BOLETÍN

DE LA

REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

TOMO CCXVIII

MADRID
TOMO CCXVIII - CUADERNO II
MAYO-AGOSTO 2021

LAS ATARAZANAS DE SEVILLA; UN ARSENAL PARA LA ARMADA DE LA ESPECIERÍA

En el año que transcurre entre el verano de 1518 y el de 1519, se alistó en el puerto fluvial de Sevilla una de las expediciones marítimas más trascendentes de la historia, no tanto, que también, por sus consecuencias económicas, sino por los logros geográficos y hasta simbólicos que alcanzó. Nos referimos, evidentemente, a la llamada *Armada de la Especiería*, también conocida como *Armada del Maluco*, uno de cuyos barcos volvió al Guadalquivir al mando del guipuzcoano Juan Sebastián de Elcano, después de haber dado la primera vuelta al mundo y demostrado empíricamente, no solo la esfericidad de la Tierra, sino su verdadero tamaño, y el hecho crucial de que todos los océanos estaban intercomunicados, haciendo factible el establecimiento de redes marítimo-comerciales a nivel planetario por el procedimiento de transporte que siempre ha sido, y sigue siendo, el de menor coste[1].

El apresto de tan extraordinaria empresa se realizó aprovechando las instalaciones del viejo astillero medieval de las galeras del rey de Castilla: las Atarazanas de Sevilla, que sirvieron como arsenal ideal para el alistamiento de barcos y tripulaciones[2]. Así pues, en el mismo lugar en que se prepararon las escuadras de galeras destinadas a luchar en la Baja Edad Media, tanto en el estrecho de Gibraltar, como en el canal de la Mancha, se realizaron los preparativos de la flotilla dirigida a alcanzar las anheladas riquezas de las islas Molucas, "el Maluco" de los textos antiguos. En este artículo pretendemos reflexionar sobre un

1 Entre la abundante bibliografía sobre el viaje de circunnavegación puede consultarse: M. Fernández Navarrete. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XVI*. Madrid: 1964 (Biblioteca de Autores Españoles, tomo LXXVI-II); L. Díaz-Trechuelo. "La organización del viaje magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos", en *A viagem de Fernao de Magalhaes e a questao das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigaçoes Científicas do Ultramar, 1975; I. Fernández Vial y G. Fernández Morente. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya Editores, 2001; J. L. Comellas. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Rialp, 2012; M. D. Higueras Rodríguez. *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano*. Madrid: Instituto Cervantes, 2018.

2 Sobre la preparación de la Armada de la Especiería y la liquidación de lo que quedó de ella, la licenciada Guadalupe Fernández Morente, bajo la dirección de los doctores Ramón Serrera y Pablo E. Pérez-Mallaína, ha realizado una detallada investigación que próximamente será defendida como tesis de doctorado.

interrogante principal: ¿cuáles fueron las similitudes y cuáles las diferencias existentes en la preparación de las expediciones que mandaron en el siglo XIV los almirantes Ambrosio Bocanegra o Fernán Sánchez Tovar, de aquella otra armada que dirigió Hernando de Magallanes en las primeras décadas del siglo XVI? Muchas fueron las semejanzas, pero tal vez sea más interesante desvelar los contrastes existentes en unos procesos separados por varios siglos, pero que tuvieron en las Atarazanas de Sevilla un nexo común e imprescindible[3].

*

El muelle de Sevilla hacia 1519. Detalle del cuadro anónimo Las Santas Justa y Rufina, Iglesia de Santa Ana, Sevilla. Foto Joaquín Muñoz.

3 Sobre las Atarazanas de Sevilla, véase P. E. Pérez-Mallaína. *Las Atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla y Diputación de Sevilla, 2019; también P. E. Pérez-Mallaína. *Historia de las Atarazanas de Sevilla*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla y Diputación de Sevilla, 2020.

Si hoy mismo nos dirigiésemos desde la imponente catedral hispalense con la intención de buscar el camino más corto para alcanzar el muelle fluvial, deberemos caminar por la calle Almirantazgo, que mantiene ese nombre en recuerdo del viejo tribunal existente en ella, en el que el almirante, el señor de la mar, ejercía la justicia marítima y cobraba los impuestos portuarios. En apenas dos o tres minutos llegaremos al postigo del Aceite, una de las tres puertas de la vieja cerca almohade que, aunque muy trasformadas, quedan en pie, junto a la de la Macarena y la de Córdoba; de las otras solo se conservan los nombres y algún triste lienzo de tapial como testigo de su presencia. En el siglo XVI, nada más salir por este camino extramuros de la ciudad habríamos entrado en la zona portuaria, que por tener como suelo los sedimentos del Guadalquivir, se denominaba, y hoy conserva el nombre, de El Arenal.

Inmediatamente pegado al postigo, nada más traspasarlo, a nuestra izquierda se puede apreciar una sucesión de arcos, hoy cegados con un muro de ladrillo en la parte baja y cristaleras en la superior. Estas arcadas se adentran más de cien metros en El Arenal, como buscando el cercano río, y constituyen el lateral septentrional del viejo arsenal de las galeras, imaginado por Fernando III y concluido en 1252 por su hijo Alfonso X de Castilla y León.

Como hasta el momento los restos del edificio permanecen cerrados, esperando una *inminente* restauración prometida desde hace decenas de años, para ver su interior no habría más remedio que elevarse un poco sobre las puntas de los pies y mirar a través de alguna de las roturas de los cristales. Entonces, en la penumbra de sus naves, iluminadas por la luz natural que entra a través de óculos y claraboyas, se tiene la sensación de haber abierto una ventana al pasado y se disfruta del privilegio de contemplar un superviviente de la historia: un edificio con siete naves paralelas y con el techo sostenido por arcadas de ladrillos descarnados, todas ellas perpendiculares al Guadalquivir. Hoy se ven siete; pero llegó a haber 17, y este conjunto, llamado las Atarazanas del Río o de las Galeras, era una de las tres partes de la gran base naval que constituyó desde mediados del siglo XIII a la mitad del XV la principal sede de la marina de guerra castellana, y que, a partir de esa última fecha, tras ser usada fundamentalmente como almacén portuario, sirvió de arsenal para la preparación de muchas de las grandes armadas de descubrimiento, como la de Juan de Ovando en 1502, la de Pedrarias Dávila en 1514, y, por supuesto, la de la Armada de la Especiería de 1519[4].

Tras recorrer el centenar de metros de la primera nave llegaríamos a la esquina noroeste del arsenal, y al doblarla, contemplaríamos la fachada de las Atarazanas, que se extendía 180 metros en dirección sur y paralela al río, formando un

4 Como ejemplo de la utilización de las Atarazanas en la Armada dirigida por Pedrarias Dávila puede verse C. Mena García. *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla: Universidad de Sevilla y Fundación El Monte, 1998, pp. 287, 299, 343, 344, 394 y 407.

edificio con planta rectangular de unos 18.000 metros cuadrados. En los tiempos en que Magallanes preparaba su armada, se abrían grandes portalones para poder sacar y meter las dos galeras que cabían en cada nave y, casi en el centro, se encontraba una pequeña capilla dedicada a San Jorge, convertida en la actualidad en la maravilla barroca de la iglesia de la Santa Caridad.

Pero, como indicamos, este edificio era solo una de las partes del conjunto. En el extremo meridional de las Atarazanas de las Galeras, se abría un portillo de la muralla, hoy desaparecido, llamado el postigo del Carbón, que tomaba el nombre del combustible cuyo diezmo servía para pagar el mantenimiento del edificio. Al otro lado de esta abertura en la cerca, se encontraba un complejo de más de 10.500 metros cuadrados, formado por varios patios rodeados de murallas reforzadas con torres de defensa, entre las que destacaban la torre de la Plata y la del Oro, edificada esta última en la primera mitad del siglo XIII como torre albarrana destinada a proteger la orilla del Guadalquivir. Este segundo complejo era denominado las Atarazanas de los Caballeros, y dependía del mismo alcaide que las Atarazanas de las Galeras. En sus espacios abiertos se podían secar las velas y las jarcias, y entre sus fuertes muros y torreones se podía guardar el botín y los centenares de prisioneros que las armadas traían de vuelta para emplearlos como esclavos o rehenes. Delante de ambas Atarazanas, se extendía una explanada de más de 30.000 metros cuadrados, dependiente igualmente del alcaide, y en donde no se podía construir. Este espacio se denominaba la Resolana del Río, y debía permanecer expedito, no solo para que lo atravesasen las galeras arrastradas desde o hacia el río, sino también para servir de lugar de construcción o reparación, pues el interior de las naves de las Atarazanas de las Galeras se usaba, fundamentalmente, de lugar de cobijo y resguardo de las embarcaciones y no de carenero o astillero[5].

A mediados del siglo XIII, el conjunto de las Atarazanas de Sevilla, con unas seis hectáreas de extensión, era uno de los mayores complejos navales de Europa y como comparación puede decirse que, por ese tiempo, el arsenal estatal veneciano, *L'Arsenale di Venezia*, se extendía por unas cuatro hectáreas, es decir, poco más de la mitad del hispalense, aunque, con el continuado aumento de tamaño del astillero de la laguna veneciana, éste acabaría convirtiéndose en la mayor instalación naval de Europa con unas extraordinarias 26 hectáreas de extensión en el siglo XVIII[6].

Las galeras de las Atarazanas de Sevilla fueron empleadas en dos escenarios principales y sucesivos. Entre mediados del siglo XIII y la mitad del XIV,

5 P. E. Pérez-Mallaína. *Historia de las Atarazanas de Sevilla...*, *op. cit.*, p. 66.

6 Sobre el desarrollo del Arsenal de Venecia y su extensión a lo largo de los siglos puede verse F. C. Lane. *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1992, p. 129. También G. Bellavitis. *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*. Venezia: Cicero Editore, 2009, pp. 166-167.

lucharon en la llamada batalla del Estrecho. Aunque aquellas embarcaciones fueron concebidas inicialmente para conquistar el norte de África –el llamado "fecho de allende"– en realidad hubieron de ser utilizadas para defender la península ibérica frente a la última de las grandes invasiones africanas, la de las tribus magrebíes de los Banu Marin. Gracias a su estimable colaboración, y no sin sufrir durísimas derrotas a manos de sus oponentes musulmanes, las galeras sevillanas contribuyeron a que Castilla pusiese un pie firme en el lado norte del Estrecho, conquistando Tarifa, Algeciras y Gibraltar, permitiendo que ese vital paso marítimo permaneciese abierto para el comercio europeo, con lo que las dos regiones más ricas de Europa: el norte de Italia y Flandes, pudieron reforzar un circuito comercial por vía marítima, que resultó fundamental para el desarrollo del continente.

Entre mediados del siglo XIV y la mitad del siglo XV, las Atarazanas de Sevilla y sus galeras serían el principal aporte castellano a la cruenta Guerra de los Cien Años, una contienda generalizada entre las principales potencias de la Europa Occidental, acaudilladas en cada bando por Inglaterra y Francia. Castilla, la mayor parte del tiempo, combatió al lado de los franceses, consiguiendo para sus aliados y para la honra de sus armas algunos de los éxitos navales más sonados de la historia náutica, no solo castellana, sino española en general. Entre los más notables estarían la batalla de la Rochela de 1372, con la destrucción total de la armada inglesa del conde de Pembroke; la serie ininterrumpida de ataques a las costas inglesas, desde Cornualles a la desembocadura del Támesis, incluyendo incursiones como la de 1380, en la que tras remontar este río las galeras sevillanas llegaron no muy lejos de la capital inglesa; o, finalmente, la derrota y captura de la flota portuguesa, aliada de los británicos, en 1381 frente a la isla de Saltés.

Esa última fecha de 1381 podíamos considerarla el cenit del arsenal sevillano. La flota de 20 galeras al mando del almirante Sánchez de Tovar capturó otras tantas embarcaciones portuguesas, y las 40 galeras que llegaron al Guadalquivir no podían guardarse todas bajo las techumbres de las Atarazanas, que tenía una capacidad máxima de unas 35 de tales embarcaciones. Pero, ya se sabe que, una vez alcanzada la cima, sólo resta descender. La última gran escuadra de galeras que salió del Guadalquivir lo hizo en 1430 y para mediados del siglo XV, y una vez que la Guerra de los Cien Años hubo concluido, las Atarazanas del Guadalquivir entraron en un proceso de imparable decadencia. Entonces las galeras pagaban su inactividad pudriéndose bajo unas techumbres que, a veces, también se deterioraban y caían sobre las embarcaciones, quebrándolas.

