

LA DEFENSA DE MOTRIL EN LA EPOCA DE LOS AUSTRIAS. FACTOR CONDICIONANTE DE SU DECADENCIA

JOSE LUIS BAREA FERRER

RESUMEN

El presente trabajo trata de resaltar el papel fundamental de la ciudad marítima en el Mediterráneo de los siglos XVI y XVII y centra particularmente su atención en uno de los municipios más importantes de la costa del Antiguo Reino de Granada desde la época nazari hasta nuestros días: Motril. A través de sus líneas se va dibujando la problemática que le afectó durante el período de los Austrias, así como la evolución que en materia defensiva —centrada fundamentalmente en tomo al fenómeno de la piratería— sufrió la ciudad, defensa, por otra parte, que influyó de un manera decisiva en su urbanismo, su demografía y su economía y que —por sus endémicas carencias— acabó dando al traste con el papel que Motril había jugado, desde tiempo inmemorial, como salida natural de los productos granadinos hacia el exterior, siendo suplantada en estas funciones por la ciudad y puerto de Málaga —su rival más directo— que acabará convirtiéndose de esta manera en el eslabón económico básico del reino granadino.

SUMMARY

The cities on the Mediterranean coastline played a major role in the 16th and 17th centuries. This was particularly true of Motril, one of the most important cities of the Ancient Kingdom of Granada, from the Nazari Period to the present. In this article we depict the problems which affected it during the period of the House of Hapsburg, as well as the evolution of its coastal defences, which were built principally because of the constant threat of pirate attacks which Motril frequently endured. The city's urban structure, demography and economy were greatly influenced by these defences, and the deficiencies in them were a decisive factor in Motril's decline in importance as the port from which Granada's products were marketed abroad. As a result, Málaga, its most direct rival, took over this important, economic role as the link between Granada and the exterior.

Es un hecho evidente que el hablar de la evolución e historia de las ciudades costeras mediterráneas en la Edad Moderna supone, sin género de dudas, hablar del espacio mediterráneo y de su trascendencia política, social y económica a lo largo de muchos siglos de nuestra historia, porque el Mediterráneo en todos estos años es básicamente un equipo urbano. Son

sus ciudades las que todo lo unen y todo lo relacionan, las que todo lo animan y todo lo explican.

Motril va a ser, dentro de este planteamiento general, una célula más en el engranaje urbano mediterráneo, un punto inmóvil en el mapa que va a nutrirse de movimientos, pues su comercio, su economía y su vida no es sino movimiento. Y movimiento es ruta. Por eso la villa motrileña, nacerá, crecerá y se desarrollará en función de su situación geográfica y su misión consistirá, al igual que el resto de las ciudades costeras, en asegurar los necesarios trasbordos entre mar y tierra. En el caso del Reino de Granada, la tierra que se alza detrás de la costa está bloqueada por las montañas; por eso no hay un solo puerto ni un solo núcleo urbano importante que no tenga una brecha hacia el interior. De esta forma, Gibraltar enlazará con Málaga a través de Estepona, Málaga y Granada a través de Zafarraya, enlazando con la vía marítima de Almería y Granada-Motril a través del Valle de Lecrín y el río Guadalfeo.

Al mismo tiempo, estas montañas protectoras del litoral no pueden menos que favorecer una intensa vida marítima. Situadas a orillas del mar dirigen su emigración, naturalmente, hacia el mar próximo, estableciéndose así una asociación entre la vida marítima, por una parte, y la economía montañesa, por la otra. Ambas se influyen y se complementan y de ahí la asombrosa asociación de la labranza, los puertos y la pesca, es decir, de la vida agrícola y marinera.

Pero estas poblaciones marítimas, células básicas, como ya hemos dicho, no bastan por sí solas para crear una región viva del mar. Les falta el apoyo insustituible de una gran ciudad que les provea; una ciudad con sus establecimientos de mercaderes, sus aseguradores, y con todas las múltiples formas que puede ofrecer un medio urbano. Para Motril esta ciudad será Granada que, aparte de su empuje económico, social y cultural, buscará la costa por una circunstancia geográfica: su aislamiento al norte y al oeste, de ahí que la inercia del reino granadino, dentro de la gran plaza que significa la Depresión Penibética, tienda hacia el mar, inercia que aún hoy continúa. En este sentido, Málaga resultará más útil que Almería y, por tanto, la situación de Granada, a setenta kilómetros del Mediterráneo, vía Motril, y a menos de ciento cincuenta de Málaga, recurriendo a la vía Alhama-Vélez Málaga, será más favorable que la de las ciudades del Guadiana Menor. De aquí la importancia de los tres núcleos urbanos costeros de Motril, Vélez-Málaga y Málaga para Granada, zonas, por otra parte, ricas en agricultura y pesca.

No obstante, con el paso del tiempo, Motril y Vélez-Málaga van a ir perdiendo potencial frente a Málaga, que cada vez más adquiere más presencia y fuerza, terminando por convertirse en el eslabón económico básico del reino granadino, dentro de ese intenso movimiento de “acarreo”

de los pueblos en todos los aspectos, humano, social, político y económico. En un germen de ese tráfico que hace a la España Moderna¹.

