

APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LAS TORRES DE ALMENARA EN LA COSTA MALAGUEÑA.

EL LITORAL malacitano ha desempeñado desde antiguo un importante papel estratégico en el concurso de las naciones europeas por su proximidad al norte de África y a las aguas del Estrecho, que hacían de la nuestra una costa especialmente predispuesta a los enfrentamientos navales, a los ataques enemigos y a los saqueos piráticos en un intento de controlar un elemento tan primordial como era el tráfico portuario por estas aguas¹.

En consecuencia, las autoridades se aprestaron a dotar a la zona de un sistema defensivo y de vigilancia que permitiera evitar en lo posible, las desagradables visitas que barcos de banderas contrarias realizaban periódicamente, sobre todo en los meses estivales en los que el estado de la mar mejoraba y el movimiento de naves mercantes aumentaba considerablemente en esta dársena.

El Mediterráneo malagueño pasaba por la Modernidad dotado de una estructura militar que, obligado es reconocerlo, no siempre contó con los medios que cabría esperar de la riqueza de su hacienda, lo poblado del caserío y el volumen de su comercio².

Así, en esta urbe, junto a una serie de baluartes en el interior de los muelles —la mayoría de ellos proyectados y nunca construidos—, los antiguos alcázares árabes de Gibralfaro y Alcazaba constituyeron durante siglos los edificios mejor conservados —a pesar de sus deficiencias—, y casi únicos en los que podía refugiarse la población en el caso de un asedio enemigo.

Junto a ellos, el castillo de San Lorenzo, terminado de edificar hacia 1701 en las proximidades del puerto malacitano, era el único fuerte que podía ofrecer una resistencia eficaz por esa zona³.

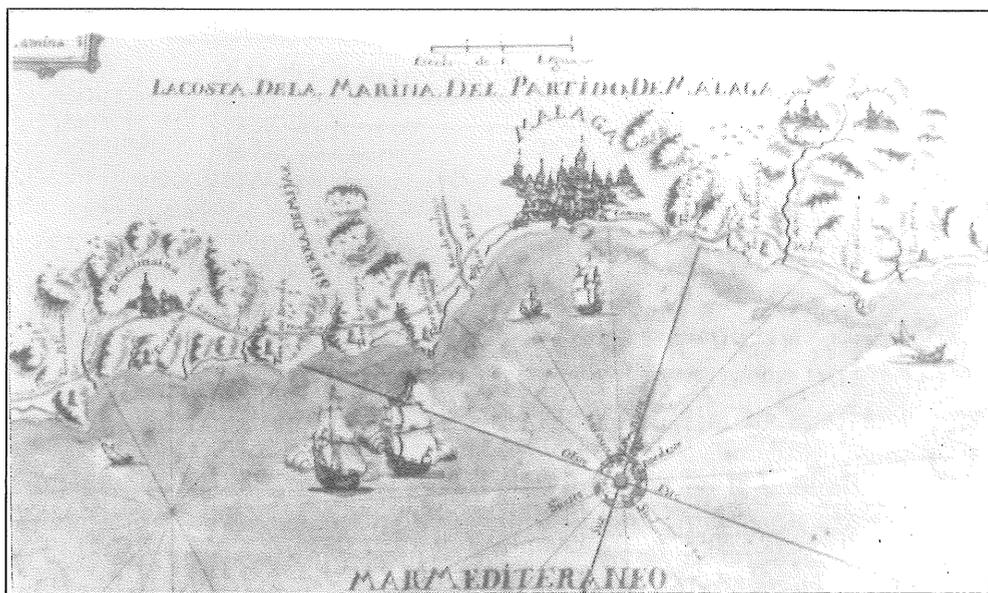


Lámina 1. Plano de la costa de Málaga por Juan de Medrano en 1730. (Biblioteca Nacional. Sig. M. 10165)

Las Atarazanas por su parte se habían convertido ya en el Dieciocho en poco más que en un almacén y, en tal sentido, las principales noticias que sobre dicho edificio hemos encontrado en la documentación consultada nos hablan preferentemente de alojamientos de tropas y pertrechos, de hospital militar e incluso de cárcel.

