

## ALFONSO X Y EL ALMIRANTAZGO CASTELLANO: REFLEXIONES EN TORNO AL NACIMIENTO DE UNA INSTITUCIÓN

José Manuel CALDERÓN ORTEGA  
Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ  
*Universidad de Alcalá de Henares*

### I. SOBRE EL ORIGEN Y DIFUSIÓN DE UN TÉRMINO

En la actualidad, prácticamente todos los historiadores están de acuerdo en considerar que la palabra Almirante procede del árabe emir, habiendo sido el historiador griego del siglo IX, Teófanos el Homologeta el primer autor en mencionarle en una fuente no árabe, cuando escribía que en el año 623 Mahoma había instituido cuatro *amiratoi*, con la significación de gobernadores de provincia<sup>1</sup>.

El término *amiras* sin embargo aparece con bastante frecuencia para designar diferentes cosas, como el título de los primeros sucesores de Mahoma, o después para nombrar a los califas omeyas de Damasco; en el año 718 la variante *amir* se empleará en el sentido de jefe del ejército, que ya estaba presente en la mencionada referencia del 623 y también *amiraeus*, o *amira*. De

---

<sup>1</sup> MENAGER, Léon Robert, *Amiratus. L'émirat et les origines de l'Amirauté (XI<sup>e</sup> - XIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1960, que analizó pormenorizadamente el problema y constituye una referencia. En el ámbito español, SALAS, Francisco Javier de, en su clásica obra *La Marina española de la Edad Media*, Madrid, 1865, ya había defendido ese origen.

todas ellas la más conocida, *amir*, era una transcripción exacta de la palabra árabe, en tanto que de las otras, utilizadas abundantemente por autores distintos durante la época bizantina, no podrían explicarse las razones de la preferencia por una u otra<sup>2</sup>.

Curiosamente la invasión árabe de Europa y su presencia durante largo tiempo en España no daría lugar a ninguna mención en las crónicas occidentales, aunque existe una excepción de gran importancia al significar el nacimiento de la forma latina de la palabra<sup>3</sup>.

Antes del nacimiento de las Cruzadas el emir entró definitivamente en los vocabularios europeos durante el siglo X con la forma *admiratus*, que se ha intentado justificar por una latinización del radical o por una translación interpretativa del término mismo, siendo en cualquier caso una de las más comúnmente adoptadas, alcanzando una expansión extraordinaria a cargo de los cronistas latinos que han escrito sobre Tierra Santa en siglos posteriores<sup>4</sup>, y culminando a principios siglo XIII cuando su utilización se extendió por todos los países europeos, designando a los jefes de las fuerzas navales<sup>5</sup>.

La explicación del uso del término ha venido interesando a los estudiosos del reino sículo-normando a lo largo del tiempo. El gran historiador de la Sicilia musulmana, Amari, planteó una hipótesis que durante muchos años fue la más corrientemente aceptada por los historiadores, justificada en el interés de los normandos, conquistadores de la isla de la dominación árabe, de atribuir en su gobierno un puesto importante a un *emir*, concebido como ministro encargado de los asuntos musulmanes. Al mismo tiempo, la enorme importancia de la

---

<sup>2</sup> MENAGER, L.R., *Op. Cit.*, pág. 14.

<sup>3</sup> CASARIEGO, José Evaristo, *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas*, Madrid, 1947, págs. 65-66, cita la problemática de la aparición de la palabra Almirante en el Fuero de San Sebastián de 1150, otorgado por Sancho el Sabio de Navarra y las opiniones tradicionales en relación a su significado; la que le hacía cargo o institución naval, a la que se suma el citado autor, queriendo ver un claro precedente en la posterior aparición del término en el reinado de Fernando III, y la opinión que considera el origen y evolución del término en una institución navarra contemporánea del Fuero de San Sebastián, donde, *Almirante, Almiraldis, Almiradio*, no sería sino un empleo equivalente al de alguacil o merino. Sobre este particular, Vid. MENAGER, *Op. Cit.*, pág. 151, n. 5, que detalla minuciosamente el estado de la cuestión sobre dicho particular, con mención exhaustiva de autores vasco navarros, como Yanguas y Miranda, Echegaray, Gorosabel, etc.

