

Curiosidades Históricas/31

Recopilaciones de diversas fuentes que bien pueden adornar una conversación profesional.

Por el Capitán Francisco J. Iañez.
Práctico del Puerto de Tarragona

Siglo XIII.- El Alcalde de la Mar y Río, génesis de la administración marítima en Castilla

- **Definición:** Decíase **Alcalde de la Mar y Río**, (en latín: maris praetor) el que cuidaba en lo antiguo del gobierno y concierto de los navíos surtos en Sevilla. Esto es, sus funciones eran como los actuales Capitanes de puerto; y el privilegio de su nombramiento fue concedido por los Señores Reyes Católicos a la Universidad de Mareantes. En Sanlúcar de Barrameda se estableció también otro. El mismo autor, Joseph de Veitia Linaje, en otros lugares les llama arrees del río. (Diccionario marítimo español. Fernández de Navarrete, Madrid Imprenta Real 1831).

- **Antecedentes:** La Autoridad Portuaria de Sevilla define su puerto marítimo-fluvial y la ría del Guadalquivir como un río de historias, contundente eslogan que resumen su importante traza histórica, pues fueron en estas aguas, donde se establecieron muchas de las raíces históricas de la organización marítima y portuaria de España; no es casualidad que durante dos prolongadas épocas, su entorno portuario llegase a ser el más importante de los de la península ibérica, como fueron: Los siglos I al V d.C. cuando Hispalis se convirtió en puerto líder del tráfico romano Iberia-península Italiana, e incluso de los demás puertos coloniales que abastecían las necesidades del Imperio Romano y después, desde el siglo XIII a finales del XVII, cuando llegó a ser el más importante del comercio europeo- americano.

De la época romana consta el establecimiento del Procurator augusturum ad ripam Baetis, funcionario superior que actúa como autoridad suprema y controladora del tráfico marítimo-fluvial de Guadalquivir, auxiliado de los curatores, como ingenieros mantenedores del cauce y del dispensator portus que

ejercía como un capitán de puerto de nuestros días.

Del segundo periodo de apogeo, se va a exponer en estas líneas, la creación de una figura singular de la administración marítima castellana, como fue el Alcalde de la Mar.

A partir de 1251, tras la conquista de Sevilla iniciada desde la mar por Fernando III, como remate del largo asedio que sometió a la plaza, se convirtió la ciudad con sus collaciones y puerto, en un foco de primer orden intelectual, de formación y defensa profesional de la actividad marítima-portuaria, impulsado por un microcosmo marítimo de profesionales de la mar y de otros oficios paralelos al mundo marítimo que aquí se establecieron, al compás del intenso desarrollo urbano y social, que los reyes castellanos señalaron para esta región de la antigua bética romana, hasta convertirla en metrópoli de referencia, tanto a nivel mercantil y portuario, como por las diversas instituciones y cofradías o hermandades de mareantes que se fundaron o se establecieron en la ciudad, dando lugar por ello, a un

singular estatus religioso-benéfico-social de primer orden, para el mundo marítimo y sus gentes, que más tarde se transformó en foco de investigación científica aplicado a la navegación, y centro modelo de formación profesional para los navegantes, que mantuvo su vigencia más de doscientos años.

El Alcalde de la Mar de Sevilla:

Tan pronto fue tomada Sevilla en noviembre de 1248, el Rey Católico otorgó a sus pobladores el fuero de Toledo, estableciendo un nuevo Concejo y mercedes a través del privilegio de fuero, dando lugar por ello a la existencia de dos jurisdicciones: Una ordinaria y otra privilegiada o extraordinaria, compuesta a su vez de varias jurisdicciones especiales que correspondían a Ordenes Militares, eclesiástica, gremiales y de la Mar.

Para nuestra óptica profesional y centrándonos en el oficio (cargo) que nos ocupa, es de destacar la trascendencia que otorgó el rey al acceso marítimo de la ciudad y al esfuerzo

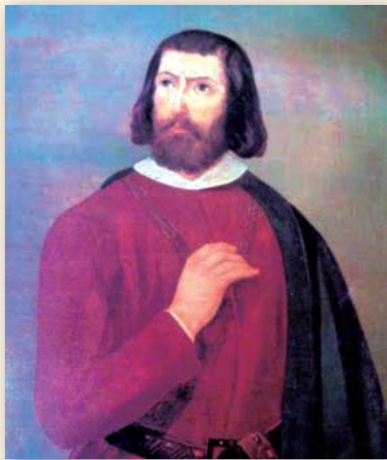


Recreación artística sobre el asalto naval a Sevilla.

militar que capitaneado por el almirante Ramón de Bonifaz, se llevo a cabo por tan numeroso grupo de marinos venidos principalmente de las Cuatro Villas, (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales), que tras finalizar el asedio y toma de Sevilla, muchos de ellos se asentaron en su propio barrio, el cual pronto tomo el sobrenombre de “el de la Mar”, que fue creciendo en importancia, especialmente cuando su hijo Alfonso X crea y establece las Atarazanas en la zona, por los importantes recursos humanos que a estos menesteres se dedicaron.



Toma de Sevilla por Fernando III el Santo en 1248, recibiendo las llaves de Saqqaf (Axataf), obra de Francisco Pacheco.



Ramón de Bonifaz y Camargo.

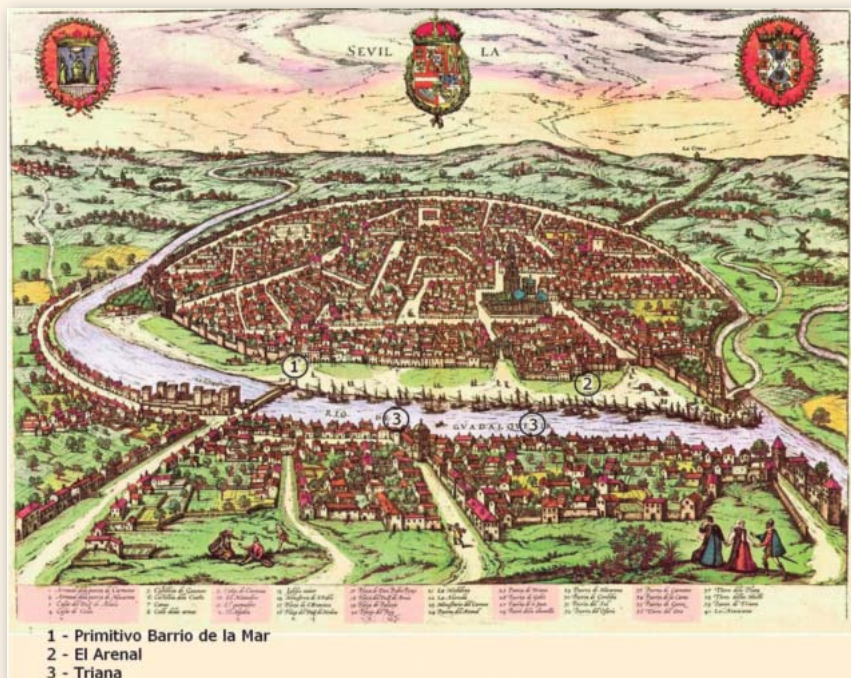
El documento del privilegio de fuero es de fecha 15 de junio de 1251, pudiéndose considerar como la base jurídica que da lugar al Alcalde de la Mar, pues pronto estos nuevos pobladores marinos establecidos en el barrio de la mar (1), (ver en el plano del siglo XVI, las zonas indicadas, correspondientes a las distintas ubicaciones de este barrio de Sevilla), obtuvieron de Fernando III su fuero propio, aunque solo para aplicar a las cuestiones específicas de su oficio, con alcalde propio (de aquí el origen de Alcalde de la Mar, es decir alcalde del barrio de la Mar), que con nombramiento regio, es competente para entender en “toda cosa de mar”.