¿Cuáles van a ser los determinantes de este auge malagueño y de los declives motrileño y veleño? Las tres ciudades tienen los mismos problemas defensivos, la misma infraestructura, las mismas necesidades y los mismos condicionantes y, sin embargo, el despegue de Málaga va a ser vital para sus rivales y para comprender en buena parte, en nuestro caso, la historia motrileña de los siglos XVI y XVII, porque no hay que olvidar que, desde mucho tiempo atrás, los puntales fundamentales de la vida de Motril fueron su agricultura y su puerto y que, a partir del desarrollo malagueño, la economía motrileña comenzará a declinar paulatinamente, no recuperándose la actividad portuaria nunca más y teniendo gran parte de la culpa su debilidad defensiva que va a perjudicar considerablemente la seguridad de sus aguas favoreciendo los asaltos y saqueos, a lo que se unirá las especiales características de su población y otra serie de factores, entre los que destacan la evidente jerarquización de los once puertos que disponía el reino granadino, puertos que se iniciaban en el de Cuevas, al este, y terminaban en el de Savinilla, al oeste, y en los que se observa un proceso de decadencia de los “orientales” frente a los “occidentales” desde fines de la Edad Media², unido a una serie de circunstancias favorables a Málaga como su claro auge demográfico, su riqueza en productos apetecidos por los extranjeros, como el vino, las pasas y las almendras y su estratégica situación dentro de las rutas generales del comercio que la convierten en un magnífico puerto de escala y puerto comercial, a lo que hay que unir su conversión, desde la época de los Reyes Católicos, en la punta de lanza del gran sueño: la conquista del Norte de Africa, convirtiéndose en el gran depósito de armas y hombres y en la mayor estación proveedora de los presidios y plazas africanas. Finalmente, otro factor debe ser considerado, el de la escasa repercusión que para Málaga tuvo la rebelión morisca, frente a otras zonas del reino granadino que, como consecuencia de la misma, perdieron gran parte de su potencial, como fue el caso de Motril.

La villa de Motril contaba con una población en su mayoría morisca. Cuando se produjo la sublevación en 1568, no se levantó en armas porque la guarnición militar de la plaza lo impidió, pero los sublevados de las villas vecinas la saquearon e incendiaron el 8 de noviembre de ese mismo

1. BAREA FERRER, José Luis: “Vicisitudes en torno a la construcción del nuevo puerto de Málaga en el siglo XVI”. *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglos XVI-XVII)*. Córdoba, 1978, t. I, pp. 99-107.

2. VINCENT, B.: “Málaga, port de l’Andalousie orientale aux XVI et XVII siècles”. En *Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVI-XIX siècles)*. *Actes des Journées d’Etudes*. Nice, 1976, pp. 121-129.

año, lo que facilitó que una buena parte de sus vecinos huyeran y se uniesen a la revuelta, a lo que hay que unir el hecho de que la despoblación era evidente desde años anteriores como consecuencia del fuerte encabezamiento de 331.000 maravedís con que la villa estaba gravada desde 1547. Hay que tener en cuenta que ya se quejaba el Cabildo en 1549, de que por causa del encabezamiento “gran parte de los vecinos se ha ido”³ suplicando al Rey se rebajase el mismo pues, “los nuevamente convertidos y vecinos de esta villa son los que contribuyen y pagan dicho encabezamiento, pues los otros vecinos conforme por privilegio de Su Majestad como por el parece no son obligados a pagar cosa alguna”.

Terminada la guerra, la expulsión de los moriscos significará para Motril un bache demográfico de capital importancia que repercute de una manera directísima sobre el cultivo de la caña y la producción de azúcar, con lo que se cerró la cadena de una serie de hechos negativos que, desde la Reconquista, Motril había padecido. No hay que olvidar que la alteración que se produce en el sistema económico granadino a raíz de la conquista, alteración que es fundamental en la distribución y desarrollo de las zonas urbanas de expansión, es enorme en muchos aspectos. Se produce un trasvase de bienes gigantesco, acompañado de la sustitución parcial de una mentalidad y unas técnicas de quehacer productivo por otras. Se entra en un ciclo económico totalmente distinto y, junto a la corriente de recorte de privilegios de la comunidad islámica, va a aparecer la repoblación cristiana con el establecimiento de un régimen militar, administrativo, jurídico y religioso para su uso exclusivo, régimen cuya financiación va a recaer en buena parte sobre la antigua población musulmana que, a todo lo largo del siglo XVI, va a estar sometida a una presión constante, tanto por parte del repoblador cristiano como de la Corona, inconsciente ésta última en muchas ocasiones del enorme mal que provoca permitiendo, por ejemplo, la intransigente política de Cisneros, o el que, en 1512, tras la petición por parte de los cristianos viejos, los moriscos motrileños sólo puedan vivir en los arrabales de la villa, fuera del recinto fortificado⁴. Si a esto unimos medidas tan impopulares como la confiscación de los bienes de los moriscos secuestrados o muertos en los ataques berberiscos, así como de los que se marchan, el pago de los impuestos de la “Farda” para costear los gastos de la defensa de la costa, el que se le den plazos terminantes para su conversión... y un largo etc., más, el resultado será el progresivo abandono de la villa y la marcha a otros lugares.

A estos hechos hay que añadir para comprender el declive motrileño y

3. A.M.MO. Libro Actas del Cabildo. Sección 11-2-1549.

4. A.M.MO. Libro Actas del Cabildo. Sesión 7-5-1512.

la caída de su puerto el mal estado defensivo de la villa a todo lo largo de la época de los Austrias, sumamente débil, lo que unido a la riqueza de sus tierras la hace ser uno de los lugares de la costa más asaltados por los piratas y su puerto uno de los más inseguros de todo el Reino.