<sup>4</sup> MENAGER, *Op. Cit.*, págs. 16-7, aporta abundantes testimonios de cronistas que utilizan el término.

<sup>5</sup> Curiosamente, en Partidas, cuando Alfonso X define el origen del oficio escribía *...E por ende antiguamente, los antiguos Emperadores e los reyes que avían tierra de mar, quando armavan navios para guerrear sus enemigos, ponían cabdillo sobre ellos, que llaman en latín dinioratus, que es tanto dezir en romance como cabdillo que es puesto o adelantado sobre los maravillosos fechos e al que llaman en este tiempo almirante*. PARTIDAS, II, 9, 24.

flota en aquella época habría explicado que la autoridad del emir se hubiera mantenido en materia naval. Posteriormente, la evolución del reino sículo-normando animaría a los monarcas a descargar al emir de su poder civil para confirmarle únicamente en sus atribuciones navales, y la transformación semántica sería menos de una palabra que de un oficio de la corte<sup>6</sup>.

Esta teoría fue criticada por Menager que planteó con sólidos argumentos una evolución distinta. Según este autor los normandos que llegaron a la Italia meridional no disponían de una flota digna de consideración y desde luego, la conquista de las grandes ciudades marítimas de Apulia y las posteriores expediciones de Roberto Guiscardo y Roger I no hubieran sido posibles sin el concurso de una poderosa armada; todo lo cual evidencia la existencia de una organización preexistente, que no podía ser árabe, porque desde comienzos del siglo XI los esfuerzos bizantinos habían dado como resultado la práctica destrucción de la piratería musulmana y por extensión de la flota siciliana, concluyendo su explicación afirmando que el núcleo de la flota normanda estaría constituida por marinos calabreses, originarios de los puertos bizantinos de Reggio, Tropea, Otranto, Tarento, etc, utilizados con regularidad por los normandos en sus distintas campañas<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> AMARI, Michele, *Storia dei musulmani di Sicilia*, Ed. C.A. Nallino, v. III, Catania, 1939, págs. 365-368.

<sup>7</sup> MENAGER, *Op. Cit.*, pág. 81.

La misma situación geográfica de Constantinopla y la naturaleza del imperio, justifica plenamente que los emperadores bizantinos atribuyeran siempre una enorme importancia al desarrollo y conservación de una marina de guerra, que solamente la carencia de medios materiales en determinados momentos históricos imposibilitaría de mantener en su plenitud. A lo largo de los siglos numerosos tratados tácticos prestaron atención a los distintos aspectos referidos a la construcción, mantenimiento y desarrollo de los barcos de guerra y de las personas encargadas de tripularlos, entre ellos, quizá los más famosos fueron el *Taktikon Uspenkij*, que presenta un cuadro de la administración bizantina en vigor durante el turbulento y mal conocido período de la querrela de las Imágenes, e inmediatamente anterior a las grandes reformas de los emperadores de la dinastía macedonia, y en lo que concierne a la organización marítima su contenido aparece aclarado en la obra de Leon VI (886-912) *Naumatica*. En síntesis, esta obra ofrece una codificación de los conocimientos marítimos de su tiempo, adaptados a las condiciones de la época, caracterizada fundamentalmente por las guerras contra árabes y rusos. La compilación trata asimismo de cuestiones técnicas, construcción de navíos, su armamento, equipamiento y entretenimiento, el mando de los barcos de guerra y su disposición durante las batallas. Esta obra en opinión de una afamada especialista, constituye el perfecto *vademecum* del comandante en jefe de la flota.

