

The sounds of the atarazanas reales in Seville (1252-c.1600)

RUIZ JIMÉNEZ, JUAN

Real Academia de Bellas Artes de Granada

[0000-0001-8347-0988](https://doi.org/10.5281/zenodo.10447425)

doi.org/10.5281/zenodo.10447425

Abstract

The Atarazanas (Shipyards) of Seville were the city's most important "artisan" complex and its main source of noise pollution from the 13th century to the beginning of the 17th century. In addition to the noise produced by the work carried out inside the warehouses, there was also the noise generated in the Arenal by the construction of the ships, the movement of the loading and unloading of goods on the quay, their transport in carts that entered the city through the Postigo del Carbón and the bustle produced by the large number of people who swarmed around the area.

Keywords

craft work , comercial activity , bustle in the street , mass , vespers , feast of Saint George , noise pollution , the pealing of bells , water , shopkeepers , metalworkers , woodworkers , citizens , horses , cart , confraternity of the Hospitality of the Most Holy Charity of Our Lord Jesus Christ

La construcción de las atarazanas de Sevilla fue iniciada por el rey Fernando III justo después de la conquista de la ciudad y terminada por su hijo, el rey Alfonso X, en 1252. Según Pérez-Mallaína: "en el momento de su construcción fueron, seguramente, la mayor instalación de su tipo en toda Europa". El enorme complejo estaba constituido por diferentes edificios, patios y espacios abiertos. Tenía tres secciones principales:

- Las atarazanas de las galeras que estaban compuestas por 17 naves perpendiculares al río Guadalquivir, adosadas a la muralla almohade y constituidas por una serie de grandes arcadas que soportaban la cubierta y que canalizaban el agua a modo de acueducto. En ellas podían guardarse más de 25 galeras de combate de unos 40 metros de eslora y que ocupaban una superficie de unos 18.000 metros cuadrados.

- Las atarazanas de los caballeros, con unos 10.500 metros cuadrados, usadas principalmente para el almacenamiento, situadas al otro lado del postigo del Carbón, donde posteriormente se construiría la casa de la Moneda y que englobaba a las torres de la Plata y del Oro.

- La resolana del río, espacio al aire libre entre ambas construcciones y la orilla del Guadalquivir, lugar en el que se realizaban muchas de las labores de construcción y reparación de las embarcaciones y que se extendía por una superficie de unos 33.500 metros cuadrados.

Se ha conservado la lápida de fundación de las Atarazanas que según Rodrigo Caro se encontraba en la torre de la Plata y que actualmente está en el hospital de la Caridad. El texto traducido del latín al castellano por José Gestoso dice:

"Séate conocida cosa que esta casa y toda su fábrica hizo el Sabio y claro en sangre D. Alonso, Rey de los españoles. Fue este movido a reservar las galeras y naves de los suyos contra las fuerzas del viento austral, resplandeciendo con arte pleno lo que antes fue arenal informe. En la era de 1290 [año 1252]."

La historia de este enorme astillero atraviesa por distintos momentos, en los que su funcionalidad va cambiando y, por lo tanto, los sonidos asociados a los diferentes empleos que se fue dando a sus distintas secciones. En este evento abarcaremos el largo período que transcurre desde su construcción hasta las postrimerías del siglo XVI.

Situado extramuros de la ciudad, entre los postigos del Aceite y del Carbón, el edificio de las atarazanas, construido en ladrillo, lindaba con el barrio que los fueros de la ciudad ya denominan "de la Mar", en el cual se asentaron marineros, soldados, mercaderes y armadores. En un principio, se ordenó que fueran veinte carpinteros "que labren vuestros navíos en vuestro barrio... y tres ferreros...". En 1252, se construían las diez primeras galeras, para las cuales el rey contrató 20 cómitres o capitanes de distintas procedencias, dos para cada una de las naves, bajo el mando del almirante mayor de Castilla Ruy López de Mendoza, así como los soldados y el resto del personal que era necesario para su funcionamiento. La madera para la fabricación de los navíos llegaba por el río Guadalquivir procedente de los bosques de Constantina, Aracena e incluso de la sierra de Segura. Las campañas militares fueron el principal motor de la carga de trabajo para las atarazanas hispalenses que eran hasta principios del siglo XV la principal base marina de guerra de las coronas hispanas.