Además del fin de la Guerra de los Cien Años, las razones de este progresivo abandono son varias, y entre ellas estaría el inicio de las expediciones transatlánticas, que relegaron a las galeras a un segundo plano frente a las carabelas y naos, mejor preparadas para atravesar las enormes dimensiones de las mayores masas

acuáticas del planeta. Por otra parte, cuando se volvieron a necesitar escuadras de galeras para responder a la amenaza turca, la unión de las coronas de Castilla y Aragón llevó a cabo una doble especialización: Sevilla, como puerto principal del conjunto de la fachada atlántica de Castilla (incluyendo la cornisa cantábrica), concentraría la expansión por los océanos; Barcelona se convertiría en la gran base de construcción y mantenimiento de las galeras de España, que lucharían todavía con fiereza en el Mediterráneo contra turcos y berberiscos.

Galeras del siglo XIII

Parecía que el arsenal del Guadalquivir estaba destinado a caerse de viejo, o a cambiar de actividad si no quería sucumbir a golpe de piqueta. Un hecho simbólico de este proceso ocurrió cuando, en 1493, la primera nave del arsenal fue cedida por los Reyes Católicos al cabildo hispalense para convertirse en el principal mercado de pescado de la ciudad, alejando sus pestilentes efluvios del centro urbano donde había estado alojado hasta entonces[7]. Así, donde antes se guardaban veloces galeras, ahora se venderían sábalos y sardinas, y tal vez, a partir de este hecho, el proceso de desnaturalización del viejo arsenal hubiera continuado a un ritmo acelerado. Pero precisamente en ese año, Colón regresaba de su primer viaje transoceánico, y una década después, en 1503, nacía, precisamente en la nave 17 de las Atarazanas, la Casa de la Contratación, organismo destinado a

7 Archivo Municipal de Sevilla (AMS), Actas Capitulares, caja 31, carpeta 132, folio 5 v°. Recomendación del Cabildo de los Jurados al Concejo de la ciudad de Sevilla, sobre los malos olores que producía la vieja pescadería en el centro de la ciudad, marzo de 1517.

regir el tráfico de mercancías y personas a través de los océanos[8]. A medida que el movimiento mercantil con las Indias se intensificaba, creció la importancia y la utilidad de aquellos miles de metros cuadrados que las Atarazanas ponían a disposición del comercio, justo al pie de uno de los puertos más vibrantes de la época.

*

Las grandes empresas, de cualquier tipo que sean, precisan de una infraestructura que permita su puesta en marcha y faciliten su éxito. En el caso de las marítimas, debido a lo adverso del medio por el que deban transitar, necesitan una preparación todavía más cuidadosa en forma de elección de los buques y su puesta a punto, la selección de sus tripulantes, el acopio de materiales de repuesto, la provisión de alimentos para la gente, o el almacenamiento de las mercancías hasta el momento del embarque. La larga duración de muchas de estas aventuras y la dificultad, cuando no la imposibilidad, de encontrar bases de reavituallamiento o reparación durante aquellos largos periplos, hacían del apresto de las armadas un desafío logístico extraordinariamente complejo, además de caro, y del que, dejando a un lado la voluble conducta de la diosa Fortuna, dependía en gran parte el éxito final de la expedición.

La Armada de la Especiería estaba pensada inicialmente para un par de años, aunque en la realidad se prolongó por más de tres y, como todas las enviadas a lo desconocido, sus naves tenían que llevar en sus bodegas todo lo necesario para ser autónomas. ¿Dónde habría de alistarse semejante expedición, que por su previsible larga duración y por el desconocimiento de las circunstancias que podrían darse por el camino, era especialmente delicada de poner en marcha? Las Atarazanas de Sevilla eran sin duda el lugar ideal para servir de apoyo a tal empresa, convirtiéndose en el arsenal en que casi todo se habría de almacenar hasta los momentos previos a la partida.

La detalladísima información que los oficiales de la Casa de la Contratación realizaron del proceso de compra, reparación, apresto y tripulación de las naves de la Armada de la Especiería nos muestra hasta qué punto el viejo arsenal del Guadalquivir fue utilizado a lo largo del año en que la flotilla permaneció en Sevilla. La tabla que ofrecemos seguidamente recoge los apuntes en los que el tesorero de la Casa y sus ayudantes citan a las Atarazanas como el espacio al que se trasportaban o del que se extraían materiales para las embarcaciones, y el lugar en donde se realizaron diversos trabajos complementarios a los que se desarrollaban en el muelle o en los careneros del Guadalquivir. Hemos recogido solo aquellos datos en los que expresamente se señala a las Atarazanas, aunque sospechamos que, en muchas otras ocasiones, los funcionarios dieron por supuesto que

8 Solo unos meses después, la sede central de la Casa de la Contratación se trasladó a varias dependencias del Alcázar, pero, por orden real, las naves 16 y 17 quedaron bajo el control de los oficiales de la Casa, con gran disgusto y no poca oposición del alcaide de las Atarazanas.

tal material o alguna que otra actividad tuvo lugar en el arsenal, pero dejaron de anotarlo así[9].

Utilización de las Atarazanas de Sevilla en el apresto de la Armada de la Especiería

Fecha	Transportes y tareas	Materiales
7-15/X/1518	Preparación de estopa para calafatear	Estopa
8/X/1518	De las Atarazanas a la ribera	Carretadas de Madera
8/X/1518	Del río a las Atarazanas	38 costales de cáñamo
14/X/1518	De la Alhóndiga a las Atarazanas	50 fanegas de habas
14/X/1518	De la collación de El Salvador a las Atarazanas	82 @ de queso en costales
15/X/1518	Transporte en carreta hasta las Atarazanas	Bombardas, cepos y trallas
15/X/1518	De la Alhóndiga a las Atarazanas	4,5 cahices de habas y garbanzos
15/X/1518	De la Alhóndiga a las Atarazanas	12 fanegas de habas
21/X/1518	De la Casa de la Contratación a las Atarazanas	17 fanegas de garbanzos
21/X/1518	Desde las Atarazanas a la fosa de carena	3 carretadas de madera
22/X/1518	De las Atarazanas a la ribera	2 carretadas de madera
23/X/1518	Transporte en carretas hasta las Atarazanas	14 carretadas de madera y cables
24/X/1518	De la Alhóndiga a las Atarazanas	6,5 fanegas de habas y garbanzos
24/X/1518	De casa de Cristóbal López a las Atarazanas	1 costal de cáñamo
7-9/XI/1518	De La Algaba a las Atarazanas	Cáñamo
10/XI/1518	De la ribera a las Atarazanas	Carretadas de tablas
14/XI/1518	Transporte de anclas y cables a las Atarazanas	Anclas, cables y pan
15/XI/1518	De la collación de S. Andrés a las Atarazanas	11@ 16 libras de estopa
16/XI/1518	Armar botas y barriles en las Atarazanas	Duelas, aros y flejes
22/XI/1518	Transporte de tablas y vigas a las Atarazanas	Tablas y vigas de madera

9 Archivo General de Indias (AGI), Contratación, 3255, libro 1. "Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes", 1518-1519. Este documento de 108 folios (escrito en recto y verso) ha sido trascrito en un par de ocasiones, que sepamos, aunque nosotros hemos acudido directamente a los originales del AGI. Véase *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. 4 Tomos. Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923, tomo I, documento 47, pp. 277- 356 y tomo II, pp. 3-193. También M. C. Borrego Plá, E. Murillo Román y S. Arnáiz Del Bosque. *Relación de gastos para la Armada de Fernando de Magallanes (1518-1519). Reflexiones y transcripción*. Jerez: Consejo Regulador de la Denominación de Origen Jerez, 2019.

24/XI/1518	De la collación de El Salvador a las Atarazanas	6@ de estopa
26/XI/1518	De la collación de San Ildefonso a las Atarazanas	13 @ 4 libras de estopa
4/XII/1518	De las naos de la Armada a las Atarazanas	Diversas piezas de madera
7/XII/1518	Deshilachar el cáñamo para hacer estopa	17 @ y 20 libras de cáñamo
14/XII/1518	De la calle de Castro a las Atarazanas	15.000 estoperoles
17/XII/1518	De la fosa de carena a las Atarazanas	Vigas de madera
22/XII/1518	De la fosa de carena a las Atarazanas	Acarreo de vigas
29/XII/1518	De la Herrería a las Atarazanas	119 pernos
29/XII/1518	De las Atarazanas a la ribera	36 tablas grandes y 18 maderos
17/I/1519	De las Atarazanas a la ribera	Toneles e pipas de agua
17/I/1519	Del distrito de los Cordoneros a las Atarazanas	Cierta jarcia
17/I/1519	De la Herrería del Rey a las Atarazanas	6 cargas de aros de hierro
18/I/1519	De la Herrería a las Atarazanas	6 cargas de aros de hierro
20/I/1519	De la ribera a las Atarazanas	140 pipas
21/I/1519	Del río a las Atarazanas	144 tablas y 5 antenas
23/I/1529	De la Herrería a las Atarazanas	200 aros y 52 pernos
25/I/1519	Trasporte a las Atarazanas	Pipas de vino
27/I/1519	Rodar pipas del muelle a las Atarazanas	39 pipas de vino
27/I/1519	Acareo desde el muelle a las Atarazanas	64 pipas
29/I/1529	De la Herrería a las Atarazanas	150 aros
29/I/1519	De las Atarazanas a casa del candelero	4 barriles
29/I/1519	De casa del candelero a las Atarazanas	Barriles llenos de candelas
29/I/1519	De casa del tonelero a las Atarazanas	1 pipa
2/II/1519	Acarreo de pipas de vino	8 pipas de vino
5/II/1519	Fabricación de candelas de sebo en las Atarazanas	42 @ de candelas de sebo
8/II/1519	De casa del cordonero a las Atarazanas	20,5 @ de estopa
8/II/1519	De casa del tonelero a las Atarazanas	6 pipas
8/II/1519	De las Atarazanas a la ribera	7 pipas de vino y 12 tablas
9/II/1519	De las Atarazanas a la ribera	20@ de estopa
9/II/1519	De la Herrería del Rey a las Atarazanas	166 aros

10/II/1519	De la Carretería a las Atarazanas	Cierta jarcia
10/II/1519	De casa de Diego Rodríguez a las Atarazanas	12 pipas
13/II/1519	De Utrera a las Atarazanas	264 tablas
16/II/1519	De la Carretería a las Atarazanas	Dos rollos de jarcia
16/II/1519	De la Herrería del Rey a las Atarazanas	13 aros
17/II/1519	Del muelle a las Atarazanas	Pipas
21/II/1519	Acarreo a las Atarazanas	2 @ de aceite
22/II/1519	Del muelle a las Atarazanas	Armas y artillería
28/II/1519	Del muelle a las Atarazanas	7 fardos de lanas
3/III/1519	De las Atarazanas a la Casa de la Contratación	2 pipas llenas de armas
5/III/1519	Alzado y reparación de pipas en las Atarazanas	Pipas
4/IV/1519	Del distrito de los cordoneros a las Atarazanas	Cierta jarcia
18/IV/1519	Acarreo a las Atarazanas	16 barriles pequeños
8/VII/1519	De las Atarazanas al río	2 carretadas de madera
8/VII/1519	Del distrito de los cordoneros a las Atarazanas	1 guindaleza
25/VIII/1519	Trasporte a las Atarazanas	Velas (náuticas)
25/VIII/1519	Desembarazar y ordenar las Atarazanas	___
25/VIII/1519	Limpieza de las Atarazanas	___
25/VIII/1519	Recogida de los basos (sic) de carena	___

Como podemos observar, el arsenal del Guadalquivir fue utilizado fundamentalmente como lugar de almacenamiento provisional de los materiales básicos para reparar las cinco naves que por orden real debían componer la armada. Para acelerar la partida antes que los portugueses pudieran reaccionar, y tal vez con la esperanza de abaratar los costos, cosa que luego se demostraría como ilusoria, se decidió no construir nuevas embarcaciones, sino comprarlas en Cádiz. Claro que, no siendo buques nuevos y estando destinados a emprender un larguísimo viaje, era preciso repararlos concienzudamente. Los pertrechos necesarios se compraban en diferentes partes de dentro y fuera de la ciudad y llegaban por vía terrestre, o en muchos casos por vía marítimo-fluvial al muelle de las Muelas de la capital hispalense[10]. De allí pasaban a ser almacenados y custodiados en las Atarazanas, hasta que podían ser llevados a las embarcaciones. Se trataba, por supuesto, de materiales valiosos y caros, que, si se dejaban a la intemperie

10 Llamado así por las muelas o ruedas de molino que servían para afianzar el inestable suelo del Arenal y facilitar la carga y descarga de objetos pesados, que de esa manera no se atascaban en los sedimentos de la orilla.

mientras se carenaban los buques, podían deteriorarse con los fuertes soles y los no poco frecuentes aguaceros típicos de la región, o, si se dejaban sin vigilancia, desaparecer en un visto y no visto en manos de los hermanos de la cofradía de Monipodio.

