

Reseñas

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio. *Historia de las Atarazanas de Sevilla*. Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla – Diputación de Sevilla, 2020. 665 pp.

Cualquier historiador americanista, entre los que me incluyo, siente una especie de veneración por la ciudad de Sevilla, tanto por su impresionante belleza como, y sobre todo, por su intensa relación histórica con el continente americano. Muchas veces, entre las mañanas en el Archivo General de Indias y las tardes en la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, buscamos en las calles de la ciudad las huellas de ese pasado americano, plasmadas con toda su rotundidad en el propio edificio del AGI, antigua sede de la “Lonja de mercaderes” de Sevilla, o entre los muros del Alcázar, donde tuvo su sede la Casa de la Contratación. Muchas de estas huellas han quedado ocultas tras las muy diferentes reformas urbanísticas llevadas a cabo a través de los siglos, o, lo que es peor, se han perdido para siempre. Uno de los principales edificios perdidos casi por completo, que tuvo una relación bastante estrecha con el comercio americano, fue el de las Atarazanas, cuya mínima expresión actual no hace justicia a su dilatada trayectoria desde mediados del siglo XIII hasta su casi completa desaparición en fecha tan reciente como 1944, cuando se procedió a la construcción de la actual Delegación Provincial de Hacienda. Es difícil imaginar hoy entre la abigarrada suma de edificios (entre ellos los extraordinarios Iglesia y Hospital de la Caridad) que se encuentran entre las calles Temprado, Dos de Mayo, Tomás de Ibarra y Santander, prolongándose en los terrenos que hoy ocupa el Teatro de la Maestranza, que allí estuvieron las 17 naves, con una extensión superior a las 6 hectáreas, donde entre los siglos XIII y XV se construyeron las Galeras Reales, siendo el principal astillero de los Reyes de Castilla. Pablo Emilio Pérez-Mallaína, cuyos trabajos sobre la Historia Naval de la Carrera de Indias son de sobra conocidos, ha estado reconstruyendo la historia de las Atarazanas sevillanas durante los últimos 12 años. Esta investigación exhaustiva ha dado lugar a dos versiones de la misma obra con títulos similares: *Las Atarazanas de Sevilla* (2019) e *Historia de las Atarazanas de Sevilla* (2020). La edición de 2019 tiene un tamaño ligeramente superior (776 páginas) a la edición de 2020 que reseñamos (665 páginas), siendo esta, según las notas de contraportada, “una versión abreviada” de la anterior. Como se puede comprobar por la escasa diferencia de páginas, esta de 2020 no es una versión con reducciones sustanciales respecto a la anterior y como aquella, puede ser calificada como monumental. Tanto una como otra son, sin duda, las obras más acabadas y completas que se han publicado hasta la fecha sobre este conjunto de edificaciones con muy diversas funciones a lo largo de la historia.

En esta *Historia de las Atarazanas de Sevilla* el autor nos contagia tanto la pasión por el tema como la tristeza porque no se haya sabido o querido mantener este auténtico tesoro, no tanto en lo artístico (con la excepción del conjunto de La Caridad), como en lo que respecta a su importancia en la Historia Naval de España y del mundo americano. Si bien Pérez-Mallaína es un consagrado autor americanista,