La primera referencia documental que se tiene del privilegio de la gente de la mar se encuentra dentro del Fuero de Toledo dado a Sevilla el 15 de junio de 1288, año 1250 (2), cuando dice “damos é otorgamos á los de la mar, por merced que le hacemos, que hayan su alcalde que le judge toda cosa de mar, fuera ende homecillos y caloñas y andamientos, deudas y empañamientos, é todas las otras cosas que pertenecen á fue-

ro de tierra é non son de mar hanlas de judgar los alcaldes de Sevilla por fuero de Sevilla, que les nos damos de Toledo, y este alcalde debémosle nos poner ó los que reynaren después de nos; y si alguno non se pagare del juicio de este alcalde, que el alcalde cate seis homes bonos que sean sabidores del fuero de la mar, que lo acuerden con ellos é que muestren al quereloso lo que él y aquellos seis homes bonos tienen por derecho; é si el quereloso non se pagare del juicio que acordare el alcalde con aquellos seis homes bonos, que se alce á nos é á los que reynare después de nos. ...y este fuero de franquezas vos damos y vos otorgamos por fuero de Sevilla por muchos servicios que nos ficistes en la conquista de Sevilla,...”

El Alcalde de la mar era elegido por sus convecinos, debiendo ser posteriormente nombrado por el Rey. Tenia potestad dicho alcalde para entender en los asuntos propiamente marítimos, por ello se encuadraban sus competencias, fuera de los pleitos y otros asuntos civiles y criminales, los cuales quedaban bajo la jurisdicción ordinaria, si bien como se carecía de leyes escritas, se juzgaba de acuerdo con la costumbre, siendo por ello relativamente usual que se pudiera discrepar de sus decisiones, las cuales se podían apelar en alzada ante seis homes bonos escogidos por el propio alcalde, quedando el rey como instancia suprema.

A la jurisdicción de la Alcaldía de



Sevilla S.XVI, diferentes ubicaciones del Barrio de la Mar.

la Mar estaban sujetos los barqueros y los pescadores, siendo de resaltar que ha sido el gremio de barqueros, uno de los más antiguos, influyentes y capacitados de la vida marítima de la ciudad y ría del Guadalquivir, dado que sus funciones y organización arranca de lejos, pues ya estuvieron organizados durante los siglos del Imperio Romano como Corporation de Sscapharii e incluso antes, tal como nos recuerdan varios autores especializados en historia marítima antigua, cuando citan las acciones de los barqueros y pescadores del bajo Guadalquivir, como básicas durante el asentamiento fenicio en sus riberas y áreas colindantes a su desembocadura.

Años más tarde, el Rey Alfonso X el Sabio mandó fabricar y mantener una armada defensiva perpetua, compuesta de diez galeras con base en este puerto, que fueron comandadas y mantenidas por los capitanes de naos de Sevilla, que entonces también eran llamados cómitres. Es destacable que estos cómitres fueron durante muchos años, expertos navegantes que navegaban por lugares tan dispares como Canarias, Flandes, Inglaterra, Francia, las costas de la Berbería y de la Maura, etc, lugares que eran escalas usuales para el comercio sevillano durante la Baja Edad Media.



Galera castellana.

Quiso el rey dignificar este cuerpo, otorgándole la facultad de crear un Colegio de Cómitre, que en aquella fecha estaba formado por 63 miembros, lo que dio lugar que desde entonces, se conociera esta institución como el Colegio de los 63 Cómitres, que ha sido el germen de toda la evolución gremial y formativa de los distintos profesionales de la mar sevillanos. Desde entonces correspondía al Colegio de los Cómitres, la facultad de elección del Alcalde de la Mar y Río. No obstante quisieron los Alcalde de la Mar du-



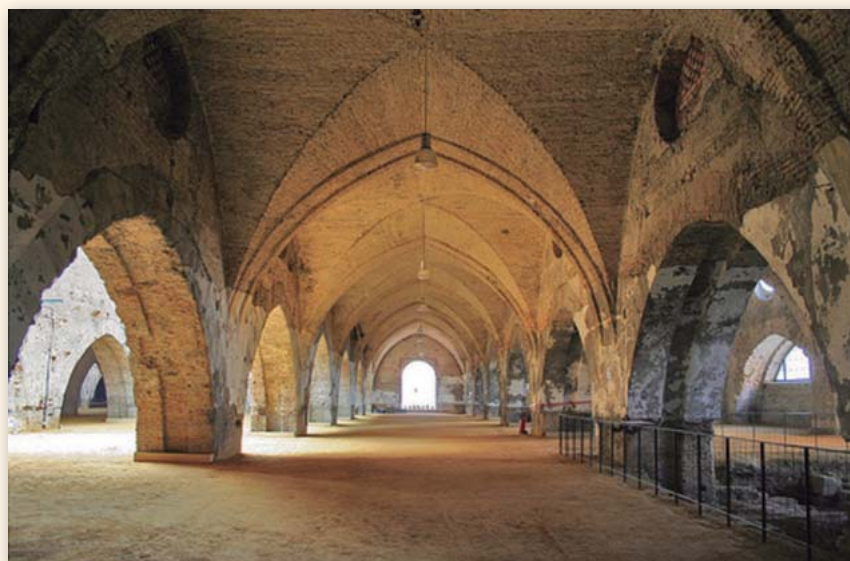
Galeras en ataque.

rante el primer cuarto del siglo XIV, aumentar su jurisdicción en otras competencias de tierra y pronto encontraron la oposición de los Alcaldes Mayores, pues fue esta facultad de nombrar Alcalde de la Mar y otros privilegios otorgados, muchas veces contestadas por los Alcaldes Mayores de la ciudad, que vieron en los de la mar una competencia jurisdiccional. Mantuvieron los cómitres sus privilegios durante varios siglos, pero a medida que la nobleza sevillana recelaba de estos, principalmente por el uso de vestimenta que consideraban no adecuadas para esta categoría profesional, lograron que estos privilegios fuesen menguando, hasta que quedaron muchos de ellos inhabilitados, al cambiar el organigrama profesional de los nuevos navíos o galones, de tal forma que su ámbito profesional casi se anula, por lo que muchos de los cómitres quedaron en Sevilla como prácticos de movimientos interiores (o capitanes de dique en nuestros días) de las galeras, ocupados en las diversas

remociones que efectuaban estas, durante sus alistamientos en las atarazanas sevillanas.