¿Cuál era el aspecto físico de la villa en estos años? Henríquez de Jorquera en sus “Anales de Granada”, obra gracias a la cual podemos conocer el estado del reino granadino cincuenta años después de la repoblación, valorando los resultados tras el colapso económico que significó la expulsión de los moriscos, y que se encuentra situada entre el apeo general del reino ordenado por Felipe II en 1572 y el inventario análogo realizado posteriormente por orden del ministro Ensenada, la describe de la siguiente manera:

“Once leguas de Granada a su mediodía, en la costa de Almuñecar, en hermosa playa del Mediterráneo mar, plantada toda de caña de azúcar, está la famosa villa de Motril, con una grande acequia de agua por su cabecera que le sirve de muros para su defensa quando ay rebatos, ramblandola por su vega; con un fuerte castillo que es su Iglesia Mayor y en su playa el castillo de Valadero con el fuerte de San Cristobal que le esta a cavallero. Su pesca es copiosisima que se lleva a Granada y a otras partes. Abunda de vino, seda y azúcar, que labra en ocho ingenios, ocupando en su labor innumerable jente que van a la temporada donde se remedian los travajadores. Havitanla dos mil vecinos con mucha nobleza y hombre caudalosos, divididos en dos parroquias con vicario y consistorio de la diócesis de Granada, dos combentos, quatro hermitas y buen hospital. Gobiernanla un Alcalde mayor que pone el Corregidor de Granada, treinta regidores jurados y alférez mayor, alguacil mayor. Tiene de presidio y guarnición dos compañías, una de a cavallo y otra de arcabuceros, sin el batallón y milicias... Oy pretende el titulo de ciudad y pienso que esta hecha la merced. Si lo fuere se pondrá al marjen...”⁵.

Esta descripción que corresponde a la primera mitad del siglo XVII, es similar en sus puntos básicos a la que podemos hacer de la villa en el siglo anterior. Cuando en 1567, el maestre de campo Antonio Moreno, con ayuda del ingeniero Francisco Aguilera, realiza un reconocimiento de la costa del reino granadino, al informar sobre Motril dice que es un pueblo con seiscientos vecinos, de los que unos doscientos cincuenta son cristianos viejos y el resto moriscos. Manifiesta que sus defensas son muy esca-

5. HENRIQUEZ DE JORQUERA, F.: *Anales de Granada*. Edición de Antonio Marín Ocete. Granada, 1934, vol. I, pp. 147-148.

En 1657 Felipe IV le concederá a Motril el título de ciudad y separa su Corregimiento del de Granada. Jorquera escribe la anterior descripción unos años antes de la concesión.

sas, calificándolo de⁴ pueblo abierto”, cosa totalmente cierta ya que el único reducto importante con el que cuenta es su Iglesia Mayor, construida entre 1510 y 1514, y en la que, en el momento de la “visita”, se estánacabando en sus esquinas los dos baluartes que, en través uno de otro, defendían las cortinas o murallas con dos rebellines que miraban a la Plaza Mayor, mientras que a la zona del campo tenía una estrada cubierta y un pequeño foso. En cuanto a su cerca o muralla propiamente dicha, manifiesta que está construida un trozo de ella “comenzada a hazer de tres tapias en alto y de largo terna como quatrocientos pasos” refiriéndose, sin duda, a la muralla de la zona de levante que iba desde la Acequia, que cerraba la villa por la parte del mediodía, hasta el Postigo de Beas ya que desde éste la defensa se basaba en el sistema de “casamuro”, o barrera de casas unidas que hacían las veces de muralla, casamuro que ocupaba toda la zona norte hasta unirse a la Iglesia Mayor, así como la zona de poniente hasta cerrarse con la Acequia. En caso de rebato, mujeres, niños y “gente inútil” se guarecían en la iglesia, mientras que los hombres y “gente de guerra” acudían a la defensa, contando la comunidad para estos casos con unos ciento cincuenta hombres armados de arcabuzes y ballestas. Por lo que se refiere a “Motril puerto”, éste se encontraba situado “a un tiro de arcabuz y mosquete” del pueblo, teniendo “un padrastró de una montaña a donde esta una hermita”, refiriéndose al cerro de Santa María de la Cabeza en la actualidad⁶.

Hay que aclarar que en el momento de la conquista, en diciembre de 1489, la villa estaba rodeada por una cerca de mampostería que le servía de defensa y que diez años más tarde, concretamente en 1499, sería totalmente derribada, completándola un castillo que se encontraba en “Motril Puerto”, en el cerro de Santa María de la Cabeza, castillo que se concedió al secretario real Francisco Ramírez de Madrid en 1491, como premio a sus servicios, y que se derribará también en el mismo año que la cerca.

Volviendo a la descripción de 1567, completa Antonio Moreno su visión sobre la zona motrileña hablando de la Torre del Baradero, edificada en el año 1513 con cargo a la sisa de la sal, calificando la zona como muy peligrosa.

es todo playa y padules por la qual suelen yrse muchos moriscos a Berveria, porque para hombres muy platicos en la tierra ay algunos pasos por entre el padul por donde suelen pasar y tanvien se an llevado christianos y de dos años a esta parte se an ydo seis o siete vareas y se an llevado algunos cristianos en ella”.