En los arrabales de esta marina aún podían contemplarse una serie de castilletes construidos en el siglo XVII con inusitada rapidez por las urgencias bélicas del momento y materiales muy deleznable, lo que en definitiva propició el que llegaran a la centuria siguiente en un estado absolutamente ruinoso⁴.

En lo referente a la costa, también se la había dotado desde hacía muchos años de una serie de fortificaciones que, levantadas cada cierta distancia, intentaban impedir cualquier desembarco de naves contrarias: los castillos de Estepona, Marbella, Fuengirola y Vélez fueron, entre otros, elementos

esenciales en el cinturón defensivo del que estamos hablando.

No obstante, también resultaba necesario establecer un sistema de *vigilancia* que ejerciera el control de las naves que surcaban estas aguas. Surgieron por ello un conjunto de torres denominadas genéricamente «de almenara», muchas de ellas edificadas por los musulmanes, que siendo reforzadas durante la Modernidad prestaron un destacado servicio a la Málaga del momento. De su análisis nos ocupamos brevemente a continuación.

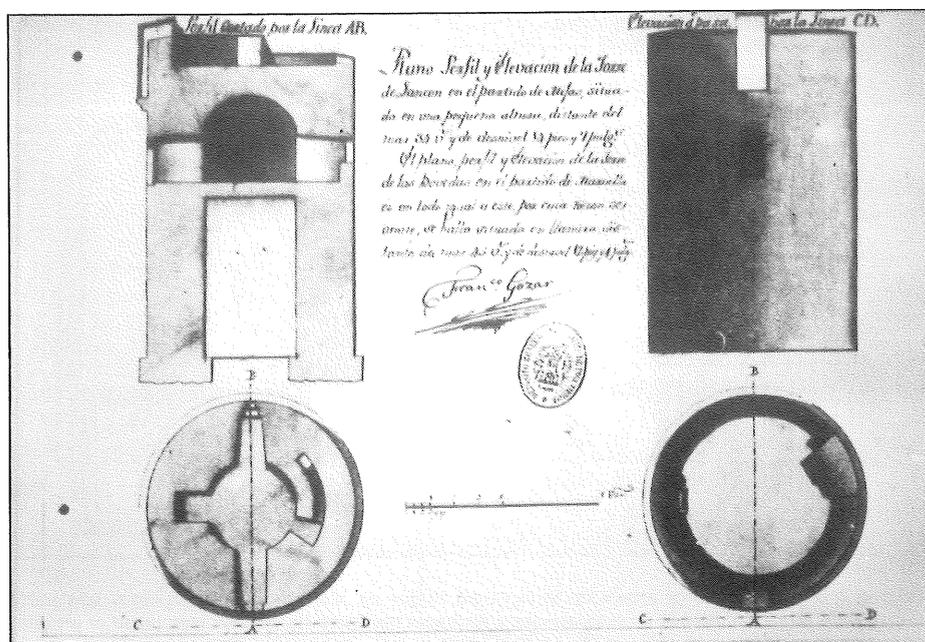


Lámina 2. Planta, sección y alzada de la torre del Ancón en el partido de Mijas, por el ingeniero Francisco Gózar en el siglo XVIII sobre modelo del Dieciséis. Presenta cámara cerrada con bóveda, hueco de ingreso, terraza y matacán. (*Servicio Histórico Militar*, Sección a, Grupo XIII, Sub., 2, Sig. B-7)

Origen y objetivos.

De procedencia muy antigua, hay diversas fuentes que hablan de recintos semejantes en nuestras costas durante la República romana. Así, el mismo Tito Livio, al narrar en una de sus obras la guerra que les llevó al enfrentamiento con Cartago reconoce que las tropas de Escipión el Africano

no pudieron atacar a los punos por sorpresa en la desembocadura del Ebro, al haber sonado la alarma como consecuencia de que «España tiene en lugares altos emplazadas muchas torres, usadas como atalayas y defensas contra los ladrones»⁵.