Interior de las Atarazanas de las galeras a finales de 2021. Foto Joaquín Muñoz.

En las Atarazanas se guardaron los materiales necesarios para reparar los cascos y las obras muertas, y así llegaron y salieron de ellas numerosas carretadas de maderas, de tablas y clavazón de distinto tipo, como estoperoles o pernos. Del mismo modo, para los trabajos de calafateado se almacenaron importantes cantidades de estopa, y para la vital tarea de manejar las velas para dar movimiento a las naves, se guardaron elementos para construir la jarcia, como costales o rollos de cáñamo, así como la propia cabuyería una vez terminada, ya fuesen los gruesos calabrotes o las delgadas guindalezas. El apartado de alimentos estuvo muy bien representado en las diversas fanegas de habas y garbanzos, las llamadas "menestras", con las que se confeccionaban los guisotes marineros adobados con carne seca y pescado salado; pero también serones de quesos, que constituían la base alimenticia de las tripulaciones, junto con el bizcocho, cuando no se podía encender el fogón por causa de los temporales o la amenaza de los enemigos. El vino y el aceite cerraban el apartado de los alimentos arrumados en las Atarazanas antes de llegar a las bodegas de las naos. Otro aspecto de enorme importancia fueron los envases, sobre todo los barriles grandes y pequeños, y las voluminosas pipas de 400 litros. En el arsenal se concentraron los aros, duelas y flejes para fabricar los toneles y centenares de vasijas para contener fundamentalmente líquidos, como agua o vino, pero también bujías de sebo para alumbrar las oscuras noches de la mar e, incluso, dentro de toneles se almacenaron, por ejemplo, las

armas blancas. Las pesadas lombardas, que no cabían ni en las mayores cubas, se depositaron directamente bajo los techados de las Atarazanas, junto con las anclas y el velamen, así como diferentes fardos de lanas y otros tejidos.

Además de servir para guardar todo tipo de materiales, en las Atarazanas se realizaron trabajos complementarios a los que se efectuaban dentro de las propias naves: entre ellos, el deshilachado de la estopa para que luego los calafates la mezclasen con los alquitranes vegetales y rellenaran los huecos entre las tablas. También se procedió a armar muchos de los envases, fabricando botas y toneles uniendo las duelas y cercándolas con aros y flejes. Una vez terminadas, las pipas había que rodarlas y alzarlas, para encontrar posibles defectos y que pudiesen repararse. También el interior del viejo arsenal alfonsí fue el lugar en el que se fabricaron las candelas de sebo, o se cosieron las velas, algo complicado de hacer cuando el paño colgaba de las vergas. Finalmente, cuando la flotilla partió hacia Sanlúcar, una pequeña tropilla de peones fue contratada para ordenar y limpiar los restos que los trabajos habían dejado por los rincones del arsenal.

¿Había muchas diferencias entre este apresto y el de las galeras medievales? Con respecto a los materiales precisos para el alistamiento de las embarcaciones no se pueden encontrar diferencias sustanciales. Los alimentos, los aparejos, y hasta las armas, incluida la artillería, que ya empezaba a usarse en las galeras en la primera mitad del siglo XV, eran básicamente los mismos. También en la tecnología para reparar las naves encontramos notables similitudes.

Para que tanto las naos como las galeras iniciasen una nueva campaña con garantías de éxito era preciso realizar un cuidadoso carenado. Un proceso mediante el cual la obra viva, es decir, la parte sumergida de la embarcación, debía de recibir imprescindibles cuidados tales como la eliminación de los parásitos adheridos al casco, la sustitución de tablas en mal estado y el calafateado de las junturas. Para ello los cascos debían sacarse a tierra, o "ponerse al monte", como se decía entonces. La dura y a la vez delicada tarea de varar las galeras, bien para guardarlas en las Atarazanas o para repararlas y el posterior proceso para devolverlas al río era realizado en la Baja Edad Media por el cómitre *varador* de las galeras, que formaba parte de la plana mayor o plantilla directora del astillero medieval.

Arrastrar las galeras por el arenal era un trabajo pesado y peligroso, y tenía como fase previa la construcción de un artilugio denominado "vaso" (aunque aparece también escrito como "baso" o "basso"). Cuando en 1516, el cardenal Cisneros realizó una investigación para saber si podría reactivarse el viejo astillero alfonsí y utilizarlo en sus campañas contra el norte de África, los viejos cómitres declararon cómo se sacaban las embarcaciones antaño. Así, Juan de Sevilla "... dijo que los cómitres eran obligados a envasar las dichas galeras en sus vasos y botarlas al mar con gente que les diese el rey, que ellos no son más obligados que a darles ingenio para hacerlo" y su colega Diego Sánchez, cómitre vecino de la

collación de San Vicente, afirmaba que él mismo realizó muchas veces la tarea de "...sacar las galeras sobre sus vasos" y que el rey Fernando el Católico había ordenado la construcción de unos "vasos" en Sevilla para guardar cuatro galeras catalanas en las Atarazanas[11].

Aunque no existen buenas descripciones de cómo eran aquellas estructuras, suponemos que eran parecidas a una cuna de varada que descansaba sobre fuertes maderos paralelos a la quilla y denominados anguilas, que, convenientemente ensebados, servían para deslizar el casco. Este tipo de ingenios ya eran utilizados desde el tiempo en el que los trirremes de griegos y romanos dominaban el Mediterráneo. Entonces, por ejemplo, los barcos atravesaban por tierra el istmo de Corinto usando un *holklós*, un camino empedrado en el que las embarcaciones se subían a algún tipo de artefacto de madera guiada por carriles. Por otra parte, Dion Casio, al describir los preliminares de la batalla de Actium en el año 31 antes de Cristo, alaba el ingenio de Marco Vipsanio Agripa, el almirante de la flota de Octaviano, que aceleró el traslado de las naves al interior del golfo de Accio por tierra, burlando así las fortificaciones de Marco Antonio, mediante el uso de cueros embreados en vez de las "máquinas" que se usaban normalmente para mover las trirremes por tierra[12].

El principal problema, como puede comprenderse, consistía en colocar todo ese entramado de madera bajo la obra viva de la embarcación. En el caso de puertos con significativos desniveles en las mareas, fenómeno que es perceptible en el Guadalquivir a la altura de Sevilla, la operación resultaba algo más sencilla, pues bastaba con lastrar la estructura del vaso durante la pleamar y colocar el buque encima para que terminase descansando sobre ella al descender el nivel del agua. De todas maneras, era preciso cavar para colocar las anguilas sobre la que se deslizaría la cuna. En el Mediterráneo, donde apenas se nota la fuerza de la marea, eran precisas grandes cuadrillas de cavadores para colocar los maderos bajo el casco.

Pero ahí no terminaban los problemas, pues seguidamente había que jalar de los cabos para mover vaso y buque sobre la playa. En Barcelona sabemos que se empleaban varías parejas de bueyes[13], y en la Sevilla medieval, al parecer, preferían los juegos de poleas y los cabrestantes movidos por fuerza humana. Así, a finales del siglo XIII, en las cuentas de la campaña de Tarifa se llamaba a estos trabajadores "tromperos" y en las anotaciones del alcabalero de Sevilla, Pedro

11 Archivo General de Simancas (AGS), Patronato Real, caja 58, documento 88. Información sobre el orden que había en sostener las galeras en las Atarazanas de Sevilla..., testimonios de los cómitres Juan de Sevilla, y Diego Sánchez, Sevilla, 11 de junio de 1516.

12 D. Casio. *Historia romana*. Madrid: Editorial Gredos, 2011, libro L, p. 25.

13 A. Estrada-Rius. *La Drassana Reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcción naval a la Corona d'Aragó*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004, pp. 121-123

Ruiz, de principios del siglo XIV, se indicaba que las galeras se arrastraban con "tornos de encina" que poseían en su interior ejes de hierro y con los que "se jorran (sic) las galeras a la mar"[14]. El cronista Juan de Peraza, por su parte, nos cuenta que llevar a jorro o a jorra significaba arrastrar a fuerza de músculo: "... para guardar las galeras...y para que no estuviesen siempre en el agua, las llevaban a jorra por el Arenal y las metían a jorra por las bocas...y cuando las querían tornar a armar, las sacaban y por el mismo modo las metían en el río"[15].

*

Carenado de naos en el Guadalquivir hacia fines del siglo XVI. Vista de Sevilla, Museo de América, Madrid.

A finales de septiembre o principios de octubre de 1518 llegaron a Sevilla las naos *Trinidad*, *Concepción*, *San Antonio*, *Victoria* y *Santiago*, que por las gestiones del capitán Cristóbal Vizcaíno, Antón Yáñez y el factor Juan de Aranda,

14 A. López Dapena. *Cuentas y gastos (1292-1294) del rey D. Sancho IV el Bravo (1284-1295)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1984, p. 656; M. A. Vilaplana Montes. "Un ajuste de cuentas del alcabalero mayor de Sevilla Pedro Ortiz (1420)". *Historia, Instituciones, Documentos*. 1 (1974), p. 482.

15 L. de Peraza. *Historia de la ciudad de Sevilla del bachiller Luis de Peraza*. Tomo II. Sevilla: Área de Cultura del Exmo. Ayuntamiento de Sevilla, 1997, p. 292.

se habían adquirido en Cádiz, para formar parte de la Armada de la Especiería. Desde el comienzo, los eficaces burócratas de la Casa de la Contratación comenzaron a registrar minuciosamente todos los gastos que se iban produciendo hasta formar un legajo de 108 folios, en el cual, y sólo a la altura del séptimo, ya se anota que entre el 4 y el 9 de octubre de 1518 "...se pagó a Lope Navarro y a Pero Fernández, marineros, por seis días que trabajaron en poner el basso a la dicha nao [San Antonio] a XXXVII maravedíes y medio a cada uno..."[16].

Como vemos, el sistema para sacar las naves del agua no había cambiado desde el siglo XIII, y también como antaño, además de construir la cuna de varada o vaso, fue necesario cavar en la arena para introducir maderas sobre las que deslizar los cascos. Para ello el 13 de octubre se alquilaron varias azadas y azadones y se empezó a pagar a peones para que trabajasen en "abrir la fosa". Desde las Atarazanas se llevaron carretadas de madera a la fosa, mientras decenas de obreros, azada en mano y por medio de espuertas, iban retirando la tierra y formando una especie de dique[17]. Trabajar dentro de aquel agujero en la arena, moviendo pesados maderos que servirían de muro de contención, fue una de las tareas más peligrosas del apresto de las naves, y allí, a un peón se le quebró una pierna y otro perdió un pie, al caérsele encima un grueso madero de la estructura del vaso.

Seguidamente, y también como en tiempos pasados, había que tirar de las naos a base de juegos de poleas y aprovechando la fuerza de los cabrestantes, cuyo sistema de cremallera en la parte baja de los tornos impedía el retroceso y que el cansancio de los "tromperos" desenrollase los cables echando a perder el esfuerzo realizado. Así, por ejemplo, los funcionarios de la Casa anotaron que el 21 de octubre de 1518 se pagaron a 15 peones "...que trabajaron en los cabrestantes a sacar la nao a monte..."[18]. El propio capitán general estaba atento para dirigir unas maniobras tan delicadas, y el 22 de octubre se levantó muy temprano para estar presente cuando la fuerza de la marea ayudase a la acción de los ingenios, solo que tuvo la mala idea de poner sobre ellos sus enseñas, provocando el incidente llamado "de las banderas", donde algunos curiosos acusaron a Magallanes de colocar exclusivamente las armas de Portugal, olvidando las de Castilla. En aquel alboroto se ha visto la mano negra del agente y espía lusitano en Sevilla, Sebastiao Álvares, que, si no es seguro que fuese esta vez el responsable, sí está probado por su correspondencia que hizo otras muchas cosas para impedir el viaje[19].

