

## **El Puerto de Málaga en el siglo XVI. Los inicios de un gran proyecto.**

El puerto de Málaga, situado en un enclave natural idóneo para fondear todo tipo de barcos, con una bahía donde las naves podían estar ancladas a resguardo de los vientos, fue considerado durante la etapa musulmana como uno de los principales del sultanato nazarí de Granada, arribando a nuestras costas naves de comerciantes florentinos, venecianos, catalanes, mallorquines y genoveses.

Con la llegada de los pobladores cristianos, se evidencia su importancia y la consiguiente reactivación del mismo a la vez que se incrementa el tráfico mercantil. Sin embargo, no será hasta el reinado de Felipe II cuando el proyecto de construcción de un puerto para la ciudad se haga realidad.

Muchos intereses económicos y políticos intervendrán para agilizar la fábrica del muelle: el comercio con el norte de África, el abastecimiento de los presidios africanos, la construcción del arsenal que convierte a la ciudad en un lugar de suministro de la flota del Mediterráneo, la exención de impuestos, el comercio de gran cantidad de productos de nuestra tierra como pasas, higos, almendras, anchoas, etc... Todos estos factores harán de Málaga un enclave perfecto para la actividad económica tanto interior como exterior, justificando con creces la necesidad de su construcción.

Las circunstancias financieras y militares, vendrán a determinar el desarrollo de las obras, viéndose en ocasiones paralizadas por las graves crisis que a lo largo de todo el siglo XVI castigaron nuestra ciudad: epidemias, amenazas de turcos, moros o berberiscos y la falta de abastecimiento a la población, que harán imposible a las exiguas arcas municipales el pago de las sisas impuestas por la corona para financiar el proyecto.

A mediados de la centuria el cabildo municipal malagueño determina que el regidor Juan de Berlanga se traslade a la Corte con el fin de obtener de la corona apoyo para la fábrica del muelle a través de cualquier provisión o merced y poder hacer frente a las obras que se pretendían efectuar en la bahía.

Uno de los primeros nombres que nos aparece en las fuentes documentales como encargado durante estos años de las mencionadas obras fue el maestro mayor Juan de Guilisasti, quien colaboró también en el embellecimiento de la Plaza Mayor, realizando 11 pilares de mármol para los soportales de dicha plaza. Fallecido en 1548, sus hijos Esteban y Nicolás y su esposa María Esteban de Sandaçelay, recibieron en concepto de liquidación por parte del Ayuntamiento de Málaga, la cantidad de 57.700 maravedíes, por su salario como maestre mayor de las obras del puerto.

Las referencias a estas obras en las actas municipales son constantes, tratándose en repetidas ocasiones sobre las particularidades de las tareas llevadas a cabo. En 1559 los capitulares discuten sobre la dificultad de proseguir con la construcción del muelle en el lugar donde se había comenzado, pues a causa de la influencia de los arrastres de los ríos Guadalmedina y Guadalquivirejo (Guadalhorce), el avance de los trabajos era empresa imposible, haciéndose evidente la necesidad de construirlo en lugar más apropiado, solicitándose al rey que enviara persona experta que determinara la ubicación más adecuada.

El destacado papel del puerto de Málaga en el apoyo logístico de la Armada Real durante este período queda patente en agosto de 1564 cuando se trata en cabildo sobre las 81 galeras que habían arribado al muelle con un gran número de soldados enfermos. Éstos requerían cuidados médicos y colapsaron los escasos centros hospitalarios de la ciudad, teniendo que solicitar el comendador Gutierre Laso de la Vega una contribución económica extra para socorrer a los enfermos y dotar a los hospitales de más médicos y medicinas para la atención de todos ellos. Incluso se llegó a pedir que se acondicionasen camas en casas particulares para atender a la tropa.

Tras muchas vicisitudes y empeño del consistorio malagueño en hacer efectivo el proyecto, el cabildo insiste nuevamente el 28 de abril de 1584 encomendando al regidor Juan Bautista de Herrera la tarea de llevar una carta a Corte sobre los grandes beneficios que supondría que se pusiese *la primera piedra* para la construcción de un puerto en la bahía de Málaga. En ella se enumeraban las ventajas que traería tanto para la seguridad de las embarcaciones de la Armada, como para el comercio de toda la zona costera andaluza.

La ciudad colaboraría en la financiación del proyecto con dos cuentos (millones) de maravedíes cada año mientras durase la obra. En dicho escrito también se sugería al monarca que autorizara un repartimiento o contribución entre todas las ciudades y lugares del reino y de Andalucía que tuviesen relación comercial con la ciudad, es decir del *hinterland* malagueño. Igualmente se solicitaba que se enviaran 200 moriscos o presos forzados que servían en las galeras como mano de obra para la dicha fábrica.

