

LA FRONTERA SUR DE MÁLAGA: EVOLUCIÓN DE LA MURALLA DESDE EL CASTILLO DE SAN LORENZO HASTA LA PUERTA DE LOS SIETE ARCOS*.

Francisco García Gómez

RESUMEN.- En este artículo se analiza la evolución del sector suroeste de la muralla malagueña, limitado a poniente por el Castillo de San Lorenzo y al este por la Puerta de los Siete Arcos. De gran importancia militar y económica hasta finales del siglo XVIII, cuando se inició su proceso de desaparición, dicho espacio comprendía construcciones tan destacadas como las Puertas de Espartería y del Mar, la antigua Aduana y las Atarazanas.

Desde la Antigüedad, y hasta avanzada la Edad Contemporánea, las murallas han constituido uno de los principales elementos del paisaje urbano, hasta el punto de que la mayor parte de las ciudades siempre han estado ligadas a estas construcciones defensivas, con sus ventajas y sus inconvenientes. La principal cualidad era su función protectora, ofreciendo a sus habitantes una acogedora sensación de seguridad ante las hostilidades del exterior; no obstante, esta separación también podía ser un arma de doble filo: si la ciudad era sitiada, el recinto amurallado se convertía en una jaula mortal. Las murallas suponían un factor de diferenciación espacial, al delimitar el terreno de la ciudad frente al del campo, pero también lo eran de diferenciación social, al separar el casco amurallado de los arrabales y barrios extramuros, el centro urbano de la población más marginal. Por último, cuando con el paso de los siglos y los cambios en el arte de la guerra dejaron de ser necesarias, se convirtieron en un auténtico estorbo que constreñía el crecimiento de la ciudad. De esta manera, el correcto ensanche urbano sólo sería posible con su derribo, que en la mayoría de los casos -tanto europeos como españoles- tuvo lugar entre los siglos XVIII y XIX¹. Actuación de gran trascendencia, ya que la desaparición de estas barreras suponía el surgimiento de ciudades plenamente modernas: a partir de entonces, en la configuración urbana los factores militares dejaron paso a los económicos, controlados por la burguesía.

Málaga no constituyó una excepción en todo este proceso. La secular importancia comercial y estratégica de la ciudad hizo necesaria desde sus orígenes su protección mediante una recia cerca. Sin embargo, fue en la época musulmana cuando

* Este estudio fue presentado como ponencia al IV Seminario Nacional «Presencia Española en el Norte de África», organizado por la Delegación Provincial del Ministerio de Cultura en Melilla y celebrado en esa ciudad en Junio de 1994. Para su publicación hemos realizado algunos cambios en el texto original.
¹ Sobre la evolución histórica de las murallas europeas, puede consultarse: SETA, Cesare de y LE GOFF, Jacques, *La ciudad y las murallas*, Cátedra, Madrid, 1991.

se construyó el recinto que envolvía la *madina*, el cual, con diversas restauraciones y reformas cristianas, permaneció en pie hasta su definitiva desaparición en el siglo XIX. Aunque no contamos con cartografía islámica, el plano de la *Málaga musulmana* que en el siglo pasado realizó Emilio de la Cerda², refleja con precisión el perímetro de la muralla durante el período nazarí (fig. 1). Un perímetro que aún en nuestros días puede reconocerse en el trazado urbano, a modo de palimpsesto arquitectónico, especialmente en las zonas Norte y Oeste, ya que las actuales calles de Álamos, Carretería y Pasillo de Santa Isabel discurren sobre el antiguo foso. E incluso en las últimas décadas se han llevado a cabo varias prospecciones arqueológicas que han sacado a la luz algunos restos, fundamentalmente en el Muro de las Catalinas y en calle Carretería.

En este artículo vamos a retroceder varios siglos en el tiempo, centrándonos principalmente en el XVIII y realizando un recorrido por uno de los más importantes sectores de la muralla malagueña: el lienzo Sur, concretamente el segmento cóncavo a orillas del mar comprendido entre el río Guadalmedina y la Puerta de los Siete Arcos. Orientado en dirección S.-O. y adaptado a una ensenada natural que le confería esa forma, quedaba separado del Mediterráneo por una amplia playa ya existente en tiempos musulmanes y que fue creciendo a lo largo de los siglos gracias al aporte de materiales por parte del río y del mar. Extensión arenosa que posibilitó el que, en una línea de pocos cientos de metros, se establecieran diversas construcciones de una entidad militar y económica bastante considerable; concretamente, de Oeste a Este: el Fuerte de San Lorenzo, las Atarazanas, la Alhóndiga, la Aduana del Mar y el Torreón del Obispo (que sustituyó al Castillo de Genoveses), las cuales se añadieron a importantes elementos de la propia muralla, como la Torre Gorda y las Puertas de los Gigantes, del Mar, de Espartería y de los Siete Arcos. Playa y edificaciones que, con la excepción de San Lorenzo y la Aduana, aparecen representadas en la magnífica vista de Málaga dibujada por Anton van den Wyngaerde en 1564 (fig. 2)³. De ellas, en la actualidad tan sólo permanece su recuerdo en la toponimia de las calles que se les superpusieron y en la memoria de la ciudad, esto es, en los documentos escritos y cartográficos con los que contamos para llevar a cabo su reconstrucción mental.

La elevada concentración de edificaciones militares y administrativas en dicho lugar se debía a su destacado papel estratégico, constituyendo, como indicamos en el título, la frontera Sur de la ciudad. Durante los siglos XVI al XVIII, la importancia de Málaga en el abastecimiento de los presidios menores africanos, y el hecho de que por su situación geopolítica fuese una plaza bastante codiciada por piratas y

²El plano está incluido en: GUILLÉN ROBLES, Francisco, *Málaga musulmana*, Impr. M. Oliver Navarro, Málaga, 1880 (Ed. facsímil, Ayuntamiento de Málaga, 1957).

³Ashmolean Museum (Oxford). Ver KAGAN, Richard L. (dir.), *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde*, El Viso, Madrid, 1986, págs. 220-227.

potencias extranjeras, hicieron necesario el incremento de sus infraestructuras defensivas. Además, ese sector se situaba junto al puerto, uno de los de mayor tráfico de la costa mediterránea española⁴. A través de la Puerta del Mar, la zona portuaria y la playa, utilizada para actividades mercantiles y de carga y descarga, quedaban conectadas con las vías comerciales; la rectilínea calle Nueva, abierta a finales del siglo XV y habitada casi en exclusividad por mercaderes, se encargaba de unir aquella Puerta con la Plaza Mayor, centro neurálgico y administrativo de Málaga, en la que se ubicaban las Casas Capitulares⁵. Por lo tanto, la parte de la muralla objeto de nuestra atención constituía una auténtica «bisagra» entre el puerto y los barrios comerciales.