16 AGI, Contratación, 3255, libro 1. "Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes", 1518- 1519, folio 7 r°.

17 AGI, Contratación, 3255, libro 1, 7 v°.

18 *Ibídem*.

19 A. Pinheiro Marques *et al. Atlas Miller*. Barcelona: M. Moleiro Editor, 2006, p. 73.

El incidente de las banderas congregó alrededor de los barcos una gran cantidad de autoridades locales de diverso pelaje y adscripción: corchetes municipales, guardas del almirante y funcionarios de la Casa, además de los marineros de los barcos y un buen grupo de mirones[20]. Lo que no está del todo claro es en qué lugar del río se realizaron estas primeras maniobras de carenado. Tradicionalmente se ha hablado de que estas actuaciones se llevaron a cabo en el Muelle de las Muelas, que por deficientes lecturas paleográficas del término y posterior repetición del error, algunos denominan de las Mulas, y que casi todos colocan en la orilla derecha, es decir, en la trianera del Guadalquivir. Comprendemos que no es ésta una cuestión de gran trascendencia histórica, sino más bien una controversia local. Por nuestra parte habremos de decir que, sin tener certeza de la localización de ese primer carenero, lo que es imposible es que estuviese en el muelle de las Muelas y en Triana, pues dicho muelle se localizaba en la orilla "sevillana", es decir, en la ribera izquierda del Guadalquivir, entre el puente de barcas y la torre del Oro, como ha demostrado el gran experto en el urbanismo sevillano que es Antonio Collantes de Terán, y, sobre todo, los argumentos y documentos que utiliza[21].

Entre todos citemos solo uno, para no enredarnos en semejante conflicto. Se trata de un acta notarial fechada el 27 de septiembre de 1440 que nos cuenta las desventuras de Ferrand Alfonso, un barbero de la Palma del Condado, que compró en Sevilla una piedra de afilar al cuchillero Martín Sánchez y quiso llevársela a su barbería del condado de Niebla, para lo cual tenía que atravesar el Guadalquivir. El vendedor vivía en la céntrica collación de El Salvador y como para nada le servía al barbero tener la piedra en esa orilla, tuvo que contratar a un carretero llamado Per Yanes y a un barquero llamado Juan García para que se la pasasen desde el muelle de las Muelas, cruzando el río, hasta llegar a Triana. Al final, el carretero y el barquero no se entendieron y la piedra se quedó en el muelle ante la desolación del comprador, que realizó esta protesta ante notario sirviéndose del testimonio del barquero Juan García:

> El dicho Juan García de su grado y propia voluntad dijo que juraba y juró por el nombre de Dios...que puede haber tres semanas poco más o menos que el dicho Martín Sánchez, cuchillero, vino a la puente de la dicha ciudad a buscar quien le pasaría una piedra muela de barbero desde el puerto de las Muelas del río Guadalquivir desde la dicha ciudad a la dicha Triana....y que se igualó con el dicho Juan García, para

20 I. Fernández Vial y G. Fernández Morente. *La primera vuelta...*, *op. cit.*, pp. 40-42.

21 A. Collantes de Terán. "Los primeros siglos del Barrio de Triana", en A. Rodríguez Babío (coordinador). *Santa Ana de Triana: aparato histórico-artístico*. Sevilla: 2016, pp. 27-41.

que le pasase la dicha piedra en un barco...[22]

No cabe pues duda alguna que entre el puerto de las Muelas y Triana mediaba el Guadalquivir. Además, pensamos que las reparaciones iniciales de los barcos se hicieron también en la orilla sevillana del río, lo que propició, por ejemplo, que en el incidente de las banderas acudieran tan rápidamente los representantes de los poderes públicos sevillanos, todos ellos con sede en el centro de la ciudad. Es cierto que, por lo menos durante un mes, entre finales de noviembre y finales de diciembre de 1518, las naves fueron enviadas a la ribera opuesta, pero no a Triana, sino al lugar conocido como la Puebla Vieja[23], uno de esos puertos que Enrique Otte llama "supletorios" a Sevilla y que funcionaba como una pedanía de la actual Puebla del Río, situada a una docena de kilómetros aguas abajo[24]. Allí se llevaron las naves y se volvieron a cavar fosas para sacarlas a monte. No sabemos con certeza qué obligó a realizar ese cambio, pero es posible que los trabajos en profundidad que debían realizarse no fueran posibles en el primer emplazamiento. Sabemos que La Puebla Vieja era uno de los lugares de los que se surtían las embarcaciones de leña llamada chamiza, procedentes de los montes de Aznalcázar, y con la que se podría realizar una tarea fundamental entonces y que los marinos de la época llamaban la "brusca", según la cual, se prendía fuego a estos ramajes para chamuscar la obra viva del buque. La intención era doble: enjugar la madera y, sobre todo, matar la "broma", como se denominaba al conjunto de moluscos fitófagos que convertían los casos de los navíos en mortales coladores. ¿Se llevarían los barcos a este escenario para realizar esas delicadas tareas con más tranquilidad? Es posible, y lo cierto es que durante el mes que los buques estuvieron allí, el número de calafates y carpinteros que trabajaron en ellos fue el mayor de todo el proceso de carenado, tanto que hubo que traer contingentes artesanos del Condado de Huelva, e incluso un grupo de expertos vizcaínos que trabajaban en Cádiz.

En la Puebla también se produjeron trabajos de emplomado, protegiendo las zonas más delicadas y, sobre todo, las junturas de las tablas, con planchas de plomo para evitar la acción del *teredo navalis*, nombre científico del gusano de la broma. El emplomado de la obra viva, sustituido en los siglos siguientes por el forrado con chapas de cobre, fue uno de los grandes avances técnicos para las navegaciones de la Edad Moderna, algo que, por ejemplo, no se practicaba con las

22 P. Ostos Salcedo. *Registros notariales de Sevilla [1441-1442]*. Sevilla: Junta de Andalucía, Conserjería de Cultura, 2010, pp. 201-203. La transcripción, con la actualización de las grafías, está sacada directamente del documento digitalizado en un disco compacto que se incluye la edición de este libro y es de exclusiva responsabilidad de los autores de este artículo.

23 G. Fernández Morente, Tesis doctoral en curso, pp. 136-137.

24 E. Otte. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla y Fundación El Monte, 1996, p. 106.

galeras medievales. Éstas, por el contrario, eran sometidas a un proceso conocido como "despalmado", consistente en untar las tablas con sebo derretido al fuego, una vez que los calafates habían introducido la estopa y el alquitrán entre las junturas de la tablazón.

Estancias pertenecientes a la Casa de la Contratación en los Reales Alcázares de Sevilla. Foto Pablo Pérez-Mallaína

Lo cierto es que, concluido el proceso de reparaciones intensivas de la Puebla Vieja, las naves volvieron a Sevilla, y seguimos pensando que se colocarían en la margen izquierda, y tal vez, incluso, en la propia Resolana del Río. Las razones en las que se apoya nuestra creencia son varias, pero la principal reside en el hecho de que en esa banda se encontraban no solo la Casa de la Contratación, donde también se guardaron algunas mercancías, sino sobre todo las Atarazanas, el arsenal en el que se apoyaba la mayor parte del apresto. Los aparejos, los bastimentos y las armas llegaban a la ciudad por vía terrestre y las más veces por vía marítima; se descargaban en el muelle, y de allí se llevaban al arsenal hasta el momento de ser utilizadas en los barcos. Algunas de esas cargas eran muy pesadas. Por ejemplo, un ancla y su calabrote (el grueso cabo que la sujeta), podían pesar entre 1.000 y 2.000 kilos y tampoco eran cargas livianas las cajas de clavazón o los centenares de pipas, es decir, barriles de unos 400 litros de capacidad y media tonelada de peso si estaban llenos de vino. La cercanía entre el muelle y las Atarazanas permitía incluso llevarlas rodando hasta allí, como se anotaba el 27 de enero de 1519 en el pago a varios obreros: "Que pagó este día a siete peones por rodar XXXIX pipas de vino, desde el muelle a enfrente de

las Atarazanas"[25]. Sabido esto, ¿tendría sentido realizar las labores de carena en la margen derecha y que cada vez que desde las naos se requiriesen materiales, alimentos para los obreros o toneles para rellenar la bodega, hubiese que transportar aquellas pesadísimas cargas en carretas por el puente o en barcazas por el río hasta llegar a la ribera opuesta? No parece razonable.

Siguiendo con este asunto –y esta es una segunda razón muy importante– en el detallado registro de pagos realizados por el tesorero de la Casa se anotan con sumo cuidado los orígenes y destinos de los materiales trasportados. A veces se indica que tal o cual objeto llegaba desde las collaciones de San Ildefonso, El Salvador o del arrabal de la Carretería, e incluso se llega a informar que procedía de la vivienda de tal o cual cordonero, espartero o herrero: "que pagó este día [24 de octubre de 1518] por el acarreto de un costal de cáñamo de casa de Cristóbal López a la Tarazana"[26]. Pues bien, entre más de un millar de anotaciones, no tenemos ni un solo registro que nos hable de traslados desde Triana a las Atarazanas, ni de allí a la orilla trianera. En realidad, el nombre del popular barrio solo aparece citado en dos o tres ocasiones, en las que, por cierto, se llevan envases de cerámica a la Casa de la Contratación: "Que pagó por cien botijas de arroba para envasar vinagre que compró de Arévalo, ollero...y más el acarreto de Triana a la Casa..."[27].

Si nos referimos ahora al origen de los materiales empleados en el apresto de la Armada de la Especiería, las fuentes nos informan en algunos casos que estos procedían de otras regiones de España e incluso de fuera de ella. Algo similar les ocurría a las galeras que durante las Baja Edad Media se construían en las Atarazanas. El reino de Sevilla, y en general la Andalucía Occidental cristiana, no fue un espacio autárquico en lo que se refiere a la construcción naval, sobre todo de grandes naves oceánicas. Faltaban las buenas maderas de roble para realizar la estructura de las embarcaciones (quilla, cuaderna, roda y codaste) y la flexible madera de haya para construir los remos. En algunas zonas montañosas andaluzas, como la sierra norte sevillana, alrededor de poblaciones como Constantina o Cazalla, crecían bosques de una especie de roble local, llamado quejigo, pero no se trataba de áreas lo suficientemente frondosas y, además, la Corona fue incapaz de controlar las talas indiscriminadas realizadas por los campesinos, a pesar de las sucesivas cédulas reales al respecto[28]. Las hayas, por otra parte, no crecían al sur de Despeñaperros y era otra limitación de importancia. Estas carencias

25 AGI, Contratación, 3255, libro 1. "Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes", 1518- 1519, folio 41 r°.

26 AGI, Contratación, 3255, libro 1, folio 18 r°.

27 AGI, Contratación, 3255, libro 1, folio 65 r°.

28 AGS, Registro General del Sello, 148001, documento 118. Comisión y poder para ejecutar las penas en las personas que hallaren culpadas de cortar los robledos de los Alcázares y Atarazanas de Sevilla, Toledo 26 de enero de 1480.

llevaron a algunos reyes medievales a traer a Sevilla maderas de lugares tan lejanos como la serranía de Cuenca[29]. Por fortuna, para la expedición de Magallanes se compraron naos norteñas en Cádiz, y no existió la necesidad de importar estos tipos de madera. En el sur había, eso sí, extensos pinares, y de madera de pino se construían en Andalucía las excelentes carabelas, mucho más ligeras que las naos, y que, por tanto, podían tener una sencilla estructura de quejigo. Pero para viajar al Maluco se necesitaban barcos más grandes y con mayor capacidad de carga, y fue acertada la decisión de emplear embarcaciones del Cantábrico, que pudieron aprovecharse de la madera de los pinares andaluces para restaurar muchas de las obras vivas y los forros de cascos y cubiertas de las cinco naos.

También, al igual que durante los años dorados de las galeras, las armas, la pólvora, el hierro y la clavazón que necesitó la Armada de la Especiería se trajeron de Vizcaya, mientras que la brea y alquitranes procedían de Flandes. Tal vez uno de los avances más importantes en materia de suministros navales se había dado con el cáñamo. A finales del siglo XIII, por ejemplo, los documentos registran la llegada de embarcaciones procedentes del norte de España, que además de hierro transportaban también cáñamo[30], pero hacia 1518, la jarcia y la estopa se consigue de cáñamo que no es necesario traer de tan lejos y podía adquirirse en localidades cercanas a Sevilla como La Algaba.