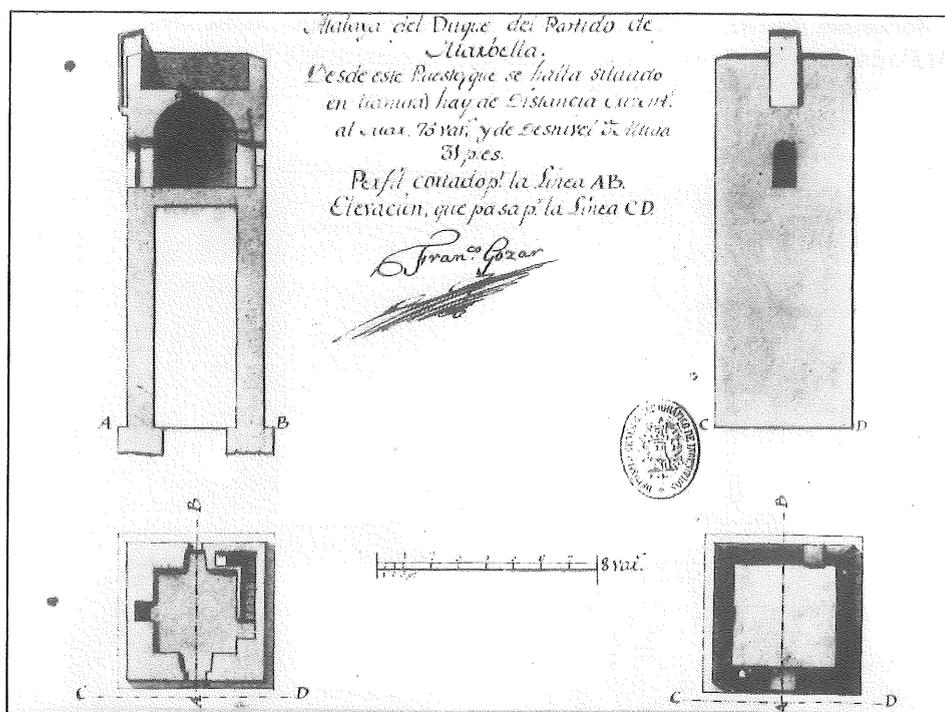


Lámina 3. Planta, sección y alzada de la torre del Duque en Marbella. Los documentos más antiguos encontrados sobre ella hablan de reparaciones a mediados del Dieciséis, aunque este plano se levantó dos siglos después. (*Servicio Histórico Militar*, Sección a, Grupo XII, Sub., 2. Sig., B-7)

Fueron no obstante los musulmanes los que lograron perfeccionar el sistema, procediendo de esa época el vocablo de «almenara» (ilumina), de lo que se desprende su objetivo primordial: anunciar, con una fogata durante la noche o mediante humareda en las horas del día, la existencia de un peligro inmediato que de esa forma iba comunicándose de una a otra.

Su función fundamental por lo tanto era de vigilancia, ya que en caso de desembarco enemigo la resistencia que podía ofrecer resultaba mínima. Además, difícilmente podemos pensar que una escuadra de asalto iba a

entretenerse en un baluarte que sólo tenía a lo sumo dos o tres hombres que rara vez eran militares y generalmente desarmados.

A pesar de lo dicho, aparecen algunos datos que nos permiten afirmar que en algunas ocasiones hay torres que se construyen con una plataforma para la instalación de la artillería, lo que obligaría igualmente a aumentar la dotación de personal que tenían asignadas así como su solidez y envergadura, compartiendo en tales casos las funciones de defensa y vigilancia a la que antes nos referíamos.