Antes de iniciar el recorrido por sus principales edificaciones, debemos hacer una triple puntualización. En primer lugar, seguiremos el excelente *Plano de la Ciudad y Puerto de Málaga* que, en 1791, realizó el vigía del puerto y piloto de la Armada Joseph Carrión de Mula, en el que todas aparecen plasmadas con detalle (fig. 3)⁶. En segundo lugar, nos centraremos en los más destacados componentes de la estructura de la muralla y en las construcciones a uno y otro lado de ésta. Finalmente, en cuanto al orden, preferimos una secuencia espacial -concretamente de Oeste a Este- a una cronológica, pues consideramos que de esta manera se consigue una mayor solución de continuidad.

Por lo tanto, comenzamos por el llamado *Castillo de San Lorenzo*. Situado junto al Guadalmedina, este fuerte abaluartado fue una de las más destacadas obras realizadas en la playa. Proyectado por el ingeniero milanés Hércules Toreli en 1693, e incluido en un plan de fortificación de la ciudad (fig. 4), su finalidad era proteger la costa S.-O. malagueña, como indica el propio autor: *una plataforma que servirá de batería y puede detener la avenida principal donde el enemigo puede venir a saquear la Plaza, que es cuanto cabe en este sitio*⁷. Su construcción se finalizó en 1701, según rezaba en la portada, donde también se encontraba una escultura marmórea del mártir que le dio su nombre⁸. De estructura trapezoidal, se encontraba

⁴ Sobre el puerto de Málaga: RODRÍGUEZ ALEMÁN, M^a Isabel, *El puerto de Málaga bajo los Austrias*, Diputación Provincial de Málaga, 1984; CABRERA PABLOS, Francisco R., *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, Universidad de Málaga-Junta del Puerto de Málaga-Diputación Provincial de Málaga, 1986; CABRERA PABLOS, F. R. y OLMEDO CHECA, Manuel, *El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Junta del Puerto de Málaga, 1988.

⁵ Sobre esta última calle, ver: BEJARANO ROBLES, Francisco, *Las calles de Málaga. De su historia y ambiente*, Arguval, Málaga, 1985 (2^a ed.), T. I, págs. 42-53 y REINA MENDOZA, José Manuel, «La calle Nueva en el siglo XVIII», *Jábega* n^o 45, Diputación Provincial de Málaga, 1984, págs. 13-20.

⁶ Archivo Histórico Municipal de Málaga (A.H.M.M.). Vid. la magnífica reproducción de PORTILLO FRANQUELO, Pedro, *Estudio topográfico de los planos de la Ciudad y Puerto de Málaga (Joseph Carrión de Mula, 1791 y Onofre Rodríguez, 1805)*, Universidad de Málaga, 1983.

⁷ Archivo General de Simancas (A.G.S.), Sección Guerra Antigua, Leg. 2.972. Cit. por CABRERA, F. R. y OLMEDO, M., *Op. cit.*, págs. 115 y 117.

⁸ GARCÍA DE LA LEÑA, Cecilio, *Conversaciones Históricas Malagueñas*, Málaga, 1792 (Ed. facsímil, Caja de Ahorros Provincial de Málaga, 1981), T. II, pág. 226.

en una lengua arenosa que se introducía en el mar y que se había formado por la proyección de las Atarazanas y la Torre Gorda; de ahí que en los primeros años su lienzo meridional fuera continuamente lamido por las olas. Sin embargo, el rápido crecimiento de la playa lo hizo ir alejándose cada vez más de las aguas, hasta el punto de que en la segunda mitad del XVIII ya estaba prácticamente inutilizado, pues su artillería apenas alcanzaba el Mediterráneo.

San Lorenzo presentaba además una serie de debilidades constructivas que hacían que pudiera ser fácilmente tomado por las fuerzas enemigas (circunstancia que, sin embargo, nunca llegó a producirse). Estas deficiencias, que ya fueron advertidas en 1722 por Jorge Próspero Verbom⁹, hicieron necesarias diversas reparaciones e intervenciones, entre las que destacó un proyecto de sala de armas en 1759¹⁰. No obstante, la documentación relativa al fuerte es muy escasa, lo cual resulta enigmático, debido a que se trataba de una construcción de dimensiones considerables en comparación con las del resto de la ciudad. De hecho, la principal fuente de información sobre San Lorenzo es la aportada por los mapas, gracias a los cuales conocemos su forma, sus dimensiones y su sencilla distribución interna, con pequeños habitáculos para la guardia y almacenes para el armamento¹¹.

Al Norte del fuerte, y junto a su entrada (ésta varió a lo largo del XVIII: al principio estuvo en su lado septentrional, para más tarde abrirse en el oriental, mejor protegido de las inundaciones del Guadalmedina¹²), se encontraba una de las más antiguas defensas que en aquel siglo conservaba Málaga: la islámica *Torre del Clamor*, llamada así porque también cumplía funciones de alminar de una mezquita cercana¹³, y que debido a su grosor fue bautizada «Gorda» por los cristianos. Este voluminoso torreón, entre cilíndrico y poligonal según la cartografía, tuvo una historia similar a la del Castillo de San Lorenzo, ya que en sus orígenes penetraba en el mar, y con el tiempo acabó a varios cientos de metros de la orilla. La Torre Gorda era una torre albarrana, culminación de un espolón de la muralla que partía de las Atarazanas. Dicho lienzo estaba atravesado por la llamada *Puerta de los Gigantes*, de la que

⁹ A.G.S., Guerra Moderna, Leg. 3.592. Cit. por CABRERA PABLOS, F. R. y OLMEDO CHECA, M., *Op. cit.*, pág. 241.

¹⁰ VIÑES MILLET, Cristina, «En torno a una sala de armas en el castillo de San Lorenzo. Notas sobre el puerto de Málaga en el siglo XVIII», *Baetica* n.º 2 (II), Universidad de Málaga, 1979, págs. 255-276.

¹¹ Las pocas noticias que referentes al castillo hay en las Actas Capitulares son, además, insignificantes: A.H.M.M., A.C., T. 165, fol. 209v, Cab. 24-IV-1775; fol. 236r, Cab. 11-V; fols. 684v-685r, Cab. 16-X; fol. 686, Cab. 19-X; T. 166, fol. 403, Cab. 18-VII-1776; fol. 433r, Cab. 29-VII; fols. 525v-526r, Cab. 12-IX; fols. 558r, Cab. 3-X; fols. 615-616r, Cab. 7-XI; fols. 632v-634r, Cab. 11-XI; T. 169, fols. 101v-102r, Cab. 25-I-1779; T. 176, fol. 728r, Cab. 3-XI-1786; T. 189, fol. 556, Cab. 12-IX-1799; T. 191, fol. 458, Cab. 22-VI-1801.