De finales del siglo X es la obra titulada *Taktikon Oikonomidés*, que presenta una imagen poco favorable de la fuerza naval de Bizancio, en relación a la importancia adquirida por el ejército de tierra. En ella, como en tratados anteriores, aparecía el Drongario del *ploimon*, antiguo comandante de la flota metropolitana, llamado después drongario de la flota imperial. En el *Taktikon Uspenskij* figuraba el drongario como el responsable de los asuntos marítimos, más ministro de marina que Almirante en ejercicio, aunque asumiendo de forma eventual el mando

Obviando el verdadero origen del término, no cabe duda que durante los primeros años del reino normando de Sicilia, la flota parece haber representado un papel protagonista en muchos episodios bélicos, en ocasiones al mando directo de los reyes Roger I ó Guillermo I, y en otras comandadas por personajes como Cristodulo<sup>8</sup>, Jorge de Antioquía<sup>9</sup> ó Maión de Brindisi<sup>10</sup>.

El citado Jorge fue el primero que ostentó los solemnes títulos de *magnus ammiratus* y *amiratus amiratorum*, acompañando a Roger II en sus principales campañas navales, y en quién muchos historiadores modernos han querido ver un gran capitán de mar y el más antiguo Almirante. Posteriormente Maión, al que la documentación también titula *magnus ammiratus* y *amiratus amiratorum*, sin duda el más importante personaje de su tiempo, dotado de gran capacidad política. Desafortunadamente, hubo de desarrollar su labor política

---

de la flota en las grandes expediciones, y además al frente de una auténtica oficina de la mar bajo su dirección, con funcionarios y oficiales que el propio drongario nombraba y relevaba. Apenas transcurrido un siglo, el *taktikon Oikonomidés*, atribuía al drongario y a sus lugartenientes, los *topotèrètai* y a los estrategas de los *themas* marítimos lugares mediocres en el organigrama general.

Ya en el siglo XI, la principal actividad de la flota imperial iba a encaminarse a la recuperación de sus antiguas bases italianas, a las órdenes del jefe supremo de la expedición, que gozaba de plenos poderes. Los destacamentos de la flota estacionados en diversos puntos estratégicos estaban a cargo de los *topetèrètai*. Finalmente, las últimas grandes reformas de la primera mitad del siglo, antes de la definitiva conquista de Sicilia y el sur de la península italiana por los normandos, tuvieron lugar bajo el reinado de Constantino IX (muerto en 1055), en las que aparece el drongario presidiendo un tribunal especial el *sekrèton* del drongario del *ploïmon*, ante el cual se llevaban las causas dependientes de la flota y de las tripulaciones de la marina de guerra. Para controlar la percepción de las aportaciones fiscales destinadas a la flota, tenía en su oficina un protonotario del *ploïmon*, agente fiscal encargado de la administración de los fondos reservados a la marina de guerra, puesto creado en ese momento. Para asegurar el reclutamiento de las tripulaciones, aparecía ayudado por el *anagrapheus* de los *ploïmoi* (Infantes de marina). En síntesis, el drongario asume plenamente el papel de ministro de marina, administrando un presupuesto particular, decidiendo en los asuntos que concernían a sus subordinados, militares y funcionarios, interesándose del entrenamiento de las fuerzas navales del Imperio, y donde se encontrase la flota era su comandante en jefe, al menos nominalmente. Para todo lo concerniente a la flota bizantina, Vid. AHRWEILER, Hélène, *Byzance et la Mer*, Paris, 1966.

<sup>8</sup> Sobre este personaje, Vid. BORSARI, Silvano, «A proposito dell'ammiraglio Cristodulo», en, *Nuova Rivista Storica*, XLI (1957), págs. 476-79, que criticaba con gran agudeza el trabajo de VILLARI, Litterio, «L'ammiraglio Cristodulo e la corte normanna di Sicilia», en *Nuova Rivista Storica*, XLI (1957), págs. 224-45, y MENAGER. *Op. Cit.*, págs. 28-44.

<sup>9</sup> MENAGER, *Op. Cit.*, 44-54.

