piedra³.

El descubrimiento del yacimiento se produjo en un momento en el que se precisaba materia prima constante y de buena calidad a causa de la reanudación del proyecto catedralicio tras casi un siglo de detención⁴. Sin duda pudo producirse de manera casual, mas debe situarse dentro de un proceso de búsqueda no documen-

PEZZI CRISTÓBAL, Pilar, "Canteros y piedras de Almayate. Aportación humana y material a la construcción de la catedral de Málaga (1727-1760)", en *Boletín de Arte*, n.º 26-27, Universidad de Málaga, 2005-2006, págs. 157-180.

tado aunque existente, que llevó al maestro mayor y a sus ayudantes por casi toda la provincia examinando los cerros susceptibles de explotación. Su ubicación, cercana al camino real y a la costa, era especialmente favorable para dicho uso e influyó en su rápida puesta en labor y en la adquisición de su propiedad por parte del Cabildo, que se aseguraba así su exclusividad. Las escrituras de compra localizadas demuestran la determinación y agilidad con que se desarrolló el proceso contractual y ponen de manifiesto la tradicional dedicación agrícola de dichas tierras, así como sus posteriores necesidades de ampliación, resueltas en 1737 con terrenos colindantes.

La organización de la actividad extractora estaba, como ya hemos indicado, muy imbricada con las obras de la Santa Iglesia Catedral de Málaga, las cuales estaban dirigidas a nivel arquitectónico por un maestro mayor, elegido con gran minuciosidad por el capítulo religioso y el Obispo tras amplias investigaciones sobre su arte y trabajos anteriores. Éste era el encargado de diseñar las trazas del edificio, que debían ser aprobadas con el visto bueno de otros profesionales a los que solía consultarse. En este caso debía seguir el plan inicial delineado en 1528, si bien habría de introducir en él sucesivas modificaciones para adecuarlo al estilo de la época y al gusto de sus patronos, debiendo, sobre todo, ofrecer soluciones a los problemas que se fueran planteando.

El primer arquitecto⁵ de esta segunda época constructiva fue José de Bada, que vino de Granada en 1721, donde había estado al servicio de aquel Cabildo eclesiástico al frente de la erección de su Sede⁶. Le sucedió Antonio Ramos, su aparejador, buen conocedor de sus logros y de sus planes para la Obra. A las órdenes de ambos se

* Universidad de Málaga.

¹ Este trabajo fue realizado como investigadora principal del equipo documental del Proyecto de Restauración del Complejo Histórico-Arqueológico de las antiguas canteras de la Catedral en Almayate Bajo (Vélez-Málaga), dirigido por Emilio Martín Córdoba y subvencionado por la promotora APEX 2000, S.L. y el Excmo. Ayuntamiento de Vélez-Málaga, en 2002. Un resumen global del mismo puede encontrarse en MARTÍN CÓRDOBA, E., PÉREZ-MALUMBRES LANDA, A., PEZZI CRISTÓBAL, P., LÓPEZ SOLER, M. y BRENES COBOS, S. "El conjunto Arqueológico-monumental de las antiguas canteras de Valle-Niza (Vélez-Málaga)", *Ballix*, 1, Vélez-Málaga, 2005, págs. 53-67.

² PEZZI CRISTÓBAL, P. "La cantera de Almayate y su aprovechamiento para la Obra de la Catedral de Málaga. La configuración de una efímera actividad extractora", *Baetica*, 27, Málaga, 2005, en prensa.

³ CAMACHO MARTÍNEZ, R. *Málaga Barroca. Arquitectura religiosa de los siglos XVII y XVIII*. Universidad, Málaga, 1981, págs. 155 ss.

⁴ LLORDÉN, P. A. O.S.A. *Historia de la construcción de la Catedral de Málaga*. Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, Málaga, 1988. PÉREZ DEL CAMPO, L. *Arte y Economía. La construcción de la catedral de Málaga*. Universidad, Málaga, 1985, págs. 15-16 y 66.

⁵ Aunque en esta época aún no se puede hablar con rigor de arquitectos, ya fueran maestros mayores o aparejadores respondían a la necesidad existente de "dar respuesta a problemas de naturaleza técnica especializada en saberes concretos". FERNÁNDEZ ALBA, A. "Aprendizaje y práctica de la arquitectura en España", en KOSTOF, S. (coord.) *El Arquitecto. Historia de una profesión*. Cátedra, Madrid, 1984, pág. 302.

⁶ LLORDÉN, P. A. O.S.A. *Arquitectos y canteros malagueños. Ensayo histórico-documental (siglos XVI-XIX)*. Real Monasterio de El Escorial. Avila, 1962, pág. 136.

encontraban en cada momento uno o más aparejadores en quienes delegaban buena parte del quehacer cotidiano. Éstos dibujaban las plantillas⁷ sobre las que tenían que cortarse las piedras, las supervisaban y aceptaban en el muelle para garantizar su calidad cuando procedían de asientos y, luego, decidían el lugar que debían ocupar en las hileras de los muros, vigilando en todo momento el trabajo de desbaste, ajuste y decoración, efectuado en su propio taller de cantería. En 1723 José de Bada eligió a Antonio Ramos para sustituirle, el cual se desplazó desde Jaén, y tras su ascenso a maestro mayor recurrió a Manuel Navajas como aparejador⁸.

Otro cargo con importancia organizativa era el sobrestante, nombrado directamente por el Cabildo y encargado de vigilar de manera específica la actividad diaria de los artesanos implicados evitando su ociosidad, tanto en la edificación como en las canteras, las cuales visitaba con frecuencia. También había de responsabilizarse de las herramientas, cuidando de su conservación, y recibía los distintos materiales comprando lo que consideraba necesario y regulando el gasto⁹. Dicho puesto quedó vacante en 1739, tras la muerte de Rodrigo Caballero, dividiéndose sus competencias sobre la extracción que se delegaron en el maestro mayor, el cual añadía así un nuevo cometido a sus ya bastante amplias atribuciones, mientras que las restantes fueron encomendadas a los diputados de la Obra¹⁰.

Estos delegados eran designados por el prelado y, en sede vacante, por la institución religiosa, su labor radicaba en controlar el gasto en la Fábrica, es decir, que se actuara con el mayor ahorro posible. Por ende, podríamos afirmar que llevaban la dirección financiera del proceso constructivo, un ejercicio que causaba, en no pocas ocasiones, problemas de competencias con el maestro y el aparejador, quienes veían reducido su poder de maniobra al discutirles aquellos muy a menudo sus actuaciones, con miras a un abaratamiento de los costos. Los fondos eran siempre escasos y marcaban en gran medida no sólo el ritmo de trabajo y su prolongación en el tiempo, sino incluso las posibilidades de culminación del proyecto.

El clero catedralicio en pleno y sus sesiones capitulares fueron el marco en el que se establecieron y determinaron en Málaga, como en Sevilla, las directrices económicas, las contrataciones importantes, la adquisición de materiales y las grandes cuestiones arquitectónicas, por lo que el análisis de sus Actas revela interesantes noticias en este sentido y es imprescindible para el estudio de su evolución. Además, estos clérigos controlaban detenidamente el trabajo del maestro mayor, aportando su gusto en la elección de unas u otras soluciones para el Templo¹¹ y se organizaban en comisiones específicas de seguimiento para temas concretos, las cuales funcionaban como una prolongación del Cabildo proporcionándole mayor agilidad en la toma de decisiones.

⁷ Patrón que marca las dimensiones, formas o molduras que ha de tener la piedra. GARCÍA SALINERO, F. *Léxico de alarifes de los Siglos de Oro*. Real Academia Española, Madrid, 1968, pág. 182.

⁸ Es posible que este Manuel Navajas fuera el mismo que aparece trabajando en la cantera de Almayate entre 1727 y 1740 como maestro cantero, pero sin llegar nunca a la categoría de capataz.

⁹ PÉREZ DEL CAMPO, L. *Op. Cit.* pág. 30.

¹⁰ A.C.C.M., Actas Capitulares, Cabildo 16 febrero 1739.

¹¹ RODRÍGUEZ ESTEVEZ, J.C. *Los canteros de la Catedral de Sevilla. Del Gótico al Renacimiento*. Diputación de Sevilla, Sevilla, 1998, pág. 46.

Por último, la Fábrica de la Catedral constituía el organismo de carácter técnico y administrativo que asumía la condición de empresa constructora y, como tal, debía presentar al pleno sus correspondientes balances de ingresos y gastos de forma muy detallada para su aprobación¹², del mismo modo que lo hacían las fábricas menores para otras iglesias de la diócesis.

Así pues, según su sistema organizativo y la distinta dependencia de esta estructura, en la evolución de la cantera pueden diferenciarse dos etapas: la comprendida entre 1727 y 1746 y la siguiente, desde esta última fecha hasta su abandono. La primera se caracteriza por la gestión directa de la extracción desde la Obra, siendo dirigida por el maestro mayor y el sobreestante, mientras que en la segunda aquella función se delegaba en el asentista, personaje que tras presentar posturas y obtener la contrata en remate público adquiría su dominio útil a cambio de cierta cantidad de piedra a precios y regularidad prefijados. En este artículo vamos a aprovechar las informaciones contenidas sobre estos dos periodos en la sección Obra Material del Archivo Catedralicio de Málaga para analizar, en uno, los canteros, salarios y días de trabajo y, en el otro, cuestiones relacionadas con el volumen de piedra o el transporte marítimo.

En Almayate trabajaban uno o dos capataces según las épocas, cobrando los estipendios más elevados y entendiéndose directamente con el sobrestante Rodrigo Caballero y, luego, tras su muerte, con el maestro mayor. Cada uno de ellos se desenvolvía en un campo de acción determinado: por un lado la limpieza y descombro de los bancos de piedra, el ejercicio más duro y, por otro, la organización de las labores de corte, roza y desbastado de los bloques acorde a las plantillas que se le habían entregado, coordinando a los obreros según su cualificación.