¹² GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Op. cit.*, T. II, pág. 226.

¹³ Medina Conde es muy expresivo a la hora de describirlo: *Los moros la llamaban en su idioma Borchs el Hayta, esto es, Torre del clamor; por que desde ella daba voces, alaridos y gritos el Santon Morabito, que asistia en la Mezquita de la Marina (...)*. *Ibidem*, T. II, pág. 220.

La frontera sur de Málaga: evolución de la muralla desde el castillo...

apenas se tienen más noticias que unos culteranos versos de la *Descripción Panegírica de Málaga en octavas*, que el poeta local Juan de Ovando escribió en 1663:

*De atrevidos Gigantes es su Puerta,
porque a los vicios la ha tenido abierta*¹⁴.

Versos en los que, como ya advirtió M^a Isabel Pérez de Colosía¹⁵, se alude a la característica vida licenciosa que tenía lugar en la zona portuaria, de la que se había hecho eco hasta el mismísimo Cervantes en el *Quijote*.

Las *Atarazanas*, uno de los principales edificios de origen musulmán, se adosaban a la pared interna de la muralla. Sin embargo, era esta última la que se adaptaba a la planta rectangular de las *Atarazanas*, por lo que se proyectaba hacia el Sur; peculiar configuración que, como ya dijimos, contribuyó a modelar la forma de la playa. Aquellas eran un arsenal naviero nazarí del siglo XIV, dividido en una parte marítima y otra terrestre. En la primera, situada al Oeste con grandes arquerías entre contrafuertes, penetraban los barcos para su reparación (no olvidemos su cercanía a la orilla durante aquellos siglos). En la terrestre, organizada en torno a un patio porticado, se disponían diversas dependencias administrativas. La puerta principal de la zona terrestre, que ha llegado hasta nuestros días aunque muy restaurada en el XIX, fue construida en el reinado de Mohamed V (segunda mitad del siglo XIV)¹⁶. A su labor como astillero unía una funcionalidad defensiva, estando incluso protegida por torres y rematada por almenas, por lo que su integración con la muralla era total: ambos se fusionaban en un bloque compacto, cúbico y recio que dominaba la desembocadura del Guadalmedina y la playa. A partir de la conquista cristiana, las *Atarazanas* recibieron diversos usos, como almacén, arsenal, hospital militar y cuartel, lo que hizo necesarias obras de reparación y reformas¹⁷. También se proyectaron en el siglo XVIII algunos planes de ampliación, que sin embargo no pudieron llevarse a cabo¹⁸.

Junto a las *Atarazanas*, y también adosada a la cara septentrional de la muralla, en la zona de las actuales calle Herrería del Rey y plaza de Félix Sáenz, se situaba la *Alhóndiga* que, al igual que la cercana Aduana, ponía de manifiesto la importancia

¹⁴ OVANDO SANTARÉN, Juan de, *Descripción Panegírica de Málaga en Octavas*, Ed. facsímil, Librería Anticuaria El Guadalhorce, Málaga, 1965, pág. 199.

¹⁵ PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M^a Isabel, «Las puertas de la ciudad de Málaga (siglos XVI-XVIII)», en A.A.V.V., *Homenaje a D. Francisco Bejarano*, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, Málaga, 1991, pág. 70.

¹⁶ AGUILAR GARCÍA, M^a Dolores, «El Mercado de Atarazanas», *Baetica* n^o 6, Universidad de Málaga, 1983, págs. 7-8 y «Málaga islámica», en A.A.V.V., *Málaga. T. III: Arte*, Ed. Andalucía, Granada, 1984, págs. 761-762; CAMACHO MARTÍNEZ, Rosario (dir.), *Guía Histórico-Artística de Málaga*, Arguval, Málaga, 1992, págs. 252-253.

¹⁷ SÁNCHEZ ESCUTIA, Juan Carlos, «Alojamientos militares en la ciudad de Málaga (1770-1772)», *Jábega* n^o 50, Diputación Provincial de Málaga, 1985, págs. 48-58.

¹⁸ CAMACHO MARTÍNEZ, R., «Las Atarazanas de Málaga. Proyectos de intervención en el siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie VII, T. 4, U.N.E.D., Madrid, 1991, págs. 265-281.

mercantil de la zona de Puerta del Mar. Obra musulmana, la llegada de los cristianos no supuso ningún punto de inflexión en su uso comercial. Se trataba de un edificio cuadrangular que, siguiendo la tipología islámica, se organizaba en torno a un patio porticado. En el siglo XVII, su grave deterioro hizo necesaria una reconstrucción a fondo¹⁹, contando en el XVIII con 644 m² de superficie, según el Catastro de Ensenada²⁰. Nueva y definitiva fisonomía que en 1839 aparece recogida en uno de los más interesantes grabados de la revista *El Guadalhorce*, en el que, aparte del ambiente popular que en ella se vivía, debe destacarse el sutil juego de perspectivas creado por las amplias arquerías sobre columnas rústicas²¹ (fig.5).

La *Aduana del Mar* era un edificio exento y rectangular que se situaba en la playa, junto a la muralla, en el ángulo entrante formado por las Atarazanas y la Alhóndiga. Según Medina Conde, fue construida en 1709 por D. Juan Salvador de Faura, propietario de esos terrenos²². Pero a mediados de siglo pertenecía al Marqués de Campo Alegre, como se indica en el Catastro de Ensenada²³. Hasta la inauguración a comienzos del XIX de la nueva Aduana, según proyecto de Manuel Martín Rodríguez (1787) y dirección a cargo de Miguel del Castillo, Málaga contaba con dos establecimientos aduaneros: la de Tierra, en Puerta Nueva, por donde entraban los productos procedentes del interior, y ésta del Mar, para los que llegaban por barco. De extensión mediana, tenía patio central y tres plantas, la baja destinada a aduana y las superiores parece ser que a vivienda²⁴

Desde la altura de la Aduana, la muralla discurría en dirección Este describiendo una amplia curva, hasta finalizar en el inicio del pequeño muelle de Poniente. En ese segmento almenado, con gruesos torreones cuadrangulares y cilíndricos - también con almenas-, ya no había arquitectura militar ni oficial; tan sólo almacenes y viviendas, exentas o adosadas al lienzo. Los elementos de mayor interés eran en cambio las tres puertas que atravesaban los muros: las del Mar, Espartería y Siete Arcos, de origen musulmán y reformadas en la Edad Moderna²⁵.