Es de resaltar, que el Colegio de Cómitres sirvió de centro de formación para los tripulantes que necesitaba Colon, cuando planificaba llevar a cabo la aventura americana.

Parece ser que esta jurisdicción especial del Alcalde de la Mar sevillano, no por establecida por privilegio de fuero, estaba exenta de roces con la ordinaria correspondiente al Alcalde Mayor de la ciudad, pues fue necesario recordar esta singularidad en el privilegio de fuero otorgada por Fernando IV el 20 mayo de la era 1318, año 1310, concediendo a los mareantes, pescadores y barqueros (3) para que solo puedan ser juzgados en los hechos de mar, por los alcaldes que ellos elijan y se pongan, llevando las apelaciones al Capitán y de este al Almirante, por ello, el rey hace suyo los privilegios otorgados años antes por su bisabuelo Fernando, su abuelo Alfonso y su padre don Sancho.



Atarazanas de Sevilla.

En el citado privilegio se hace especial salvedad a los Alcaldes Mayores y ordinarios para que no se inmiscuyan en pleitos de estos grupos profesionales, los cuales pertenecen a los Alcaldes de la Mar, al de los barqueros y a los de los pescadores que pescaban en la mar y en el río Guadalquivir, pues seguían teniendo los mareantes y demás grupos de la mar, alcaldes propios con el fin de que les librara de sus pleitos entre ellos, en razón de los navíos, y de los fletes y otras causas., con el propósito de evitar que los Alcaldes Mayores y ordinarios, no tomaran pleitos que son de los Alcaldes de la Mar. -“*non fuesedes osados de oyr ningun pleito que el fecho de la mar, ni del rio*”, los cuales pertenecían a estos alcaldes (de la mar) que eran elegidos cada año por los “*omes de la mar*”. Finaliza la carta de privilegio, ordenando que se mantengan los privilegios de estas clases e incluso que a los omes bono de la mar se le debe de reconocer la buena labor de apoyo que hicieron a sus reyes que son también sus antepasados.

Este privilegio fue confirmado por los reyes:

-Alfonso XI en Burgos a 4 de junio era 1374, año de 1336.

-Enrique II en las Cortes de Toro a 2 de Septiembre era 1409, año de 1371.

-Juan I en las Cortes de Burgos á 15 de Agosto era 1417, año de 1379.

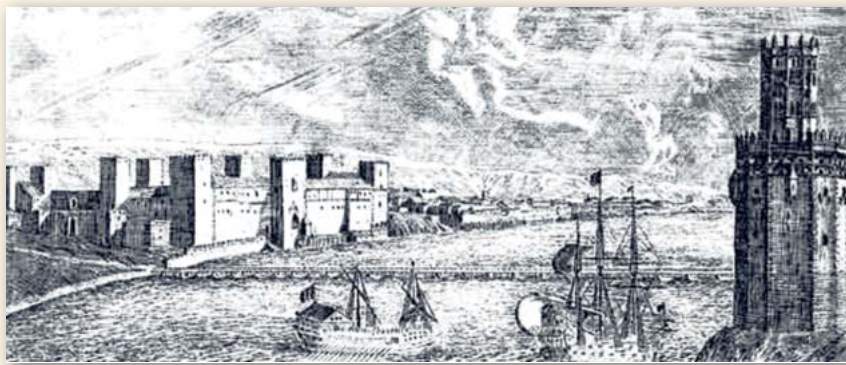
-Enrique III en las Cortes de Madrid á 20 de Abril, año de 1391.

-Juan II en Valladolid á 8 de Enero del año 1420.

-Enrique IV en Sevilla á 3 de Agosto del año 1456.

-Reyes Católicos Fernando V e Isabel en Sevilla á 6 de Diciembre del año 1477 y por la Reina Juana en Madrid a 30 de Marzo de 1510.

Con la creación durante la segunda década del XVI de la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, agrupación gremial y profesional que fue impulsada por la Hermandad del mismo nombre establecida en Triana, se asumieron por esta cofradía muchos cargos y privilegios de los cómitres sevillanos, de los que decía la Cofradía que era su heredera, pues gran parte de estos ya se estaban perdiendo, siendo quizás el más representativo la elección del Alcalde de la Mar y Río, con competencia y funciones jurisdiccionales



Castillo de Triana- puente de barcas que unía las dos riberas del Guadalquivir. En primer plano la Torre del Oro.

para gestionar la navegación del Guadalquivir. Principalmente el Alcalde de la Mar y Río durante este siglo tan transcendental para España, se dedicaba al gobierno y concierto de los navíos que amarraban en el Guadalquivir, señalando los puestos de fondeo y/o amarre, cuidaba del establecimiento del obscurecimiento de los navíos durante la noche, así como de que el canal navegable estuviese limpio de restos de naufragios y arrastres de las avenidas del Guadalquivir.



San Fernando, mediados del XVI, anónimo.

A partir de entonces se regula, que el oficio de Alcalde de la Mar y Río será propuesto por la Cofradía y nombrado por el Rey, el cual también nombraba a los barqueros del río, ambos cargos pasados los años, fueron nombrados por el Alcalde Mayor de Sevilla en nombre del Rey. Para ser nombrado Alcalde de la Mar y Río o barquero del Guadalquivir, se requería la condición de ser piloto examinado y por lo tanto para actuar en labores de asistente al navegante, como piloto práctico de la ría se requería la condición de ser piloto examinado.

De la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, paso el privilegio de elección de Alcalde de la Mar y Río a la Universidad de Mareantes, pero las presiones del Cabildo de Sevilla lograron a mediados del siglo XVII arrebatarse el nombramiento de tal cargo, que durante más de treinta años se alternó entre sus *caballeros veinticuatro* (4) y jurados, sin que se le exigiera la condición de hombre de mar al elegido para ello, esto llevó a una mala gestión y a una denigración del cargo, ya que estos, los caballeros veinticuatro a su vez, cedieron el cometido de la alcaldía de mar a algunos de sus criados, y como siempre pasa ante una gestión inexperta, el río se hizo innavegable, pues navío que se hundía quedaba abandonado, la canal no se limpiaba, el calado disponible se redujo considerablemente y hasta los careneros de las Horcadas y Borego quedaron inservibles.