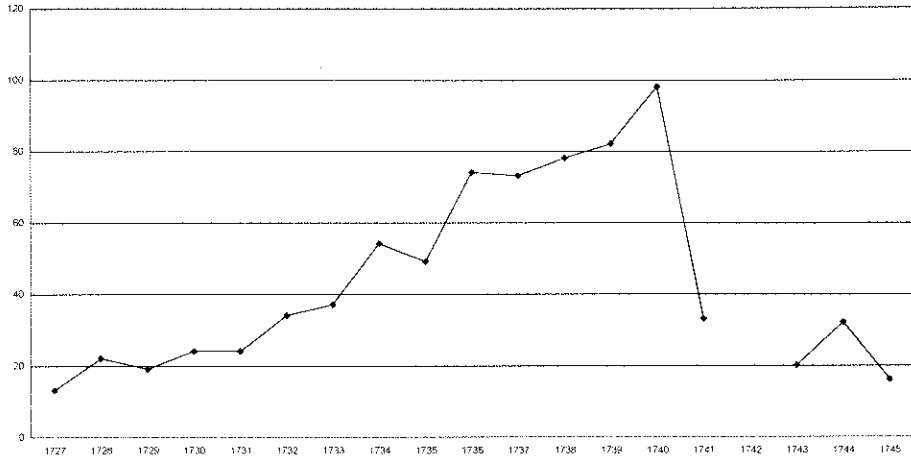
Los menos diestros en el oficio despejarían con picos la zona señalada y eliminarían de ella los desechos, por lo cual percibían entre 3 y 4 reales diarios, su cometido era fundamental, pues debían ir siempre por delante de las necesidades, abriendo nuevas vetas para impedir que faltase material y se desabasteciera el taller. Los más cualificados, los canteros propiamente dichos, se ocuparían de cortar los bancos en bloques, para luego rozar la piedra buena y desbastarla, dándole la forma solicitada con mazos y punteros. Dicha faena, que debía ser estrictamente con objeto de poder aprovechar todo el material posible, se convertía así en una labor metódica realizada con un rigor casi geométrico, y cuya remuneración oscilaba entre 4 y 5 r.¹³. En 1741, cuando ya habían disminuido considerablemente los trabajadores y se pensaba en cerrar la cantera, se siguió manteniendo esta división funcional aunque, a su vez, con otras en cada uno de los grupos. Los obreros se separarían según las áreas tuvieran más o menos escombro y según estuvieran encargados de sacar la piedra o de adecuarla a las plantillas, como un sistema de rentabilizar y adelantar el proceso¹⁴.

¹² ERLANDE-BRANDENBURG, A. *La Catedral*. Akal, Madrid, 1989, pág. 223.

¹³ A.C.C.M., Leg. 25 y Leg. 612, pieza 18. RODRÍGUEZ ESTEVEZ, J.C. *Op. Cit.*, pág. 153.

¹⁴ A.C.C.M., Leg. 612, N° 18. Respuestas de Manuel Pérez.

Gráfico 1
Trabajadores en cantera de Almayate



Conocemos la evolución del número de empleados en Almayate durante el periodo de la explotación directa con prolijidad¹⁵, los datos demuestran el interés indiscutible porque la piedra fluyera sin interrupción hacia la construcción, pues la necesidad de material era ingente y el capítulo eclesiástico estaba dispuesto a gastar grandes sumas en concepto de salarios para mantener el ritmo extractivo. Por eso, de los 13 obreros iniciales que en la semana del 3 al 8 de noviembre de 1727 sancionaron el descubrimiento, se llegó en 1740 a los 98 que laboraban sin descanso cortando bloques en la mina y desescombrando nuevas zonas. A partir de entonces comenzaría la decadencia, acentuada con los rumores de paralización de las obras y reflejada en los sucesivos informes requeridos al maestro mayor, diputados e, incluso, capataces sobre la viabilidad de seguir con la extracción a causa de su elevado coste.

Hemos plasmado estas noticias en el *GRÁFICO Nº 1*, donde apreciamos claramente esa tendencia hacia el empleo de mayor personal cada año desde 1727, así como el punto culminante en 1740 y el posterior recorte del volumen de contratación hasta valores bastante similares a los de origen. Sin duda, el perjuicio que la “guerra del asiento” con Gran Bretaña produjo en la cobranza del arbitrio que subvencionaba la edificación, impuesto sobre el comercio de productos agrícolas¹⁶, se dejó sentir en gran medida en las finanzas catedralicias, pues llegó incluso a plantearse la suspensión mientras continuasen las hostilidades. Finalmente, se optó por reducir la cifra de trabajadores, tanto en los talleres como en las vetas, situación sostenida hasta 1742, fecha de la que además carecemos de datos, iniciándose después una recuperación

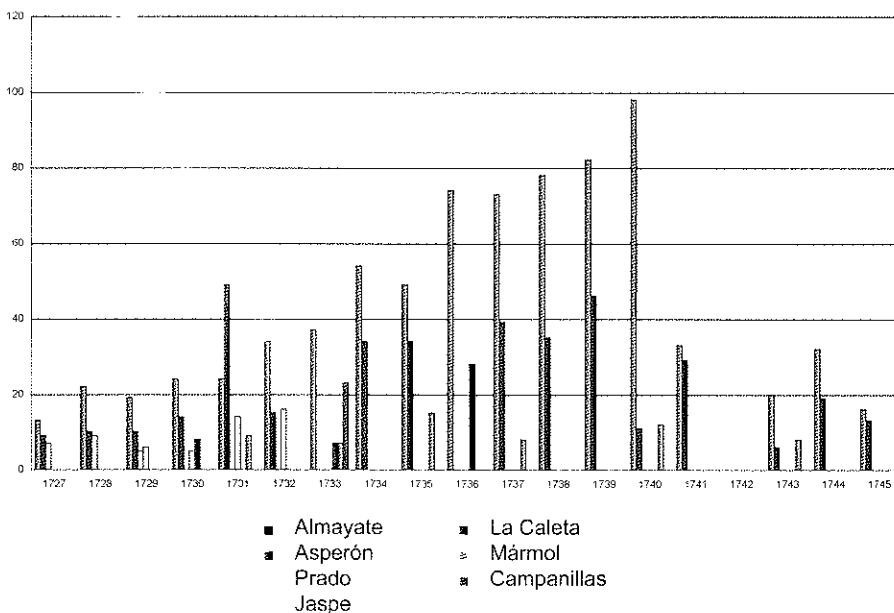
¹⁵ A.C.C.M., Leg. 431, 319, 320, 321, 322, 323, 256, 257, 347, 348, 527, 528, 529, 530 y 531. Estos legajos son la fuente de los Gráficos Nº 1, 2 y 3.

¹⁶ PEZZI CRISTÓBAL, P. *“Pasa y limón para los países del Norte”*. *Economía y Fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII*. Universidad y Ayuntamiento de Vélez-Málaga, Málaga, 2003.

muy lenta hasta alcanzar el ritmo anterior en cuanto a los ingresos¹⁷, pero no respecto a la cantera que sufriría una gran transformación en su sistema extractivo.

La importancia de Almayate para la construcción del Templo cobra mayor sentido al comparar su número de obreros por año con el de otros yacimientos que también fueron explotados con dicha finalidad, como podemos apreciar en el GRÁFICO Nº 2. Durante este periodo encontramos datos referidos a diversos enclaves: uno de asperón, que probablemente fuera el del Cerro de los Ángeles¹⁸, el del Prado, La Caleta, Campanillas y otros de materiales más apreciados como el jaspe y el mármol que no han podido ser localizados. Ninguno documenta disponer personal en cifra parecida a la cantera almayatense, sólo la de asperón llegó un año concreto a superarla, en 1731, cuando ésta aún no rendía al máximo de sus posibilidades ni había excedido la barrera de los 50 picapedreros, que sobrepasaría con creces en fechas posteriores. Las demás explotaciones muestran valores fluctuantes, si bien en términos inferiores a los 20 empleados, con algunas puntas en 1733 de Campanillas y en 1736 de La Caleta, para cuya explicación resultan exiguas las fuentes capitulares consultadas.

Gráfico 2
Trabajadores de diferentes canteras



¹⁷ PÉREZ DEL CAMPO, L. *Op. Cit.* págs. 70 ss.

¹⁸ La cita al menos para 1722 y 1723, CAMACHO MARTÍNEZ, R. *Op. Cit.* pág. 174.