La *Puerta del Mar* era una de las de más tráfico de la ciudad, junto a las de Granada y Nueva, debido a la estratégica situación que ya antes comentamos. Pero en realidad había dos Puertas del Mar, de ahí que en muchas fuentes se emplee el plural. Por la principal, situada exactamente frente a la calle Nueva, se llegaba a la

¹⁹ CAMACHO MARTÍNEZ, R. (dir.), *Op. cit.*, pág. 249.

²⁰ REINA MENDOZA, José Manuel, *La vivienda en la Málaga de la segunda mitad del siglo XVIII*, Diputación Provincial de Málaga, 1986, págs. 131-132.

²¹ *El Guadalhorce*, T. 1º, nº 4, Málaga, 31-III-1839.

²² GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Op. cit.*, T. III, pág. 133.

²³ REINA MENDOZA, J. M., «La denominada Isla de Arriarán en la estructura urbana de Málaga», *Jábega* nº 50, Diputación Provincial de Málaga, 1985, pág. 101.

²⁴ *Ibidem*, pág. 101.

²⁵ Sobre las puertas, ver: PÉREZ DE COLOSÍA, Mª I., *Op. cit.*, págs. 57-81.

Plazuela del Pan o de la Alhóndiga; la otra se hallaba en la Herrería del Rey, y daba paso a la Alhóndiga²⁶. Esta última entrada permaneció cegada en el XVIII, de ahí que nos refiramos a la primera, sobre la que se encontraba la campana de alarma llamada «Espantaperros». La Puerta estaba flanqueada por dos voluminosos torreones cuadrangulares, que contaban con un cuerpo de guardia encargado de garantizar el orden en un lugar tan transitado por gente de la más diversa condición; guardia que también vigilaba la zona por la noche, una vez que las grandes hojas de madera eran cerradas²⁷, y que en 1780 estaba compuesta por un sargento, un cabo y veinte soldados²⁸. En una época en la que la presencia de lo religioso impregnaba todos los aspectos de la sociedad, la Puerta permanecía igualmente sacralizada por medio de una capillita situada sobre su dintel, a la que se accedía a través de los torreones, y que contenía una imagen de la Virgen y un altar para oficiar misa a los marineros²⁹.

La *Puerta de Espartería* era otra de las más representativas de la ciudad. Hasta mediados del siglo XVII coexistió con la llamada del Baluarte de la Nave, que se encontraba junto a ella. En 1654 se cegó la de Espartería, cuyo nombre pasó desde entonces a la otra. En 1675 se la remató con una cruz, por lo que también se la conocía como Puerta de la Cruz³⁰. Su fisonomía era muy similar a la de la Puerta del Mar: dos grandes torreones cuadrangulares y portal para la guardia, a través del cual se accedía a la capilla superior dedicada a la Virgen.

Por último, en el extremo S.-E. del sector que estudiamos, se encontraba la *Puerta de los Siete Arcos*. Ésta se trataba en realidad de un paso o callejón con sendos huecos, ubicado a espaldas del *Castil de Genoveses*, para acceder a éste y comunicar la playa con el muelle principal y la continuación de la muralla³¹. En cuanto al llamado Castillo de Genoveses, con toda probabilidad se trataba simplemente de un baluarte defensivo nazarí situado en el extremo Sur de dicho espolón, no de una factoría ligur, ya que estos establecimientos comerciales existentes en muchos puertos del Mediterráneo, pese a su habitual aspecto macizo, no solían estar fortificados; por otra parte, era poco lógico que las autoridades musulmanas permitieran atrincherarse a unos extranjeros en una zona tan clave para la protección de la ciudad. Su tradicional denominación a partir de la conquista cristiana de la ciudad, causante de ese equívoco, pudo deberse a la proximidad de las casas y almacenes de los mercaderes italianos, casi con seguridad ubicados en el espacio comprendido entre el bastión y el Postigo de los Abades³². A partir del siglo XVII, en las fuentes

²⁶ GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Op. cit.*, T. II, pág. 197 y ss.

²⁷ PÉREZ DE COLOSÍA, M^a I., *Op. cit.*, pág. 59.

²⁸ A.H.M.M., A.C., T. 170, fol. 380v, Cab. 8-VI.

²⁹ GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Op. cit.*, pág. 198 y ss.

³⁰ *Ibidem*, T. II, pág. 195.

³¹ *Ibidem*, T. II, pág. 195 y PÉREZ DE COLOSÍA, M^a I., *Op. cit.*, pág. 65.

³² Agradecemos al Dr. López de Coca Castañer su amabilidad al suministrarnos toda esta valiosa información sobre el Castil de Ginoveses y los comerciantes italianos.

escritas y cartográficas nos encontramos en ese lugar con una nueva construcción: el *Torreón del Obispo*, un grueso baluarte que fue costado en 1622 por el prelado D. Luis Fernández de Córdoba para la defensa del muelle de poniente, que arrancaba precisamente de ese espolón³³. Medina Conde también nos indica que se levantó delante del Castillo de Genoveses (al que por tanto relevó en sus funciones) y que permaneció hasta finales de la centuria siguiente (concretamente fue derribado en 1785), culminando con su poderoso perfil este sector en cuña de la muralla mala-gueña.

En uno de los curiosos grabados que el viajero británico Francis Carter incluye en su *Viaje de Gibraltar a Málaga* (1777)³⁴, una vista del Sur de la ciudad tomada al nivel del mar y fechada en 1772, podemos apreciar la representación de la mayor parte de los edificios que hemos comentado, si bien con una distorsión un tanto ingenua, que da como resultado ese misterioso efecto intemporal que caracteriza a todas sus imágenes urbanas: el Castillo de San Lorenzo, poco definido, la Torre Gorda, la Puerta de los Gigantes, las Atarazanas, con su inmenso arco, la Aduana, que casi tapa la Puerta del Mar, y el Torreón del Obispo; además de las casas construidas entre las puertas del Mar y Espartería -que constituyen la manzana conocida como Isla de Arriarán, creada a partir de los Repartimientos³⁵-, y los árboles plantados en esa zona (fig. 6).