*

La reparación de las cinco naos necesitó el concurso de una variada panoplia de artesanos, que se contaron por centenares durante el trascurso de todo el apresto, siendo muchas las decenas de operarios que a veces trabajaban juntos en una sola de las embarcaciones[31].

Durante la Baja Edad Media, el astillero contaba con obreros, denominados *francos de las Atarazanas*, cuyas listas guardaban tanto los contadores del arsenal como los del Concejo Municipal, con el fin, en este último caso, de que se les pudiesen guardar sus privilegios. Gracias a ello se han conservado alguna de estas relaciones de especialistas. La más numerosa es de 1422 e incluía 485 trabajadores, de ellos 301 residentes en la capital y el resto en el territorio del llamado Reino o Tierra de Sevilla, una extensión semejante a la de la actual provincia, pero que incluía zonas que hoy pertenecen a provincias aledañas, como por ejemplo la de Huelva. Entre los oficios específicamente marineros estaban los carpinteros de los que había inscritos 42; le seguían en importancia y número los

29 Con permiso del rey de Aragón, la madera cortada en la serranía conquense sería trasportada por el río Guadalaviar-Turia hasta Valencia y de allí por mar hasta Sevilla. Museo Naval de Madrid, 0208, Colección Sanz Barutell, manuscrito 0358, documento 121. Real Provisión de Alfonso IV de Aragón a sus oficiales del reino de Valencia, Calatayud, 11 de septiembre de 1330.

30 P. E. Pérez-Mallaína. *Las Atarazanas de Sevilla...*, *op. cit.*, pp. 450-451.

31 Refiriéndonos únicamente a carpinteros y calafates se contaron más de 150 especialistas entre ambas disciplinas. G. Fernández Morente, Tesis doctoral en curso, p. 132.

calafates, con 33 apuntados en las listas; y como se trataba de construir galeras, eran fundamentales los peritos en hacer remos o "remolares", de los que había 23. Una última especialidad puramente marítima era la de los maestros de hacer velas, de los que se podía contar con una docena. Pero además de estos cuatro oficios, la lista era extensísima e incluía expertos herreros, aserradores, armeros, ballesteros, carreteros, pintores, cordoneros, caldereros, correeros y un largo etcétera, concluyendo con algunos oficios verdaderamente curiosos, como los buitreros, dedicados a cazar estas aves carroñeras, cuyas plumas eran las mejores para estabilizar las saetas, o especialidades tan singulares como los desolladores de asnos para hacer escudos con las pieles[32].

Lo normal es que, para el mantenimiento de una escuadra de galeras de alrededor de 20 unidades, los obreros se dividiesen en grupos de cuatro, dirigidos por otros tantos obreros mayores de carpintería y calafatería, cada uno de los cuales construía una galera, y esas cuatro embarcaciones nuevas, sustituían a las más viejas de la escuadra. Claro que cuando se trataba de botar una docena o más de unidades, debido a la necesidad de reponerse de algún desastre natural o de los enemigos, había incluso que conseguir obreros extra de diversas partes del reino.

La Armada de la Especiería se formó con barcos comprados en Cádiz, por lo que no eran precisos algunos especialistas, o al menos, no eran necesarios, por ejemplo, tantos aserradores o herreros. Ahora bien, como la carena fue realizada con todo cuidado, al final la variedad de artesanos contratados por la Casa de la Contratación entre 1518 y 1519 resultó muy notable. Entre ellos, además, por supuesto, de carpinteros, calafates y cosedores de velas, estuvieron implicados cordoneros, esparteros, torneros, herreros, candeleros (fabricantes de velas o candelas), caldereros, carreteros, barqueros, arrumadores, curtidores, muchos toneleros y fabricantes de envases como olleros o latoneros y también pintores, que dibujaban las banderas con imágenes de la virgen o las armas reales, así como las grandes cruces de Santiago que adornaron las velas de la escuadra. También se llegó a contratar algún remolar para fabricar los remos de los bateles y entre los armeros, además de los constructores de ballestas, que en las galeras medievales era el arma principal, se añadieron en el siglo XVI los polvoristas y especieros que vendían el azufre para dicha pólvora, y por supuesto los lombarderos o artilleros, ya que las lombardas y falconetes se habían convertido en el armamento principal de las naves.

En cuanto al número hay que reconocer que, debido a la rapidez con la que se quería partir y al interés por preparar a fondo unos barcos que debían ir al otro extremo del mundo, se llegaron a reunir contingentes de obreros tanto o más numerosos que en los mejores tiempos de construcción de las galeras sevillanas medievales. Si tomamos como referencia al número de calafates, tal vez el tipo

32 P. E. Pérez-Mallaína. *Historia de las Atarazanas de Sevilla...*, *op. cit.*, pp. 324-328.

Un calafate en acción hacia 1528. Das Trachtenbuch des Christoph Weiditz, Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

de especialista más necesario en la reparación de una embarcación ya construida, tenemos que fue normal que en las listas de pagamentos de la Casa de la Contratación figurasen más de 30 de ellos, sin contar en este número a otros tantos ayudantes y, como acabamos de decir, en la nómina más numerosa de obreros del arsenal medieval que se nos ha conservado, los calafates no sobrepasaron los 33 artesanos de esta especialidad.

Posiblemente los trabajos más en profundidad que se hicieron a las naves de la Especiería ocurrieron en el carenero de la Puebla Vieja, allí, incluso se tuvieron que traer calafates de Huelva o de Cádiz, concretamente, de esta última ciudad se trasportaron una docena de artesanos vascos, para complementar a los especialistas sevillanos. Como ejemplo de los que decimos puede servirnos la "Relación de los maravedíes que se pagaron por Domingo de Ochandiano, sábado veintisiete

días de noviembre de MDXVIII a los calafates, e carpinteros e peones; es en la forma según que anduvieron en la nao Concepción"[33].

Se trata del salario por la semana de trabajo que concluía ese sábado, día tradicional de paga, para un total de 37 maestros calafates, nueve de los cuales fueron traídos como refuerzo del condado de Niebla. A ellos se añadían 18 ayudantes de calafatería, entre los que había también algunos hijos de los maestros. En esos mismo seis días colaboraron en los trabajos, seis carpinteros, con dos ayudantes y tres aserradores y dos peones. En total 68 personas trabajando en un solo buque y este número de alrededor de 70 obreros, no era raro encontrarlo laborando cada semana mientras la armada se encontró en la Puebla.

*

Las similitudes que estamos encontrando entre los aprestos de las galeras de las Atarazanas de Sevilla y las de las naos de la Especiería nos hablan tanto de la larga tradición náutica que tenía la ciudad, como de la rápida e intensa preparación a la que fue sometida la armada capitaneada por Fernando Magallanes y la importancia que por parte de la Corona se dio a su despacho. Con todo, si las semejanzas resultan esclarecedoras, de las diferencias entre ambos procesos podemos aprender mucho más, como suele ocurrir en otros aspectos de la historia y de la vida.

Un primer elemento diferenciador está en el sistema laboral por el que se regían los artesanos en los siglos XIV o XV y los que reparaban los buques del Maluco en el XVI. En pocas palabras podemos decir que durante la Baja Edad Media a los obreros del arsenal se les pagaba con poco dinero y con muchos y permanentes privilegios. No era un sistema capitalista puro, sino una especie de modelo mixto en el que los viejos fueros de las sociedades feudales se mezclaban con los dictados del mercado. Los constructores de las galeras estaban apuntados en largas nóminas que servían para llamarlos al tajo cuando se les necesitaba; entonces trabajaban mientras el rey lo considerase oportuno, cobrando unos salarios por debajo de la mitad de los que se pagaban normalmente en aquellos momentos, algo que, a pesar de todo, les compensaba habida cuenta las ventajas de otros muchos tipos de las que disfrutaban. Precisamente por eso, los obreros del arsenal eran llamados "los francos de las Atarazanas" habiendo perdido el calificativo de "franco" cualquier connotación geográfica, y haciendo referencia únicamente a la cantidad de franquicias o privilegios de los que gozaban. Un buen resumen de todos ellos se encuentra en una Real Provisión de Juan II de Castilla destinada a recordar a los miembros del Concejo Hispalense que debían mantener las concesiones otorgadas desde hacía mucho tiempo a los trabajadores de su arsenal:

33 AGI, Contratación, 3255, libro 1. "Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes", 1518- 1519, folio 23 r°.

> ...Que les guardades los dichos sus privilegios...de no pechar en los dichos pechos ni en alguno dellos e que...los no pongades en mis padrones, ni vuestros, por pecheros e que les no echedes ni derramades ni consintades echar ni derramar...monedas...ni pedidos, ni tributos algunos.....e que no les echedes ni consintiedes echar posadores, ni tomar ropas de sus posadas, ni los mandades salir en los alardes y rebatos o huestes e guerras...ni les echedes galeotes ni omes de pie e de caballo... ni los manden rondar, ni guardar las puertas de día ni de noche, por cuanto han de estar siempre residentes para lo que a mi servicio cumple en las labores de las mis galeas e de las mis atarazanas..."[34]

Es decir, ser uno de los casi 500 obreros incluidos en las listas del arsenal suponía no pagar ningún tipo de impuesto directo (pechos) para ningún tipo de propósito, ni siquiera para reunir los sueldos de los galeotes, entonces remeros libres, que bogaban en las galeras. Tampoco se les obligaría a dar alojamientos, ropas o alimentos a soldados en tránsito o a nobles de la corte real cuando recalasen por Sevilla, ni se les pondría obligar a formar parte de ningún ejercito destinado, por ejemplo, a luchar contra los moros granadinos, y ni tan siquiera hacer guardias en las puertas y murallas. Además de todo esto, y por si no fuera poco, muchos de los francos recibían pensiones anuales de la Corona. Eran los llamados "acostamientos" o "tierras", es decir, gratificaciones anuales a sus mejores vasallos, que, aunque pudieron consistir inicialmente en entregas de terrenos, terminaron convertidas en concesiones dinerarias anuales. Así, a comienzos del siglo XV recibían cantidades que podían ir de los 100 a los más de 2.000 maravedíes, a buitreros, remolares, cómitres y a los maestros mayores de herrería, calafatería cordonería, armería o fabricación de velas[35].

Eran privilegios realmente nobiliarios y, como ha comentado Miguel Ángel Ladero, los francos de las Atarazanas podían ser incluso la envidia de muchos caballeros, que en alguna ocasión –aunque pocas– sí eran obligados a contribuir para pagar galeotes o soldados de a pie[36]. Con ello la Corona pretendía asegurarse contingentes de mano de obra especializada para sus armadas, ya que estos artesanos, a cambio de todas estas franquicias, debían dejar sus encargos en curso y acudir de inmediato a trabajar en el astillero cuando el alcaide de las Atarazanas así lo requiriese en nombre del rey. Un sistema laboral que pudo funcionar de manera relativamente satisfactoria mientras el arsenal estuvo a plena capacidad, pero que se convirtió en un foco de corrupción a partir de mediados del siglo

34 AMS, Sección 1, carpeta 174, nº 3. Real Provisión de Juan II al Concejo de Sevilla, Sevilla 8 de agosto de 1407.

35 M. A. Vilaplana Montes. "Un ajuste de cuentas...", *op. cit*., pp. 440-447.

36 M. A. Ladero Quesada. *Historia de Sevilla. La ciudad medieval*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1980, p. 109.

XV, cuando los trabajos fueron cada vez menos frecuentes. Galeras se hacían y se fabricaban pocas, pero obreros francos seguía habiendo muchos, con gran escándalo del Concejo sevillano, que veía como los impuestos gravitaban siempre sobre unos pocos. A partir de entonces fue muy frecuente que en las listas del astillero estuvieran apuntados francos que no pertenecían a los gremios de los que decían ser, ni conocían para nada tales oficios, y que, las pocas veces que eran llamados al tajo, contrataban a otro que los supliera, dándose casos de oficios del arsenal vendidos al mejor postor por elevadas sumas. En estos manejos participaban los alcaides y tenientes de alcaides de las Atarazanas, que eran unos personajes muy poderosos, sobre todo por su capacidad de tocar con una especie de varita mágica a simples menestrales, que, al ser incluidos en las nóminas, se trasmutaban en gentes con privilegios de la nobleza, aunque, evidentemente, sin su prestigio.

Sevilla en 1548. Grabado de la obra Libro de las grandezas de España de Pedro de Medina. Biblioteca Nacional de España.