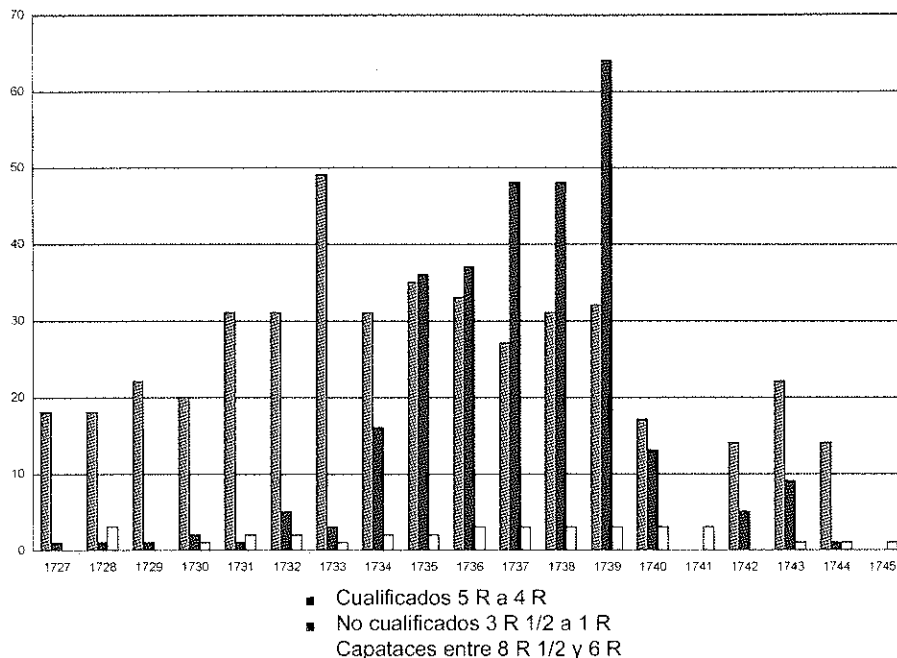
A través de las cuentas semanales podemos apreciar también con claridad las divisiones internas existentes entre los obreros en función de sus emolumentos, mucho más perfiladas según avanzaba el tiempo y se especializaban las tareas, aunque todos estuvieran en aquellas agrupados bajo el epígrafe de "cantera de Almayate". En un principio las diferencias económicas eran bastante escasas, con sólo tres escalones, de 3½, 4 y 5 r., para marcar el nivel de cualificación existente, en 1728 cuando el banco se organizó y comenzó la extracción intensiva, el panorama cambió sustancialmente diversificándose de forma considerable los sueldos, aunque nosotros hayamos optado por mantener esta triada para una mejor expresión gráfica.

En primer lugar, en la cúspide de la pirámide productiva, se situaba un capataz que disfrutaba de la remuneración más elevada por vigilar el sistema organizativo. Ocuparon este puesto en distintos momentos Matias Muñoz, José Fernández, Juan Ismenor, Juan Cantillo y Nicasio Pérez, cobrando entre 7 y 8 r.. En 1737 se desdobló el cargo, como ya hemos señalado, uno para la saca y otro para el desescombro, con similar estipendio y desempeñados respectivamente por Nicasio Pérez y Francisco Navarro hasta 1742. Una remodelación posterior trajo consigo la creación de figuras intermedias, con obligaciones desconocidas, pero con una retribución superior a la habitual, posiblemente jefes de grupo, toda vez que el número de trabajadores había aumentado considerablemente. En 1743, con una sustanciosa reducción salarial, aparece como capataz de cantera Manuel Pérez, cometido que desarrollaría hasta su paralización el 3 de abril de 1745, quien emitió un informe favorable respecto a su mantenimiento en explotación. Todos estos individuos componen el grupo calificado como "capataces", cuyos ingresos se situaban entre 6½ y 8 r. y suponían en torno al 4% del total de los empleados.

El siguiente tramo estaba compuesto por los denominados obreros "cualificados", los cuales suponían el 59% de los existentes en Almayate y cobraban entre 4 y 5 r.. Eran los más numerosos, habitualmente aquellos que llevaban varios años laborando y habían visto aumentar su sueldo por su experiencia y profesionalidad. Este hecho nos lleva a pensar que se trataba de los más expertos en su actividad, no sabemos si agremiados, pero sin duda considerados como maestros en su oficio. En el último lugar, se situaban los trabajadores que recibían entre 1 y 3½ r. diarios, los llamados "no cualificados", quienes llevaban a cabo las faenas menos especializadas, es decir, el descombro de la piedra y su transporte, un colectivo que agrupaba a un 37% del total de los asalariados.

Aunque la clasificación de los tres grupos, capataces, cualificados y no cualificados pueda parecer arbitraria, el análisis de su distribución anual reafirma los cometidos atribuidos a cada sector y su importancia, como se plasma en el *GRÁFICO N° 3*, pues reflejan certeramente la evolución de la explotación. Cuando dieron comienzo los trabajos en la cantera, la mayor parte de los empleados eran especializados, ocupados en la consecución del material más superficial y de buena calidad, casi sin escombro, haciendo innecesaria la contratación de un excesivo personal no cualificado. Sin embargo, a partir de 1734 la situación varió sustancialmente debido a la necesidad de eliminar una amplia cobertura vegetal y de tierra para obtener la piedra requerida, como señalaban tanto los capataces como el maestro mayor, se hizo, por tanto, imprescindible contratar una amplia nómina de subalternos y esto, a su vez, obligó a au-

Gráfico 3
 Clasificación de los trabajadores de la cantera de Almayate



mentar el número de capataces que organizaran la actividad diaria, una circunstancia documentada entre 1735 y 1741. En esta última fecha se produce un nuevo cambio de coyuntura, la extracción entra en declive y, por lo tanto, disminuye drásticamente la cifra de obreros, pero especialmente los no cualificados, puesto que la tarea primordial en ese momento pasa a ser el corte y saca de los frentes ya limpios.

También podemos valorar, en función de los datos disponibles, las diferencias existentes en la estabilidad profesional de los colectivos citados, que nos reafirman la evolución de la explotación en estos 19 años para los que tenemos semanerías. Debemos destacar el alto grado de antigüedad en el empleo obtenido por el sector especializado, que reafirma la idea tradicional de los desplazamientos de profesionales hacia los enclaves en que se construían grandes edificios religiosos¹⁹. El 21% de éstos se mantuvo continuadamente en Almayate entre 6 y 15 años, un lapso bastante elevado, el 79 % restante lo hizo entre 1 y 5, pero de ellos sólo un 40% pasó unos escasos doce meses en la cantera. Este elevado porcentaje implica que muchos trasladarían sus familias, cuando la tuvieran, a vivir a las inmediaciones de su lugar de actividad o a la capital.

¹⁹ ALONSO RUIZ, B. *El arte de la cantería. Los maestros trasmeranos de la Junta de Voto*. Universidad, Cantabria, 1991. GONZÁLEZ ALCANTUD, J.A. *Canteros y caciques en la lucha por el mármol*. Instituto de Estudios Almerienses, Madrid, 1990.

La permanencia del grupo de los capataces sigue en la línea anterior, en su mayor parte habían prestado servicios tiempo atrás en el yacimiento, algunos incluso fueron elevados profesionalmente desde la categoría inmediatamente inferior, un 18% se mantuvo en el puesto 9 años, un 45% entre 2 y 3 y un 37% sólo una anualidad, posiblemente porque fueran hombres de confianza de los diputados de la obra o del maestro mayor, trabajadores del taller de cantería de la propia construcción que se desplazaban a solventar la extracción de un banco o la saca de unas piezas concretas. Un panorama sustancialmente distinto nos ofrecen los obreros no cualificados donde prima la estacionalidad, sin duda porque la dura labor de limpieza y acarreo era sólo una opción para jóvenes de la zona. Así el 72% se ocupó en estos menesteres sólo un año, mientras que el resto se repartía entre 2 y 5, quedando sólo un exiguo 1% de trabajadores que estuvo 6 años empleado en Almayate.

Desgraciadamente las fuentes consultadas no nos permiten conocer la procedencia de estos individuos ni su trayectoria laboral, aunque en algunos casos quede claro la existencia de una relación intensa con la piedra, ya fuera familiar, al existir varios con los mismos apellidos y coetáneos que bien pudieran estar relacionados; o profesional, pues muchos de ellos se iniciaron con un salario no cualificado y fueron ascendiendo año tras año hasta conseguir elevarse de categoría²⁰. De cualquier modo, es probable que algunos fueran luego trasladados al taller de cantería de la Catedral, donde realizarían cometidos más especializados de talla. El destino de estos trabajadores, una vez se produjo el paso del sistema de explotación directa al de asientos, tampoco está documentado, aunque suponemos que buena parte serían empleados por el obligado, permaneciendo así en ella. No olvidemos que algunos llegaron a presentar ofertas para hacerse cargo de dicho contrato, pero los finalmente elegidos no aparecen registrados en la documentación como tales. Aquellos que se quedaron continuaron al menos hasta 1755, cuando debieron desplazarse a Alhama u otras partes ante la escasez de faena, pues sólo quedaron doce empleados, según nos refiere Pedro de Aguirre.

Las jornadas de trabajo en Almayate serían las habituales en la Edad Moderna, desde la salida hasta la puesta de sol, incluyendo en el sueldo la comida central del día, un periodo reducido en la época invernal, cuando además el mal tiempo retrasaría la extracción y el transporte. Normalmente los canteros laboraban seis días por semana, con uno de asueto que no siempre se correspondía con el domingo o feriado, ya que tras el ataque pirata a la cantera en 1735 los descansos se proyectaron de forma rotativa. No obstante, en muchas cuentas aparecen personas cobrando un menor número de jornales, incluso medios, lo que refleja un estricto control diario de los asalariados suponemos que delegado por los diputados de la Obra en algún capataz de su confianza. El ritmo anual era bastante variable, seguramente dependiendo de la faena existente y de las demandas de piedra de la Obra, por ejemplo en 1728 se trabajaron 38 semanas de abril a diciembre, exceptuando la del 5 al 12 de septiembre que correspondía con la festividad de la Virgen de la Victoria, patrona de la capital²¹, mientras que en 1738 contabilizamos 51 sin excluir ninguna como festiva²².

²⁰ FERRER BENIMELL, J.A. "Antecedentes histórico-sociales del oficio de cantero y de la industria de la piedra" en *Signos lapidarios de Aragón*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1983, págs. 3-20.

²¹ A.C.C.M., Leg. 320. Año 1728.

²² A.C.C.M., Leg. 332. Año 1738. FERNÁNDEZ BASURTE, F. "La devoción a la Virgen de la Victoria en la Málaga moderna", *Via crucis de Málaga*, 6, Málaga, 1990. págs. 5-11. CAMPA CARMONA, R.