El Alcalde de la Mar de Sanlúcar:

Posiblemente dicho oficio fue establecido por Alfonso X el Sabio en 1264 por el privilegio de población otorgado a la ciudad, del cual no se conserva documento, aunque años más tarde, al otorgar el Rey Fernando IV el privilegio rodado, (Toro 13 de octubre de 1297), confirmando la donación del Señorío de Sanlúcar de Barrameda a Alonso Pérez de Guzmán el Bueno se incluye la cláusula “*ayan allcalldes de la villa e del mar*”, ordenando por ello, que en esta ciudad a diferencia de otras próximas como Cádiz, Jerez, Écija y El Puerto de Santa María entre otras, se estableciera tal cargo para que entendiera de los asuntos de la

mar, pues tuvo ya asignada esta ciudad, un valor estratégico para el desarrollo marítimo de la corona de Castilla, que luego la historia se encargó de subrayar.

Debió tener una buena acogida y reputación el establecimiento de este oficio señorial en Sanlúcar, pues en 1508 según dio a conocer el investigador Laureano Rodríguez en las actas que se indica en las fuentes, el duque de Medinaceli y conde del Puerto, D. Juan de la Cerda, que ya había establecido en la ciudad del Puerto de Santamaría el oficio de Alcalde de la Mar, mando a Sanlúcar un mayordomo para recabar información sobre el funcionamiento de la Alcaldía de la Mar de esta ciudad, por tener el Concejo portuense, interés en conocer el funcionamiento del Alcalde de la Mar sanluqueño, quizás por la buena consideración que merecía, para ello se presenta el enviado ante el alcalde ordinario y de la justicia de esta ciudad con siete preguntas. De las respuestas que dio el Alcalde de la Mar ejerciente entonces, Pedro Sánchez de Solís y otros cinco testigos a estas preguntas, sabemos del cargo las siguientes puntualizaciones:

- Se estableció el oficio desde tiempo inmemorial. Si bien Velázquez Gatzelu dice que tuvieron que ser muy antiguos pues se encuentran en el primer libro Capitular de su Cabildo. En cuanto al número de alcaldes, dice el mismo autor que a causa del incremento del comercio indiano y extranjero que tuvo la ciudad se llegaron a establecer hasta cuatro Alcaldes de la Mar, quedando dos en 1615, que eran ocupados por hombres de importancia, navegantes de la Carrera de Indias, capitanes de naos y pilotos de la Barra.

- Que es de jurisdicción especial, al margen de los alcaldes ordinarios y del corregidor, la cual corresponde al ducado, siendo los duques de Medina Sidonia los titulares de estas jurisdicciones, tanto en alzadas como para la provisión del oficio.

- Que eran competencias del Alcalde de la Mar, los pleitos y causas tocantes a fletes de navíos entre maestros, mercaderes y marinos, así como sobre navegación de entrada y salida en el puerto, y en particular sobre los pilotos prácticos de la Barra y también sobre las pesquerías de mar y río; es decir sobre todo tipo de funciones administrativas y de conflictos de-

rivados de la actividad marítima de Sanlúcar y sus aguas, de acuerdo con la potestad legislativa de la Casa Ducal (5).



Privilegio rodado de Fernando IV confirmando la donación del señorío de Sanlúcar a Guzmán "El Bueno".



Grabado de Fernando IV. El Emplazado.

- Tenía el Alcalde de la Mar potestad y facultad para librar mandamientos a los alguaciles en ejecución de sentencias y penas impuestas. Y la obediencia y cumplimiento por parte de estos de tales mandamientos.

- Que era casi usual la trasmisión del oficio de Alcalde de la Mar de padres a hijos tal como manifestó el entonces ejerciente, sobre la familia Rico, que fue pasando de uno a otro hasta dieciocho años antes de la consulta, cuando él sucedió al último de la saga nombrada.

- Los Alcaldes de la Mar se sientan en auditorio y consistorio público a hacer audiencia y oír los pleitos

con portero, el cual da fe de los emplazamientos. Actúan pues, con procedimiento semejantes al de los alcaldes ordinarios y de la justicia. No se confirmó que cobrasen por los derechos devengados, doble cantidad que lo que cobraban los alcaldes ordinarios.

- Que estas manifestaciones son conocidas por los testigos, por ser público y notorio en la ciudad.

Por otras fuentes también sabemos que el nombramiento de Alcalde de la Mar llevaba consigo la incompatibilidad de ser arrendador de la renta de los barcos del pasaje del río de Sanlúcar a Sevilla, localmente conocidos como barcos de la vez, pues como se recoge en la nota 5, correspondían a este oficio ducal, la supervisión y autorizaciones adecuadas.

Al igual que ocurría en Sevilla, existían tensiones entre el Alcalde de la Mar y el Alcalde ordinario, si bien en Sanlúcar el Duque amparaba al de la mar, tal como quedo establecido en 1522, cuando quiso el Alcalde ordinario evitar que el de la mar, Diego Capitán, concurriera a los cabildos municipales con vara, pues a su juicio, solo le correspondía el uso de vara en la ribera, es decir se pretendía que solo ejerciera su jurisdicción en un territorio determinado, (la playa), en lugar de ceñirla a los límites propios de la actividad marítima de la ciudad, que eran mas por razones conceptuales que territoriales. Este mismo año se presentó en el Cabildo de la ciudad una petición-queja de los hombres de mar por el maltrato que les ocasionaba el Alcalde de la Mar, sobre el que decían, que va a dar lugar, de no evitarse tal abuso, a tener que vivir fuera de la villa, "por no le poder sufrir".

Hasta 1615 fueron cuatro los Alcaldes de la Mar que ejercían al mismo tiempo, dado el gran tráfico que originaba el comercio indiano y extranjero, el numeroso personal dedicado a labores marinerías y el alistamiento de numerosos jabeques y galeones que demandaban el floreciente negocio marítimo y las innumerables expediciones marítimas que en la época se preparaban. A partir de este año se reducen a dos el número de Alcalde de la Mar, por la bajada del tráfico.