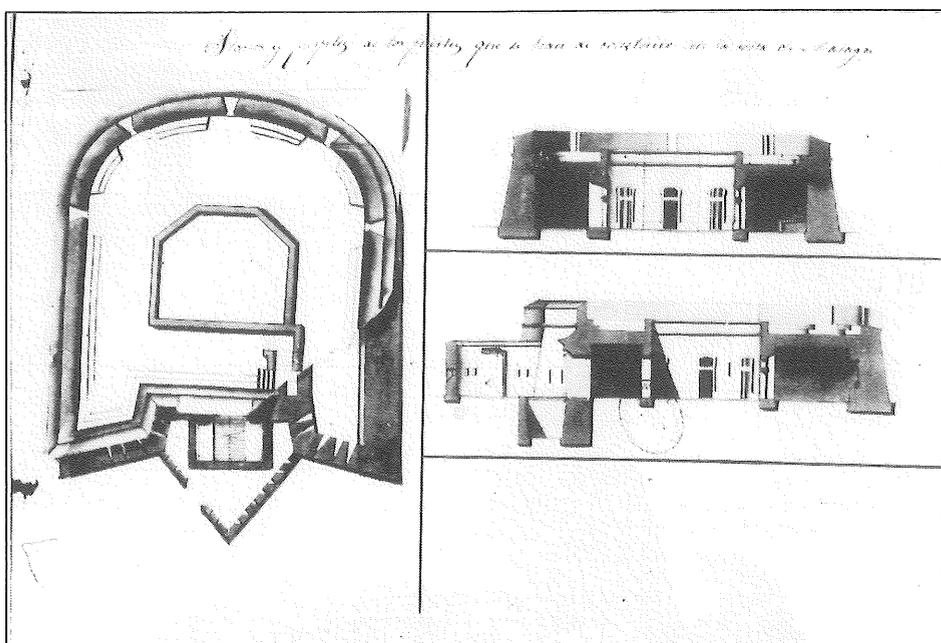


Lámina 4. Planta en pezuña y secciones transversales y longitudinales de una batería protegida con punta de estrella en su parte anterior, foso, puente, escarpa y contraescarpa. La influencia de la arquitectura militar del Dieciocho, especialmente de Vauban, Montalembert y otros es manifiesta. (*Servicio Histórico Militar, Sección a, Grupo XIII, Sub., 2, Sig., B-7*)

La seguridad de la costa dependía consecuentemente en gran medida de la rapidez con que se diera y transmitiera la alarma de un posible ataque, con objeto de que las tropas de guarnición en Málaga o lugares de su término pudieran acudir a rebato con la extraordinaria prontitud que la ocasión requería⁶.

Los hechos demuestran que no siempre sucedía así, ya que los sobresaltos —especialmente de naves berberiscas que cruzaban desde sus costas norteafricanas a estas playas—, resultaban más que frecuentes en la Edad Moderna. Sirva de ejemplo lo sucedido en 1735 en el lugar de donde se extraía la piedra para la construcción de la Catedral malagueña:

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

Se hacía preciso que el Cabildo ordenase las providencias que debían dar los señores diputados que tanto asegurasen los intereses de la obra como las personas de sus pobres trabajadores⁷.



Lámina 5. Torre de Benajárfes con planta en pezuña.

En otras ocasiones los enfrentamientos se producían en alta mar en una acción de corso perfectamente reglamentada tanto por cristianos como por