Siempre que hubiera obreros desarrollando sus cometidos en festivo se les facilitaba el cumplimiento de sus obligaciones religiosas con la celebración de una misa en la capilla, de la que tenemos constancia por la limosna semanal de 6 r. al sacerdote oficiante. Dada la existencia de una cruz tallada en el pasillo que conducía a la boca de la mina, puede suponerse que allí se celebraran en algún momento eucaristías, o que los propios canteros rezaran el Ángelus o, incluso, se encomendaran a los santos de su devoción antes de introducirse en la tierra, prácticas habituales en una época donde la creencia en el infierno y los demonios, localizados además en el subsuelo, era algo habitual²³.

Muchas otras cuestiones quedan pendientes sobre el trabajo y los trabajadores en Almayate ante la ausencia de documentación, a las cuales es casi imposible dar respuesta, debiendo movernos en el ámbito de las suposiciones. Sin embargo, no queremos omitir el tema del abastecimiento, dado el importante volumen poblacional que llegó a tener la cantera, pues aún estando cercana al camino real, seguía bastante alejada de núcleos urbanos donde adquirir víveres. Las verduras podrían conseguirse de la huerta que cultivaban, pero resultaba muy complicado transportar la harina o la carne necesaria, bases fundamentales de la alimentación del Antiguo Régimen²⁴, a pesar de poseer la Iglesia unas excelentes reservas procedentes del diezmo eclesiástico de la zona y depositadas en la Cilla de Vélez.

Hemos localizado una referencia a la provisión cárnica, circunscrita a la carta remitida por el administrador de Rentas Provinciales de Vélez-Málaga, Enrique Antón de Olmet²⁵, al Cabildo Catedralicio sobre cierta compra hecha por Nicasio Pérez, maestro de la cantera, en 1740 sin pagar los correspondientes derechos por tener un fin religioso. Las rentas reales que administraba dicho oficial incidían de manera especial sobre el consumo de productos alimenticios y, por lo tanto, entraba dentro de sus competencias investigar la adquisición de "59 cabras de carne para el abasto de los trabajadores de dicha cantera de donde se saca la piedra para la fábrica de la Santa Iglesia Catedral de Málaga a precio de 24½ r. de vellón", como constaba del recibo copiado. El administrador recelaba de su destino alegando que "no creí, ni he entendido que hubiese a una legua de esta ciudad abasto de tal tamaño, que de una vez necesite 59 cabras"²⁶, lo que denota el desconocimiento que buena parte de los veleños, incluso los ocupados en el gobierno y rentas, poseían respecto a esta explotación que se encontraba dentro de su término y jurisdicción, pero que dependía a todos los niveles de la autoridad eclesiástica malagueña.

de la "La advocación de Nuestra Señora de la Victoria: origen histórico y presencia en la Andalucía de la Edad Moderna" en *Estudios sobre Iglesia y Sociedad en Andalucía en la Edad Moderna*. Universidad, Granada, 1999, págs. 303-318.

²³ FRANCO RUBIO, G. *Cultura y mentalidad en la Edad Moderna*. Mergablum, Sevilla, 1998.

²⁴ BRAUDEL, F. *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*. Alianza, Madrid, 1984, Vol. 1, págs. 77 y 79 ss.

²⁵ Enrique Antón de Olmet fue administrador de dicha Renta en Vélez-Málaga, estuvo acusado de connivencia con el Corregidor por cierto parentesco en el año 1738 y tuvo constantes problemas con el Cabildo vide PEZZI CRISTÓBAL, P. *El gobierno municipal de Vélez-Málaga en el siglo XVIII*. Diputación Provincial, Málaga, 2003.

²⁶ A.C.C.M., Leg. 612, N° 18.

La piedra procedente de Almayate tiene unas características geológicas que la definen como conglomerados de origen marino de diferente compactación, bien diferenciada de la zona pizarrosa cercana conocida como la Bajamar, donde se ubicaba la torre del Jaral. Es un material sedimentario compuesto por lodos marinos, llamado también areniscas mio-pliocénicas²⁷, que amalgama "conchas, arena y el gluten o vetun (sic) del mar"²⁸ y que, por lo tanto, no era especialmente duro ni resistente. Las Actas Catedralicias también nos ofrecen algunos datos sobre el tipo extraído, denominado "piedra franca": bastante ligera, de aspecto tosco y color pajizo, utilizada de forma principal en muros y macizos, definida normalmente en contraste con la de "asperón" que, aunque pesada y difícil de labrar, era muy apta para molduras y adornos²⁹.

Aún dentro de esta tipología de piedra franca podían establecerse categorías entre las distintas canteras explotadas para la Obra, así la veleña y la de Alhama eran más firmes y pesadas y, por lo tanto, útiles para el cuerpo perpendicular, mientras que la muestra de Dalías proporcionada por Pedro de Aguirre resultaba más ligera y a propósito para las bóvedas³⁰. Las diferencias entre las dos primeras eran menos evidentes, si bien determinaron que la granadina fuera finalmente empleada en ellas ante la imposibilidad de usar la almeriense. El material procedente de Almayate era más poroso y poco resistente a la acción erosiva del agua³¹, además de algo más pesado³² y al localizarse en esta zona del Templo "molduras avanzadas, talla y escultura pueden descolgarse muchos pedazos y suceder algunas desgracias"³³ fue desechado para dicho cometido.

Además, dentro de cada yacimiento se producía una gran variedad de calidades haciendo imposible discernir, incluso en la época, el aprovechamiento que podía hacerse de cualquier banco. El sobrestante Rodrigo Caballero señalaba en 1735 que de Almayate "se ha sacado piedra buena, otra más dura, otra más blanda, y entre esta piedra, fango y pelos"³⁴, José de Bada, su descubridor, reconocía abiertamente que "nos ha dado la piedra con estas imperfecciones de colores y con otras de blandos y duros y salitres que es causa de corroerse muchas de ellas"³⁵, y Jacinto Barbán, diputado de la Obra, se hizo eco de sus defectos que

*"son los mismos que cada uno de V.S. podrá tocar con sus ojos y manos, si se para a registrar las capillas y las escaleras de las torres nuevas porque está bien patente la deformidad de sus piedras, no sólo porque son desiguales sus colores unas blanquizas, otras como pajizas, y otras morenas, sino lo que es más, que hay muchísimas de tan mala calidad que están ya carcomidas y desmoronadas por el mucho salitre que encierran"*³⁶.

²⁷ ARCOS VON HAARTMAN, E. y MOLINA MUÑOZ, J.A. "El genoma pétreo de la Catedral de Málaga" en *La Universidad y nuestros mayores*. Universidad y Junta de Andalucía, Málaga, 2005, pág. 321.

²⁸ GARCÍA DE LA LEÑA, C. *Conversaciones históricas malagueñas...* Málaga 1789, pág. 106.

²⁹ A.C.C.M., Actas Capitulares, Cabildo 9 abril 1736.

³⁰ *Ibidem*, Cabildo 2 mayo 1755.

³¹ *Ibidem*, Cabildo 30 julio 1755.

³² *Ibidem*, Cabildo 23 julio 1757.

³³ A.C.C.M., Leg. 612, pieza 18.

³⁴ *Ibidem*, Leg. 256, pieza 5.

³⁵ *Ibidem*, Leg. 612, pieza 18.

³⁶ *Ibidem*, Leg. 256, pieza 5.

Las canteras en la Edad Moderna solían ser, por regla general, a cielo abierto organizadas a partir de un frente de ataque en la falda del monte o promontorio elegido, aunque la búsqueda de la veta más apropiada obligaba, en ocasiones, a crear excavaciones subterráneas o minas³⁷. Almayate sin duda debió sufrir este proceso, se inició la actividad por la zona sur, la más visible desde la costa y de donde se extrajeron los bloques más superficiales, creando paredes verticales que luego fueron empleadas para la edificación de la casa primitiva y de la capilla. De hecho, se nos indica con claridad “se empezó a sacar en un sitio que era el mejor, porque encima de la tierra tenía muchos peñones que con mayor utilidad se cortaban sin tener muchos escombros que sacar y esta exterioridad manifestaba en aquel sitio, la interior cantera de aquel pedazo del cerro”³⁸.

La reiterada mención al descubrimiento de nuevos bancos suponía la apertura de otras zonas de ataque en la loma, explotándose ordenadamente hasta que la calidad del producto comenzaba a decaer, sin embargo, refleja de igual modo el temor constante a que dejara de haber piedra útil y hubiera que encontrar otra cantera con que abastecer la Obra. Es muy difícil valorar o datar sobre el terreno la antigüedad o ubicación de los sectores citados en la documentación, ya que una vez acabados solían aterrarse con los escombros de las nuevas áreas de trabajo, modificando sustancialmente el paisaje y eliminando en muchos casos sus indicios. Este sistema de extracción puede ser también una de las causas de esa diversidad de materiales procedentes del mismo yacimiento que antes citábamos, siempre a la búsqueda de nuevas vetas que mejoraran la calidad y aseguraran el flujo continuo de aquel.

El informe del sobrestante que conservamos fechado en 1735 tenía, sin duda, la finalidad de calmar la ansiedad del Cabildo ante este problema, pues una de las preguntas a las que contestaba era la de determinar sus posibilidades cualitativas, indicando que “en las superficies, manifiesta y se ve la piedra franca por muchas partes que se cruce el cerro, y de donde se ha sacado la piedra que se ha traído es un sitio que ni aún es, una parte de cuarenta en que se divide”³⁹. Tras el descubrimiento de un nuevo frente en 1744 se señalaba que “la cantera de Almayate puede proveer la obra de piedra para muchos años con el nuevo banco que se ha descubierto, de ciento cuarenta varas de frente, que otro tal ha dado lo que se ha gastado en el tiempo de diez años”⁴⁰. Esa nueva veta fue sacada al pregón por el sistema de asientos y explotada durante algunos años por Juan Raíz, el cual siguiéndola comenzó la excavación de la “mina”, una gran cueva, sin los tragaluces existentes en las de la sierra de San Cristóbal⁴¹, pero con varias salidas y un trazado laberíntico acentuado con los pilares y muros que se iban fabricando para dar solidez a la gran masa que servía de techo, menos compacta y de inferior calidad que la extraída.