El sistema laboral de los carpinteros, calafates y demás artesanos que trabajaron en la Armada de la Especiería era muy diferente y podríamos calificarlo como dentro del más puro capitalismo, sin restos alguno de compensaciones por su trabajo que no fueran dinerarias, aunque sí podían incluir la comida. Normalmente los pagos se hacían mediante contratos, que suponemos verbales, de ofrecer un tanto al día, que se pagaba los sábados de cada semana. De todas maneras, no había un esquema fijo de duración de los acuerdos, y vemos peones contratados por la semana completa o por días sueltos. La determinación del jornal tampoco era igual para todos, aunque fuesen obreros de la misma especialidad y rango. Así, aunque a la mayoría de los carpinteros, calafates y aserradores

se les pagaban 85 maravedíes diarios, había otros que recibían 80, 70, 68 y aún menos. Suponemos que tales variaciones respondían a las leyes de la oferta y la demanda y es posible también que influyera en ello la destreza de cada cual, que seguramente sería bien conocida por los funcionarios de la Casa al haber trabajado con ellos en otras ocasiones.

Si en el caso de los maestros existían variaciones notables en los jornales, en el de los peones y ayudantes la horquilla salarial se ampliaba todavía más. Algunos de estos eran aprendices de poquísima experiencia y sus estipendios iban en concordancia con dicha falta de conocimientos, consistiendo tan solo en 10 o 15 maravedíes diarios. En otros casos, el ayudante cobraba 34, 40 o 50 maravedíes, o casi tanto como el propio maestro. El salario ordinario de los peones era de un real (34 maravedíes), pero también los había que cobraban más o menos en función de su destreza o de la peligrosidad del trabajo. Por ejemplo, a los peones que cavaban las fosas para poner al monte a las naos, se les pagaban 40 maravedíes, que era más de lo que normalmente recibía un obrero sin especializar, pero hubo que dárseles 3,5 maravedíes más a cada uno "...porque se quejaron de que se les dio poco"[37]. Un ejemplo de la variabilidad salarial de la que hablamos la podemos observar con claridad en este apunte de la lista de pagos realizados por los funcionarios de la Casa de la Contratación:

> Carpinteros que labraron en la nao Santiago en hacer la puente.
> Gabriel Vázquez que labró miércoles 9 de febrero [de 1519], e jueves
> e viernes y sábado siguientes que son cuatro días a 85 [maravedíes]...
> Gerónimo, labró los dicho cuatro días a 68 [maravedíes] por día...
> Pero de Buitrón que labró dos días a 80 [maravedíes] por día...
> Su criado del dicho; labró los dichos dos días a 60 [maravedíes]...[38]

Un rasgo también propio, aunque hay que reconocer que no exclusivo, de un sistema propiamente capitalista lo observamos en el uso de sistemas de trabajo a destajo, como por ejemplo ocurrió con varios calafates a los que no les pagaban por días o semanas, sino al final de un trabajo realizado: "Pagáronse más a Juan Hernán, calafate, por tres quintales y ochenta libras de estopa que torció a noventa maravedíes el quintal"[39]. Otra característica que también podíamos encuadrar dentro de una misma sensibilidad laboral sería la escasa, cuando no nula, responsabilidad de los patronos ante los accidentes de sus trabajadores, los cuales tras un percance quedaban abandonados a su suerte o con una pequeñísima

37 AGI, Contratación, 3255, libro 1. "Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes", 1518- 1519, folio 7 vº

38 AGI, Contratación, 3255, libro 1, folio 48 rº.

39 AGI, Contratación, 3255, libro 1, folio 35 vº.

indemnización. Solo hemos podido contabilizar un par de sucesos graves de este tipo a lo largo del proceso de carena, a los que ya hemos hecho mención, pero conviene subrayar aquí que, en el primero, una pierna rota, se indemnizó con seis días de salario y el segundo, mucho más grave, con solo cuatro jornales[40].

Este último caso ocurrió al final de los trabajos, cuando se retiraron algunos de los pesados materiales utilizados en las fosas de los careneros. Una cuadrilla de seis peones limpiaba las Atarazanas. Por recoger los gruesos maderos que formaban los vasos les pagaron cinco días, pero a uno de ellos le cayó una viga en el pie y se lo cortó, con lo que se le abonaron cuatro jornales extras. Esto muestra las pequeñas tragedias de la preparación de una gran aventura, la cual, por cierto, estaría también llena de desventuras y muerte. El accidente de este peón, del que las fuentes no se preocupan ni siquiera de darnos su nombre, muestra la dura realidad de un sistema laboral sin seguridad para los trabajadores, y desposeído, desde el punto de vista económico, de cualquier conmiseración con los obreros; posiblemente el lisiado podría acudir a las puertas de las iglesias o conventos, donde encontraría algo de caridad, porque la justicia social no estaba en la mente de los contemporáneos.

¿Podíamos preguntarnos si el sistema de trabajadores francos que fue común en las Atarazanas medievales conllevaba algún tipo de mayor protección? Nos atrevemos a responder de manera afirmativa, al menos si tenemos en cuenta que las viudas de los alistados en el arsenal conservaban la totalidad de los importantísimos privilegios de los que disfrutaron en vida de sus maridos, siempre, eso sí, que no volviesen a contraer matrimonio. Por otra parte, los trabajadores que tenían disfrute de "tierras" recibían la pensión dineraria, aunque no hubieran tenido que acudir en ningún momento del año al astillero. En ese mismo sentido, en el arsenal de Venecia también se conservaban algunas ventajas que procedían de los sistemas medievales con un mayor índice de protección personal. Así, los llamados "arsenalotti", pertenecientes exclusivamente a los gremios de carpinteros de ribera, calafates y remolares, disfrutaban de algo parecido a una pensión de jubilación, pues a estos operarios se les contrataba siempre a pesar de que fuesen ya demasiado viejos, estuviesen enfermos o imposibilitados para realizar su trabajo. En esas circunstancias bastaba con que se presentasen a la puerta del arsenal para que recibiesen su paga[41].

40 AGI, Contratación, 3255, libro 1 "Este día [sábado 23 de octubre de 1518] pagó al factor Juan de Aranda treinta y tres reales a ciertos peones que ayudaron a sacar la dicha nao; con seis reales que dio a un hombre que quebró la pierna, para se curar...", folio 7 v°. En agosto de 1519 se anotaba: "Que pagó a un peón de los susodichos porque se le [calló] el vaso sobre un pie y se le cortó y estuvo mucho tiempo malo: cuatro reales...", folio 107 r°.

41 "Even if they were too old, sick, or incompetent to do anything useful, the State guaranteed them their daily pay or <ordinario > as long as they managed to show up at shipyard in the morning". R. C. Davis. *Shipbuilders of the Venetian Arsenal. Workers and Workplace in the Preindustrial City*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2007, p. 11. Véase también

Con todo, la mayor diferencia entre el apresto de las antiguas flotas de galeras y la preparación de las naos de la Especiería estuvo quizá en las autoridades que tuvieron al cargo la dirección y responsabilidad de los trabajos. Durante la Baja Edad Media, la reparación y construcción de las flotillas de barcos de remo estaba al cargo del alcaide de las Atarazanas, que en algunos momentos tuvo que contar también con la colaboración del armador de flotas reales, encargado únicamente de tripular y avituallar los buques. Por el contrario, en los años 1518 y 1519, las decisiones las tomaban los oficiales de la Casa de la Contratación, en colaboración, no siempre fluida, con el propio capitán general, Fernando de Magallanes, y con la supervisión final del "ministro sin cartera" de asuntos indianos, Juan Rodríguez de Fonseca, a la sazón obispo de Burgos.

Juan Rodriguez de Fonseca. Biblioteca Nacional de España.

F. C. Lane. *Venetian Ships...*, *op. cit.*, p. 176.

El asunto es especialmente significativo si tenemos en cuenta que durante el tiempo que las naos del Maluco estuvieron preparándose en Sevilla y luego en Sanlúcar, las Atarazanas seguían teniendo un alcaide y además de la más ilustre cuna, pues se trataba de don Jorge de Portugal, de la familia Braganza, futuro conde de Gelves, emparentado tanto con los reyes de Portugal como con los de Castilla, que cuando le dirigían una Real Cédula la encabezaban con aquello de "Conde de Gelves, pariente, nuestro alcaide de los Alcázares y Atarazanas de la ciudad de Sevilla..."[42].

Durante los primeros tiempos de existencia, las Atarazanas tuvieron un exclusivo para el arsenal, que normalmente solía ser un hidalgo de esos que formaban parte de la llamada "nobleza de servicio", caracterizada por basar su poder en los cargos cortesanos otorgados por el rey, en ser sus vasallos directos, y profesarle una fidelidad que contrastaba con los desacatos que los monarcas solían recibir de muchos de los *ricos-homes* del reino. Por su parte, los Reales Alcázares tenían otro responsable distinto, que, por cierto, en los siglos XIII o XIV estaba mucho peor pagado que su colega destinado a organizar las flotas. Eso denotaba, desde luego, la importancia que por entonces tenía el astillero real. Sin embargo, cuando a mediados del siglo XV apenas se construían ya galeras en Sevilla, los responsables del Alcázar acabaron absorbiendo las funciones y los emolumentos del alcaide de las Atarazanas, y ambos edificios quedaron puestos bajo la autoridad de una misma persona. Eso ocurrió por primera vez en tiempos de Enrique IV y, al mismo tiempo, la doble alcaidía fue siendo entregada a personajes cada vez más ilustres, pero que en realidad no ejercían los cargos, dejando las responsabilidades en manos de tenientes y subalternos. Ya en tiempos de los Reyes Católicos, fue alcaide de los Alcázares y Atarazanas el mismísimo duque de Medina Sidonia, hasta que en el siglo XVII ambos cargos cayeron en juro de heredad en poder del conde-duque de Olivares.

Siguiendo esa tónica, cuando en 1483 el monarca Juan II de Portugal ajustició a don Fernando, duque de Braganza, el aristócrata más importante del reino, al que acusó de mantener negociaciones secretas con los castellanos, sus hermanos huyeron a España. Uno de ellos, don Álvaro de Portugal, fue nombrado alcaide de los Alcázares y Atarazanas de Sevilla, cargo en que a partir de 1503 le sucedió su hijo don Jorge[43]. La verdad es que la ciudad estuvo en las primeras décadas del XVI llena de emigrados portugueses. Si en tiempos de Juan II huyeron los nobles de la implacable justicia del rey, en la época de su sucesor,

42 P. E. Pérez-Mallaína. *Las Atarazanas de Sevilla...*, *op. cit.*, p. 618.

43 Sobre la presencia de emigrantes portugueses en Sevilla debe consultarse J. Gil. *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*. Sevilla: Fundación Cajasol, 2009.

Manuel I, fueron un buen número de pilotos, cosmógrafos y cartógrafos los que escaparon de la crisis económica portuguesa y se pusieron al servicio de Castilla. Como ha señalado el historiador Alberto Pinheiro, don Manuel disipó las riquezas extraídas de las Indias en "...lujos, ostentación y mesianismos palaciegos, y sin hacer la debida reinversión productiva y sin prestar atención a la propia metrópolis portuguesa, socialmente entregada de nuevo a la nobleza feudal y sin recompensar debidamente a los colaboradores reales". Estos, como expresó por carta al propio rey el cónsul y espía portugués en Sevilla, Sebastiao Álvares, se vieron obligados a refugiarse en Castilla, para "...ganhar de comeer per seu engenho"[44].

No hay duda de que la presencia de tantos portugueses, y algunos en tan altas responsabilidades, ayudó a Fernando de Magallanes en su estancia en la capital andaluza. Como es bien sabido, el futuro descubridor del paso entre el Atlántico y el Pacífico se casó con la hija de Diego Barbosa, teniente de alcaide y mano derecha de don Jorge de Portugal, con lo que el navegante lusitano pudo residir en el Alcázar y no tuvo, como tuvieron otros navegantes y conquistadores famosos, ningún problema en usar las instalaciones del viejo arsenal del Guadalquivir, porque debemos saber que, desde su puesto de alcaide, don Jorge albergaba pretensiones de convertirse en organizador de las armadas que partían hacia las Indias, como sus antecesores del siglo XIII o XIV lo habían sido de las flotas reales de galeras.