Una vez vistas las principales edificaciones en torno a la muralla, nos resta conocer su destino. A lo largo del XVIII, la decadencia del recinto amurallado fue cada vez más manifiesta. Las innovaciones en las técnicas militares y el crecimiento de la ciudad acabaron por convertirlo en innecesario. Por otra parte, en las Actas Capitulares dieciochescas son numerosísimas las noticias sobre las casas que se construían adosadas a la muralla, tanto por su interior como por su exterior, especialmente en la zona de Carretería y Álamos, aunque también en nuestro sector. Viviendas que eran a la vez causantes de esa decadencia y dato sintomático de que las murallas ya no resultaban imprescindibles; de haber sido de otro modo, las autoridades locales hubieran impedido este uso. Además, cada vez se preocupaban menos de reparar los desperfectos que el paso del tiempo originaba en las piedras, por lo que incluso algunas partes habían llegado a destruirse. Así, el que durante varios siglos había sido un sólido murallón, se encontraba en la segunda mitad del XVIII en franco deterioro, con una capacidad defensiva prácticamente nula, al estar casi por completo oculto entre las casas. Ya simplemente constituía un molesto

³³ GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Op. cit.*, T. II, págs. 218-219. Mirando hacia el mar tenía una lápida conmemorativa, cuyo texto transcribe este autor: *D. Luis Fernandez de Córdoba, / Obispo de Málaga, mandó hacer á su / costa esta Plataforma por...de / Dios, y del Rey nuestro Señor, y / defensa de esta Ciudad. Año 1622.*

³⁴ Diputación Provincial de Málaga, 1981.

³⁵ Su primer propietario fue Garcí López de Arriarán. GARCÍA DE LA LEÑA, C., *Op. cit.*, pág. 133.

obstáculo para la cómoda expansión urbana de una Málaga que crecía con rapidez, gracias al desarrollo económico que estaba experimentando por esas fechas. Sólo restaba, pues, dar el paso decisivo para su demolición, y de este modo desatascar el casco urbano.

En este sentido resultó decisiva, para el caso concreto que estudiamos, la creación del paseo de la Alameda sobre los terrenos de la playa. A finales de 1783, el Cabildo malagueño recibió una Real Orden de Floridablanca aprobando la formación de esa arboleda, fiel al espíritu ilustrado³⁶. Proyectada por el ingeniero militar Fernando López Mercader, su inauguración tuvo lugar en 1785³⁷. Con ella se conseguían los objetivos de aprovechar el arenal y dotar a Málaga de una zona verde higiénica y agradable para el paseo de sus habitantes. A su vez, suponía el primer ensanche de la ciudad, que desde sus comienzos empezó a ser habitado en su mayor parte por la burguesía que se había enriquecido con el comercio de los productos agrícolas, y que llegó a ser la principal y más prestigiosa calle malagueña del XIX³⁸. Pero lo que ahora nos interesa ante todo es apreciar cómo la Alameda puso de manifiesto la pérdida de importancia militar de esa zona. Con su construcción, el segmento meridional de la muralla dejaba casi por completo de tener sentido y utilidad; además, debía ser demolido para permitir una cómoda conexión entre el nuevo barrio y el centro intramuros.

En diciembre de 1785, el Cabildo envió una representación al rey por la que solicitaba el derribo de los fragmentos amurallados que todavía existían, proponiendo construir edificios sobre los solares resultantes. En febrero del año siguiente, D. Pedro de Lerena, Ministro de Guerra, comunicó a la Ciudad una Real Orden por la cual el rey accedía a que se demolieran *todas las partes del muro que se hallan casi derruidas, y también las que no pueden servir a la defensa del pueblo, a prueba que su terreno se venda a pública subasta y se construyan en él casas almacenes y otros edificios con pórticos según la idea manifestada en el plano que remitieron V.SS., dando la preferencia por el tanto en el precio a los dueños de las casas contiguas (...)*. Texto que nos indica el elevado grado de deterioro con el que subsistía el recinto. Dado que la muralla era propiedad militar, la Junta de Reales Obras se encargaría de ejecutar lo dispuesto³⁹.

A los pocos meses el Cabildo publicó un bando por el que daba a conocer tales órdenes. No obstante, aunque las obras de demolición comenzaron con prontitud, el proceso de destrucción de la muralla acabó siendo bastante lento, ya que

³⁶ A.H.M.M., A.C., T. 173, fols. 866r-869r, Cab. 10-XI.

³⁷ BEJARANO ROBLES, F., *Op. cit.*, T. I, pág. 103.

³⁸ Sobre la Alameda: GARCÍA GÓMEZ, Francisco, *Los orígenes del urbanismo moderno en Málaga: el Paseo de la Alameda*, Colegio de Arquitectos-Universidad de Málaga, 1995.

³⁹ A.H.M.M., Leg. 44-C, Carp. 13.

no tardaron en aparecer los problemas con algunos vecinos que vivían junto a ella⁴⁰. Apenas hay información sobre su derribo, por lo que no conocemos su cronología exacta. Sin embargo, en ciertos documentos pueden encontrarse indicios de que no se derribó ni instantáneamente ni de una sola vez, sino paso a paso y con lentitud⁴¹. Además, como se aprecia en el plano de Carrión de Mula, en 1791 aún permanecía en pie el sector de la muralla objeto de nuestro estudio. El grueso de la fortificación se eliminó a comienzos del XIX. No obstante, y debido a que en casi todos sus tramos había casas adosadas a sus piedras, a lo largo de ese siglo aún permanecieron algunos fragmentos, básicamente en la zona de Carretería y de la Alcazaba. De hecho, hasta 1904 no desapareció el último vestigio de la defensa malagueña: el muro exterior de la Haza Baja de la Alcazaba, que protegía esta fortaleza por el mar⁴².

Por lo tanto, su eliminación acabó siendo una realidad. Y no sólo la de la muralla, sino también, una vez que dejaron de ser necesarios, la de los edificios que junto a ella se levantaban, construyéndose en su lugar nuevas viviendas y calles. Las puertas fueron derribadas a comienzos del XIX, cuando ya los lienzos y sus cubos habían dejado de existir; actuación que permitió la ampliación y el embellecimiento de la antigua zona extramuros, ahora ocupada por la flamante Alameda. En cuanto al Castillo de San Lorenzo, inutilizado por el crecimiento de la playa, acabó siendo un estorbo para la expansión del paseo hasta el río, por lo que, al igual que la Torre Gorda y el lienzo de la Puerta de los Gigantes, fue demolido entre 1800 y 1802; sobre su solar se prolongó la Alameda y se construyeron más casas. La vieja Aduana del Mar, ya inservible, fue destruida en la primera mitad del siglo pasado. Las Atarazanas, que durante parte del XIX siguieron utilizándose como cuartel, se demolieron en 1870, salvo la puerta principal, que fue desplazada y sufrió varios añadidos; en su lugar se construyó el actual mercado del mismo nombre, un buen ejemplo de arquitectura del hierro con lenguaje neoárabe, proyectado por el arquitecto municipal Joaquín de Rucoba⁴³. Pocos años más tarde, concretamente en 1879, la piqueta acababa con la Alhóndiga⁴⁴.