En 1427, además del personal encargado de la gestión, administración y custodia de las atarazanas, para la construcción de los navíos contaba con los siguientes asalariados: 35 carpinteros de ribera, 18 carpinteros de lo blanco, 13 madereros, 32 calafates, 25 remolares (carpinteros especializados en la construcción de remos), 38 aserradores, 25 herreros (fabricantes de clavos) y 15 torneros. Para la fabricación de aparejos, disponía de: 30 tejedores, 15 maestros de hacer velas, un alfageme (afilador de herramientas), un calderero (calderas para la pez) y 17 cordoneros. A estos empleados, había que sumar un número variable de presos que trabajaban también en las atarazanas. Estas cifras, además de proporcionarnos una idea de la febril actividad y capacidad para la construcción y reparación naval, nos permiten imaginar la diversidad de elementos sonoros procedentes de los distintos oficios implicados en ella. En esta época, era el complejo "artesanal" más importante de la ciudad y su principal foco de contaminación acústica, si tenemos en cuenta que al ruido producido por los trabajos efectuados en el interior de las naves se suma el que, en el Arenal, generaban la construcción de los barcos, el trasiego de la carga y descarga de mercancías en el muelle (para la cual se contaba con una grúa o "ingenio", delante de la torre del Oro), así como su transporte en carretas que ingresaban en la ciudad por el postigo del Carbón, y el del bullicio producido por el elevado número de personas que pululaban por allí.

A partir de la segunda mitad del siglo XV, las atarazanas inician un periodo de decadencia y a finales del siglo XVI el edificio había perdido gran parte de su original funcionalidad constructiva, la cual se había transformado en comercial y residencial. El complejo de las atarazanas se encontraba en ese momento parcelado y arrendado como almacén de mercancías, para pequeños talleres e incluso viviendas. Se había convertido en el mayor espacio de almenaje del comercio transatlántico, en el cual se alojaban algunos mercaderes para vigilar sus mercancías y las labores de carga y descarga.

Al menos hasta finales del siglo XV albergó también una cárcel que contaba con un espacio especialmente lúgubre que los documentos llaman “el aljibe de la hambre”. En el siglo XVI, la pescadería mayor de la ciudad que se encontraba en la plaza de San Francisco se traslada a la nave nº 1 de las atarazanas. A mediados del siglo XVI, se derribará el rollo y la picota que se mantenían en el Arenal: “que para la justicia de los marineros y demás gente de las armadas había junto al muelle”.

Una relación de 1575, nos dice que en la nave siete, además del pasaje sin tabicar que permitía el paso de personas y carretas a los almacenes para facilitar la distribución de los productos, estaba la puerta principal de las atarazanas con salida al Arenal. En la nave ocho, estaba la plaza, un pozo y “una camareta o bodeguilla, como sótano, con un alto encima y **junto a ella la iglesia...** con la puerta cerrada por allí porque se sacó la puerta del Arenal **y junto a la dicha iglesia** está el aposento del alcaide de las Reales Atarazanas...” A esta iglesia, dedicada a San Jorge, con una puerta que se abría al Arenal y cuya existencia parece remontarse a la construcción de las atarazanas, se traslada a principios del siglo XVI la hermandad de la Santísima Caridad de Nuestro Señor Jesucristo. Su finalidad era dar entierro a los ahogados en el río y a los ajusticiados cuyos cuerpos nadie reclamaba. Esta cofradía había sido promovida por el racionero de la catedral Pedro Martínez de la Caridad, a mediados del siglo XV, efectuando los enterramientos en el cementerio del compás de San Miguel, enfrente de la catedral, que poseía una pequeña capilla llamada “de los ahorcados”. La primera regla conocida de esta cofradía fue aprobada el 3 de octubre de 1578, aunque se tiene noticia de un listado de hermanos de 1565. Sus miembros eran mayormente seglares de la oligarquía hispalense (mercaderes, negociantes, armadores de barcos, abogados, caballeros de órdenes militares y algunos nobles, sobre todo a partir del siglo XVII), aunque también encontramos entre ellos algunos sacerdotes y canónigos de la catedral. La capilla estaba soterrada a causa de la acumulación de tierra a su alrededor producida por las sucesivas avenidas del río y se accedía a ella bajando diez escalones. Los hermanos de la Caridad acuerdan el 30 de abril de 1640 su completa reedificación, pero la nueva iglesia de San Jorge y hospital de la Caridad no se finalizarían hasta entrado el siglo XVIII y ocuparían las naves 8, 9, 10, 11 y 12 de las antiguas atarazanas. El sonido de las campanas y de la música que acompañaría a la actividad cultural desarrollada en la capilla de San Jorge, la cual se fue incrementando con el paso del tiempo, complementaría la riqueza y variedad sónica generada por la actividad artesanal, comercial y habitacional que ya hemos apuntado.