musulmanes. Su influencia en el comercio fue siempre negativa y la dureza

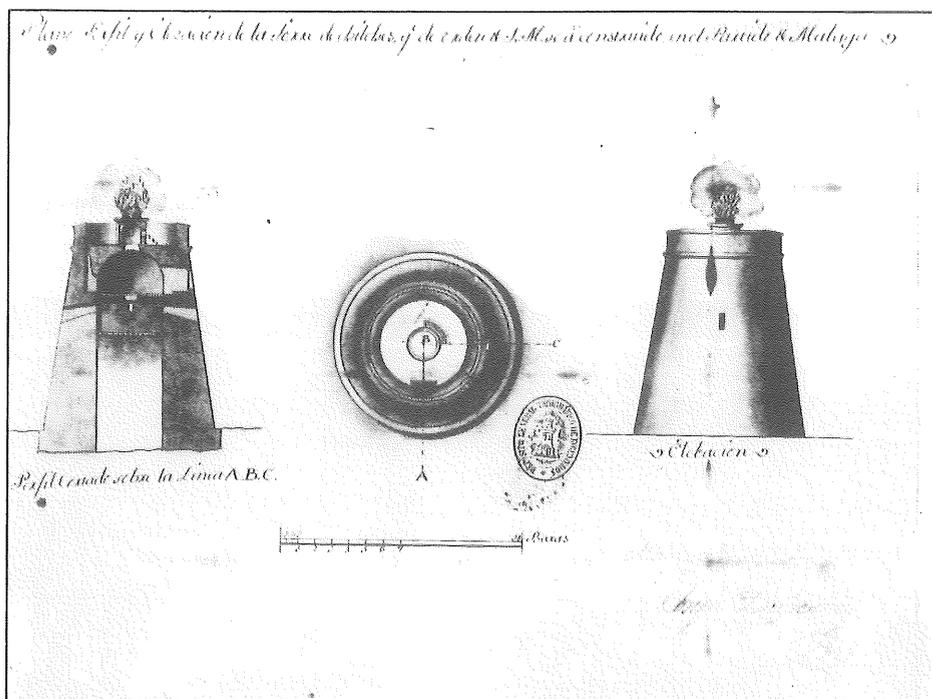


Lámina 6. Planta, sección y alzada de la torre de Chilches, según proyecto aprobado por Carlos III del ingeniero José Dufresne en 11 de enero de 1771. Presenta cámara cerrada y pequeña tronera en el interior. Terraza con chimenea para las ahumadas. La ausencia de garitón y maticán demuestran fundamentalmente su misión de vigía más que defensiva. (*Servicio Histórico Militar*, Sección a, Grupo XIII, Sub., 2, Sig., B-7).

que empleaban en el trato a los prisioneros era tal que no podemos dejar de sorprendernos de la lectura de documentos como el que sigue:

Señor:

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

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

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

Y estando convenido su rescate en 650 ducados cada uno de los referidos, suplican a V.S. le socorran con la limosna que sus piadosos tengan por conveniente...⁸.

Testimonios como el que antecede, por lo demás habituales en esos años, ponen de manifiesto la utilidad de un sistema de vigilancia que se había puesto de manifiesto en multitud de ocasiones.



Lámina 7. Torre de Chilches en la actualidad.

Emplazamiento y estructura.

El emplazamiento debía de ser tal que permitiera vislumbrar a los torreros la mayor cantidad posible de marina, al mismo tiempo que desde cada una de ellas habría de divisarse la anterior y la posterior con objeto de

no interrumpir la cadena de alarmas en caso de producirse.

Una compleja reglamentación de la que destaca el documento que sigue explicaba con todo lujo de detalles las características principales de estas atalayas hacia 1762: «Relación del estado de todos los puertos fortificados de los ocho Partidos de la costa del Reino de Granada, dividido en Mandos,