y nuestro interés aquí es destacar las partes del libro y de este conjunto monumental que tuvieron que ver con la aventura americana, esta obra nos ofrece un completo y detallado panorama histórico por todas las etapas que recorrieron las Atarazanas en sus más de 7 siglos de historia. El autor destaca por desarrollar aquí en toda su extensión y complejidad el oficio de Historiador, sin apellidos, saltando con maestría los numerosos obstáculos cronológicos, temáticos o documentales que nosotros mismos, los historiadores, nos hemos impuesto en nuestros reductos académicos. Este no es únicamente un libro sobre el papel de las Atarazanas en la historia de la capital hispalense más ligada con América, aunque el lector encontrará en él todos los detalles al respecto. Tampoco es una monografía que verse tan solo sobre las Atarazanas medievales, aunque toda la historia de la fundación del edificio, su papel como astillero de galeras, la vida cotidiana de los galeotes y de los trabajadores de esa gran fábrica aparecen plasmados aquí. Asimismo, no es un libro que aborde de forma aislada las Atarazanas, el Hospital de la Caridad, la Casa de la Contratación, o la Maestranza de Artillería, si bien todas estas diferentes funciones que tuvo este heterogéneo conjunto aparecen perfectamente registradas y analizadas en el libro con profusión de detalles. Esta obra se caracteriza, ante todo, por integrar de manera equilibrada, en un relato coherente, todos esos momentos, periodos, aspectos, funciones, usos, cambios y modificaciones que sufrió en su historia una de las mayores y más llamativas construcciones de la Sevilla medieval y moderna, que aparece siempre de forma destacada, al fondo del Arenal, en todas las vistas de la ciudad pintadas desde Triana.

Abordar esta historia no ha sido, imaginamos, una tarea fácil. Desde el punto de vista documental, el autor ha trabajado una inmensa cantidad de fuentes en 18 grandes archivos y bibliotecas, destacando el AGI, el Archivo Municipal de Sevilla, el Museo Naval o el Archivo de los Reales Alcázares de Sevilla (ARAS), que alberga en su interior una ingente documentación sobre el tema, tratada aquí con destreza. No olvidemos que durante mucho tiempo las dos instituciones vecinas del Alcázar y las Atarazanas estuvieron vinculadas bajo la misma autoridad del “alcaide” (siendo uno de ellos el mismísimo Conde-Duque de Olivares). Desde el punto de vista de la organización temática y de análisis histórico tampoco podemos desdeñar las dificultades. A pesar de tener un clásico planteamiento cronológico, la distribución interna y la manera de abordar los temas hacen que esta obra supere las aparentes rigideces de su diseño diacrónico. El libro se divide en dos partes, distribuidas en dos periodos cronológicos de la historia de las Atarazanas. La primera parte trata desde la fundación en 1252 hasta el año 1493, momento fundamental en la trayectoria histórica del edificio, pues en ese año el Concejo sevillano decidió trasladar a una de las naves del astillero el mercado de pescado de la ciudad, lo que al mismo tiempo fue un síntoma y una causa de la decadencia de la función original del edificio como fábrica de galeras (y no solo por los pestilentes efluvios que emanaban del lugar). La segunda parte de la obra corresponde al periodo 1493-2000. A pesar de que el periodo tratado esta sección es muy superior al de la primera, la distribución en páginas es inversamente proporcional a la longitud de los cortes cronológicos, pues tenemos que esa primera parte abarca las 400 páginas iniciales, 5 capítulos, mientras que la segunda tiene una extensión de unas 195 páginas y 4 capítulos. Esto se debe a que Pérez-Mallaina reconoce que el motivo original de la construcción del edificio, destinado a ser el astillero y almacén de las Galeras Reales, y su historia hasta los cambios de finales del siglo XV, constituyen el momento álgido de las Atarazanas

sevillanas. Según sus palabras, hacia finales del siglo XIV “el astillero había alcanzado su cima, su momento de gloria” (p. 158). No en vano salieron de aquí galeras que participaron en casi todos los conflictos navales de la Baja Edad Media castellana, desde las distintas escaramuzas navales contra los poderes del Magreb y el reino Nasrí de Granada, las guerras contra Aragón o Portugal (llegando a encerrarse en el recinto a 6.000 soldados portugueses después de la victoria castellana de 1381), o la participación en la Guerra de los Cien Años, en la que las naves sevillanas protagonizaron sendos ataques a La Rochelle o a Londres. Pero la desproporción entre las partes se debe también a que en la primera tenemos quizá las aportaciones más sobresalientes de esta obra magna: una rica prosopografía de los responsables del astillero, los “alcaldes”, desde su fundación hasta 1493, en el capítulo 3; un profundo estudio sobre los constructores de las galeras en el capítulo 4, y, en el 5, un análisis de los diferentes usos que las Atarazanas tuvieron durante la Edad Media, más allá de su función principal como astillero, y que propiciaron su elevación a “símbolo del poder del rey” en Sevilla, junto con su edificio “hermano” de los Reales Alcázares. Entre las páginas 166-185 se cuenta la vida cotidiana en las “galeras del rey” y es donde muestra el autor toda su maestría, pues desde hace mucho tiempo “navega” por esta interesante línea de investigación, viajando en el tiempo y acompañando en su día a día el trajín de los marineros. Se describe lo que comían aquellos hombres de mar, se detallan las terribles condiciones en el interior de las galeras (donde se podía encontrar un sinnúmero de ratones, chinches, pulgas y piojos, de los cuales tenía la gente a bordo más “que en la bolsa dinero”), se analizan los instrumentos de navegación o las técnicas de combate (donde aprendemos que los galeotes se convertían en infantería), etc. etc.