La primera cita histórica encontradas en donde un piloto practico de la barra, ejerce al mismo tiempo de Alcalde de la Mar, se obtiene en las actas levantadas en Sanlúcar con motivo de una reunión celebrada el día 30 de

octubre de 1584, para analizar la viabilidad de zarpar del surgidero de Bonanza, la flota del Virrey de Tierra Firme, conde del Villar, que permanecía a la espera de las circunstancias favorables, (visibilidad, viento y marea), para emprender viaje. Asistieron a ella los pilotos prácticos de la barra, Adrián García, Lázaro Martín, Hernán Vázquez, Pedro Ramos y Juan Fernández que asistía además como Alcalde de la Mar.

Una actuación recogida en las crónicas del Archivo de Indias sobre del Alcalde de la Mar de Sanlúcar, la encontramos en el naufragio del aviso San Andrés (6) procedente de Nueva España que se hundió en la barra con buen tiempo, el 24 de enero de 1616, lo que dio lugar a alistar el dispositivo de salvamento que estaba establecido para estos menesteres, supervisado por el Alcalde de la Mar Antón Quintero, que de inmediato embarcó en uno de los dos barcos luengos que se alistaron, dirigiéndose inmediatamente hacia el naufragio, llevando a bordo también un buzo que estuvo siempre controlado por el citado, al tiempo que desde la playa, un regidor de Sanlúcar ordenaba a 28 alguaciles, se desplegaran por las playas próximas, para evitar la recogida de los efectos que a tierra echaba la mar, mientras que el alcalde de la mar, tuvo que expulsar de las cercanías del San Andrés a los bateles de varias naves extranjeras fondeadas en el puerto, que rápidas acudieron al lugar con idéntico fines.

La institución de alcaldes o jueces de la mar, subsistió en



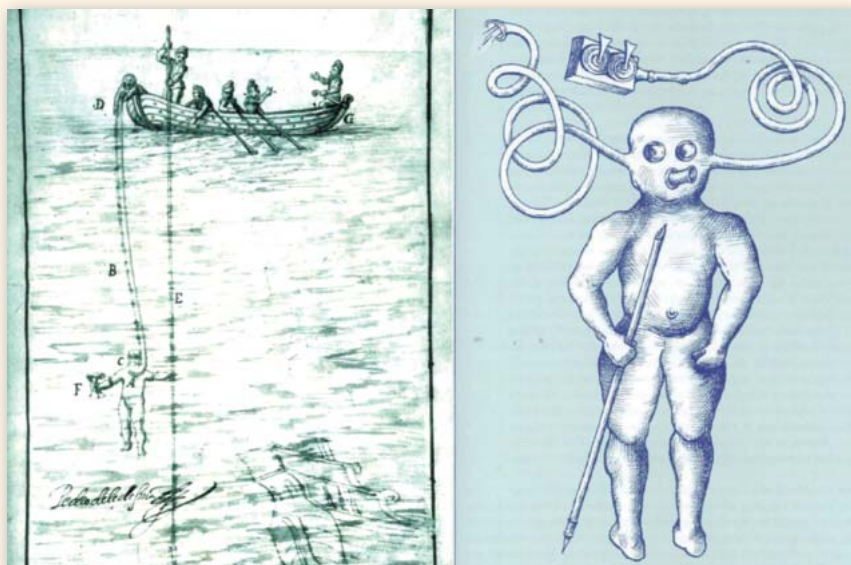
Interior del Archivo de Indias.

Sanlúcar durante el tiempo de su señorío y después como capital de Ducado de Medina Sidonia hasta 1652 cuando se produce la integración de la Alcaldía de la Mar en el Cabildo de la ciudad, a consecuencia de la incorporación de la jurisdicción ducal a la Corona en 1645, por lo que a partir de entonces el nombramiento corresponde a la Corporación de la ciudad.

Al pasar el comercio de las Indias a Cádiz y reducirse el tráfico en Sanlúcar, también se reduce a uno, el cargo de Alcalde de mar, que es elegido por el Ayuntamiento de la ciudad entre los Pilotos de la Barra, al cual le asigna un sueldo de 50 ducados, pues ejercía al tiempo, la cobranza del pasaje de los barcos del río que iban a Sevilla.

Existe una reseña histórica relacionada con el Alcaldía de la Mar de Sanlúcar recogida en las actas del

Cabildo del 2 de agosto de 1664, sobre los hechos que reprocharon algunos caballeros y regidores presentes en su Cabildo, al Alcalde de la Mar con vara y Piloto de la Barra, Lorenzo Vázquez, que dio lugar a su cese, pues a juicio de estos señores, fue excesivamente exigente para sacar la flota de la Nueva España, a cargo del General don Juan de Ochavarrí, marques de Casa Rubia, pues decían que habiendo podido salir en diferentes ocasiones con viento y marea adecuada, no lo hizo y su negativa llegó al caso extremo, el día víspera de Corpus, cuando hubo viento fuerte y marea bastante, así como durante otros días después, pues le recriminaron que no lo hacía por sus particulares, acusándole también que era público y notorio que personas de Cádiz y de las naciones que allí están vecinadas, ruegan al acusado para que ello ocurra, dado el interés que tiene aquellos en defraudar los derechos que de toda mercancías se introducen y cargan en Cádiz en los galeones y flotas sin registro -sin licencia para la Indias-, evitando con ello, pagar derecho alguno, al tiempo que sacan la plata que traen de retorno para comerciar con reinos extraños. En resumen la guerra del negocio de Indias esta en su apogeo entre Sevilla y Cádiz, con su repercusión local en Sanlúcar, y todo son argumentos para cada parte, que apalancan esta estrategia, pues centrándonos en la causa particular presentada al Alcalde de la Mar y Piloto de su barra, es de suponer que hacia valer sus cautelas de seguridad marítima ante las presiones de aquellos que pretendían hacer viable la navegabilidad de la barra con premura, frente a los superiores



Método y elementos buceo en el XVII.



Antiguo Cabildo de Sanlúcar de Barrameda, con escudo y mosaico de azulejo que recuerda su época, donde asistía el Alcalde de la Mar con vara.

portes y calados de los nuevos navíos, motivados por el lógico desasosiego comercial que se presentaba por la competencia de Cádiz, al tiempo que como profesional implicado, pretendiera cumplir en cada momento, pasar la barra con las tres condiciones básicas para ello: viento adecuado, agua (profundidad) y marea suficiente, junto con la visibilidad necesaria para ver las marcas de tierra, que servían de baliza-enfilaciones para su paso.

Otros Alcaldes de la Mar también pilotos prácticos de la barra fueron, Diego Medina (1709), Pedro Gil (1733) y Pedro Gallo el cual estreno el cargo de Alcalde de Río en 1733, hasta que años más tarde, en 1735 quedaron agrupados ambos oficios en uno solo, cuando se refundieron, tomando el nombre de Alcalde de la Mar y Río.