³⁷ RODRÍGUEZ ESTEVEZ, J.C. *Op. Cit.* pág. 162.

³⁸ A.C.C.M., Leg. 256, pieza 5.

³⁹ *Ídem.*

⁴⁰ *Ibidem*, Actas Capitulares, Cabildo 17 agosto 1744.

⁴¹ LÓPEZ AMADOR, J.J., PÉREZ FERNÁNDEZ, E. y RUIZ GIL, A. “Historia y arqueología en las canteras de El Puerto de Santa María, Cádiz”, *Revista de Arqueología*, 124, Madrid, 1991, págs. 36-46.

Las previsiones del Cabildo fueron acertadas, dado que la siguiente mención a la escasez de la cantera se produce casi una década después, en 1753, cuando se plantea la necesidad de buscar otra zona de ataque⁴². El descubrimiento de un banco en un cerro cercano, de hasta doce varas de frente e igual calidad a la piedra de la mina, trajo consigo un nuevo asiento pero no los resultados apetecidos, pues la calidad del producto no fue la esperada y en consecuencia se debió seguir explotando la gran cavidad, cada vez más escasa⁴³.

El proceso de saca de piedra se iniciaba con la limpieza de la cantera para dejar a la vista el material, labor en la que se empleaban azadones similares a los usados en la agricultura y cuando la tierra estaba compactada, picos. Esos desechos eran extraídos con palas y trasladados en seras o espuestas de esparto cargadas por bestias o personal de acarreo. Su volumen alcanzaba cifras bastante elevadas según las zonas, así Manuel Pérez, capataz en la cantera, habla de hasta tres varas (2 metros y medio) de escombros y José de Bada llegó a señalar sitios con diecisiete varas y media⁴⁴, es decir más de catorce metros de profundidad hasta llegar al material requerido, en el área de la mina.

Tras la limpieza, se iniciaba el corte de la piedra en función de las medidas solicitadas por el maestro mayor, siendo fundamental la realización de los cálculos necesarios para el mejor aprovechamiento de cada banco. Por los restos conservados en la cantera sabemos que se utilizó con profusión el sistema de escalonado, a través del cual se obtenían dos planos ortogonales⁴⁵. En ellos el bloque se marcaba con pica, piqueta, escoda y martillo, creando hendiduras en las que luego se hacía presión para su rotura con barras de hierro, palancas o cuñas de madera, que empapadas en agua conseguían el mismo efecto aunque en un período más prolongado⁴⁶.

Una vez extraída la pieza, siempre con medidas algo superiores a las plantillas, se procedía a su traslado hasta una zona más amplia donde desbastarla. Este primer desplazamiento era muy difícil, y en la mina se había solucionado mediante la creación de rampas que salvaban gran parte del desnivel dando acceso a un camino empedrado, junto al cual se situarían lógicamente poleas y cuerdas que, con menor ahínco, posibilitarían la subida de los grandes bloques economizando energía y evitando interrumpir el trabajo de extracción con el paso continuo. Finalmente se procedía por los canteros especializados a ir quitando la capa de piedra más superficial para adaptarlo perfectamente a las medidas solicitadas, previniendo cualquier exceso que además de causar mayor esfuerzo en el taller de la Catedral, encarecía los costos del transporte. Luego eran desplazados hasta el lugar de embarque, cercano a la playa, donde esperaban el arribo del barco que había de portearlos hasta el muelle malagueño.

⁴² A.C.C.M., Actas Capitulares, Cabildo 29 marzo 1753 y Cabildo 28 abril 1753.

⁴³ *Ibidem*, Cabildo 14 noviembre 1754; Cabildo 20 diciembre 1754 y Cabildo 11 marzo 1755.

⁴⁴ A.C.C.M., Leg. 612, N° 18.

⁴⁵ VANDELVIRA, A.L. *Libro de traças de cortes de piedras*. Universidad, facsimil, Albacete, 1977.

⁴⁶ CASTELLANOS, A. y MARTÍN, M. *Guía práctica de la cantería*. De los oficios, León, 1999.

Estas labores requerían, como hemos visto, de un instrumental bastante básico: picos, azadones, piquetas y escodas, todos los cuales debían tener su parte metálica y sus bordes cortantes en buen estado para facilitar su uso, lo que también ocasionaba gastos. Aunque habitualmente los trabajadores aportaban sus propias herramientas⁴⁷, en este caso sabemos que eran propiedad de la Obra y que tanto éstas como su reparación eran competencia del sobrestante. En las cuentas se hace referencia a los costos de su mantenimiento al indicar "se pagan en la herrería el aguzar los picos, calzarlos, cabecear las cuñas, calzar las azadas y espiochas, espuertas y palancas, todo esto tiene de costa al año 1.200 reales."⁴⁸

El primer parámetro sobre la piedra extraída de Almayate que ha despertado nuestro interés ha sido el de las medidas o los volúmenes más habituales de los bloques solicitados, unos datos que no pueden ser sino meras aproximaciones a su valor medio, pues sin duda existirían algunos bloques especiales más grandes, que introducen distorsiones en nuestros cálculos. Éstos sólo han sido posibles para dos periodos concretos en los que la documentación era especialmente completa: los asientos de Pedro de Aguirre firmados en 1753 y 1755. En ambas relaciones apreciamos una gran variedad de importes y de tamaños que nos indican no sólo las diferencias existentes entre calidades sino también la meticulosidad con que tal asunto era tratado por el aparejador y el maestro mayor a la hora de la medición y tasación en el muelle. Así, encontramos precios desde los 4½ r. por pie cúbico de piedra de la mina, siempre calificada como la de mejor calidad, hasta el 1¼ r. del material empleado para macizo, es decir para rellenar los muros y dar solidez a la obra. Además, junto a esa diversidad económica existía otra volumétrica, ya que a diferentes tarifas correspondían también distintas magnitudes.

Si comparamos los *GRÁFICOS N° 4 y 5*⁴⁹ es factible apreciar que en el asiento de 1753 existe mayor heterogeneidad que en el de 1755, lo que también nos sirve para marcar de nuevo la evolución de las obras del Templo Catedralicio. En el primero de los contratos las piezas de mayor tamaño fueron las de menor calidad, sobre todo las de macizo, mientras que el resto estaba bastante igualado en corpulencia, en torno a los 15 pies cúbicos. De este panorama general se destacan como excepciones tanto los bloques más baratos, de apenas 2 r., como los que no debían cobrarse por ser propiedad de la Obra y procedentes de trabajos anteriores al establecimiento del asiento. En la obligación de 1755 las dimensiones por piedra son mucho más elevadas, seguramente por la necesidad de magnitudes especiales con destino a lugares concretos de la edificación, como pilastrones, arcos, etc.⁵⁰ por lo cual se aprecia el incremento de volumen, sobre todo, en las mejores calidades.

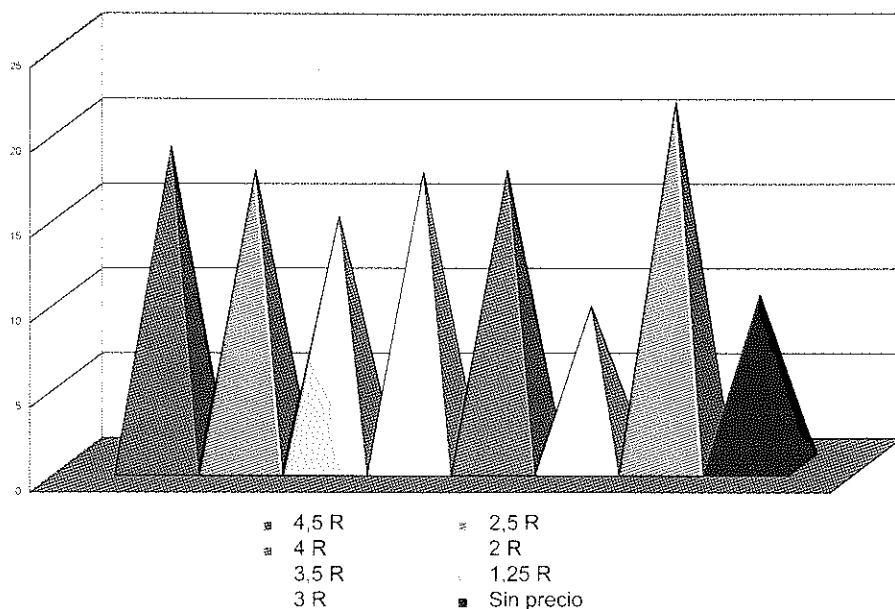
⁴⁷ PALACIOS, J.C. *Trazas y cortes de cantería en el Renacimiento español*. Ministerio de Cultura, Madrid, 1990. ID. *La cantería en la construcción del Renacimiento andaluz*. Ave del Paraíso, Sevilla, 1992.

⁴⁸ A.C.C.M., Leg. 256, pieza 5.

⁴⁹ Gráfico N° 4. Fuente: A.C.C.M., Leg. 558. Gráfico N° 5. Fuente: A.C.C.M., Leg. 230, pieza 3; Leg. 527, N° 3; Leg. 611.

⁵⁰ MIRÓ DOMÍNGUEZ, A. "El léxico de la construcción en un tratado de cantería del siglo XVI" en *Homenaje al profesor Antonio Bonet Correa*. Tomo I, Universidad Complutense, Madrid, 1994, págs. 647-663.