6. A.G.S., Guerra Antigua, Leg. 165. Reconocimiento de la costa del Reino de Granada hecho por el maestro de campo Antonio Moreno (5 Nov. 4 Die. 1567).

Motril, al igual que el resto de la costa, vive obsesionada con el problema de la defensa desde principios de siglo. No olvidemos que por las características de su población y por su situación geográfica y económica que la hace muy vulnerable a los ataques berberiscos, en 1493 ya dispone de una guarnición militar cuando hasta 1497 la zona occidental de la costa granadina no va a contar con una defensa realmente organizada⁷ y hasta 1501 la zona oriental⁸. Desde 1511, año en que la traza de la muralla ya está hecha, las peticiones a la Corona van a ser constantes solicitando se realicen las obras⁹, obras que no comenzarán hasta 1528, tras la merced al Cabildo motrileño por el emperador Carlos en 1526 de un impuesto extraordinario para financiarlas, año que el rey permanece en Granada. No obstante la lentitud es la tónica y las obras avanzan tan despacio que, finalizando el siglo XVI, la muralla no estaba aún cerrada, aunque ya tenía las puertas de Castell de Ferro y de Granada y los postigos de Beas, Oliver, Toro, Loro y Mesones, entradas que, en definitiva, venían a responder a las primitivas que la villa tenía en época musulmana.

En cuanto al sistema defensivo implantado en la zona oriental a partir de la Real Provisión de 1501, éste se concretaba en un total de ciento seis hombres repartidos desde Almuñécar hasta la torre de Garrofa en Almería, que comunicaban de un puerto a otro la llegada de un barco enemigo tocando una campana si era de noche y haciendo “ahumadas o almenaras” si era de día. Por cada aviso de peligro efectivo se gratificaría al guarda que hubiese dado la señal con diez doblas castellananas y, en caso contrario, la negligencia se pagaría con cien azotes y el destierro del Reino de Granada.

Junto a los guardas una serie de cargos completaban las torres de vigilancia: visitadores, escribanos, requeridores, secuestradores, alcaides, atajadores y pagadores. Intentando establecer una posible jerarquización de estos cargos, anotemos que eran puestos de más responsabilidad los de visitador y requeridor, que vigilaban el cumplimiento de las normas defensivas, y en el orden administrativo, los de escribanos y secuestradores, ya que de ellos dependía que el servicio económico que sostenía el sistema defensivo funcionase correctamente y no se produjesen interrupciones entre la cobranza de impuestos y la paga al personal encargado de la custodia y vigilancia costera, impuesto ya citado y conocido con el nombre de “Farda de la mar” que debían costear los moriscos. Concretamente corres-

7. A.AGR., Leg. 58-2 “Ordenanza e Instrucción sobre la guarda de la costa del Reino de Granada” 13 de septiembre de 1497.

8. A.AGR., Leg. 58-2 “Provisión encabezada por el Rey y la Reina para que se tenga y guarde en la visitación del Reino de Granada” 1 de agosto de 1501.

9. A.AGR., Legs. 130-4, 20-4, 129-1.

pondría pagar a la villa de Motril “e Salobreña e sus tierras” 40.000 maravedís. En total, la guarda de la costa suponía un importe de 2.417.520 maravedís¹⁰, cantidad que difícilmente se recaudaría al encontrarnos, en 31 de diciembre de 1502, una orden aclaratoria sobre la forma de cobranza y pago, firmada del Rey y de Hernando de Zafra¹¹, en la que se vuelve a insistir sobre la necesidad del cobro del impuesto para mantener la vigilancia y, en 13 de septiembre de 1511, otra Provisión reglamentando de nuevo la guarda de la costa firmada de Don Fernando y Lope Conchillos, en nombre de Doña Juana¹².

Aparte del sistema de vigilancia descrito que permanecía durante todo el año y en el que correspondían a Motril dos guardas que estaban situadas primero en las llamadas “pescaderías” y que, a partir de 1513, pasaron a la recién construida Torre del Baradero, desde el mes de marzo hasta el de octubre —época en la que también se encontraba la “Armada del Mar de Alborán” efectuando recorridos por la costa— las guardias se intensificaban durante las veinticuatro horas del día a cargo de los vecinos, estando obligada toda la población cristiana, tanto vieja como nueva, a intervenir en las velas. Concretamente, en el caso de Motril, éstas se situaban en la Puerta de Castell de Ferro, Torre de la Vela de la Iglesia Mayor, Puerta de Granada y Torre del Hospital Real de Santa Ana. El motivo de la vigilancia intensiva durante estos meses obedecía lógicamente a que era la época de mayor peligro, puesto que durante el invierno las incursiones disminuían considerablemente.

Sin embargo, y a pesar de todas las medidas descritas, la inseguridad era total, se vivía atemorizado y las constantes incursiones piráticas que se padecían motivaba el que cada vez menos navios se atreviesen a fondear en el puerto motrileño. Las referencias a esta inquietud y a las medidas que se estiman necesarias para poder vivir con tranquilidad son constantes y numerosísimas. Se piden armas, se realizan inspecciones a las obras, se suplican refuerzos de tropas... En 1526, por ejemplo, se pide que en el partido de Motril se coloque cien ballesteros que aseguren el camino de la villa a Granada por la Cuesta de la Cebada, así como el de Castell de Ferro a Granada y el de las Alpujarras. “Son caminos muy peligrosos donde se an muerto y captivado muchos cristianos”¹³. Asimismo, en la

10. A.A.G.R., Leg. 11-24. Orden del Conde de Tendilla para hacer el repartimiento de la guarda de la costa porque había “muchos agraviados”. Granada, 20 de mayo de 1501.