⁴⁰ El principal afectó a D. Francisco Altamirano, regidor perpetuo de la ciudad: A.H.M.M., Leg. 25-C, Carps. 17 y 24; A.C., T. 178, fols. 855v, 860-861 y 863r, Cab. 11-XII-1788, T. 180, fols. 306v-314, Cab. 21-VI-1790; fol. 972, Cab. 13-XII; T. 181, fols. 106-107r, Cab. 17-III-1791; fols. 374v, 385-387 y 397r, Cab. 1-VIII; fols. 420v, 423-425 y 428r, Cab. 22-VIII.

⁴¹ A.H.M.M., A.C., T. 183, fol. 579v, Cab. 29-VII-1793; T. 193, fols. 273v y 279r, Cab. 4-VIII-1803; T. 196, fols. 613v-614, Cab. 18-XII-1806.

⁴² CABRERA PABLOS, F. R. y OLMEDO CHECA, M., *Op. cit.*, pág. 22. Sobre su solar fueron surgiendo, hasta los años 30, el Ayuntamiento, el Banco de España, Correos y la casa del jardinero del Parque.

⁴³ RODRÍGUEZ MARÍN, Francisco José, «La etapa malagueña del arquitecto Joaquín de Rucoba (1844-1919)», *Boletín de Arte* n° 11, Universidad de Málaga, 1990, págs. 194-195.

⁴⁴ CAMACHO MARTÍNEZ, R. (dir.), *Op. cit.*, pág. 249.

La frontera sur de Málaga: evolución de la muralla desde el castillo...

En cuanto al espolón oriental, una vez desaparecidas las murallas, torreones y bastiones (recordemos que el Torreón del Obispo lo hizo temprano, en 1785), su forma originaria fue mantenida por el trazado urbano y por la presencia de casas que configuraban, por el lado de levante, la llamada Acera de la Marina, la cual constituía una barrera que obstaculizaba la tan ansiada prolongación de la Alameda hacia el camino de Vélez y los barrios residenciales de la ciudad. Con la creación a finales del XIX del Parque, en terrenos robados al mar, sólo restaba derribar ese frente de arquitectura doméstica para la conexión entre ambos espacios. Ésta se produjo en la década de los 40 de nuestro siglo, truncando en línea recta el citado saliente y dando como resultado un amplio espacio vacío que, a la vez que enlaza la Alameda, el Parque y el Puerto, se constituye en la principal fachada marítima de Málaga, con un frente de edificios de los años 50 proyectados por Juan Jáuregui Briaies, que siguen los esquemas de la arquitectura autárquica y en los que se patentiza una fuerte carga simbólico-representativa⁴⁵.

Por último, debemos señalar que, con las excavaciones realizadas a finales de la década de los 80 para la creación de un aparcamiento subterráneo en la Plaza de la Marina, aparecieron restos de las murallas islámicas y de un muelle del siglo XVIII, ruinas que originaron una encendida polémica entre el Ayuntamiento, interesado en su derribo, y la Delegación Provincial de Cultura de la Junta de Andalucía y la Universidad, preocupadas por su conservación (fig. 7). Enfrentamiento que finalmente se intentó apaciguar con la salomónica y controvertida solución de integrar parte del muro musulmán en las nuevas infraestructuras -lo que por otra parte repercutió en el acabado exterior de la plaza-, mientras que los restantes fragmentos fueron destruidos⁴⁶. No obstante, la ordenación urbanística de la plaza, según proyecto debido al arquitecto Manuel de Solá-Morales, dibujaba en su pavimento de piedra de Lorca la línea del espolón⁴⁷. Pero ahí no acaba la historia de la Acera de la Marina y su muralla. En 1994 la corporación municipal, ante las críticas de la mayor parte de la sociedad local, aprueba la remodelación -no sabemos si definitiva- del pavimento y del mobiliario urbano de la plaza, finalizada en mayo del año siguiente: el albero con que había sido cubierta se ha sustituido por terrazos y baldosines cerámicos, con suelo a dos niveles, mientras que también ha sido dotada de mayor vegetación y zonas de sombra -por medio de pérgolas de acero y madera-, ya que su escasez, debido a la imposibilidad de plantar árboles sobre

⁴⁵ Sobre la creación de la actual Acera de la Marina puede consultarse: AMÉRIGO FLORES, Nuria, «La construcción de la Acera de la Marina (1940-1960)», *Boletín de Arte* nº 9, Universidad de Málaga, 1988, págs. 295-308.

⁴⁶ La polémica, en la que también participaron otras personalidades de la cultura y la política malagueñas, fue exhaustivamente recogida por los medios de información locales, en especial por el diario *Sur*. Podemos destacar los artículos aparecidos en los ejemplares de 9-X-87, 10-X-87, 22-I-89, 24-I-89, 28-I-89, 31-I-89, 1-II-89, 2-II-89, 3-II-89, 8-II-89, 12-II-89, 17-II-89, 28-II-89, 5-III-89, 10-III-89, 11-III-89 y 13-XII-89. Fue realizado un estudio arqueológico cuyos resultados aún no han sido dados a conocer.

⁴⁷ CASTILLA, Elena B., «La supremacía del peatón, clave en la nueva plaza de la Marina», *Sur* 18-IV-1989 y CAMACHO MARTÍNEZ, R. (dir.), *Op. cit.*, pág. 230.

el aparcamiento, era la más grave tara de un espacio poco acogedor para congregarse público⁴⁸. A su vez, en abril de 1995, la Junta de Andalucía ha declarado Bien de Interés Cultural la muralla musulmana (el expediente se había incoado en 1988), lo que incluye la ejecución de un proyecto del arquitecto José Daroca para su consolidación, protección acristalada y creación junto a ella de un ámbito expositivo sobre el desarrollo urbano de Málaga⁴⁹.