<sup>10</sup> Este personaje, de extraordinaria importancia en la historia del reino sículo-normando, ha sido objeto de extenso tratamiento historiográfico, entre los que pueden destacarse los siguientes trabajos; HARTWIG, O., «Re Guglielmo e il suo ammiraglio Majone di Bari», en, *Archivio Storico per le provincie napoletane*, VIII (1883), págs. 397-485. GABRIELI, Andrea, «Majone da Bari. Indagini con nuovi documenti», en, *Archivio Storico pugliese*, II (1895), págs. 227-265, y *Un gran statista barese del secolo XII, vittima dell'odio feudale*, Trani, 1899 y MENAGER, *Op. Cit.*, págs. 55-56.

en una época muy turbulenta, obligado a convivir con un monarca débil y una nobleza insaciable, siendo finalmente asesinado en 1160<sup>11</sup>.

Después de su muerte la flota siciliana parece haber caído en un período de crisis profunda, una especie de sopor que se extenderá hasta el año 1177, cuando hace su aparición en la documentación Gualterio de Módica, ostentando el título de *regii fortunati stolii admiratus* y comandando durante 1180-1181 una expedición naval enviada contra los árabes de las Islas Baleares<sup>12</sup>.

Gualterio además de sus actividades navales desempeñó altos cargos en la administración, siendo sustituido por el marino más importante de la historia normando-sícula, Margarito o Margarit de Brindisi, mencionado en múltiples ocasiones en las crónicas medievales. Adornado por los cronistas de cualidades casi legendarias, no cabe duda que era un verdadero lobo de mar dedicado en exclusiva a la actividad marinera, y al parecer incluso pirata en sus años mozos. Desde 1185 figuró en lugar preeminente en todos los hechos navales del reino normando de Sicilia, e inmediatamente después de la conquista de Jerusalén por Saladino fue enviado a Oriente comandando una flota de 60 navíos y 200 caballeros para entorpecer los movimientos del ejército musulmán, interceptando los refuerzos árabes y sobre todo, permitiendo a los latinos su avituallamiento y la reapertura de las comunicaciones interrumpidas desde mucho tiempo atrás por el bloqueo marítimo<sup>13</sup>.

Margarito continuó al frente de la jerarquía naval hasta el final de la dinastía normanda y durante los primeros años del reinado del emperador Enrique VI, aunque perdiera posteriormente su favor, siendo encarcelado y liberado

<sup>11</sup> Para MENAGER, *Op. Cit.*..., pág. 56, esta titulación no sería otra que emir de emires, en su significación de primer ministro, y la de emir no habría que interpretarla sino como dignidad palatina, confiriendo únicamente a su portador un prestigio particular, derivado del título otorgado por Roberto Guiscardo al primer gobernador militar de Palermo, *Op. Cit.*, pág. 87, en tanto que TAKAYAMA, Hiroshi, *The administration of the norman kingdom of Sicily*, Leiden, 1993 se inclina por su acepción de Almirante, e incluso llega a definir el período que abarca hasta 1140 como la era de los almirantes. Más adelante, el citado autor al describir el reinado de Guillermo II, consideraba haber tenido lugar una evolución del antiguo título en dos direcciones distintas; como el más importante oficial de la corte real (el simple *amiratus*) y como Almirante de la flota real (*regii fortunati stolii amiratus*), pág. 130.

<sup>12</sup> En opinión de MENAGER, *Op. Cit.*, pág. 95, fue entonces cuando se produjo la identificación definitiva del emir como cabeza de la jerarquía naval y sin duda alguna *admiratus regii stolii* significaba emir o jefe de la flota real, opinión con la que se muestra de acuerdo TAKAYAMA, *Op. Cit.*, pág. 131.