11. A.A.G.R., Leg. 58-2. Orden aclaratoria sobre la forma y obligaciones de cobranza y pago. Madrid, 31 de diciembre de 1502.

12. A.A.G.R., Leg. 28-2. Provisión reglamentando de nuevo la guarda de la costa. Burgos, 13 de septiembre de 1511.

13. A.G.S., Guerra Antigua, Leg. 1. Suma del memorial que está hecho para la guarda de

relación de la visita que de la costa de Granada realiza Ramiro Núñez de Guzmán, entre los meses de noviembre y diciembre de 1526, hablando del peligro de desembarco y ataques a las zonas más ricas de la costa, sugiere que los acostamientos de tropa sean en Almería, Vélez-Málaga, Motril y Marbella¹⁴. Igualmente, en un memorial de 1538, en el que se analizan los lugares en que se encuentra repartida la gente de a pie y de caballo de la costa que se paga con la “farda”, se pide que en Motril y su zona se instalen cuarenta lanzas y setenta peones, por ser zona rica y estar desamparada en defensa¹⁵. El 6 de noviembre de 1558, ante la insistencia del Cabildo, se emitirá una Real cédula en la que se ordena la reparación de la muralla de Motril a costa de los bienes confiscados a los moriscos “porque es cosa neçesaria e de gran ínteres a la villa e si no se remedia se desara lo lia fecho”¹⁶.

En realidad, el mal estado de las defensas motrileñas no es una excepción. Toda o casi toda la costa se encontraba en idénticas condiciones, convertida en ruinas y sin armas. Los veranos pasaban en un continuo sobresalto ante el temor de ataques y las referencias en la documentación de la época relativas a la aparición de naves enemigas es tan constante como la petición de ayuda material y humana, naves que, si en la primera mitad del siglo XVI son casi exclusivamente de piratas berberiscos, a partir de esa fecha se van a mezclar con navios de otras nacionalidades. Así, en abril de 1590, se envía un correo a Granada dando cuenta de que a la vista de Motril se encontraban “mas de quarenta navios de corsarios ingleses y holandeses”¹⁷, tomándose las precauciones habituales de rebatos y revista de armas y hombres, situación que va a repetirse también en el siglo siguiente. En 1616, en el mes de septiembre, había delante de Motril cuarenta navios de turcos y las intenciones de desembarco y ataque eran claras. Se pide ayuda urgente a Granada que, rápidamente, moviliza una parte de sus tropas juntándose en la villa más de dos mil hombre procedentes de la Alpujarra y el Valle de Lecrín, “e hicieron embarcar a los turcos con mucho daño, matandole mucha jente al embarcar, si bien se llevaron el saco y algunos prisioneros”. Pero el daño que no llegaron a hacer los turcos lo hicieron los propios cristianos. El saqueo que estas tropas efectuaron sistemáticamente en la villa la dejó en tal estado que el arzobispado de Granada y otras personas principales de la ciudad tuvie-

la costa del Reino de Granada que ha de haber 500 ballesteros que sean hombres de campo y muy diestros en ballesta.

14. A.G.S., Diversos de Castilla. Leg. 44. Visita de Ramiro Núñez de Guzmán a las fortalezas del Reino de Granada, fols. 15 y ss.

15. A.G.S., Diversos de Castilla, Leg. 37.

16. A.G.S., Registro del Consejo, Libro XXIV, fol. 308.

17. HENRIQUEZ DE JORQUERA, F.: *Anales...*, vol. II, pp. 529-530.

ron que acudir a socorrer “con cobertores, vestidos y otras cosas necesarias”, a los motrileños “por haber quedado la gente de la villa pobres y desnudos”¹⁸. En 1625 se volvieron a ver en Motril naves de corsarios que desembarcaron junto al castillo de Castell de Ferro llevándose una saetía ante la impotencia de los defensores del castillo que no pudieron hacer nada con su artillería por no disponer de balas para la misma. A continuación, los corsarios sacaron otro navio de mercaderías del puerto motrileño, situación que vuelve a repetirse años más tarde, concretamente en 1640 y 1641¹⁹.

Tal era la angustia que se padecía que en 1626, se suplicó al Rey se le concediese a Motril licencia para hacer un fuerte terraplenado junto a la Torre del Baradero ofreciendo encargarse de su fábrica y conservación, así como de la compra de cuatro piezas de artillería para colocarlas en el citado fuerte. Sólo se pedía que la Corona pagase seis soldados y un alcaide para que residiesen en él permanentemente. Don Diego López de Zuñiga, Capitán General de la Costa, envió un informe favorable al Rey sobre este proyecto manifestando que la fortificación a propósito que se podía hacer en Motril para poder estar seguros, era un reducto que fuese capaz de albergar dentro de él a la gente de guerra. La duda estaba en si ésta sería suficiente o habría que hacer también un fuerte. A solucionar el problema acudió, comisionado por la Corona, Don Iñigo Briceño de la Cueva que, tras inspeccionar el terreno y vistas las circunstancias que concurrían en la villa, propuso que el lugar más adecuado para la construcción del reducto era, tal y como proponía Motril, la zona de la Torre del Baradero porque junto a ella había una serie de almacenes dedicados al azúcar y una serie de viviendas construidas. Bajando la torre y haciéndola doble de tamaño, se podría utilizar como baluarte con las cuatro piezas de artillería, y con lo que se debía añadir para cerrar el reducto, quedarían unas caballerizas que podrían albergar veinte caballos, habiendo sitio, además, para la vivienda del alcaide y para los artilleros, soldados y guardas que debían permanecer en él. La fábrica costaría 4.000 ducados y podría acabarse en el plazo de cuatro meses si se tomaban los medios necesarios.