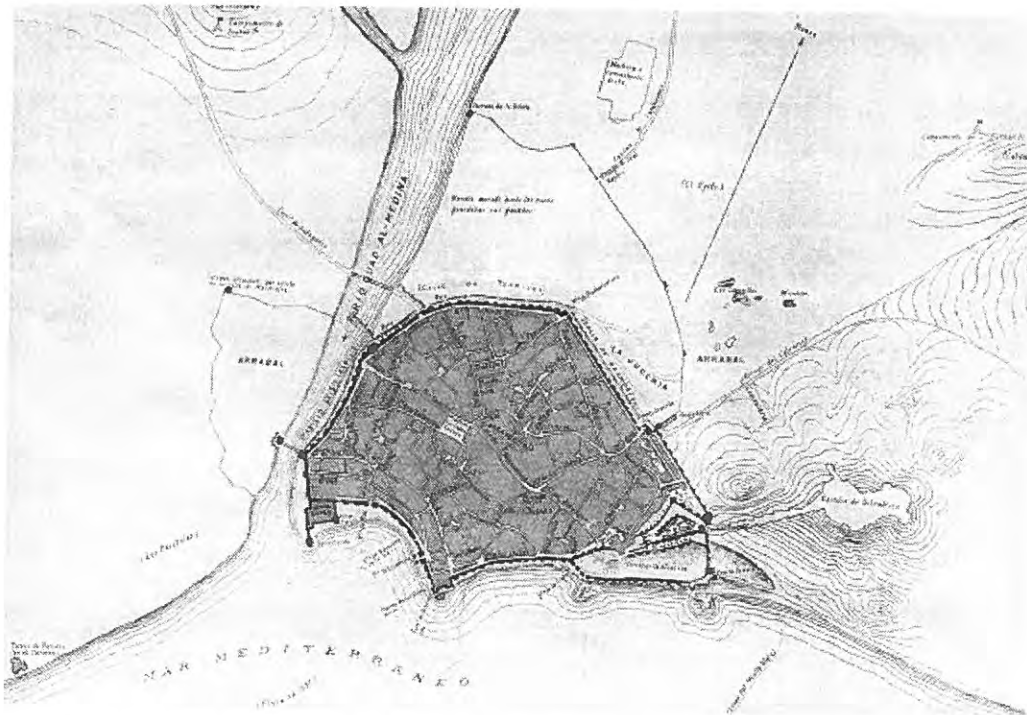
En el plano que en 1805 realizó Onofre Rodríguez para localizar los focos de la epidemia de fiebre amarilla que un año antes había sufrido la ciudad, puede verse cómo, salvo las Atarazanas, la Alhóndiga y la Aduana del Mar, nada queda de las murallas y demás construcciones, que en la mayoría de los casos han sido sustituidas por calles y manzanas de casas (fig. 8)⁵⁰. En la actualidad, con la excepción del arco de Atarazanas y de los restos de la Plaza de la Marina, no hay ninguna señal material de unos edificios que tan sólo son un recuerdo en el callejero del sector de la Alameda: calles San Lorenzo, Torregorda, Atarazanas, Puerta del Mar, Esparteros,... Pero hubo un tiempo en el que, entre la arena y el mar, desempeñaron importantes funciones defensivas y económicas en una ciudad de la que constituían el límite meridional.

⁴⁸ A la hora de redactar este artículo, aún no conocemos la reacción de la opinión pública malagueña sobre los nuevos resultados, si bien mucho nos tememos que tampoco contará con excesivos admiradores. La Plaza de la Marina se ha convertido ya en un asunto sumamente espinoso para la ciudad.

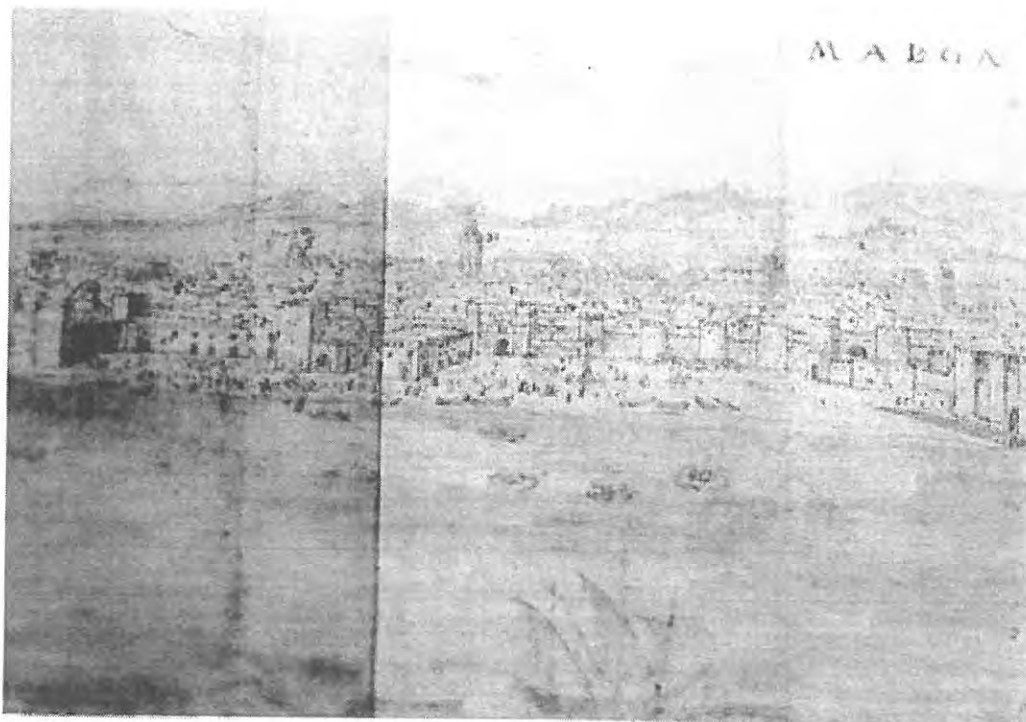
⁴⁹ MERELO, M^a Eugenia, «La Junta declara monumento los dos muros de la plaza de la Marina», *Sur*, 18-IV-1995 y «Cultura recuperará las murallas de la plaza de la Marina antes del fin de año», *Sur*, 16-V-1995.

