

SEVILLA

TRIBUNA DE OPINIÓN

● El autor hace un amplio repaso por la historia de la ciudad y de su principal astillero, con el rey sabio como protagonista, aprovechando el 800 aniversario de su nacimiento

Alfonso X y la Marina de Castilla

JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑÉS

Presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias



El 23 de noviembre de 1221 nació en Toledo Alfonso X el Sabio, con lo cual en 2021 se cumplirán 8 siglos desde su nacimiento. Por ello, hemos pensado que era muy oportuno recordar a este rey que tanto brilló en las Letras (las *Cantigas de Santa María*), la Astronomía (*Las Tablas Alfonsíes*) y el Derecho (*Las Partidas*); al creador de la Escuela de Traductores de Toledo, en la que reunió a cristianos, hebreos y musulmanes. En este artículo nos vamos a referir a la intervención en el auge de la Marina de Castilla de este personaje, tan vinculado a la ciudad de Sevilla.

El origen de la Marina de Castilla está relacionado con el arzobispo Diego Gelmírez, durante el reinado de Alfonso VII, a comienzos de siglo XII. Lafuente se refiere a él con estas palabras: "Reinando Alfonso VII cuando todavía no era emperador, fundó Diego Gelmírez la Marina de Castilla y León". Gelmírez había recibido, de Génova y Pisa, constructores de barcos expertos en galeras biremadas para los astilleros de Iria Flavia (hoy Padrón).

En 1242, Alfonso X conquista Cartagena.

El plan de Fernando III *El Santo* al apoderarse de Sevilla era dar acceso a Castilla al litoral Atlántico. La empresa no era fácil, ya que la entrada a la ciudad por el Guadalquivir estaba defendida por numerosas embarcaciones berberiscas. Ramón Bonifaz, nombrado Almirante de Castilla, reunió una armada con capacidad operativa y, ayudado por los Concejos de la Costa, aparejó 13 naos gruesas y 5 galeras, y derrotó a las naves musulmanas antes de remontar el Guadalquivir. Fernando III fundó, bajo la dirección de Bonifaz, un astillero, cuya construcción correspondió a su hijo, Alfonso X.

En 1262 Alfonso X conquista Cádiz. En 1282, se subleva su hijo, el príncipe D. Sancho, y cuando el Rey va recuperando apoyos, sobreviene su muerte el 4 de abril de 1284. Tradicionalmente se interpreta el "no-madejado" que figura en el logotipo del Ayuntamiento de Sevilla, como referencia a la fidelidad de la ciudad al monarca en la guerra que mantuvo contra su hijo.



Interior de las Atarazanas, claves para la Marina de Castilla.

JUAN CARLOS MUÑOZ

Alfonso X creó dos cargos de Almirante de Castilla, para el norte y el sur, encomendando este último a Pedro Martínez de la Fé, con su atarazana en Sevilla.

Las Reales Atarazanas de Sevilla han significado, para la marina de Castilla, algo semejante a lo que fueron las Reales Atarazanas de Barcelona (1280-1300), algo posteriores, para la marina de Aragón.

Existen interesantes fuentes documentales del período almohade, donde el cronista Quartas nos refiere que Abú Yaqub Yusuf I, a su llegada a Sevilla, en 1184, mandó construir unas atarazanas, que se extendieran a partir del muro de la alcázar, levantado a orillas del río.

Fernando Amores, en 2018, considera que estas atarazanas musulmanas (Atarazanas Viejas), con siete naves, pueden estar en el actual recinto de la Casa de la Moneda y que pudieron ser utilizadas por los cristianos, tras la conquista de Sevilla.

A la izquierda de las Atarazanas Viejas se puede ver la situa-

ción de las Atarazanas de Alfonso X el Sabio, el Arenal y el Río Guadalquivir. La diferencia entre la cota de las naves y del río apenas llegaba al metro.