Se argumentaba la necesidad del reducto para que éste diese seguridad a los navios que acudían al puerto “a contratar”, impidiendo que fuesen molestados o atacados por los corsarios “causa primera del deterioro de este puerto”. Naturalmente, al defenderse la zona de poniente, el peligro pasaría a la de levante, a la zona de Carchuna, a la que también, según

18. HENRIQUEZ DE JORQUERA, F.: *Anales...*, vol. II, pp. 609-610.

19. HENRIQUEZ DE JORQUERA, F.: *Anales...*, vol. II, pp. 641, 684 y ss.

sugerencias de Don García Bravo, Corregidor de Granada, era necesario hacer alguna fortificación porque, al ir creciendo Motril en tamaño, se habían fabricado

casas tan altas y en sitios tan desacomodados para su fortificación que hoy esta hecha un casar avierto en estado que no se puede hazer en ella cosa que sea como conviene, que si con horden a casamuro se hubiera fabricado como Vuestra Majestad tiene resuelto, los mismos edificios fueran defensa...”²⁰.

El problema era evidente: con el tiempo las casas se habían ido construyendo fuera del reducto hasta llegar a formar calles. Para colmo, el arzobispo de Granada, Don Pedro Vaca de Castro, había hecho derribar uno de los baluartes de la Iglesia Mayor, así como la mayor parte de la estrada cubierta de la zona norte, para construir la capilla mayor del templo.

Ante esta situación, las recomendaciones de Briceño se orientaron a aconsejar que para conseguir una mínima seguridad en la villa se reparase el reducto antiguo levantando el parapeto y haciendo a trechos unas garitas que ayudasen a la defensa, se limpiasen las “vocas de las calles”, se pusiesen puertas al Postigo de Beas y se le hiciese un través encima, y en el resto del reducto que estaba a casamuro se construyesen también otra serie de garitas. En cuanto a la Iglesia Mayor, pedía al Rey escribiese al arzobispo de Granada para que se construyese en la nueva capilla mayor un “caballero” para que por esta zona hubiese también defensa. Poniendo en estos puntos seis u ocho piezas de artillería, así como en el reducto que estaba junto a la Acequia, construyendo otro similar en la zona del convento de la Victoria y bajando la altura de las casas levantadas fuera de la fortificación, se creía sería suficiente para poder defender la villa “a escudo y lanza”.

En cuanto a la otra petición motrileña, la de que se hiciese un fuerte en el cerro de Santa María de la Cabeza, fuerte que también debía proveerse de artillería, mosquetería y alcaide y cuyo fin esencial era el de proteger el puerto, Briceño no lo consideraba necesario por una serie de razones, entre ellas el estar fuera de la villa, la pequeñez del sitio y el que estuviese construido en él el convento de San Francisco. Si se producía un ataque, éste sería lógicamente por la zona exterior donde estaban los ingenios de azúcar y las casas, elementos que servirían de protección a los asaltantes. De

20. A.G.S., Guerra Antigua, Leg. 947. Carta de Don Iñigo Briceño de la Cueva al Rey, de 26 de noviembre de 1626, con noticias sobre la defensa de la costa de Granada y particularmente sobre Motril y Torre del Baradero.

ahí la necesidad de dotar a la Iglesia Mayor con artillería pues, estando ésta bien pertrechada, cualquier intento de fortificarse los enemigos en el cerro sería inútil ya que se les barrería con los disparos desde la Iglesia, así como desde el primer baluarte que se encontraba junto a la Acequia.

Como colofón de este minucioso informe, Briceño pedirá a la Corona provea 10.000 ducados para continuar las obras defensivas, no sólo de Motril, sino también de otros lugares, dinero “con que poder acudir a lo más forzoso si se dilata, lo que hoy se apuntalara un poco, después con mucha suma no se podrá hazer”.

La petición de dinero a la Corona para sufragar los gastos es lógica en el siglo XVII. No olvidemos que los moriscos ya han desaparecido como habitantes con personalidad propia del reino granadino y, por lo tanto, han dejado ya de sufragar los gastos defensivos de la costa, aunque también durante todo el siglo anterior se haya pedido constantemente a los monarcas ayuda económica, lo que nos lleva a pensar en la fragilidad del sistema tributario impuesto y en sus numerosas irregularidades. Por otra parte, la mala situación de la Hacienda española desde la época de Felipe II, situación que se prolonga y agrava durante todo el XVII, hace que las obras se comiencen y no se acaben o simplemente que queden sólo convertidas en proyectos, obras que, al mismo tiempo, estaban condicionadas por los pocos adelantos técnicos de la época ya que la campaña de construcción y reparaciones se iniciaba a finales de febrero y se acababa en octubre, paralizándose en invierno por el mal tiempo, las pocas horas de luz y porque la obra no “cuajaba” con la necesaria rapidez a causa de la humedad y el frío.