Gráfico 4
Volumen medio en pies cúbicos. Asiento de Pedro de Aguirre 1753

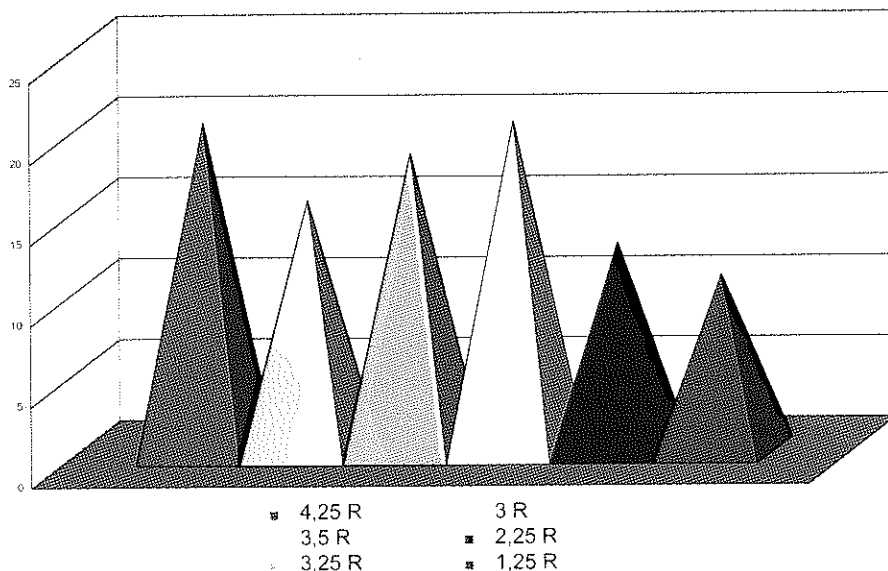


Algunas huellas de sillares conservadas en las canteras pueden también servirnos de guía para considerar el tamaño medio de las piezas más habituales para la Fábrica, pues disponemos de dos de sus medidas exactas. Dentro de su variedad podemos agruparlos en dos apartados distintos, los bloques que suponemos destinados a la construcción perpendicular (muros), cuyas medidas oscilarían entre los 80 y los 100 centímetros de largo por entre 50 y 30 de ancho, y los dedicados a enclaves más específicos que precisaban de material de mayor envergadura, hasta de 250 por 120 centímetros, valores que superan la media estimada para los bloques.

Casi todas las referencias sobre la piedra recibida aparecen detalladas en una medida precisa: la barcada, que representaba la capacidad de carga del barco destinado a transportar el material desde Almayate hasta el muelle de la capital malagueña. De hecho, la mayor parte de las noticias sobre volumen anteriores al establecimiento del asiento nos hablan del número de viajes realizados, sin detallar la cantidad ni el tamaño de las piezas. Afortunadamente poseemos interesantes datos sobre éste y su precio medio cuando la Catedral se encargaba directamente de la explotación, pues en 1744, justo antes del cambio del sistema, se ordenó recopilar los datos del quinquenio anterior con objeto de presentar al Cabildo y al Obispo un informe, titulado "Gasto que ha tenido la cantera de Almayate en los años de 1739, 40, 41, 42 y 43 y las barcadas de piedra que en dicho tiempo se han traído"⁵¹. Si bien en él el volumen se

⁵¹ A.C.C.M., Leg. 256, pieza 5.

Gráfico 5
 Volumen medio en pies cúbicos. Asiento de Pedro de Aguirre 1755



señala en barcadas, consta el valor medio de las mismas aplicado por sus gestores: 336 pies cúbicos, pese a considerar que la embarcación podía haber trasladado más en algunos de sus viajes.

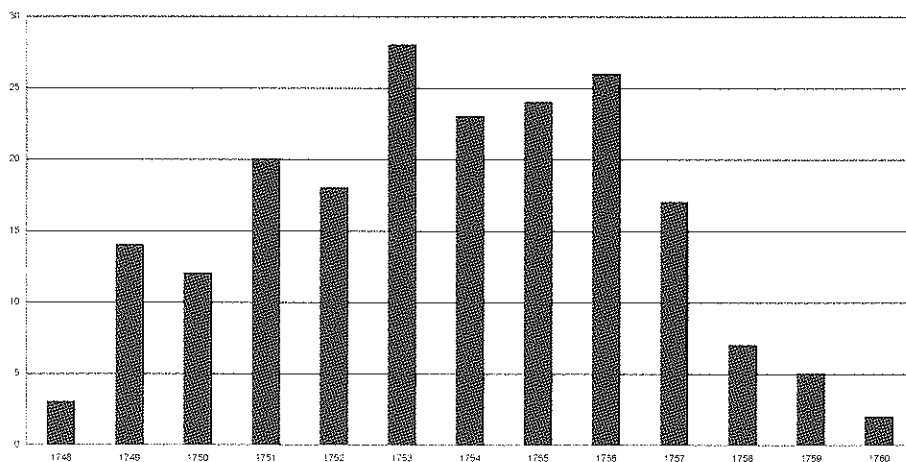
El memorial fue redactado en junio, mas hacía una aproximación a los pasajes que podrían remitirse el resto del año, regulando la piedra lista para embarcar, aunque ello supusiera un cierto exceso en su estimación. A través de dichos valores puede apreciarse la considerable reducción en los envíos desde 1741, debido a la escasez de los bancos y a las dificultades del tránsito marítimo por la guerra con Gran Bretaña y la consecuente carencia de fondos del Cabildo Catedralicio, que veía paralizado su arbitrio sobre el comercio.

BARCADAS POR AÑO Y COSTE REGULADO POR EL CABILDO		
A.C.C.M., LEG. 256, PIEZA 5		
AÑO	Nº DE BARCADAS	PRECIO REGULADO
1739	131	10.5577 y 9 mrs.
1740	77	87.736 y 16 mrs.
1741	38	33.752 y 32 mrs.
1742	23	24.989 y 9 mrs.
1743	24	33.295 y 10 mrs.
1744	70	-----

No hemos añadido los datos del cuadro anterior a los que disponemos para el periodo de los asientos por las sustanciales diferencias registradas en cuanto al volumen de las barcadas, que provocaría una grave distorsión de las cifras, pues de los 336 pies cúbicos ya citados, se pasó a niveles cercanos a los 1.000. Sin lugar a dudas, no sólo influiría la variación en el tonelaje de la embarcación empleada que parece imprescindible para tal aumento, sino también la clara intención de aprovechar cada uno de los viajes para transportar y cobrar la mayor cantidad posible de la piedra ya extraída.

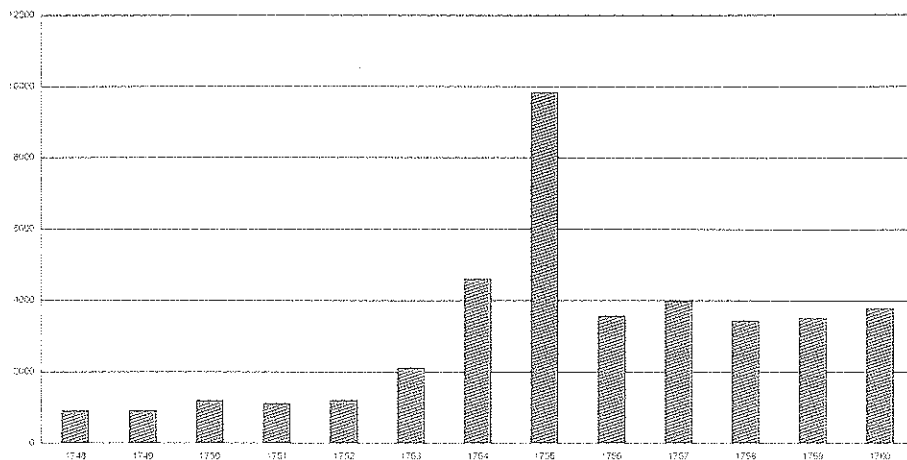
Exceptuando el primer contrato de Juan Raíz, tenemos constancia del número de barcadas procedentes de Almayate desde 1748 hasta el final de la explotación en 1760, lo que nos permite reconocer el considerable aumento del tráfico concentrado en los años centrales de la década de los cincuenta, como muestra el *GRÁFICO Nº 6*. La curva es clara en este sentido mostrando un alza constante desde los escasos valores iniciales, un estancamiento entre 1753 y 1756 cuando era asentista Pedro de Aguirre, y una brusca caída en los años finales coincidiendo con el agotamiento de la cantera. Estos datos deben relacionarse con el variable volumen contenido en cada viaje, escurpulosamente registrado en la medición realizada en el muelle malagueño. En dicho apunte a pesar de la disparidad de sus referencias, observamos en líneas generales una importante oscilación estacional, pues está demostrado que se enviaban barcos repletos y continuos en los meses con mejor tiempo, reduciéndose su carga en los periodos invernales y equinocciales, épocas de lluvias y temporales, como un sistema de evitar riesgos innecesarios y permitir una mayor maniobrabilidad de las naves.

Gráfico 6
Barcadas por año



También se produjo un incremento, algo más comedido debido a las posibilidades existentes, en la cantidad de piedra transportada en cada viaje como podemos constatar en el *GRÁFICO Nº 7*, que llegó a su punto culminante en 1755, cuando se registran cifras que duplican los habituales. Este año además debe considerarse como un punto de inflexión en esta tendencia, pues el volumen por barcada no volverá a los valores anteriores, pero se mantendrá en un nivel superior y muy sostenido, sin duda relacionado con el empleo de otro navío de mayor capacidad que no ha sido posible documentar.

