

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: *Las Atarazanas de Sevilla*, Universidad de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, Sevilla, 2019, 773 págs., imágenes.

El profesor Pérez-Mallaína, catedrático de Historia de América en la Universidad de Sevilla, es un especialista de prestigio internacional en todo lo relacionado con la navegación oceánica, Sevilla y la América española en los siglos XVI a XVIII. De su amplísima producción historiográfica, solo citaremos dos de sus libros, que constituyeron auténticos hitos: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias* (Sevilla, 1992) y *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla, 2015), exponentes de su dilatada dedicación al estudio de unos temas en los que tiene lugar destacado el libro que comentamos, muy bien editado, con profusión de imágenes, cuyo contenido –fruto de una larga, concienzuda y documentada investigación– se articula en dos partes.

En la primera se analiza la historia de las Atarazanas sevillanas, desde su inauguración en 1252 (en lo que fueron claves Fernando III y Alfonso X) hasta la transformación que experimentan desde 1493, como consecuencia del primer viaje de Cristóbal Colón a América y de los cambios estratégicos de la Monarquía.

Tras presentar el arsenal –uno de los mayores y más antiguos de Europa–, compuesto por tres elementos: las Atarazanas de las Galeras, la de los Caballeros y la Resolana del Río (en conjunto, unos 62.000 m²), el relato discurre sobre dos grandes ejes pues, al hilo de la actividad creciente en las atarazanas (llegaron a tener 17 naves donde construir las galeras), vemos la participación naval de Castilla en la «batalla del Estrecho» (1252-1350) y su implicación en acciones bélicas en el canal de la Mancha y Portugal (1350-1430), registrándose la formación de las últimas grandes armadas de galeras entre 1406 y 1430.

En el análisis de los astilleros se destaca la importante labor del alcaide (fabricar, reparar y conservar las naves; hay una relación de los que ocuparon ese cargo desde el siglo XIII al XVIII), del armador (abastecerlas, armarlas y proveerlas de hombres) y del almirante (mandarlas en el combate). En cuanto a los trabajadores en la construcción de las galeras, existían diferencias entre los *francos* (privilegiados, provenientes mayoritariamente de Francia, que podían dedicarse a otras ocupaciones, pero tenían que estar disponibles siempre que fueran llamados para trabajar en las atarazanas), los *esclavos* (prisioneros musulmanes o condenados) y los *trabajadores a destajo* a cambio de un sueldo. Desde principios del siglo XV se registran intentos para limitar los privilegios de los numerosos francos existentes, y en 1427, una real cédula reducía a 400 plazas la plantilla de las atarazanas: posiblemente, el ayuntamiento denunció la existencia del número excesivo de trabajadores, con lo que, si no podía acabar con los privilegios de los francos, sí podía reducir su número.

Arsenal y astillero de las galeras reales desde 1255, su actividad se mantiene con altibajos, para decaer a partir de 1430, siendo los años 1339 y 1344 los de

mayor dinamismo botando 34 y 35 galeras, respectivamente. El precio unitario de construcción creció bastante, desde los 10.000 maravedís en 1290 a 80.000 en 1380; además, hay que sumar los gastos de mantenimiento del complejo, que eran abrumadores, haciendo que la financiación resultara muy costosa, recurriendo a ingresos diversos, desde la inicial fonsadera hasta la acuñación de moneda de vellón, pasando por concesiones eclesiásticas y recursos varios (diezmo del carbón, de la cal, de la reja y del ladrillo; alquiler de la huerta de la Alcoba, de las casas del Alcázar y de las herrerías, y la venta de madera de las Atarazanas). Por otra parte, desde el siglo XVI fueron variadísimos los usos que se dieron a las dependencias e instalaciones de las Atarazanas: talleres de bombas de achique, hornos de cristal, almacenes para los productos más diversos, mercado de pescado, depósito de mercurio, cárcel de aristócratas, hospital de caridad y maestranza de artillería. En la Resolana se cobraba por las tiendas que se plantaban y se celebraban corridas de toros, torneos, cabalgadas, etc.

Para navegar, la galera necesitaba, por término medio, una dotación de 180 galeotes (30 bancos por banda y tres remeros por banco) y, además, 1 patrón, 3 cómitres, 6 naocheros (marineros muy experimentados), 29 marineros, 10 hombres de armas y 30 ballesteros. También podían ir embarcados técnicos para reparaciones de emergencia (carpinteros, calafates...), barberos, cirujanos, etc. Armar una flota, por tanto, requería un elevado número de galeotes, que se cubría no solo con esclavos o presidiarios, sino también por remeros libres, cuyo número se repartía entre la población de las localidades costeras.

La segunda parte está dedicada a «Las siete vidas de un antiguo edificio» desde 1493. En el reinado de los Reyes Católicos se inicia el declinar de las Atarazanas, cuando una de sus naves se convierte en pescadería urbana. Después, explican la mutación que experimentan el cambio de los intereses estratégicos de la Monarquía y la expansión ultramarina castellana. A este respecto son muy interesantes las consideraciones que hace el autor en relación con el retroceso de las galeras respecto a buques más apropiados para otros espacios navales, como la carabela, la nao y el galeón. La transformación de las Atarazanas se va a producir en la primera mitad del siglo XVI, años en que se construyen las últimas galeras y el complejo se convierte en el gran almacén para la navegación a Indias.

El libro continúa describiendo las vicisitudes por las que pasa el edificio hasta llegar a nuestros días, con destinos tales como casa de moneda, aduana del Nuevo Mundo, Hospital de la Santa Caridad, atarazanas del azogue, maestranza de artillería..., que van recortando partes del conjunto hasta su abandono, hoy en proceso de recuperación.

Una extensa bibliografía y una gran aportación documental completan el contenido de esta obra, realmente excepcional, donde el profesor Pérez-Mallafina nos da otra muestra de su excelente hacer como investigador.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático de Historia Moderna de la UCM