La realidad es que, volviendo al caso que nos ocupa, los motrileños padecían tal temor ante los ataques exteriores que, como afirma Briceño, “hechan de ver que tienen riesgo, y se an proveido de arcavuces y mosquetes y se hallan en aquella villa setecientos o más vezinos mosqueteros, arcavuzeros y algunas picas, exercitandose con denuedo en el manejo de las armas”.

Y es que la situación no era para menos. En 1616, se había emitido una Real cédula e Instrucción para volver a construir la Torre del Baradero, que estaba completamente destrozada al no habersele hecho ni una reparación desde que se levantó en 1513²¹, y, en 1669, concretamente el 19 de febrero de ese año, volvía a emitirse otra Real cédula de Su Majestad la Reina Gobernadora, sobre la “reedificación del Castillo y Torre del Baradero” que, según un reconocimiento del Marqués de Santillan, Capitán General de la Costa en estos momentos, estaba totalmente arruinada y,

21. A.G.S., Registro del Consejo, Libro CXXII, fol. 10.

dada la importancia del lugar, “ansi como por tener la ciudad de adbitrio que tenían aplicados para la obra”, se sugería que para su fábrica se tomasen cuentas a la ciudad desde el día que administraba el arbitrio de la renta del azúcar, “adbitrio que se le concedió para este fin y está usando del sin saber en que se convierte”.

Con los atrasos se podría comenzar la obra y, si éstos no se conseguían, se beneficiaría la alcaldía a la persona que se encargase de la obra. De esta forma, viéndose la ciudad en la contingencia de perderla, no tendría más remedio que efectuarlas²². El 19 de marzo de ese mismo año, mediante otra Real cédula se nombrará la comisión que había de llamar a cuentas a Motril sobre el arbitrio del azúcar, comisión que procedería contra las personas, bienes y haciendas de todos los que hubiesen tenido culpa “en el extravío del citado adbitrio”²³.

La realidad es que, burocracia aparte, la defensa costera había entrado en un profundo declive del que no va a reponerse. Los males endémicos que siempre padeció se intensificaron con la enorme crisis económica que sacudía al país e incluso, en 1671, se intentará suprimir la Capitanía General de la Costa, vacante en estos momentos por la marcha del Marqués de Santillan, que la ocupaba hasta ahora y que pasaba a ocupar una plaza del Consejo y Carrera de Indias.

Con la supresión no se piensa en los enormes perjuicios que se podía acarrear a todo el litoral granadino, sino única y exclusivamente en ahorrarse los 2.000 ducados anuales que tenía de sueldo el Capitán General. El Consejo Pleno de Guerra, en informe al rey, habla del enorme caos que la desaparición del cargo podía producir aduciendo, entre otros motivos, el hecho de que, si desaparecía la capitanía general, terminaría también desapareciendo la guarnición que se encargaba de la defensa costera, guarnición que, en estos momentos, estaba formada por las siguientes plazas:

- 2 Compañías de lanzas ginetas (529 hombres).
- 4 Compañías de infantería (423 hombres)'.²²
- 18 Cuadrillas (472 hombres).
- 4 Presidios (170 hombres).
- 6 Portalezas y Castillos (57 hombres).
- Torres y Estancias (300 hombres).
- Arcabuceros de la Guarda del Capitán General (12 hombres).

En total, había 1.973 plazas pagadas, a las que se debía añadir las mili-

22. A.G.S., Registro del Consejo, Libro XXXIV, fol. 90.

23. A.G.S., Registro del Consejo, Libro CCCIV, fol. 98.

cias asignadas de todos los lugares aplicados al socorro de la costa, lo que suponía unos 30.000 hombres más²⁴.

No obstante, la efectividad de estas tropas asentadas en la costa era muy relativa, ya que al faltar el orden económico y escasear las pagas, los puestos se abandonan o se desatienden, se traspasan o incluso se llegan a vender, al igual que los pertrechos de guerra, faltas éstas que provocan un verdadero alud de cédulas y órdenes que, en la mayoría de los casos, no pasan de ser papel mojado.

A estos fenómenos hay que añadir otro de vital importancia para comprender la debilidad defensiva de la costa: la guerra.

El Reino de Granada no es ajeno a este factor negativo que, junto con las epidemias y el hambre, constituyen la gran lacra del siglo XVII. Basta leer unas páginas de Henríquez de Jorquera para darnos perfecta cuenta de la sangría constante de hombres que se padece. Así, en 1600, salieron dos compañías de infantería con destino a Milán en las cuales se alistaron 170 hombres. En 1609, se levantó una compañía de infantería, compuesta de 114 hombres, para la guarnición de Orán. En 1611, se levantaron otras dos compañías de infantería para “el armada general y galeras de España”, en las cuales se alistaron 130 hombres. En 1612, se hizo en la ciudad de Granada alarde general de la gente de guerra “que sirve en la ciudad para la defensa de la costa”, en total ocho compañías.