En la última época del esplendor marítimo sanluqueño, se acentúa el hecho de ser nombrado Alcalde de la Mar simultaneando con el nombramiento de Piloto Práctico de la Barra, lo que ha dado lugar a confusiones conceptuales en algunos historiadores, que suelen equiparar el cargo de alcalde de la mar con el de práctico.

Los dos últimos Alcaldes de la Mar y Río en Sanlúcar fueron Francisco

Aguilar (1720) que era Piloto Práctico de la Barra, al tiempo que compaginaba el cargo con el de cabo del barco que velaba por la salud pública, al que le sucedió su hijo Antonio Aguilar, también Piloto Práctico de la Barra en 1736, que como tal ejerció, hasta que dicho oficio fue extinguido con la creación del Almirantazgo, por Real Cedula de 31 de julio de 1737, sustituyéndose el oficio de Alcalde de la Mar y Río por el Subdelegado del Almirantazgo, dependiente del Apostadero de Cádiz.

A pesar de ello, curiosamente se recogen en las Diligencias y experiencias que se llevaron a cabos con el navío Nuestra Señora de Begoña, ejecutadas por encargo real por el Almirante D. Manuel López Pintado en agosto de 1723, la asistencia y colaboración del Piloto de la Barra y Alcalde de la Mar Diego Medina junto con otros cuatro pilotos prácticos de esta barra, para experimentar su paso con seguridad por el entorno, levantando un fiel registro de sus sondas y derrotas hasta fondear en Bonanza. Por lo que cabe pensar que en esta década del XVIII, existían en Sanlúcar dos Alcaldes de la Mar, Diego Medina y Francisco Aguilar los cuales ambos eran también Pilotos Prácticos de la Barra.

Proyección del cargo Alcalde de la Mar:

Aunque así lo recogía las crónicas locales en cuanto a la sustitución del Alcalde de la Mar sanluqueño por el Subdelegado del Almirantazgo, a tenor de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, debía de subsistir el cargo de Alcalde de Mar, pues tanto de este como del Director del Gremio (mareantes) y el Cabo de Matricula, decía en su Tratado 5º Título VI, que serán nombrado por el Capitán de Puerto, e incluso obligaba dicho código a que estableciera un Teniente o Alcalde de la Mar o Cabo en aquellos lugares de costa con puerto o rada de corta población y comercio, que no esta asignado a determinada Capitanía, ejerciendo las funciones del Capitán de Puerto, bajo la autoridad del Subdelegado de Marina, es decir permanece por muchos años como adjunto o segundo del Capitán de Puerto o Subdelegado de Marina cuando este no exista, en la administración marítima de puertos de segunda categoría o alejados del principal de la provincia marítima correspondiente, quizás por ello es valida la definición de Alcalde de la Mar, que da el diccionario de Pedro Labernia de 1844: El matriculado antiguo y honrado que nombra el comandante de marina de la provincia, para zelar a los individuos de su matricula, prender a los desertores y hacer las veces de capitán de puerto en las radas, calas, o ensenadas de corta población. (En latín Maris, fuminisque judex). (Diccionario de la Lengua Castellana de Pedro Labernia, Barcelona 1844).

La existencia de Alcaldes de la Mar no solo consta en la España peninsular si también allende los mares donde el Reino tiene jurisdicción, tales son los ejemplos de:

- Castro Urdiales donde en 1857 ejercía como Alcalde de la Mar D. Nicolás Miñor, según se recoge en la Colección de Sentencias dictadas de la Jurisdicción Civil del Tribunal Supremo de Justicia, Madrid 1861. En este puerto la marinería estaba sujeta a la jurisdicción del Alcalde de la Mar para lo relacionado con su clase, a la justicia ordinaria según la diferencia de los casos y a la de Marina en los solos que se expresaban.

- En el puerto de San Sebastián, donde la Cofradía de Mareantes, a

principios del XIX nombraba el Alcalde de la Mar, (en Guipúzcoa era también llamado ustrumán desde el siglo XVI), para dirimir los pleitos menores de su jurisdicción sin acudir a la justicia ordinaria y con independencia de la jurisdicción de Marina, que actuaba en un orden jurisdiccional superior, según recoge Miguel Artola en la Historia de Donostia.

- En Las Palmas de Gran Canaria (1873) y en Galdar, puerto de la misma isla (1839).

- En Cuba hacia mediados del siglo XIX, donde existían Alcaldes de la Mar en los puertos de: Jaruco, Puerto Romero, Ría Tana, Embarcadero de Nígero, Puerto Camaroncito, Puerto Portillo y Canto del Embarcadero entre otros muchos puertos secundarios.

- En Guatemala, donde se encargaba de las actividades pesqueras y comerciales en los puertos pequeños del litoral, observándose en muchos casos que era usual que cada semana estuviese ocupándose del cargo un determinado alcalde, de modo que existiendo varios al mismo tiempo, se turnaban entre ellos, por lo que eran conocido por "el Alcalde de la Mar semanero"

- En Filipinas también existía el cargo Alcalde de Mar, que tenía jurisdicción independiente de la Capitanía de Puerto, en asuntos de los muelles y en relación directas con los Cabos de la Matrícula de Mar.

Aun en nuestros días, fruto de la herencia hispana, existe el cargo de Alcalde de la Mar en diversos puertos secundarios de Chile, bajo la dependencia de la Capitanía de Puerto, considerándose las Alcaldías de la Mar chilenas como organismos ejecutores de las Capitanías de Puerto, que fiscalizan sus actividades en áreas jurisdiccionales específicas, bajo la supervisión del Capitán de Puerto, tal es el caso del Club de Yates de Valdivia, que tiene nombrado un Alcalde de la Mar Ad-Honorem, para los asuntos técnicos-administrativos y operacionales del deporte náutico en el espacio acotado para estas actividades, siendo el Alcalde de la Mar Honorario, el que debe hacer cumplir las órdenes recibidas tanto de la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante como a través del Capitán de Puerto de quien depende.

Notas:

(1).- Inicialmente quedaron ubica-



Alcaldía de la Mar de Puerto Aguirre, Chile.

dos los profesionales de la mar en la collación de la Magdalena, trasladándose más tarde a El Arenal y finalmente a la ribera de Triana, pues a medida que la zona portuaria de la ribera del Arenal era ocupada por las actividades inmobiliarias y operativas de la Iglesia, especialmente por las operaciones del tráfico de materiales para la construcción de su inmensa Catedral, los mareantes fueron cambiando de barrio, hasta terminar en esa otra zona tan peculiar de Sevilla, (Ver las zonas en el plano de Sevilla en el Siglo XVI).