Y, sin embargo, no fue el noble alcaide de las Atarazanas y sus trabajadores privilegiados los que organizarían las carenas y el alistamiento de las cinco naos de la armada de la Especiería. Como sabemos, esa importante misión se encomendó a los funcionarios burgueses de la Casa de la Contratación de Sevilla (fundada, por cierto, el mismo año en que don Jorge fue elegido alcaide) y sus obreros reclutados siguiendo las reglas de la oferta y la demanda existente en el mercado de trabajo de la ciudad.

En los tiempos de la preparación de la flota del Maluco, la Casa de la Contratación estaba dirigida por tres altos funcionarios: el factor Juan de Aranda, el tesorero Sancho de Matienzo y el contador Juan López de Recalde, todos ellos bajo la superior autoridad cortesana y cercana al rey de Juan Rodríguez de Fonseca, por entonces obispo de Burgos. El padre Las Casas, que como es sabido no tenía muy buena opinión del prelado, afirmaba que éste "era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armadas por la mar, que era más oficio de vizcaínos que de obispos", aunque el dominico consideraba que, con la llegada de Carlos de Habsburgo y su pléyade de consejeros flamencos, la estrella de Fonseca se había apagado un tanto y "...

44 A. Pinheiro Marques *et al. Atlas Miller...*, *op. cit.*, p. 73.

estaba como galera desarmada"[45]. Sin embargo, esta última afirmación no parece del todo cierta, pues en la correspondencia de Álvaro da Costa, embajador plenipotenciario de Manuel I enviado a concertar su boda con Leonor de Austria y a impedir el viaje de Magallanes, se dice que fue Fonseca el principal valedor de la empresa de la Especiería y el que, a pesar de todas las presiones que ejerció el diplomático portugués, consiguió que Carlos I mantuviese el acuerdo de viajar a las Molucas navegando hacia el oeste[46].

Bajo la dirección del obispo de Burgos, los funcionarios de la Casa de la Contratación constituían un ramillete de eficientes burócratas, procedentes todos ellos de las provincias norteñas castellanas y vascongadas, que podrían servir de ejemplo de los que mantendrían la administración colonial española en Sevilla, al menos en sus primeros tiempos. Así, Juan de Aranda, el factor, que formó parte del grupo de burgaleses que apoyaron desde el primer momento la empresa, tenía importantes relaciones con el mundo de los negocios mercantiles, y cuando en 1517 tuvo que reunir cinco testigos para que acreditasen su actividad en la Casa, cuatro de ellos fueron mercaderes, y de estos, dos eran, precisamente, paisanos suyos[47]. Juan López de Recalde, el contador de la Casa, no era burgalés, sino guipuzcoano, de Azcoitia, y como Aranda dedicaba sus habilidades tanto al comercio, como a la administración, donde se encuadró como uno de los miembros del llamado "Partido Aragonés", fiel partidario de Fernando el Católico, junto con el propio Fonseca[48]. Finalmente, el tesorero Sancho de Matienzo, otro componente del grupo burgalés, pues había nacido en el valle de Mena, era doctor y canónigo de la catedral de Sevilla, es decir, un miembro de los grupos medios ilustrados que tanto servirían a la monarquía hispánica[49]. Uno de sus ayudantes, y luego sustituto en el cargo de tesorero, Domingo de Ochandiano, era también

45 B. de las Casas. *Historia de las Indias*. Tomo IV. Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta, 1876, p. 377.

46 M. Fernández Navarrete. *Colección de los viajes...*, *op. cit*., p. 478. Fernández Navarrete trascribe la carta de Álvaro da Costa al rey de Portugal de 28 de septiembre de 1518, en la que refiriéndose a la organización de la armada de la Especiería dice que era Fonseca "quien sostiene este negocio".

47 AGI, Patronato, 251, ramo 8. Información sobre Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación, Sevilla, 27 de agosto de 1517.

48 R. Duro Garrido. "La huella de un hombre de negocios en la Sevilla del Quinientos: el caso de Juan López de Recalde", en M. A. Pérez Samper y J. L. Beltrán Moya (coordinadores). *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018, pp. 76-82.

49 Sobre las actividades de Sancho de Matienzo como tesorero de la Casa de la Contratación puede verse M. A. Ladero Quesada. *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*. Madrid: Comité Español de Ciencias Históricas, 2008.

un comerciante vascongado que, bajo la supervisión de Matienzo, tenía a cargo el pago de los artesanos y suministradores de la Armada de la Especiería[50].

Estos eficaces funcionarios salidos de los estratos medios de la sociedad fueron quienes despacharon las naos del Maluco, y no los nobles alcaides de las Atarazanas, como don Jorge de Portugal, que tenía en sus venas sangre de reyes. En el caso de la expedición de Magallanes, tanto por las relaciones familiares del capitán general con su criado Barbosa, como por el hecho de que se trataba de una armada organizada con capital casi exclusivamente estatal, don Jorge no puso pegas a la utilización de las Atarazanas en la empresa. Pero esta actitud no fue lo normal en tan egregio personaje. Por la forma en que había actuado el alcaide en ocasiones anteriores y por como actuó en otras expediciones enviadas a las Indias en años sucesivos, y, sobre todo, por las cartas donde hizo explícitas sus quejas al monarca, sabemos que don Jorge habría deseado ser él, dirigiendo a sus obreros francos, quién realizase los aprestos de todas las armadas a las Indias. El haberse desposado en segundas nupcias con una nieta de Cristóbal Colón pensamos que debió influir en considerarse el más justificado para realizar semejante tarea.

Cuando el alcaide recibía del rey una real cédula ordenándole que cediese gratis algunas naves de las Atarazanas a los capitulantes privados de expediciones de conquista y descubrimiento, don Jorge, normalmente, oponía todas las dificultades posibles. Esto lo comprobaron personajes como Enrico Eynger y Jerónimo Sayler, que en abril de 1528 habían llegado a un acuerdo con el rey para conquistar Venezuela, o como Pedro de Mendoza, en sus acuerdos realizados en 1535 para la conquista del Río de la Plata[51]. En ambos casos, el alcaide obedeció, pero no cumplió, al menos de inmediato, con la orden real de dar cobijo bajo el techo de las Atarazanas a los bastimentos y materiales reunidos por aquellos empresarios particulares. Unas veces pretextaba que todas las naves estaban alquiladas y el rey perdería el producto de tales rentas, en otras que tendría que esperar a que se desalojaran algunos espacios para poder disponer de ellos, y en no pocas ocasiones, cuando por fin cedía una de las naves, era de las que les faltaba el techo, o lo tenían lleno de agujeros, con lo que no servían para guardar nada de valor. Con los propios jueces de la Casa de la Contratación don Jorge tuvo disputas constantes, pues no terminaba de cederles todo el espacio de

50 AGI, Contratación, 3255, libro 1. "Relación de gastos hechos para la Armada de Magallanes", 1518- 1519. "Compró Domingo de Ochandiano en XV de noviembre de DXVIII once arrobas y dieciséis libras de estopa de Diego Fernández, cordonero, vecino de Sevilla a San Andrés a precio de ciento e dos maravedíes el arroba que montan MCLXXXVIII, e más de traída a la Tarazana, medio real que son por todo MCCV", folio 6 v°. Sobre el personaje, R. Duro Garrido. "Domingo de Ochandiano, un vizcaíno en la Sevilla del Siglo XVI", en J. J. Iglesias Rodríguez, R. Pérez García y M. Fernández Chaves (editores). *Comercio y Cultura en la Edad Moderna. Actas de la XIII[a] Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015, pp. 203-215.

51 P. E. Pérez-Mallaína. *Las Atarazanas de Sevilla...*, *op. cit.*, pp. 612-613.

las naves 16 y 17 que el rey tenía asignado a la Casa. Las razones de esta actitud se exponen en una de las muchas cédulas de recriminación que los oficiales de la Casa consiguieron del rey, pues el alcaide obedecía las reiteradas órdenes de ceder zonas del arsenal, pero en cuanto a su cumplimiento: "...respondisteis que suplicávades porque siendo como erais alcaide de las dichas Atarazanas, vuestro oficio era para tener e guardar todas las municiones y pertrechos de guerra de nuestras armadas e que para servir en esto son los francos que el Atarazanas"[52]. No hay duda de que en 1519 eran otros tiempos, y el de dejar en manos de los nobles alcaides la administración de las armadas ya había pasado...

*

Y para el final hemos dejado realizar una rápida comparación sobre el origen de los dineros que permitieron partir a las galeras de las Atarazanas y a las naos de la Especiería, y lo hemos hecho como quien guarda la guinda del pastel para el postrer bocado, al fin y al cabo, la financiación de las empresas sigue siendo la *ultima ratio* que consigue llevarlas a buen puerto.

Las flotas organizadas durante la Baja Edad Media en las Atarazanas suponían un gasto enorme para las arcas reales; proporcionalmente mucho mayor que el de la armada de la Especiería, como tendremos ocasión de comprobar. Ello se debía fundamentalmente a dos razones: en primer lugar, al número de unidades que las formaban, que en los momentos críticos de la lucha en el estrecho de Gibraltar o en el canal de la Mancha, alcanzaba entre 20 y 35 embarcaciones. En segundo lugar, y aunque puede parecer sorprendente, debido a que una sola de aquellas galeras precisaba tantos tripulantes como los cinco barcos de la flotilla de 1519 juntos. Los grandes almirantes genoveses al servicio de Castilla –Magallanes no fue ni el primero ni el último comandante foráneo para las flotas reales– trajeron con ellos las famosas trirremes medievales, cada una con 180 remeros[53]. Estos se colocaban al mismo nivel, pero en bancos que, al estar situados de forma oblicua con respecto a la crujía, permitían sentar a tres bogadores con un remo cada uno. Así pues, se partía de casi dos centenares de galeotes, que entonces eran hombres libres y a los que había que pagar un salario elevado (en 1430 se le ofrecieron 1.000 maravedíes a cada uno, cantidad respetable para la época, y no se consiguió llenar todos los huecos[54]); después había que añadir marineros, ballesteros, hombres de armas, oficiales, músicos, etc. Esto hacía que tripulaciones de 230

52 AGI, Indiferente General, 1963, libro 8, folio, 33v°-34 r°. Real Cedula, Madrid, 21 de julio de 1541.

53 R. S. López. *Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante nella Genova del Duecento*. Génova: Fratelli Frilli Editori, 1996, p. 204.

54 AMS, Sección XV, Papeles del Mayordomazgo del Concejo de Sevilla, H 627. Carta de Juan II mandando armar 20 galeras en Sevilla y que se repartiesen 150 galeotes entre Sevilla y su tierra, Burgos, 2 de Mayo de 1430.

componentes fueran frecuentes y, en las primeras décadas del siglo XVI, no eran raras las galeras con más de 250 tripulantes[55].

Durante las campañas para tomar Tarifa y Algeciras, tanto Sancho IV como Alfonso XI tuvieron que exprimir al máximo su imaginación para financiar sus escuadras: petición de servicios extraordinarios a las Cortes; cesión con permiso papal de algunas rentas eclesiásticas y venta de bulas de cruzada; donaciones más o menos voluntarias de particulares civiles y, sobre todo, eclesiásticos; préstamos pedidos al papa o a reyes aliados; cobro de un gravamen especial llamado de "galeotes" para pagar a los remeros; recuperación del derecho de venta de las escribanías públicas cedidas a los municipios y creación o extensión de algunos impuestos nuevos, algunos tan importantes como la alcabala, y, finalmente, incluso se verían obligados a realizar milagrosas transformaciones de alquimia, convirtiendo el cobre en plata a base de emitir moneda de vellón.

Hasta tiempos de Pedro I, a mediados del siglo XIV, no existieron impuestos cobrados de manera ordinaria en la ciudad de Sevilla destinados en exclusividad a financiar las Atarazanas. El primero fue el diezmo de todo el carbón consumido en la urbe y, más tarde, los correspondientes al consumo de teja, cal y ladrillo[56]. Aunque con esas rentas apenas había dinero para reparar las naves... refiriéndonos, claro está, a las hechas para cobijar las galeras, no a las construidas para navegar. Cuando a lo largo de la Guerra de los Cien Años se volvieron a ver grandes escuadras de galeras en la mar, hubo que recurrir a la ayuda de las rentas generales de la Corona. Para dar un dato concreto: teniendo en cuenta lo que le costó a la ciudad de Sevilla en 1384 armar y mantener en campaña durante cuatro meses tres galeras, y si hiciéramos extensivo este desembolso a las 20 con las que Fernán Sánchez Tovar hizo su famosa incursión por el río Támesis cuatro años antes, resulta que la flota de Tovar pudo consumir el 6% de las rentas de la Corona de aquellos tiempos[57].