Gráfico 7
Volumen medio de barcada



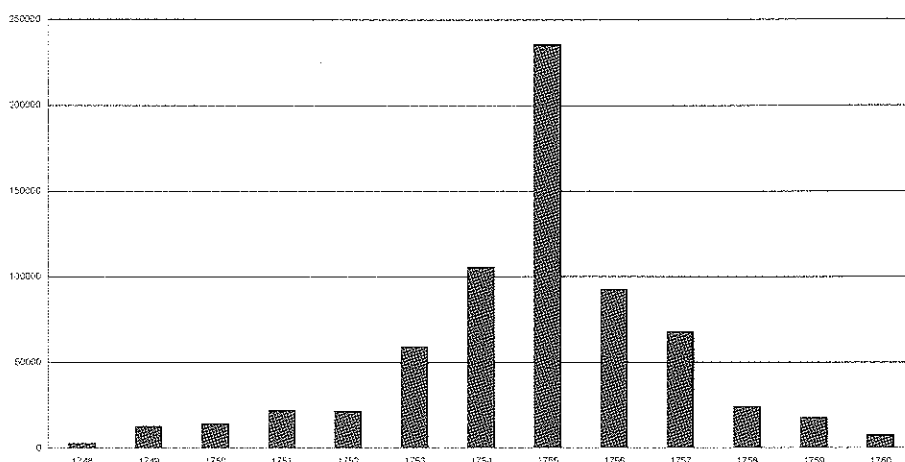
Mayor abundancia de noticias poseemos, sin embargo, sobre los pagos efectuados por la compra de la piedra, dado que eran declarados con gran precisión al ser parte de una actuación formalizada ante escribano público por cuyo cumplimiento había que velar, información que presentamos en el *Gráfico N° 6*. El gasto en dicho material entre 1748 y 1753, mientras disfrutó del asiento Juan Raíz, fue claramente en ascenso con un retroceso el último año que puede interpretarse como la finalización de la cantidad de piedra que se había comprometido a entregar, alcanzando niveles superiores a los 20.000 reales por anualidad. A partir de esa fecha y hasta 1760, en el periodo del obligado Pedro de Aguirre vislumbramos una evolución algo peculiar pues registra un volumen en alza hasta 1756 y un paulatino descenso, muy brusco a partir de 1758, cuando el agotamiento de Almayate parecía ser ya un hecho y se comenzaba a buscar otras posibilidades en zonas cercanas³².

El transporte de la piedra desde la cantera, bastante alejada de la Fábrica, supuso desde los inicios de la explotación de Almayate uno de los problemas más importantes a solucionar y al mismo tiempo una de sus ventajas, en cuanto permitía aprovechar el menor costo del tráfico marítimo, y además tenía cercano un camino real³³. No obstante, era necesario trasladar el material desde el pie del yacimiento a la línea de mar, estibarlo en la nave, llevar a cabo toda la travesía sin inconvenientes y, una vez arribado al puerto malagueño, desembarcarlo y, en carretas, acarrearlo hasta el taller de cantería de la Catedral.

³² PEZZI CRISTÓBAL, P. "La cantera de Almayate...".

³³ JURADO SÁNCHEZ, J. *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Universidad, Córdoba, 1988.

Gráfico 8
Pagos por años



Suponemos que la carga se produciría como era habitual en la zona, desde una barca pequeña que llegaba a la misma orilla hasta la embarcación recalada en las cercanías, operaciones que estaban sujetas en gran medida a las condiciones meteorológicas. Está documentada la presencia de al menos una mula en la explotación durante el periodo de gestión directa, al aparecer constancia de los pagos para su alimentación, pero el informe de 1744 nos habla de tres mulas que trabajando día y medio cargaban y descargaban el barco. Su empleo suponía no sólo el gasto en cebada y paja para su sustento sino también el salario del carretero y las reparaciones constantes de herraduras⁵⁴. Los trabajadores que participaban en la estiba recibían un refresco que quedaba detallado en las semanerías y es posible que el asiento denominado "escotes" se refiriera a algún tipo de gratificación. Las restantes noticias sobre este proceso se limitaban a señalar la adquisición de víveres para la bestia, su herraje y el reparo o compra de algunos instrumentos utilizados como la cabria, los espolines o cuerdas de esparto.

Desde el inicio de las extracciones en Almayate el transporte se realizó por vía marítima, ya que el uso del barco reducía considerablemente los costos de conducción de un material tan pesado como la piedra. Las primeras referencias a la necesidad de una nave para dicho cometido aparecen en mayo de 1728, en una carta dirigida al Obispo por los diputados de la Obra. En ella se manifestaba la probabilidad de que dicho traslado se prolongara en el tiempo debido a la bondad del yacimiento recién abierto, lo que suponía un elevado desembolso en el arrendamiento de una embarcación y se proponía construir uno pequeño, tasado en mil quinientos reales, apenas el precio de algunos viajes en la alquilada⁵⁵.

⁵⁴ A.C.C.M., Leg. 256, Pieza 5.

⁵⁵ A.C.C.M., Leg. 434, N° 1. Carta de 29 mayo 1728.

No obstante, la construcción comenzó sin esperar ninguna autorización, como se recriminó poco después a los comisionados, recordándoles que no podían efectuar ningún dispendio "sin primero consultarlo con S.I. y el Cabildo" debiendo suspenderse las labores hasta ser aprobado⁵⁶. Así, apenas un año después del descubrimiento de la cantera y antes incluso de la adquisición de su propiedad, los diputados plantearon que una nave adecuada supondría "sumo ahorro y conveniencia" como también ratificó el maestro de obra⁵⁷. Un mes después se volvió a retomar el tema, ratificando José de Bada "lo importante que sería a la obra de nuestra iglesia se hiciese un barco para el transporte de la piedra de Vélez, por la mucha costa que se experimenta tiene el que la traigan otros con sus embarcaciones"⁵⁸, pasando el asunto por escrito al prelado para su determinación. Su conformidad llegó poco después⁵⁹, y el buque fue empleado en la citada actividad durante algunos años, aunque poco tardó en ponerse de manifiesto que era insuficiente para la cantidad de material extraído. De hecho, en 1731 hubo que construir otro al haber sido hundido el existente por los ingleses y se lo dotó de mayor capacidad para el traslado de un mayor volumen⁶⁰, informando al Ordinario para obtener su correspondiente permiso⁶¹.

Conocemos la cabida de ambas embarcaciones, a través de una aproximación realizada por un capataz de la cantera, quien a instancias del capítulo eclesiástico señalaba que aunque no había fijado nunca las dimensiones del navío pequeño creía podía estibar hasta 300 pies cúbicos, mientras que el grande, que sí había medido "por curiosidad" rondaba los 420 pies⁶². La nueva conducción fue evaluada algo después por el diputado Jacinto Barbán en la estimación de gastos de Almayate realizada en 1744 en 336 pies cúbicos, señalando que "según confiesa el patrón y marineros no siempre han podido traer la piedra de que es capaz el barco, porque en invierno y siempre que el mar está algo levantado se han contentado con venirse a media carga, y no sé si alguna vez de vacío. Y las más de las veces en este tiempo con una, dos o tres piedras menos"⁶³ y el antiguo en 150 quintales menos⁶⁴. Sin embargo, es probable que en el periodo en que el yacimiento fue explotado por el sistema de asientos se comprara una nueva nave o se alquilara con dicho fin, pues la cantidad de piedra contenida en cada barcada se incrementó sustancialmente.

Sus travesías no siempre eran sencillas, pues debía enfrentarse a una larga serie de problemas de compleja y ardua solución. De una parte, las inclemencias meteorológicas, no siempre predecibles, que podían dar al traste no sólo con su cargamento sino incluso con la propia embarcación, de otra los ataques piráticos o corsarios que seguían siendo habituales en una zona fronteriza con África y muy transitada para el

⁵⁶ A.C.C.M., Actas Capitulares, Cabildo 11 junio 1728.

⁵⁷ *Ibidem*, Cabildo 9 agosto 1728.

⁵⁸ *Ibidem*, Cabildo 9 septiembre 1728.

⁵⁹ *Ibidem*, Cabildo 18 septiembre 1728.

⁶⁰ *Ibidem*, Cabildo 22 mayo 1731.

⁶¹ *Ibidem*, Cabildo 8 junio 1731.

⁶² A.C.C.M., Leg. 612, N^o 18.

⁶³ A.C.C.M., Leg. 256, pieza 5.

⁶⁴ Quintal "El peso de cien libras, o cuatro arrobas, aunque en algunas partes varia" *Diccionario de Autoridades*, Madrid 1737. Aproximadamente 46 Kg.

comercio mediterráneo⁶⁵ y, por último, las dilaciones y dificultades impuestas al transporte marítimo por la burocracia que controlaba el tráfico mercantil para cobrar sobre él las Rentas Generales. Hemos localizado incidentes de los tres tipos, aunque evidentemente de los primeros sólo se dejaba constancia en casos muy concretos. Por ejemplo el embarrancamiento de 1750, que obligó al Cabildo a adelantar una cantidad al asentista Juan Raíz para que pudiera poner a punto el barco y seguir con sus envíos de material⁶⁶, o los malos temporales que impedían a Pedro de Aguirre trasladar la piedra que ya tenía preparada en la playa ocasionando retrasos en la Obra⁶⁷.

Del peligro pirático tenemos noticia sobre todo a través de las condiciones impuestas en el asiento de la piedra de Dalías, que implicaba un recorrido marítimo algo más amplio, pero también por el ataque sufrido en el propio Almayate el día de la Asunción de 1735. Durante dicha fiesta los empleados se encontraban de asueto, exentos de sus actividades, y una fragata de moros desembarcó en la playa y reduciendo a los cuatro hombres que la custodiaban robaron su avío y más de cuarenta fusiles con sus frascos y bayonetas. También porque navíos ingleses, no sabemos si militares o corsarios, hundieron el barco pequeño que porteaba la piedra compeliendo a la construcción del nuevo, de mayor capacidad en 1731⁶⁸.