La Real Provisión de Felipe II expedida en Madrid el día 20 de enero de 1586 vino a sancionar el proyecto del nuevo puerto de Málaga en los siguientes términos:

*...fuésemos servido de mandar se hiziese en ella un muelle do se rrecogiesen a ymbernar nuestras galeras y pudiesen despacharse nuestras Armadas pues de más de la comodidad que avria para el sustento con la abundancia de su comarca nuestra hazienda rreçibiria mucho beneficio...<sup>1</sup>.*

En ella se expresaba detalladamente la financiación del proyecto, acordando aportar la corona 10.000 ducados anuales durante el período de diez años. Para la gestión de dicha empresa se envió al doctor Pareja Peralta, alcalde de la Real Chancillería de Granada, con instrucción de averiguar qué ciudades, villas y lugares de la comarca se beneficiarían de esta magna obra y de dónde se podría hacer un repartimiento para que todos contribuyeran a financiar los trabajos reuniendo otros 10.000 ducados cada año.

---

<sup>1</sup> A.M.M. Colección de Originales, vol. 8 fol. 181-185v.

Para obtener arbitrios suficientes y sufragar la empresa se determina, durante un plazo que no excediera los cuatro años, lo siguiente:

-Que el cabildo malagueño arriende en pública almoneda los seis hechos de bellotas de sus montes, el pasto y la hierba baldía de la Cala del Moral, así como la mitad de la hierba de la Dehesa del Prado.

-Que de cada carga de pasas de lejía e higos que los mercaderes extranjeros cargan por la playa, se pague un real.

-De cada arroba de almendra, un real.

-De cada arroba de pasa larga o de zumaque, cuatro maravedíes.

-De cada carga de pescado seco, salado o fresco, que se saque de la ciudad se pague un real por las mayores y medio por las cargas menores.

-Se manda también imponer una sisa en los mantenimientos de carne, vino y aceite.

En junio del mismo año el Consejo Real responde, una vez valoradas las diligencias realizadas por el doctor Pareja de Peralta, ordenando que se rematen los arbitrios estipulados anteriormente, teniendo que abonar el consistorio malagueño de sus Propios la cantidad de 1.500 ducados anuales, además de los 4.500 que pagaba de los arbitrios.

Otra real orden de 18 de febrero de 1587, especifica las cantidades que debían aportar las villas afectadas en el repartimiento obligándose a todas ellas a participar en el gasto en base a tres factores: primero por su cercanía a Málaga, aspecto que le haría beneficiarse de forma indirecta de dicha construcción; en segundo lugar, por ser una población con un número de habitantes suficiente y tener bienes de Propios; y finalmente, por mantener contacto comercial a través del muelle de Málaga.

Se contabilizaron 37 localidades entre ciudades, villas y lugares repartidos en las jurisdicciones de Málaga, Sevilla, Córdoba, Granada y Jaén las cuales debían contribuir en el repartimiento, amenazándose con multas de 10.000 maravedíes a quienes se demorasen en los pagos.

Como consecuencia de este repartimiento se derivarían diferentes pleitos con ciudades como Vélez Málaga y Granada que se opusieron a ser incluidas en dicha contribución. Vélez Málaga, por su parte, se consideró exenta por no pertenecer a la jurisdicción de Málaga y por ser perjudicial para sus intereses pues a su playa llegaban navíos de comerciantes extranjeros y con la existencia de un puerto en Málaga.

*...çesaría la escala y embarcaçion de barcos de la Torre de la Mar de Vélez, que sería total destruyçion de los veçinos y se despoblaría por ser como es pobre y esteril de cosecha y frutos y no está en camino ni comerçio ni tiene passo por donde le pueda venir ningunas mercadurías ni granjería sino solo por la mar<sup>2</sup>...*

Finalmente el Consejo Real dictaminaría a favor de Málaga solamente en el pleito de Vélez.

Felipe II destinó a Málaga a Fabio Bursoto, ingeniero genovés que reunía en su persona destacadas cualidades técnicas, pues había sido maestro mayor de las obras del puerto de Palermo. Su llegada fue muy aplaudida por el Ayuntamiento malagueño que acordó darle 100 ducados al mes por la dirección de la fábrica del muelle y una casa a costa de los Propios de la ciudad para que se instalara con su esposa y cuatro hijos. Dicho ingeniero realizó un estudio profundo del lugar más conveniente donde ubicar el puerto y se preocupó personalmente de presentar ante el rey el nuevo trazado. Una vez aprobado el proyecto redactado, se puso la primera piedra el día 3 de enero de 1588.

---

<sup>2</sup> A.M.M. Colección Originales vol. 8 fol.182v

Fabio y su hijo Francisco, también ingeniero mayor de las obras, fueron los artífices de la construcción del dique de Levante del Puerto de Málaga, trabajando en esta obra durante más de 20 años.

A lo largo de todo el siglo XVI los malagueños serán testigos del arranque de un gran proyecto portuario que vendrá a determinar la trayectoria de la ciudad a través de muchos años, aportando prosperidad e incardinándola en el eje económico y militar de la política nacional e internacional de los Austrias.

## BIBLIOGRAFÍA

RODRÍGUEZ ALEMÁN, I. *El Puerto de Málaga bajo los Austrias*, Málaga, 1984

## REFERENCIAS DOCUMENTALES

(A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, Escribanía de Cabildo, 1785/1-12.

A.M.M., Actas Capitulares vol. 14, fol. 220v.

A.M.M., Actas Capitulares vol. 16, fol. 353v.

A.M.M., Actas Capitulares vol. 22, fol. 291-291v

A.M.M., Actas Capitulares vol. 23, fol. 175v

A.M.M., Colección de Originales vol. 8 fol. 181-185v.