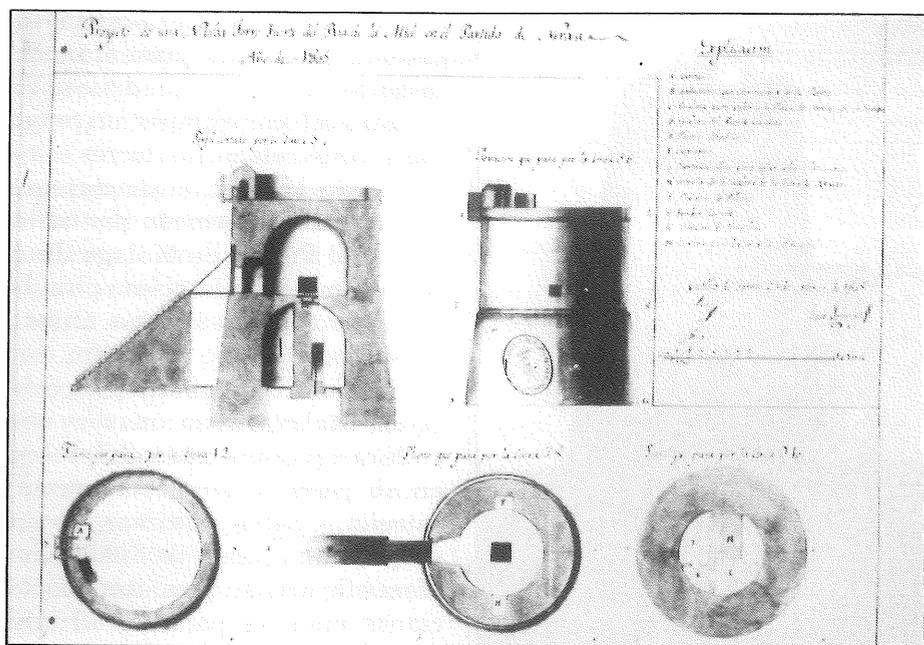


Lámina 8. Planta, sección y alzada de la torre del Río de la Miel por el ingeniero José Iglesias en 1805. Presenta almacén de pólvora y pertrechos, doble cámara y terraza con garitón a dos aguas, ladronera sobre la puerta protegiendo el puente levadizo y foso. (*Servicio Histórico Militar*, Sección a, Grupo XIII, Sub., 2, Sig., B-7)

desde Calatrage, que da principio en el Reino de Andalucía, hasta San Juan de los Terreros, que confina con el de Murcia»⁹.

El Ayuntamiento de Málaga se ocupaba también anualmente de sortear una «diputación de torres», cuyo concejal tenía la misión de controlar que los torreros cumplieran con sus obligaciones desplazándose para ello periódicamente en visita de inspección.

Por lo general, estos últimos eran dos o tres personas concededoras del terreno y que vivían cerca de donde tenían asignado su puesto, con el cometido de permanecer tanto de día como de noche vigilantes en prevención

de cualquier ataque o desembarco: uno hacía de centinela mientras los otros dos visitaban diariamente a oriente y a occidente las atalayas más próximas.

En lo referente a su estructura arquitectónica podemos clasificarlas en tres grupos según su planta (circulares, cuadradas y de pezuña) y en cuatro en función de la alzada (troncopiramidales, troncocónicas, cilíndricas y en prima), existiendo casos excepcionales que presentan traza distinta.



Lámina 9. Torre de las Palomas.

En 1765 por ejemplo, un proyecto para construir ocho torres en las costas de Málaga, cuya cartografía adjuntamos, y firmado por el ingeniero del Puerto de Málaga José de Crane empleaba la planta circular y alzada troncocónica a la que antes nos referíamos.

Mediada la centuria aparecen otras atalayas con mayor envergadura y planta en pezuña protegida en su parte anterior con punta de estrella. Estas últimas podrían acoger un total de veinticuatro piezas de artillería así como instalaciones menores para los oficiales y tropa, calabozos, etc. y contar con la protección de puente levadizo, revellín y foso¹⁰.

Un ingeniero llamado Francisco de Gózar recogía también por esos años el modelo de planta circular y estructura cilíndrica de la torre del Ancón, en el partido de Mijas. A su interior se accedía por una estrecha abertura situada a varios metros del suelo —lo que resultaba habitual en la mayoría de estas atalayas vigías—, con el fin de dificultar su entrada al enemigo, siendo preciso la utilización de una escala de cuerda para penetrar los moradores. Una única habitación cerrada con bóveda y terraza constituía todo el habitáculo¹¹.

El mismo sistema constructivo se empleó con ligeras variantes incluso en las primeras décadas del siglo XIX. José Iglesias proyectaba «la Nueva Torre

Fuerte del Río de la Miel en el Partido de Nerja» en 1805. A ésta se accedía con puente levadizo y tenía garitas y troneras, además de contar con almacenes para pólvora y pertrechos. Su alzada era cilíndrica superpuesta a base troncocónica para darle mayor solidez¹².

Su evolución durante la Modernidad.

Tras la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos en el verano de 1487 procedieron a las reparaciones más urgentes por los destrozos propios de la contienda. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVII el estado de alguna de estas torres almenaras era prácticamente ruinoso y sólo a mediados de la siguiente centuria se acometieron varios proyectos por Fernando VI y Carlos III para la reedificación de unas y la construcción de otras nuevas. Francisco de Gózar, José Dufresne, José de Crane, Juan Zahoras y otros ingenieros, arquitectos y militares se ocuparon de reforzar este importante sistema defensivo.