Asimismo, el entramado público que rodeaba el tránsito naval se hizo sentir en la labor del transporte pétreo, en torno a 1743 los problemas se produjeron con la Junta de Sanidad veleña que llevó a cabo una inspección⁶⁹. La visita de las embarcaciones constituía la principal competencia de dicha corporación, cuyo fin era comprobar la salubridad de las tripulaciones y pasajeros, así como el género embarcado y su procedencia⁷⁰. Para ello se exigía al patrón la documentación competente, es decir, la patente de sanidad, certificación en la que "se especificaba el estado sanitario del puerto de salida, en relación con un cuadro establecido internacionalmente, donde se reflejaban de forma convencional todas las enfermedades más peligrosas y contagiosas"⁷¹.

Estos requisitos suponían para las naves dedicadas al comercio importantes desembolsos fiscales y demoras en su plan de trabajo, circunstancias que se repitieron con los barcos de Almayate provocando la queja del patrón y su notificación a los diputados de la Obra. Éstos escribieron al ayuntamiento veleño protestando por el trato

⁶⁵ BAREA FERRER, J.L. "La defensa de la costa del Reino de Granada a mediados del siglo XVIII", *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, 2-3, Granada, 1975-6, págs. 5-56. GIL SANJUÁN, J. "La costa malagueña y sus defensas según Pedro Texeira", *Baetica*, 16, Málaga, 1994, págs. 291-304. ID. "El sistema defensivo de la Costa del Sol durante el Antiguo Régimen", *Cilniana*, 12, Marbella, 1999, págs. 28-37.

⁶⁶ A.C.C.M., Actas Capitulares, Cabildo 26 noviembre 1750 y 28 noviembre 1750.

⁶⁷ *Ibidem*, Cabildo 21 enero 1757.

⁶⁸ A.C.C.M., Leg. 256, pieza 5.

⁶⁹ A.C.C.M., Actas Capitulares, Cabildo 2 noviembre 1743.

⁷⁰ PEZZI CRISTÓBAL, P. "El gobierno municipal frente a la enfermedad. Vélez-Málaga en el siglo XVIII", *Estudios modernistas sobre el reino de Granada. Homenaje al Dr. D. Joaquín Gil Sanjuán*. Universidad y Equipo Interdisciplinar Málaga Moderna, Málaga, 2003, págs. 235-258.

⁷¹ PONCE RAMOS, J.M. *El Cabildo malagueño durante el reinado de Fernando VI*. Universidad, Málaga, 1998, pág. 107.

recibido y solicitando su exención en lo sucesivo por ser sus travesías prácticamente diarias o, en su defecto, se designase persona en la propia cantera que reconociera los papeles y despachos de las naves, evitando así los retrasos. La respuesta del corregidor Juan Moreno Vallejo hacía hincapié en el escrúpulo que debía regir las actuaciones de su Junta de Sanidad y en la posibilidad de que la embarcación o su gente tuvieran algún roce infeccioso, situación que sólo debía determinar un médico, por lo que en ningún caso estaba dispuesto a suspender las inspecciones ordenadas directamente por la Corona⁷². Al mismo tiempo justificaba el cobro de los derechos por la distancia a la urbe y el desplazamiento de sus miembros, pero eximía su pago “costeándolas gustosa (la ciudad) a sus expensas pecuniarias por la veneración, profundo amor y respeto con que atienden a su Catedral Iglesia”⁷³.

Una vez que el barco había llegado al puerto de Málaga se procedía a la descarga del material para enviarlo directamente a la Fábrica en la época de explotación directa. El sistema de asientos instauró la medida como paso previo al acarreo, ya que una vez en el muelle se consignaban con exactitud los pies y pulgadas de cada piedra con tres números (para calibrar así su volumen), así como sus calidades y precios. Esta operación era realizada por el maestro mayor o alguien que actuaba en su nombre, con asistencia del representante del asentista que la aceptaba y cobraba el importe valorado. En dicha función los obreros portuarios se ayudaban de cuerdas de cáñamo embreadas⁷⁴ y tal vez de grúas de ruedas como las dispuestas en el muelle de Sevilla cuando se construyó su Catedral⁷⁵.

Efectuadas tales diligencias se procedía al transporte, Fernando Fraile se mantuvo durante todo el periodo de obligados al frente de dicho cometido y sus honorarios se apuntaban siempre tras la liquidación de la piedra y ascendían entre 1754 y 1758, a 10 mrs por pie cúbico. Las carretas y bueyes eran propiedad de la Iglesia por lo que el desembolso se realizaba a favor del conductor, siendo éste un método empleado para controlar la desmesurada subida de los precios de esta actividad que provocó el reinicio de la obra del muelle⁷⁶. Los bloques de piedra llegaban así al taller de cantería de la Catedral, donde trabajaban los mejores especialistas, encargados de labrar las piedras, dándoles la forma precisa para el lugar que iban a ocupar. También se ocupaban de tallar los adornos o molduras por lo que se consideraba conveniente que tuvieran siempre material en abundancia para no retrasar su labor⁷⁷.

Así pues, podemos concluir nuestro estudio señalando como los empleados de la cantera fluctuaron en gran manera a lo largo de su periodo de extracción en función

⁷² PEZZI CRISTÓBAL, P. *El gobierno municipal...*

⁷³ A.C.C.M., Leg. 611.

⁷⁴ A.C.C.M., Leg. 230, pieza 3.

⁷⁵ RODRÍGUEZ ESTEVEZ, J.C. *Op. Cit.* págs. 220 ss.

⁷⁶ A.C.C.M., Leg. 25 y Leg. 612, pieza 18.

⁷⁷ A.C.C.M., Leg. 612, N° 18. Este acopio de material se plasma con claridad en el informe de José de Bada en 1738 “se hallan dentro de sus talleres muchos materiales y piedras de jaspe, mármoles blancos, asperón y piedra tosca, o franca, unas de ellas desbastados sólo a proporción de las plantillas como se conducen de las canteras y otras labradas alguna parte, otras en estado de incluirse para el asiento”.

de las necesidades existentes en cada momento concreto, pero siempre con valores muy superiores a los de otras canteras explotadas por la misma Catedral. Además, en Almayate estaban divididos en diferentes grupos o estadios de cualificación determinados por sus salarios, lo que nos permite esbozar distintas fases en la evolución del yacimiento según su predominio. El nivel más bajo casi no existió hasta 1734 mientras se sacaba la piedra más superficial de buena de calidad, y comenzó a hacerse numeroso a partir de dicha fecha cuando se impusieron duros trabajos de descombrar antes de iniciar la corta, junto a él también creció el grupo de los capataces, directores de la organización laboral. En 1741 se produce otro cambio, y comienzan a disminuir paulatinamente los obreros menos especializados porque se liquidaba la cantera y por lo tanto se sacaba la piedra ya limpia para aprovechar el esfuerzo realizado, pero no se limpiaba ni desbrozaba ninguna otra zona.

La piedra de Almayate no era especialmente dura ni resistente como para emplearla en la construcción, según los parámetros actuales, si bien fue utilizada durante la época profusamente en la edificación de la Catedral malacitana, pudiendo localizarse en las torres, sobre todo, en su hueco interior y escaleras, en las fachadas laterales y, ya dentro del Templo, en los pilastrones y arcos de las naves, con toda seguridad a suficiente altura como para que no se apreciaran con facilidad sus defectos. El yacimiento se inició a cielo abierto según era habitual en el momento, pero el seguimiento de la veta de piedra de mayor calidad y, por lo tanto, de precio, provocó la creación de una gran cueva subterránea, aunque siguieron efectuándose diferentes cortes en el cerro buscando explotar nuevos bancos con menor dificultad.

La existencia de una gran variedad de tarifas nos impide presentar un valor medio único para los bloques extraídos de Almayate, pero es posible afirmar que las piezas de mayor tamaño solían corresponder a los materiales más baratos, una tendencia rota en 1755 cuando el volumen de las piedras creció, sin duda debido a la necesidad de dimensiones especiales para la culminación de la construcción. La dificultad máxima para afinar estas proporciones ha derivado de la unidad de medida empleada por la Obra para el material: la barcada, que suponía la capacidad de carga de un barco específico aunque difícil de determinar, pero sin detallar número de piedras ni volumen exacto y que además varió sustancialmente de contenido, pues de los 336 pies cúbicos considerados en torno a 1744, se pasó a niveles cercanos a los 1.000 en la época de los asientos.

La evolución de la extracción de piedra puede esbozarse con los datos disponibles marcando una curva precisa que partiendo de un constante incremento desde los valores iniciales, sufre un estancamiento en las fechas centrales del siglo, para caer bruscamente en los últimos años de la explotación. Además, si analizamos los tipos extraídos en cada momento apreciamos un primer periodo con materiales de diversas calidades y después un predominio claro de las de mejor clase destinadas a los enclaves más visibles del Templo.

Después de la explotación pétreo los terrenos recuperaron su dedicación original y pasaron a ser cultivados por distintos arrendadores que pagaban el correspondiente canon a la Catedral por la "renta del cortijo y huertas de las canteras en Almayate", sin que conste volvieran a efectuarse extracciones en ella, sobre todo por su incompatibi-

lidad con las labores agropecuarias. En 1840, dentro de las desamortizaciones de la época, la finca fue vendida en Subasta Pública de Bienes Nacionales a los hermanos Jiménez Peña que reforzaron su dedicación agrícola y, concretamente, vitivinícola, utilizando las antiguas rampas para la saca de piedra de la mina como paseros de uva moscatel y los cortes abandonados como refugios de ganado, haciendo olvidar el pasado de su actividad canteril.