(2).- Fernández de Navarrete dice que existe una discordancia de fechas del Fuero de Sevilla pues el original se perdió, según Zúñiga lo data en 1250, fecha obtenida cuando cotejo una copia de este en un archivo sevillano, pero más tarde se encontró una copia legalizada en el archivo de los Duques de Medina Sidonia que dan por verídica la fecha antes citada de 1251 en lugar de la señalada por Zúñiga.

(3).- Este privilegio de fuero fue renombrado por Alfonso XI (Burgos 4 Junio era 1374, año 1336) en la primera confirmación como "Carta de privilegios de fuero a favor de los cómitres, barqueros, pescadores y gente de mar".

(4).- Caballero veinticuatro de Sevilla: Fueron estos poderosos caballeros toda una institución de poder del Gobierno de Sevilla, originalmente hicieron valer su peculiar nombre, pues eran veinti-

cuatro caballeros elegidos, doce de ellos por la nobleza y los otros doce entre los ciudadanos de Sevilla, que bajo el reinado de Sancho IV, (1285), se designaron para regir el Concejo de Sevilla, por ello también se le denominaron Regidores.

No tardaron muchos años para que estos cargos se transformaran en una oligarquización que apartó a los representantes de la ciudadanía sevillana de la labores políticas, quedando el nombramiento de un Caballero Veinticuatro como Oficio de designación real y vitalicio y no guardando relación su número original, con los que en cada época se nombraron, pues llegaron a ser hasta ochenta y tres caballeros, pero si mantuvieron su original denominación de Caballero Veinticuatro.

A partir del siglo XV el cargo se convirtió en hereditario y pronto alcanzaron la fama de ser además de poderosos, los más ricos y acaudalados de Sevilla. El campo de actuación de estos caballeros se fue ampliando a todos los ámbitos económicos y sociales de la ciudad, incluso a tomar parte como autoridades marítimas municipales, pues consiguieron que el Alcalde de la Mar y Río fuese nombrado por el Cabildo de Sevilla arrebatándole esta facultad a la Universidad de Mareantes para después permitir que se alternase en el cargo los Caballeros Veinticuatro y los Jurados, sin que en ningún caso fuese necesario para ello la condición de hombre de mar, pues hubo varios



**Alonso Pérez de Guzmán séptimo
Duque de Medina Sidonia**

Caballeros Veinticuatro nombrados Alcalde de la Mar y Río encargados de la navegación y mantenimiento de río Guadalquivir, labores estas que pudieran no ser consideradas muy adecuadas para su rango, pues algunos de los que lo ejercieron como tal, delegaron en uno de sus criados, y cuando la vida marítima del río languidecía a finales del XVII hasta mediados XVIII, dejaron de prestarle la debida atención e interés, quedando por ello varados o hundidos, aquellos navíos que en sus fondos naufragaron, complicando aun más la navegación por su ría, haciéndola innavegable, llegándose a perder o quedar inoperativos los careneros donde alistar los navíos. Con esta realidad operativa tenían que actuar los pilotos prácticos del río, sin que la historia haya tenido una especial mención de sus servicios en tan precarias circunstancias.

(5).- Estas facultades legislativas del Duque de Medina Sidonia, potestativa de legislar en su ducado, fueron las bases jurídicas que sustentaban la capacidad de promulgar ordenanzas ducales, tales como la de 1504 que con carácter general promulgo el tercer duque D. Juan Alonso de Guzmán, sobre normas propias para las actividades y ámbito del Alcalde de la Mar, del pilotaje en la Barra y otros asuntos marítimos de competencia ducal, (desaparecidas), pues se encuentran citas de estas antiguas ordenanzas en los preámbulos de otras promulgadas posteriormente, como las de 1566 para los pescadores y las de de 1590 denominadas "*Ordenanzas de los hombres de la Mar y Río y Pilotos de la Barra*" en donde se cita que fueron sacadas de las "*ordenanzas, costumbres y buenos usos que la ciudad de Sanlúcar de Barrameda guardaba y tenía fechas y ordenadas*

la Justicia, Regimiento y hombres buenos, savios, y expertos en las cosas de la Mar y Río". Muchos de sus artículos de estas ordenanzas de 1590, han sido citados en varios números anteriores de nuestra revista *Prácticos de Puerto*, al tratar de casos o circunstancias del practicaaje de la Barra como los exámenes para ejercer como tal, límites del servicio, agrupación profesional de los pilotos prácticos, orden de prestación del servicio, etc. No obstante en relación con la jurisdicción directa del Alcalde de la Mar con el practicaaje de la Barra del Guadalquivir cabe citar de las Ordenanzas de 1590:

● Art. 5º.- Prohibición de que ningún práctico pueda sacar nao alguna sin licencia del Alcalde de la Mar.



Nao.

● Art. 7.- Obligatoriedad de licencia tanto del Sr. Duque como del Alcalde de la Mar para traer a Sanlúcar cualquier nao inclusive las del Rey Nuestro Señor, que hubiese entrado en la Bahía de Cádiz.

● Art. 10.- Sobre la obligada licencia del Alcalde de la Mar, para que un piloto practico de la Barra que aun tenga el nombramiento adecuado para prolongar su servicio mas arriba de las Horcadas con destino a Sevilla, quedaba bajo directa y puntual autorización para prolongar sus servicios hasta Sevilla.

● Art. 18.- La posibilidad de recibir el Alcalde de la Mar, el coste del pilotaje y la correspondiente multa de seiscientos maravedíes, cuando un buque tome mas de dos pilotos para entrar o salir del puerto.

● Art. 19.- Es el Alcalde de la Mar uno de los tres representantes del Duque, al que se debe presentar cualquier candidato a Piloto Práctico de la Barra.

● Art. 25.- Corresponde al Alcalde de la Mar junto con un Diputado, la

oportuna inspección de las embarcaciones de los Pilotos de la Barra, de modo que estas se encuentren bien aderezadas, con diez remos y sus aparejos y velas.

● art. 26.- Durante la Compañía, corresponde al Alcalde la Mar la autorización o no, de echar el barco de los pilotos a la mar durante la noche, dado que estaba prohibido tenerlos a flote durante este periodo, so pena de seiscientos maravedíes y cuatro días de cárcel, es decir cuando arribaban para entrar o salir, tres o mas naos, (que entonces eran considerado como flota), dentro del periodo comprendido desde primero de mayo hasta postrero septiembre, se efectuaba el servicio en compañía, o lo que es lo mismo, en sociedad, ajustándose el coste del servicio, al monto del coste de todos los servicios a prestar a dicha flota.

● Art. 29.- Prestado el servicio de practicaaje a una flota, dentro de los tres siguientes días se debe repartir el dinero ganado sin ninguna excusa que lo estorbe, siendo el Alcalde de la Mar el que esto controle y si no se cumple, pueda apremiar a los pilotos prácticos correspondientes, llegando incluso a imponerle una multa de 300 maravedíes y dos días de cárcel.