A principios de 1615 salieron dos compañías para Italia, con 140 hombres de infantería. En octubre de 1616 salía otra compañía de 85 hombres con destino a Africa, así como otra en 1618, con 104 hombres y con el mismo destino. En enero de 1619, salió una nueva compañía de 80 soldados con destino a Italia, y, al año siguiente, otra de 76 hombres destinada al mismo lugar²⁵.

En 1621, una Real cédula ordenó que debían alistarse en Granada 2.000 hombres, a las órdenes de ocho capitanes voluntarios, pero naturales de la ciudad. Esta fuerza no impediría la obligación de contar con elementos para defensa de la ciudad y de la costa y los soldados serían voluntarios²⁶.

1635 va a ser la piedra de toque. La Guerra de los Treinta Años va a ocasionar una leva de 18.000 infantes de los que, según Felipe IV comunicó a Granada, 1.300 serían de este reino²⁷. Y no quedó ahí la cosa, ya que este mismo año se mandó que los escuderos de la costa saliesen para las guerras de Francia.

y para su cumplimiento se decretó las çien lanças jinetas que residen en la dicha costa, de las cuales es capitan general el excelentísimo señor

24. S.H.M., Col. Aparici y García, t. XXII, p. 51.

25. HENRIQUEZ DE JORQUERA, F.: *Anales...*, vol. II, pp. 523-633.

26. A.M.GR., Reales Cédulas, t. II, fol. 156.

27. A.M.GR., Varios, Leg. 1.

marqués de Mondexar y en treinta de junio deste año entraron en esta ciudad de Granada çiento y ocho lanças e hombres de a cavallo con sus lanças y adargas, muy luçada gente a los quales mando dar la çudad alojamiento de tres dias en las posadas y se les mandó dar de comer... Fue por su cabo el capitan Arolio, capitan de a cavallo de la villa de Motril”²⁸.

Es decir, no sólo se sangraba la ciudad, sino que también se desarbolaba el sistema costero dejando a las poblaciones de la marina expuestas a los constantes ataques sin medios para oponerse a los mismos. Sin embargo, las levas continuaron periódicamente y, ya en 1689, por Real cédula se ajustó levantar un tercio de 600 hombres en el Reino de Granada enteramente a su costa, por lo que se encargaba al presidente de la Chancillería le señalasen cuerpo de guardia donde poder enarbolar bandera²⁹. La contestación fue rápida. El Ayuntamiento de Granada manifestó que los perjuicios serían gravísimos ya que apenas quedaba nadie “hábil y capaz de servir”.

“... y teniendo en cuenta la obligación de servir con dos mill hombres siempre que ocurre invasión de enemigos en las costas de este Reino, a cuya defensa está obligado tanto por estar dentro de las doze leguas como por tenerlo asentado con Su Majestad desde el año 1609, como lo a ejecutado quando se an ofreçido en las dichas costas, que an sido muy repetidas aun en tiempo que se hallaban en toda defensa... y faltando aora todo como es notorio que falta, sera contra Su Majestad distraer la poca gente que se puede alistar y retirarla tantas leguas de donde haze falta”³⁰.

No obstante, y a pesar de las quejas, la recluta se hizo y, el 15 de julio de 1690, llegaron a Barcelona las galeras de España con los 600 hombres de los tercios de Granada³¹. Y no quedó ahí la cosa, pues este mismo año se ordenó que el tercio de la costa acudiese en socorro de Larache y Melilla, sitiadas por los moros. El traslado se realizó en galeras de Nápoles y Génova al mando del príncipe de Pomblin³².

El siglo acaba, pero la sangría continuará, La Guerra de Sucesión volverá a exigir al reino granadino nuevos esfuerzos y, año tras año, la aportación de hombres a la guerra contribuirá a agravar las condiciones de vida en el mismo, llevándole al agotamiento. Baste citar que, sólo para las acciones militares, del período 1666-67, Granada aportó un total de 14.700 hombres, de los cuales la mayoría no volvieron.

28. HENRIQUEZ DE JORQUERA, F.: *Anales...*, vol. II, p. 743.

29. A.M.GR., Varios, Leg. 1.

30. AM.GR., Varios, Leg. 1.

31. CAPMANY, A de: *Memorias históricas de Barcelona*. Barcelona, 1859, t. II, p. 936.

32. B.N.: Manuscritos, 2.399-40, fol. 85. *Ibidem*: 2.3999-35, fol. 75.

Ante todo lo descrito es, pues, lógica la decadencia motrileña, máxime si tenemos en cuenta la cercanía del puerto de Málaga y la serie de factores positivos ya mencionados que en ella concurre. Como consecuencia, Motril y su zona permanecerá sumida en un profundo letargo del que no va a recuperarse hasta el siglo XVIII, letargo que va a producir el fenómeno de la inmigración motrileña a Granada en la segunda mitad del siglo XVII, inmigración provocada esencialmente por dos factores, uno de tipo económico y otro de tipo humano: la caída del precio de venta del azúcar originada por la baja de la moneda, a lo que hay que unir los excesivos impuestos y la anulación del privilegio de no pagar alcabala, y la inseguridad provocada por los ataques de la piratería que pulverizan la actividad portuaria y hacen que el motrileño escape con su familia a lugares más seguros y menos problemáticos³³.

33. NAVARRO PEREZ, J. L.: "Aportación económica y militar de la ciudad de Granada a las guerras del reinado de Carlos II". *Chronica Nova*. Granada, 1971, núm. 6, pp. 5-77.