Las causas del relevo de Sevilla como principal abastecedor de naves para las armadas reales fueron diversas. Estuvieron relacionadas por un lado con la propia historia naval europea y el profundo cambio entre los siglos XV y XVI, periodo en que se asistió al traslado del protagonismo del eje Mediterráneo-Canal de la Mancha, al eje Atlántico, con el consiguiente cambio en las técnicas de navegación, que requerían naves más maniobrables, resistentes, y, sobre todo, con menor cantidad de tripulantes para hacer posibles largas travesías en altamar. La aparición de la carabela y la necesidad de llevar artillería a bordo de las embarcaciones fueron dos hechos que se combinaron para dejar obsoletas a las galeras, barcos que, no lo olvidemos, dominaron los movimientos marítimos durante más de 25 siglos. Es también evidente que la preferencia de los Reyes Católicos, y sobre todo de Fernando, por las atarazanas del Mediterráneo, y en concreto las de Barcelona, fue un hecho fundamental en el declive de las galeras sevillanas. Aún así, las grandes batallas navales en el Mediterráneo durante el siglo XVI, y especialmente Lepanto, siguieron siendo formidables combates entre embarcaciones movidas por grandes hileras de remos. Ciertamente Sevilla tuvo en este episodio bélico, pues, aunque la famosa Galera Real que participó en la batalla contra los turcos se construyó en Barcelona, fue trasladada a Sevilla para darle allí su aspecto final, siendo embellecida con pinturas, esculturas y dorados. Los astilleros sevillanos ya solo servían, en palabras del autor, para “decorar, pintar y esculpir”, y en poco tiempo las últimas galeras almacenadas en la orilla izquierda del Guadalquivir, completamente en ruinas, serían desguazadas para construir andamios para las obras de refuerzo de la muralla hispalense.

En esta reseña nos interesa resaltar, sobre todo, la parte correspondiente a la intensa relación de estas espaciosas naves de aspecto austero (el interior se dividía