● Art. 30.- Cuando se preste el servicio de practicaaje en compañía, ningún otro barco pequeño pueda embarcar otro piloto sin la obligada autorización del Alcalde de la Mar y un Diputado, en caso contrario aquel piloto que se preste sin la debida autorización será multado con seiscientos maravedíes y dos días de cárcel.

● Art. 32.- En cualquier época del año, cuando tres o más naos llevando Capitana o Almirante, quisieran salir para las Indias o islas, formando Armada o Flota, los Pilotos de los Pilotajes, efectuaran sus servicios bajo el régimen en compañía, sin que ninguno de los pilotos sea osado a quebrantar tal orden del duque de Medina Sidonia, de lo contrario será multado con seiscientos maravedíes y cuatro días de cárcel, siendo función de los Alcaldes de la Mar guardar tal mandato ducal, bajo la misma pena para estos si no lo exigieren.

En relación con el tráfico interior de los barcos de la vez y de acarreo de mar en el puerto de Sanlúcar, tenía el Alcalde de la Mar asignado las siguientes funciones, según las Ordenanzas de 1590:

● Art. 1.- En Sanlúcar, solo el Alcalde de la Mar o por su mandado, podía inspeccionar la capacidad de carga o número de pasajeros embarcados en los barcos de la vez que se dedicaban al tráfico interior Sevilla-Sanlúcar o viceversa, imponiendo una multa de tres de reales de pena, si algun otro lo hiciere.

● Art. 5.- Corresponde al Alcalde de la Mar velar por el orden y la vez que a cada barco corresponda, pudiendo por su licencia alterar dicho orden, y penalizar a aquel que lo incumpla con quinientos maravedíes y dos días de cárcel.

● Art. 7.- Corresponde al Alcalde de la Mar dar licencia para dedicar cualquier barco al acarreo, incluido la licencia del Arraez, (patron o maestre en el vocabulario marítimo en el Guadalquivir), pudiéndose para ello hacer valer de testigos de ciencias y conciencia, para que constaten ante él la verdad sobre ello. Aquel que obre de otra manera será apartado del acarreo y pagara de pena seiscientos maravedíes y estará diez días de cárcel.

● Art. 10.- El Alcalde de la Mar puede imponer pena de cuatrocientos maravedíes al Arraez de un barco de la vez, cuando lleve a bordo mas gentes o pasajeros de los permitidos en la autorización.

● Art. 11.- Antes de partir cualquier barco de la vez llamara primero al Alcalde de la Mar para que vea su barco, -si esta de acuerdo con las ordenanzas-, y la gente que lleva.

● Art. 31.- Corresponde al Alcalde de la Mar autorizar y señalar las zona para la echazones de lastre (arena y piedra o lo que fuera) en tierra arriba de la pleamar, así como autorizar tiempo y lugar donde poner un navío a Monte (a

varar), evitando con ello los daños y perjuicios que se producen al rio y al puerto de Sanlúcar. Será penalizado el Maestre o Compañía que incumpla dicho capitulo con seis ducados de pena y cuatro días de cárcel con toda riguridad.

(6).- De este famoso naufragio en la barra sanluqueña, tiene documentado P. E. Pérez-Mallaina en la obra citada en las fuentes, unos curiosos incidentes que aclaran la tragedia. Resulto que el aviso San Andres que había efectuado una escala no autorizada en Lisboa, donde además de desembarcar la plata que traía ilegal, desembarcaron: el primer piloto y armador, Rodrigo Madera "el Mozo", así como su maestre junto con el capitán que traía las cartas encomendadas al rey, además de varios pasajeros, quedando el aviso al mando del segundo piloto Cristóbal Maldonado, ayudado por el contra maestre, los cuales trajeron la nave a la boca de

la barra del Guadalquivir, tomando piloto practico, pero pasado de soberbia este mando de fortuna, rechazó los consejos del piloto de la barra, a pesar de que este le advirtió a voces **¡malos cristianos como os habeis querido perder!**, demostrándose en su posterior juicio en Sevilla, que la tragedia había sido hilvanada para amañar el naufragio, todos fueron localizados en Sevilla, juzgados y condenados, aunque alguno como el piloto se le juzgó en rebeldía, pero como caso mas curioso del cumplimiento de las penas que a cada uno le asignaron, cabe destacar que el primer piloto y armador Rodrigo Madera "el Mozo", siendo condenado a presidio en África, se libro de tan duro castigo por la indulgencia concedida con motivo del buen alumbramiento de la Reina Nuestra Señora, bajo la orden ¡sueltese libremente gozando de la carta!.



Plano de la Barra de Sanlúcar, siglo XVIII. Archivo General de Simancas.

Fuentes:

- **Disertación histórica sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de ultramar o de las cruzadas y como influyeron estas expediciones desde el siglo XI hasta el XV en la extensión del comercio marítimo y en los progresos del arte de navegar.** Martín Fernández de Navarrete, Ministro Supremo del Consejo del Almirantazgo, Madrid imprenta de Sancha 1816.

- **Memorias de Don Fernando IV de Castilla.** Tomo II de la Colección diplomática, arreglada y anotada por don Antonio de Benavides, de la Real Academia de la Historia. Madrid imprenta de José Rodríguez 1860.

- **Historia de Sevilla, la ciudad del Quinientos,** Francisco Morales Padrón. Universidad de Sevilla, colección de bolsillo número 58, año 1983.

- **La Alcaldía de la Mar, un oficio señorial en la Sanlúcar de fines de la Edad Media.** Laureano Rodríguez Liañez, Universidad de Sevilla. Comunicaciones presentadas al X Congreso de Profesores Investigadores celebrado en Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1991. Publicada por la Asociación de Profesores de Geografía e

Historia de Bachillerato de Andalucía "Hespéride", Málaga 1992.

- **Historia Antigua y Moderna de Sanlúcar de Barrameda 1760.** Vol. II. Juan Pedro Velázquez Gaztelu, edición de A.S.E.H.A. 1994.

- **El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII,** Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, Universidad de Sevilla, Servicio de publicaciones Reimpresión 1997.

- **Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda-1774,** Juan Pedro Velazquez Gaztelu. Edición de A.S.E.H.A 1998.

- **Historia antigua y medieval de Sanlúcar de Barrameda,** tomo número 1. Pedro Barbadillo Delgado, Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento, edición de A.S.E.H.A. reedición 2001.

- **La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793).** Marta García Garrafón, Diputación de Sevilla, 2007.

- **El gobierno municipal de Sevilla y los Reyes Católicos,** artículo José María Navarro Sainz, Revista Andalucía en la historia, número 22 año V, octubre-diciembre 2008, Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía, Sevilla.