Hacia 1770, el coronel de ingenieros y director del puerto de Málaga Francisco Gózar al que antes nos referíamos dejaba constancia de que en nuestra costa existía un importante número de almenaras, de las cuales las construidas con planta en pezuña constituían la protección más segura. Tomando como base a estos muelles su distribución era la siguiente:

—Hacia poniente: Torre de la Cala del Lance de las Cañas (Marbella) y Torreón de la Cala del Moral (Mijas).

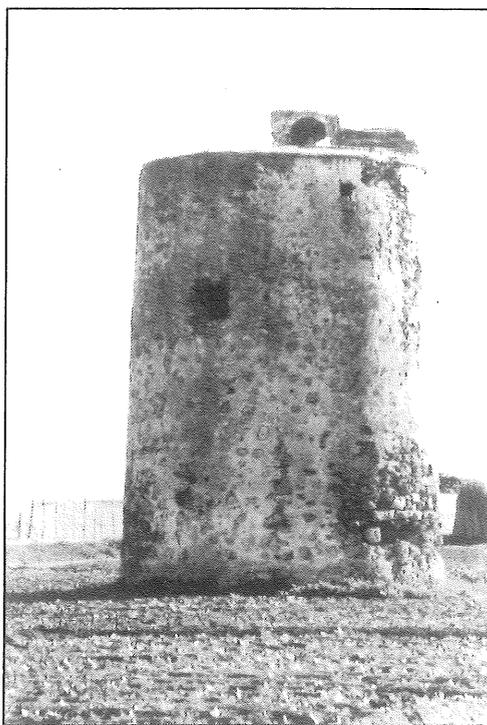


Lámina 10. Torre de «la mar de Vélez», muy alejada ya de la línea de costa por la acción de la dinámica litoral de sedimentos marinos.

—Hacia Levante: Torre del partido de Vélez; Torre de Nerja; Torre de la Punta de la Galera (Almuñécar); Torre de los Baños (Motril); Torre de Guarca (Adra); Torre de los Bajos (Almería); Torre de la Mesa de Roldán (Vera); Torre de la Rambla de los Moros y Torre de la Cala del Cristal.

El municipio tenía sus obligaciones el mantenimiento de los baluartes de su término financiándose los gastos de los impuestos llamados «de fortificaciones»; en el caso malagueño asignados desde 1718 a las obras del puerto. Sin embargo rara vez se le prestaba a estas defensas la atención que precisaban, salvo cuando el abandono de alguna de ellas hacía tambalearse a su estructura con el consiguiente riesgo para los transeúntes. Referida a la atalaya de San Telmo en las proximidades de los Baños del Carmen, el cabildo celebrado en esta ciudad el 16 de junio de 1760 recogía lo siguiente:

... .. porque estando aquel monte como colgado y estando tan quebrantado con la vecindad que ha tenido de continuos barrenos de pólvora que se han hecho y hacen en la cantera del muelle y estrépito de la artillería, que están y salen y demás salvas que se hacen y las continuas lluvias, son motivo para que se descuelguen muchas piedras grandes y causen mucho daño, como ha sucedido de poco tiempo a esta parte como es notorio; pues han muerto dos machos de los cosarios y lastimado muy bien al caballero D. Luis de Molina Gálvez, que si le ha cogido más cerca la piedra que cayó se lo deja en el sitio y sólo le estropeó un hombro¹³.

Seguidamente el documento en cuestión solicitaba la demolición del pequeño montículo y de la torre levantada sobre el mismo. La ciudad encargó a los diputados de caminos y puentes que realizaran una visita de inspección asesorados por los técnicos Félix de Rojas, Felipe Pérez y Antonio de Santos. Finalmente el asentista del muelle fue autorizado para hacer las obras y reparaciones necesarias abriendo un nuevo camino a los pies del pequeño torreón que no tuviera riesgo para sus transeúntes.

Las torres de almenaras fueron poco a poco languideciendo a medida que las comunicaciones de todo tipo mejoraban. Tras la crisis finisecular del Diecinueve la llegada del presente siglo las sorprendió en un estado que denotaba su progresivo abandono por la acción del tiempo con escasas excepciones. En la actualidad la ruina de muchas es manifiesta, existiendo en algunos municipios proyectos diversos para evitar su total derrumbe.