⁵⁰ Sobre el plano: PORTILLO FRANQUELO, P., *Op. cit.*

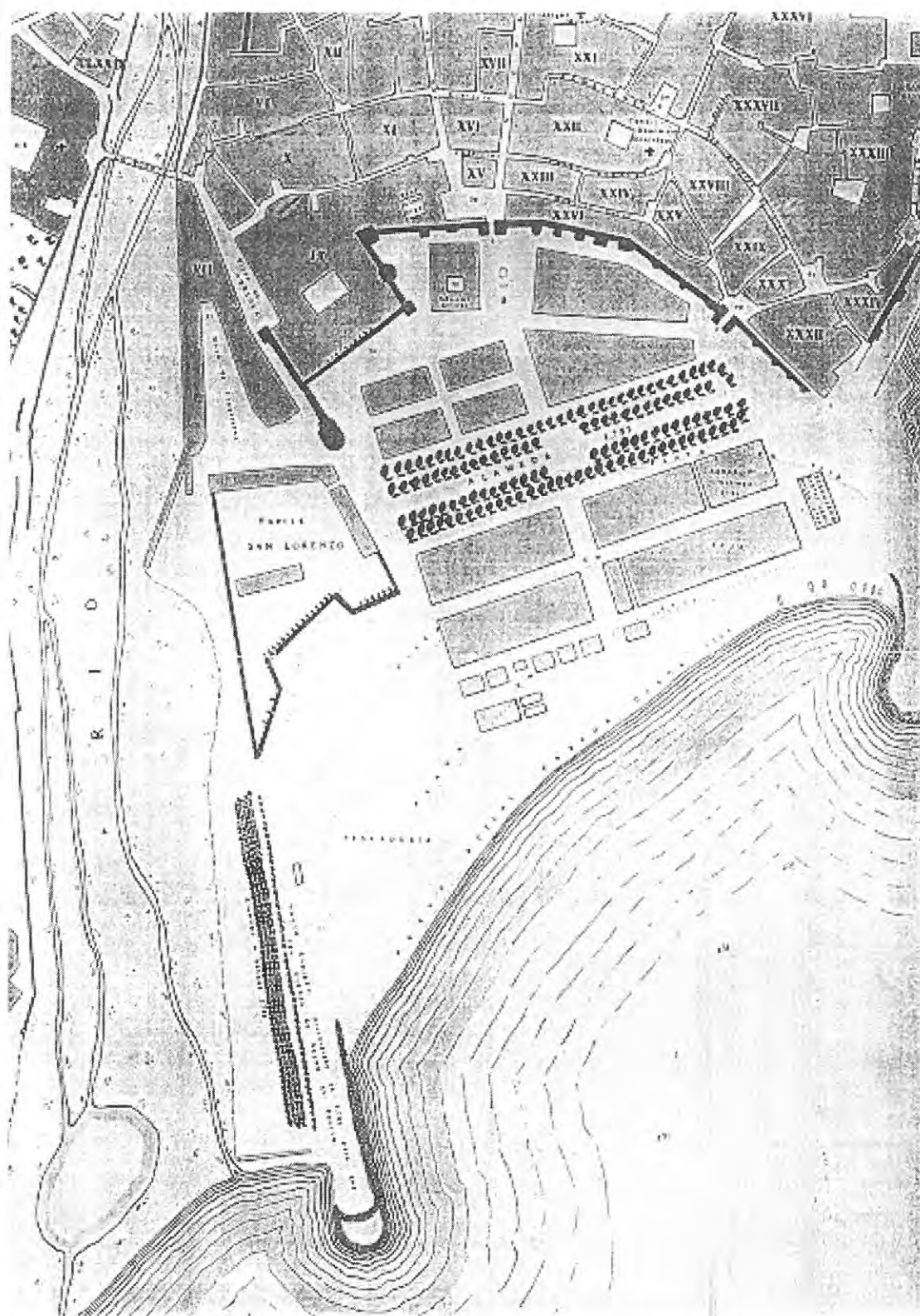
La frontera sur de Málaga: evolución de la muralla desde el castillo...



1. Emilio de la Cerda: «Plano de Málaga musulmana».



2. Detalle de la «Vista de Málaga» de Anton van den Wyngaerde (1564).

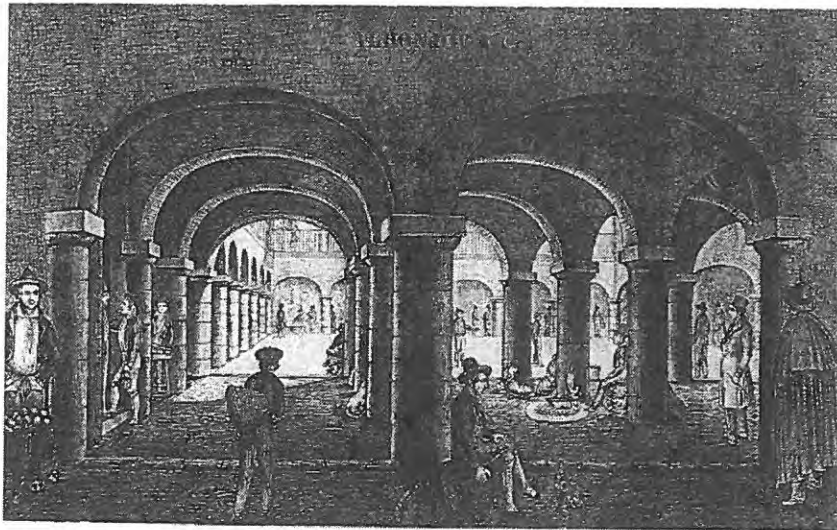


3. Detalle del «Plano de Málaga» de Joseph Carrión de Mula (1791).

La frontera sur de Málaga: evolución de la muralla desde el castillo...



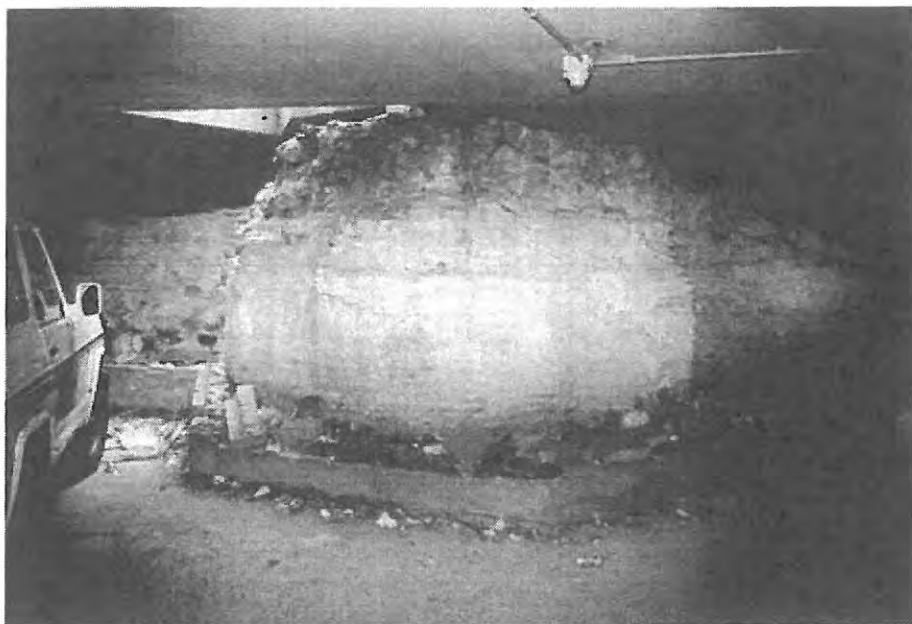
4. Hércules Toreli: «Plano de Málaga» (1693).



5. «Alhóndiga», grabado de *El Guadalhorce* (1839).



6. Detalle de la «Vista de Málaga» de Francis Carter (1772).



7. Restos de la muralla islámica en el aparcamiento subterráneo de la Acera de la Marina.



8. Onofre Rodríguez: «Plano de Málaga» (1805).