Las Atarazanas de Alfonso X construyen galeras y bajeles, en el ámbito cobijado que formaba la muralla con la coracha que unía las Torres del Oro y de la Plata. Basadas en la yuxtaposición de 17 naves en sentido perpendicular al río Guadalquivir y adosadas a la muralla almohade de la ciudad, ejecutadas todas ellas en fábrica de ladrillo, formando un recinto de 100 x 180 m. Se facilitaba una fácil salida al agua, para la entrada y salida de los barcos, por estar situadas en el Arenal de suave pendiente. Los arcos arrancan a una altura de 5 metros desde la base de la zapata continua. La cimentación era una zapata corrida construida con argamasa de cal muy dura. Las atarazanas fueron construidas por alarifes musulmanes. Al retirar la cal de las paredes, los sevillanos pudieron apreciar la suntuosidad de esta obra gótico-mudéjar, con

anchas y largas naves cubiertas por bóvedas de arista y apoyadas sobre fortísimos pilastrones de ladrillo, sobre los que vuelan gruesas bóvedas, cuya belleza maravilla al visitante.

Alfonso X ordenó que una flota de 10 galeras armadas, cada una con dos compañías de soldados mandados por un Cómitre, estuviesen siempre dispuestas. Esto duró hasta 1278. El Sabio también sentó los fundamentos de lo que habría de ser la ciencia náutica europea, y estableció, en *Las Partidas*, la primera legislación marítima castellana.

La galera era un barco impulsado por la fuerza de los remos, y en ocasiones por el viento; por eso poseía una o más velas grandes.

Enrique II nombró a Fernán Sánchez de Tovar, almirante de Castilla en 1374. A principios de 1380, Sánchez de Tovar concentró en Sevilla 20 galeras para su plan más ambicioso, una incursión en Inglaterra, donde acabó desembarcando sobre la ribera sur del Támesis. Los barcos españoles ya disponían de caño-

nes en 1372, que aterrorizaban a los británicos.

En el primer tercio del siglo XV, las Atarazanas armaron sus últimas grandes flotas de galeras. Las Coronas de Aragón, Castilla y Portugal habían conseguido desarrollar en sus astilleros una tecnología naval puntera, adaptada a las necesidades de navegación por el Atlántico, para la que la galera mediterránea no era idónea. Las galeras fueron perdiendo capacidad de combate frente a diseños novedosos de veleros como la carabela y la nao, que eran más rápidas y fuertes, con mayor autonomía gracias a sus tripulaciones menos numerosas.

Aún durante el reinado de los Reyes Católicos, se hacían reparaciones y se construía alguna galera en Sevilla, pero ya había comenzado su decadencia como astillero, que culmina en 1534. El último servicio prestado fue el embellecimiento de la nave capitana de D. Juan de Austria en la batalla de Lepanto. Fueron activas durante más de tres siglos.

Con la pérdida de su función original, se produce una subida del nivel del edificio mediante un

Las Atarazanas de Sevilla estuvieron activas durante más de tres siglos

importante relleno, primero de aproximadamente 3,90 metros, para elevarse sobre la cota del río, que era primordial en su antiguo uso.

El primer asentamiento de las dependencias artilleras en las Atarazanas data de 1587, en tiempos de Felipe II. En 1593, Felipe II prohibiría por cédula real que los barcos construidos en las atarazanas sevillanas se emplearan para los viajes al nuevo Mundo aduciendo la peor calidad de la madera utilizada en ellos frente a la de los astilleros del norte de España.

Con ello comienza el desmantelamiento de las Reales Atarazanas. En 1945 sólo quedan siete naves en el recinto de las actuales Atarazanas.

En el Proyecto de Adecuación y Reparación del Nuevo Centro Cultural Atarazanas, cuyas obras están a punto de iniciarse, se contempla la excavación de dos naves hasta la cimentación de las pilastras, para que los visitantes puedan contemplar cómo era el antiguo astillero.