

SEVILLA

TRIBUNA DE OPINIÓN

● El autor, doctor ingeniero de Canales, Caminos y Puertos, repasa la historia y las diferentes etapas que ha atravesado el edificio desde su construcción por los almohades

JOSÉ LUIS DE JUSTO ALPAÑÉS

Presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias



El pasado viernes 30 de diciembre de 2017 tuvo lugar un acto en las Reales Atarazanas por el cual se presentaba ante la prensa la firma por parte de la Consejería de Cultura, la Fundación bancaria La Caixa y Adepca de un documento, con el consentimiento del Ayuntamiento, por el que se comprometían a realizar una serie de cambios en el proyecto que garantizaban la puesta en valor de las cuatro etapas históricas que, como ha destacado José García Tapial, confluyen en el edificio.

Ha sido una larga porfía para convencer a los que pretendían mantener el proyecto como estaba (una plaza sin sol, pero con cafetería y más peso por encima de sus bóvedas) y a los que pretendían poner como condición *sine qua non* la excavación a toda costa de la totalidad del recinto.

La firma del acuerdo es un triunfo para todos: para La Caixa, que ha financiado el proyecto, para el Ayuntamiento y la Fundación Cajal, que van a tener a su disposición el más antiguo monumento cristiano de la ciudad, para la Junta de Andalucía, que ha sabido flexibilizar sus posturas, para las academias, que han visto cómo parte de sus posturas han sido finalmente aceptadas, para el arquitecto, que va a ser el proyectista de esta obra ahora singular, y, sobre todo, para la ciudad de Sevilla, que va a disponer de un centro que va a recibir con seguridad miles de visitantes. Recuérdese la Cisterna de Estambul, donde, entre 1985 y 1987 se extrajeron 50.000 toneladas de barro durante su restauración.

Y, aunque ya se ha hecho muchas veces, es necesario recordar su historia. 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, manda al gobernador que se ocupe, durante su ausencia, de construir unas atarazanas para los barcos que se extendieran a partir del muro de la alcazaba levantada a orillas del río, desde la Puerta de las Barcas hasta la Puerta del Alco-



El acuerdo sobre las Reales Atarazanas

hol. No se conoce con certeza la situación de estas atarazanas. Torres Balbás opina que las puertas mencionadas serían las que posteriormente se conocieron como del Carbón y del Aceite. De ser así, las atarazanas almohades estarían próximas a las alfonsíes. Este muro de la alcazaba corresponde a la primera etapa histórica mencionada.

Las Reales Atarazanas son iniciadas por el Rey Alfonso X el Sabio en 1252 (segunda etapa) por medio de 17 naves perpendiculares al río (16 según Ortiz de Zúñiga en sus *Anales de Sevilla*). Según Ortiz de Zúñiga, allí se constituye una armada perpetua de 10 galeras, cada una con dos compañías de soldados, siempre armada y aparejada. A raíz de su construcción, Sevilla se convirtió en la base de la naciente Marina de Castilla. Esta Marina fue protagonista de la serie de extraordinarios acontecimientos que más tarde hicieron de Sevilla la ciudad más importante del mundo. Aquí Fernando III, el Santo, concedió por primera vez el título de Almi-

rante de Castilla a Ramón Bonifaz por su hazaña al embestir el famoso puente de barcas y cadenas que permitían la comunicación entre Triana y Sevilla, junto a la Torre del Oro.

El control cristiano del estrecho de Gibraltar, a partir de la batalla del Salado (1340) convirtió a la Península Ibérica en un punto clave de las rutas marítimas entre el Mediterráneo y el Atlántico. En el primer tercio del siglo XV, las Atarazanas armaron sus últimas grandes flotas de galeras. En 1407, reinando Juan II, en Sevilla ya había 70 cómitres. Quince naves fueron destinadas a una incursión contra Inglaterra en 1420 y un número indeterminado a la guerra contra Aragón en 1430. Tras estas con-

La firma del acuerdo para desbloquear el proyecto es un triunfo para todas las partes

tiendas, los pedidos de los reyes castellanos se volvieron cada vez más escasos, pues este tipo de embarcación fue perdiendo capacidad de combate frente a diseños novedosos de veleros como la caraca y la nao, que eran más rápidos y fuertes y cuyas tripulaciones eran mucho menos numerosas.

La Real Atarazana de Sevilla fue la primera sede de la Casa de Contratación de Indias, establecida en 1503 en Sevilla, por Isabel I de Castilla para fomentar y regular el comercio y la navegación con el Nuevo Mundo. Con ello la ciudad inició un período de esplendor que tuvo su reflejo en los ámbitos de las artes, la economía, las ciencias y las tecnologías, para cuyo dinamismo fue imprescindible el conocimiento científico y la innovación de los cosmógrafos y pilotos mayores de la Casa de Contratación, entre los que se encontró, en 1508, Américo Vespucio, con grandes aportaciones a la navegación, a la geografía y a la cosmografía, sobre todo en el siglo XVI, en la que España

fue hegemónica y a las matemáticas; destacan por sus libros, muchos de ellos editados en Sevilla.

A partir del siglo XVI comienza la tercera etapa en la que las Atarazanas comienzan a usarse como almacén, lo que lleva al relleno de unos 5 metros. Pero todavía en 1570 se construiría una gran galea en Barcelona, que iba a ser comandada por D. Juan de Austria durante la Batalla de Lepanto, y que sería llevada a Sevilla para ser decorada con motivos alegóricos renacentistas. A partir de 1587 empiezan a usarse como dependencias artilleras. En 1593 el rey Felipe II prohibiría, por Real Cédula, que los barcos construidos en las atarazanas sevillanas se emplearan para los viajes a las Indias aduciendo la peor calidad de la madera empleada en ellos frente a la de los astilleros del norte de España. En 1641 se destruyen cinco naves para la construcción del Hospital de la Caridad y su iglesia. En 1782-1783, bajo Carlos III, la importancia que adquiere la Maestranza de Artillería de Sevilla conlleva una nueva operación arquitectónica que configura el edificio y su emblemática fachada tal como hoy se ve, con lo que estamos en la cuarta etapa.

No se puede decir que ya se hayan terminado los problemas, que requiere un proyecto cuidadoso adaptado al acuerdo, donde las excavaciones serán obras singulares que hay que repensar. También debe colocarse la instrumentación adecuada para detectar cualquier movimiento inadecuado del edificio, sin olvidarse de que la adición de peso a los pilastres debe ser mínima. Los muros que figuran en la planta de Cartografía del Ejército de 1725 podrían ayudar en las excavaciones. Las mayores dificultades para la excavación y la posterior estabilidad de la obra residen en la profundidad del nivel freático. Según los sondeos arqueológicos y los recientemente efectuados por el arquitecto, podemos colegir que podría haber un nivel freático colgado a una profundidad mínima de 1,85 metros y un nivel freático general conectado con el río a una profundidad mínima de 5,82 metros. La excavación máxima que habría que realizar sería de 5 metros.

En definitiva, se inicia un período subyugante para la obra y para la ciudad de Sevilla que esperamos se resuelva con el cariño que esta obra merece.



**EMPRESA DE TRANSPORTES SITA EN ALGECIRAS PRECISA
CONDUCTORES DE TRAILER**

Interesados llamar al Tfno. 610791505 o 956580958 en horario de 9 a 14 y de 16 a 19