Una ventaja a la hora de realizar estos acopios de dineros era que, a fines del siglo XIV y en las primeras décadas del XV, los mecanismos financieros habían mejorado. En tiempos pasados, durante la conquista de Tarifa, las monedas bajaban de la meseta a Andalucía trasportadas en sacos atados con cuerdas y llevados en recuas de decenas de acémilas, protegidas por 50 o más soldados

55 F. F. Olesa Mullido. *La galera en la navegación y el combate*. Tomo I. Madrid: Junta ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971, p. 129.

56 P. E. Pérez-Mallaína. *Las Atarazanas de Sevilla*..., *op. cit*., p. 480.

57 AMS, Sección XV, Papeles del Mayordomazgo del siglo XIV (documentos digitalizados e inventario por F. Collantes de Terán), 1396-1400, doc. 11., folios 34 r^{o} a 35 v^{o}. "Lo que costaron armar a Sevilla las tres galeas que el rey don Johan estando sobre el real de Lisbona envió mandar que le enviasen marinadas...". La campaña de las 20 galeras de Tovar pudo costar 2.400.000 maravedíes y por entonces los ingresos de la Corona rondaban los 40 millones anuales. Véase M. A. Ladero Quesada. *La Hacienda Real de Castilla 1369-1504*. Madrid: Real Academia de la Historia, 2009, p. 42.

a pie y a caballo[58]. Un siglo después, aunque el viejo sistema del trasporte del dinero en caballerías seguía siendo necesario, las ciudades andaluzas tenían mayores recursos y banqueros que simplificaban la obtención de fondos para pagar a los galeotes. Como indicaba Carande, "fueron las ciudades [no solo las andaluzas, por supuesto], por vía de crédito, las llamadas a sufragar atenciones y compromisos del monarca"[59]. Así, por ejemplo, en Sevilla, existieron banqueros (cambiadores) y comerciantes, tanto castellanos, como italianos y judíos, que gestionaban empréstitos concedidos a la ciudad sobre sus rentas futuras, que eran adelantados al rey para organizar las armadas de galeras, cantidades descontadas posteriormente de los impuestos que el municipio debía pagar a la Corona.

La Armada de la Especiería, como las flotas de galeras que habían salido de las Atarazanas hispalenses, estuvo financiada casi en su totalidad con fondos de la Real Hacienda, pero siendo esta una coincidencia importante, a partir ahí las diferencias son notables. Las escuadras medievales eran expediciones de ataque o defensa y respondían a las necesidades estratégicas del reino. La expedición al Maluco fue, sobre todo, un negocio de Estado que, en contra de los planes iniciales, tuvo que admitir una participación de capital privado de proporciones minoritarias. En las flotas que en siglos anteriores mandaron los almirantes Tenorio o Tovar no estaba excluido el lucrarse con el botín obtenido de los moros o los ingleses, pero este no era su cometido principal. En el caso de la flotilla de Magallanes, su intención prioritaria era volver cargados con valiosas especias y duplicar o triplicar el capital invertido.

El costo inicial de la expedición de Magallanes fue de 8.334.335 maravedíes de los cuales la Corona, a través de los fondos de la Casa de la Contratación, puso 6.454.209 (el 77,4%) y el banquero y comerciante burgalés Cristóbal de Haro, que representaba a negociantes alemanes y flamencos, contribuyó con 1.880.126 (22,6%)[60]. No se trataba de una cantidad despreciable, pues en la década de los 30 del XVI, la media anual de las rentas ordinarias castellanas ascendía a 402,5 millones de maravedíes, con lo que una cifra en torno a los ocho millones supondría un 2%, proporción que seguramente sería mayor teniendo en cuenta el desfase de más de una década en las cifras que se comparan[61]. El capital aportado

58 M. Gaibrois de Ballesteros. "Tarifa y la política de Sancho IV de Castilla". *Boletín de la Real Academia de la Historia*. LXXVI (1920), pp. 444-449: Cuentas de Juan Mathe de Luna, junio, 1294. Véase también M. A. Ladero Quesada. *Fiscalidad y poder real en Castilla (1252-1369)*. Madrid: Editorial Complutense de Madrid, 1993, pág. 274.

59 R. Carande. *Sevilla, fortaleza y mercado*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1975, pp. 181-191.

60 S. Sardone. "El Maluco. La financiación de las expediciones, 1518-1529", en *V Centenario de la primera vuelta al mundo. Congreso internacional. Primus circumdedisti me*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2019, p. 237.

61 R. Carande. *Carlos V y sus banqueros*. Tomo I. Barcelona: Editorial Crítica, 1977, pp. 317-319.

por el Estado no provenía, como en el siglo XIII, de las rentas o los préstamos y donaciones de las ciudades castellanas, ni estaba compuesto por partidas de plata o vellón. Esos casi seis millones y medio de maravedíes llegaron en forma de envíos extraordinarios de oro antillano por las rutas de navegación del Atlántico.

En el Archivo de Indias se conservan los registros de algunas de esas partidas y sus orígenes concretos. Durante el verano de 1518 fueron llegando barcos procedentes de Puerto Rico, Cuba y Santo Domingo, y en las arcas de la Contratación entraban suculentas sumas de 10.000, 17.000 o 3.000 pesos de buen oro. En el otoño, nuevas embarcaciones siguieron arribando con otras cantidades, de todas las cuales se separaron 16.000 ducados (seis millones de maravedíes) para la empresa del Maluco[62]. Así pues, lo mismo que las arenas auríferas de las islas antillanas estaban pagando y terminarían por financiar casi al completo la conquista de las regiones continentales americanas, el oro del archipiélago se usaría también para intentar alcanzar las riquezas del extremo Oriente, que, al fin y al cabo, fue siempre el objetivo final de la expansión marítima ibérica.

El metal precioso del Nuevo Mundo sirvió para comprar los barcos, repararlos, aparejarlos, abastecerlos de víveres y pagar varios meses de salarios, pero quedaba una importantísima partida por cubrir: las de las mercancías que se habrían de intercambiar por las especias, y para tan fundamental aspecto el dinero inicialmente apartado no era suficiente. Ahí es donde tuvo que entrar la financiación privada de manos de Cristóbal de Haro, el personaje que desde el principio había estado interesado en participar económicamente en esta empresa, de la que fue uno de sus principales impulsores[63]. El 6 de abril de 1519 una Real Cedula le permitía invertir 2.000 ducados (750.00 maravedíes)[64], aunque finalmente habrían de ser dos veces y media más lo que él y sus socios acabaron poniendo en el negocio. Para ello no necesitaría traer el dinero a lomos de caballerías, pues el burgalés era un maestro de la letra de cambio y conocía formas muy diversas de reunir fondos emitiendo censos o activando sus relaciones personales y familiares en los grandes centros financieros de Alemania o Flandes[65].

62 AGI, Patronato, 251, R.9. Carta de los Oficiales de la Casa Contratación al rey avisando a Su Majestad la llegada a Sevilla de unas naos procedentes de Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba con oro, Sevilla 8 de agosto de 1518. G. Fernández Morente, Tesis doctoral en curso, pp. 117-120.

63 Según comentaba Maximiliano Transilvano: "Estos Hernando de Magallanes, capitán, y Cristóbal de Haro, mercader, se vinieron a la corte de nuestro Emperador y Rey de España determinados para demostrar a S.M...que Malaca se creía estar en los términos de la partición de Castilla". "Carta escrita por Maximiliano Transilvano...", en J. S. Elcano, A. Pigafetta, M. Transilvano, F. Albo, G. de Mafra *et al. La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo, 2012, p. 21.

64 AGI, Contratación, 5090, L.4, Fols. 38v-39v. Real Cédula por la que se autoriza a Cristóbal de Haro para que ponga hasta dos mil ducados en las armadas de Magallanes y Gil González Dávila, Barcelona, 6 de abril de 1519. G. Fernández Morente, Tesis doctoral en curso, p. 145.

65 P. Gállez. *Cristóbal de Haro. Banqueros y pimenteros en busca del estrecho magallánico*. Bahía Blanca: Instituto Patagónico, 1991.

Por otra parte, es muy posible que la decisión de acceder a la entrada de capital privado en la empresa de la Especiería tuviese una relación estrecha con la inmediata elección imperial de Carlos V. Esta se produciría en el verano de 1519, pero desde mucho antes se habría hecho necesario desviar muchos fondos para "convencer" a los electores de que el rey de España, y no el de Francia, debía ser el nuevo emperador de los romanos; en la corte debió considerarse que las aventuras del extremo Oriente ya habían acaparado suficiente oro, con lo que era el momento de dar entrada a capital privado. En el fondo, se hizo con Magallanes el mismo tipo de acuerdo que con Colón. En 1492, la empresa colombina costó alrededor de dos millones de maravedíes, y la financiaron tanto la Corona, como el propio almirante y sus socios genoveses en Sevilla.

Como es sabido, aunque a nivel humano la empresa auspiciada por Magallanes supuso un luctuoso balance en pérdidas de vidas, desde el punto de vista económico, aunque no constituyó un gran éxito, sí que parecía un negocio prometedor. La llegada de la nao *Victoria* y su cargamento de clavo proporcionó un 4,15% de beneficios a los inversores... ¡pero en tres años!, con lo que la ganancia anual era de 1,3 %[66]. Nada del otro mundo, sobre todo si se tiene en cuenta que poniendo el dinero a censo se podían alcanzar rendimientos anuales de por lo menos el 5%. Si en empresas sucesivas se conseguía que retornasen la mayoría de los buques, el negocio podía ser redondo. No fue así. De las siguientes expediciones enviadas a la Especiería, unas se perdieron completamente, otras se desviaron y buscaron objetivos alternativos y alguna más no llegó ni a partir. De los 15 barcos que salieron de España o México para las Molucas entre 1519 y 1529, solo volvió uno: la *Victoria*[67]. Realmente podría decirse que el único gran beneficio que el emperador Carlos sacó de su aventura en la Especiería serían los 350.000 ducados de la venta de sus pretendidos derechos sobre las Molucas a Portugal en el tratado de Zaragoza.

*

Cuando en 1522 regresó la nao *Victoria* de su viaje alrededor del mundo, podríamos pensar que las Atarazanas de Sevilla habrían tenido que volver a jugar un papel importante en la preparación de las siguientes empresas. Como se sabe, no fue así. La creación de una Casa de la Contratación de la Especiería en La Coruña, erigida bajo la influencia de esos comerciantes del norte de España, que tan activo papel habían tenido en la primera expedición, dejó al arsenal sevillano en un segundo plano con respecto a los viajes al extremo Oriente. Algunos

66 A. M. Bernal. "El negocio de la especiería: costes y consecuencias económicas. Financiación y beneficio de la expedición Magallanes-Elcano", en E. Vila Vilar (coordinadora). *V Centenario. La primera vuelta al Mundo: una gesta para recordar*. Sevilla: Fundación Unicaja, 2019, p. 204.

67 O. Spate. "El lago español", en C. Martínez Shaw (editor). *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina*. Barcelona: Lunwerg Editores, 1988, pp. 31-44.

contemporáneos llegaron a sugerir que, al menos, las Atarazanas hispalenses podrían haber servido para guardar como un tesoro nacional la nao superviviente de tan extremado viaje. Tampoco ocurrió tal cosa. La *Victoria* se vendió y tuvo el fin más honorable que puede tener un barco: "morir" en la mar tras un naufragio. Aunque tampoco hubiese sido un mal destino haber seguido el criterio de uno de los grandes historiadores de Indias, Francisco López de Gómara, cuando propuso:

Reproducción a tamaño natural de la Nao Victoria.
Fundación Nao Victoria.

> ...Grande fue la navegación de la flota de Salomón; empero mayor fue la de estas naos del emperador y rey don Carlos. La nave de Argos de Jasón, que pusieron en las estrellas, navegó muy poquito en comparación con la nao Victoria, la cual se debiera guardar en las Atarazanas de Sevilla por memoria[68].

Pablo E. Pérez-Mallaína
Universidad de Sevilla

Guadalupe Fernández Morente
Fundación Nao Victoria

68 F. López de Gómara. *Historia de las Indias (1552).* M. Mustapha, L. Bénat-Tachot, M. C. Bénassy-Berling y P. Roche (editores). Madrid: Casa de Velázquez, 2021, p. 205.