por medio de enormes arcos de ladrillo, dándole un semblante claramente mudéjar), con la aventura americana. El descubrimiento del Nuevo Mundo tuvo un enorme impacto sobre la ciudad del Guadalquivir, y también sobre el inmenso recinto de las Atarazanas, que hacia finales del siglo XV ya solo servía como almacén de galeras. Durante los siglos de la Edad Moderna estas edificaciones se reconvirtieron de muchas maneras, albergando en ellas y en distintos momentos la Aduana Real, la Casa de la Moneda, la Casa de la Contratación, un gran hospital, el almacén de los azogues e innumerables bodegas de almacenamiento de mercaderes privados y las residencias de estos. Esa relación con América empezó muy pronto, pues la Casa de la Contratación, creada en 1503, tuvo su primera sede dentro de las Atarazanas, aunque de manera muy provisional, pues en 5 meses abandonaría este lugar para instalarse de forma definitiva (hasta el siglo XVIII) en varias salas del Real Alcázar. Es normal que, en una ciudad donde empezaban a agolparse toneladas de mercancías que iban y venían hacia o desde las Indias, hicieran falta tanto almacenes como aduanas. Estas dos funciones tan importantes para la actividad comercial fueron desempeñadas a partir del siglo XVI por la construcción ribereña. Desde mediados del XVI dos de las grandes naves de las Atarazanas fueron utilizadas como almacenes bajo el control de los oficiales de la Casa de la Contratación. Otras naves se convirtieron en la Aduana Real y tras el traslado a Cádiz de la principal institución fiscalizadora de las flotas de Indias en 1717, dos naves del conjunto sirvieron como almacenes reales, en los que se guardó el azogue que se recibía de Almadén y se reenviaba a América. Superando las independencias americanas, estas naves siguieron conteniendo recipientes con mercurio destinados ya a otros lugares hasta el año 1944, cuando fueron derribadas para construir la actual Delegación Provincial de Hacienda. En los distintos almacenes se guardaba la abigarrada mezcla de productos procedentes del territorio americano como azúcar, cochinilla, jengibre, palo-brasil, plantas medicinales o el codiciado palo guayarán, cuya madera rayada y bebida en infusión tenía propiedades medicinales contra distintos males y entre ellos la gota. A lo largo del siglo XVI, por otro lado, otras naves de las Atarazanas se alquilaron a diferentes comerciantes de “grosso trato”, que las usaron también para guardar mercancías del floreciente comercio transatlántico. En 1575, según Pérez-Mallaína, de los 10.000 metros cuadrados de espacio alquilable para almacenes, un 65 % estaba en manos de comerciantes extranjeros, fundamentalmente flamencos, y solo el 35 % restante en manos de españoles. En 1587 se inauguraba la Aduana Real, que ocupaba tres naves del antiguo astillero medieval. La ciudad de Sevilla y toda la actividad comercial sufrieron un tremendo golpe con la peste de 1649, que se calcula mató a más de 60.000 sevillanos, casi la mitad de la población. Este hecho se reflejó también en la más importante modificación que tuvo este conjunto inmobiliario en la Edad Moderna: la construcción de la Iglesia y el Hospital de la Caridad, obra en la que tuvo un enorme protagonismo Miguel Mañara, venerado y venerable habitante de la capital andaluza. El último uso que se dio a una parte del edificio fue como Maestranza de Artillería, desde finales del siglo XVIII, y aún se puede ver con esta denominación la parte que se conserva en el extremo septentrional de la calle Temprado. Todavía tuvo alguna importancia este reducto militar en los aciagos días de julio del 36 cuando fue atacada por milicianos en diversas ocasiones.

Este libro monumental, obra de uno de los principales historiadores americanistas, es un importante hito, tanto para la historia de la ciudad de Sevilla (la edición, a todo lujo, la realizan la Universidad de Sevilla y la Diputación Provincial), como

para la historia naval y para la historia de la relación de la capital andaluza con América. Dado el extraordinario *background* del autor en los estudios de la historia de las flotas de Indias, se podría esperar que en esta obra hubiera dedicado tiempo, energías y espacio a la parte del edificio relacionada con la Historia de América. Sin embargo, el oficio de Historiador con mayúsculas aflora, ofreciéndonos un análisis exhaustivo que recorre todas sus épocas, y se centra, fundamentalmente, en la “época de gloria” de las Atarazanas en la Baja Edad Media.

El autor expone de forma clara que muchas de las reformas fueron prácticamente inevitables o hasta deseables, pero entona un lamento por lo ocurrido en el periodo más reciente, y fundamentalmente en el siglo XX: “Que estas naves cayeran bajo la piqueta después de haberse sostenido contra vientos, mareas e inundaciones durante siete siglos es un hecho imperdonable para la historia de la ciudad [...]” (p. 621).

No es solo la historia de un astillero. Es la historia de la transición de una manera de navegar de 25 siglos a una muy diferente, relacionada con el Atlántico y América, y que conformó la circulación de personas y mercancías a lo largo de la Edad Moderna. Una obra de lectura imprescindible para los que, casi siempre de manera coincidente, amamos Sevilla y la Historia de América en la Edad Moderna.

José Manuel Santos Pérez
Universidad de Salamanca (España)
manuel@usal.es