Véase: <http://www.historicalsoundscapes.com/evento/267/sevilla/es>

En las naves 13, 14 y 15 se asentó la nueva Aduana, que fue diseñada por el arquitecto Asensio de Maeda y cuya construcción se prolongó por espacio de diez años siendo inaugurada en 1587, según rezaba en su lápida fundacional. En esta gran aduana de la ciudad se producía el control fiscal de los productos que se importaban y exportaban, se aplicaban los aranceles correspondientes y se perseguía el fraude y el contrabando. Tenía una puerta que daba al Arenal y que se conocía como puerta de Carretas.

En 1503, la nave 17 fue destinada: “para recepción, empaque y avivamiento de los azogues... teniendo puerta al río para que por ella se reciban cuando vienen de la mina y se carreten al tiempo de embargar”. En el siglo XVIII, todavía era conocida como la real casa atarazana de azogues de Indias (según la lápida que había en una de sus puertas). Fue almacén del mercurio que llegaba desde las minas de Almadén, producto imprescindible para la extracción de la plata de Indias. Las dos últimas naves pertenecían a la casa de la Contratación. En la nave 16, había una puerta que se abría intramuros, a la placeta del Carbón, y que se conocía como puerta de Hierro.

En otro artículo nos ocuparemos de las drásticas transformaciones que el edificio experimentó a lo largo de los siglos XVII y XVIII y como afectaron a su particular paisaje sonoro.

Source:

Bibliography:

VV.AA, *Recuperando las atarazanas: un monumento para la cultura*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, 1999.

Fernández Rokas, Matilde, *Las Reales Atarazanas de Sevilla*. Sevilla: Diputación, 2013.

Pérez Mallaina, Pablo E., “Los responsables de las atarazanas de Sevilla durante la Baja Edad Media”, *Norba. Revista de Historia* 27-28 (2014-2015), 201-226.

Published: 23 Jan 2019 **Modified:** 20 Jan 2025

Referencing: Ruiz Jiménez, Juan. "The sounds of the atarazanas reales in Seville (1252-c.1600)", *Historical soundscapes*, 2019. e-ISSN: 2603-686X.

<https://www.historicalsoundscapes.com/evento/911/sevilla>.

Resources



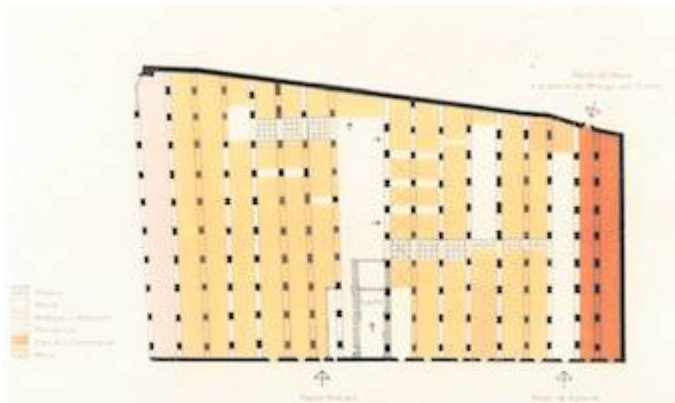
Atarazas reales (13th. century). Picture by José Luis Filpo Cabana



Foundational memorial stone of the atarazanas (1253)



View of the Guadalquivir river and the Arenal from Triana (detail of the Atarazanas). Johannes Janssonius (1617)



Reconstruction of the atarazanas floor plan c. 1575 (in *Recuperando las atarazanas*, p. 13

["http://www.youtube.com/embed/nSiJ4al_wD4?iv_load_policy=3&fs=1&origin=http://www.historicalsoundscapes.com"](http://www.youtube.com/embed/nSiJ4al_wD4?iv_load_policy=3&fs=1&origin=http://www.historicalsoundscapes.com)

Brief history of the atarazanas. Video www.diariodesevilla.es