En resumen, hemos analizado con inusitada rapidez unos baluartes de singular importancia en la historia malagueña, que fueron en el pasado un elemento primordial del paisaje de la marina y en la defensa de esta costa, acosada en multitud de ocasiones por piratas, corsos y angloholandeses, que desde sus cercanas bases en el norte de África y Gibraltar tenían en la

interrupción del comercio marítimo y en el saqueo de las aldeas costeras una actividad más que lucrativa.

NOTAS

- (1) Cabrera Pablos, F. R., *La construcción del puerto de Málaga: su estructura militar (1700-1788)* (prensa) y *Avistamientos angloholandeses en la costa malagueña: 1700-1746*, en Actas del II Congreso Internacional «El Estrecho de Gibraltar», Ceuta, (prensa).
- (2) *Ibidem*, *Defensas militares malagueñas en el primer tercio del siglo XVIII*, en Actas del Congreso «Ciudad y Mar en la Edad Moderna», Cartagena, (prensa).
- (3) Viñes, C., *En torno a una sala de armas en el castillo de San Lorenzo. Notas para el puerto de Málaga en el siglo XVIII*, en «BAETICA», ed. Universidad de Málaga, 1979, nº 2 (II), págs. 255-276.
- (4) Pérez de Colosía, M.^a I. y J. Gil Sanjuán, *Fortificaciones malagueñas en 1625*, en «JÁBEGA», ed. Diputación Provincial de Málaga, 1981, nº 33, págs. 47-62.
- (5) Cfr. en J. Temboury Álvarez, *Torres almenaras (Costa Occidental)*, ed. Diputación Provincial de Málaga, 1975, pág. 13 y siguientes.
- (6) Cabrera Pablos, F. R., *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, ed. Universidad de Málaga, 1986, págs. 250 y siguientes.
- (7) Archivo Catedral de Málaga, Actas Capitulares, libro 44, s.f. En el aspecto bibliográfico remitimos al Dr. J. Gil Sanjuán, *Moriscos, turcos y monjes en Andalucía mediterránea*, en «BAETICA», ed. Universidad de Málaga, 1979, nº 2 (II), págs. 133-167.
- (8) Archivo Municipal de Málaga, (A.M.M.), Actas Capitulares, libro 148, fols. 479 r. y v. Sobre la piratería en el Mediterráneo véanse las obras siguientes: C. López Nadal, *El corsarisme mallorquí a la mediterrània occidental 1652-1698: un comerç forçat*, ed. Conselleria d'Educació i Cultura del Govern Balear, Barcelona, 1986 y la Tesis de Licenciatura inédita defendida en 1991 de D. Torreblanca Roldán, *El rescate de cautivos malagueños en el Antiguo Régimen (siglo XVIII)*.
- (9) Archivo General de Indias, Sección I. General, leg. 3.121, Cfr. en T. Falcón Márquez, *Torres de almenara del Reino de Granada en tiempos de Carlos III*, ed. Junta de Andalucía, Sevilla, 1989. El autor realiza en esta obra un completo estudio sobre el documento en cuestión que recoge lo proyectado en nuestra costa en 1762.
- (10) Servicio Histórico Militar, Sección a, grupo XIII, subgr. 2. Remitimos a la muestra cartográfica que ofrecemos en este trabajo.
- (11) *Ibidem*. Como es lógico estas atalayas solían construirse lo más cerca posible del mar y aprovechando cualquier promontorio o elevación del terreno que aumentara su visibilidad. También en el interior existían unas torres semejantes que reforzaban este sistema de vigilancia: véase A. Molina Cobos, *Cuatro torres almenaras en los montes de Málaga*, en «JÁBEGA», ed. Diputación Provincial de Málaga, 1985, nº 49, págs. 9-17.
- (12) *Ibidem*. Este proyecto último sustituía a otro anterior fechado en diciembre de 1778 y firmado por Francisco Gózar.
- (13) A.M.M., Actas Capitulares, libro 150, fols. 443 r. y v.