<sup>13</sup> Sobre este personaje, Vid GARUFFI, Carlo Alberto, «Margarito di Brindisi conte di Malta e Ammiraglio del Re di Sicilia», en, *Miscellanea di Archeologia, Storia e Filologia dedicata a Antonio Salinas*, Palermo, 1907, págs. 273-282 y MENAGER. *Op. Cit.*, págs. 96-103. Sobre la situación en Tierra Santa, sigue siendo de obligada consulta la obra clásica de RUNCIMAN, Steven, *Historia de las Cruzadas*, Madrid, Alianza Universidad, 1973, en especial el vol. III.

años después. El título que ostentaba y que aparece en algunas donaciones hechas a fundaciones piadosas no cabe duda que era sumamente expresivo *victoriosi regii stolii ammiratus*<sup>14</sup>.

En opinión de Menager fueron exclusivamente los ecos de la actuación de Margarito en Oriente los que marcaron el éxito del vocablo que servía para definir al jefe de la flota siciliana, y sin duda, Enrique de Champaña, Señor de Tiro, cuando otorgó en 1195 a Gaforio como representante de la comuna de Génova amplios privilegios comerciales en Acre titulándole *victoriosi stolii Januensium ammiratus*, pensaba en Margarito<sup>15</sup>.

Así, cuando el término comenzó a ser usado por los marinos genoveses se produjo la ruptura semántica del mismo, y en adelante la palabra *amiratus* pasaría a significar a la vez emir y almirante, alcanzando un desarrollo extraordinario en todo el área mediterránea, además con gran rapidez y afectando incluso a los musulmanes del norte de África, que tomaron el término de la lengua española. En el Imperio Bizantino aparecerá reseñado desde 1302 cuando los almogávares entraron al servicio de Andrónico II<sup>16</sup>.

Desde el momento en que el emperador Enrique VI accedió al trono siciliano se inauguró un largo período de colaboración con marinos genoveses, expertos en las cuestiones navales, ostentando habitualmente la dignidad de Almirantes de la flota imperial y recibiendo títulos tan expresivos como *ammiratus regni*, o *imperialis stolii ammiratus*. Esta tendencia culminó en 1239 cuando el emperador Federico II promulgó los *Capitula pertinentia ad Officium Ammiratiae*, de enorme transcendencia para el futuro de los Almirantes al dotarles de un perfil institucional plenamente caracterizado, sirviendo de modelo a una de las líneas en las que evolucionó el oficio durante el siglo XIII, al convertirse en la más eminente dignidad militar de la dinastía angevina de Sicilia y de la Corona de Aragón<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> TAKAYAMA, H., *Op. Cit.*, pág. 131.

<sup>15</sup> MENAGER, *Op. Cit.*, pág. 106.

<sup>16</sup> El nuevo oficial aparece a las órdenes del megaduque, y en la lista de las dignidades transmitida por el *Pseudo Codinus* de la segunda mitad del siglo XIV, el *amiratus*, ocupa en el orden de precedencia, el rango 37º, en tanto que el megaduque era el 1º, y el gran drongario de la flota el 26º, MENAGER, *Op. Cit.*, págs. 108-109.

<sup>17</sup> Capítulos del Oficio de Almirante de Sicilia. 1239.

Facultad para nombrar en cada arsenal uno o varios comisarios encargados de la dirección de los trabajos, correspondiéndole también la supervisión las cuentas (A.1).

Facultad por sí y por gente a sus órdenes de supervisar y dirigir la construcción y reparación de navíos, pudiendo designar uno o dos hombres prudentes que realicen dicha función. Las cuentas, una vez confeccionadas, debían enviarse a la corte (A.2).

Le corresponde la vigilancia y policía de los mares, debiendo perseguir a los piratas y proteger los navíos de comercio de los corsarios. Nadie puede dedicarse al corso sin su autorización y a

La otra línea evolutiva del oficio tuvo su origen en Génova, donde es bien sabido que las actividades marineras siempre gozaron de gran predicamento. Sin embargo sus gobernantes no concedieron a los oficiales navales apenas

quienes les permita, deben depositar en sus manos una caución y cuidarse de que no se haga ningún daño a los amigos y fieles del rey, bajo pena de devolución de lo robado y sin perjuicio de las penas que les imponga el Almirante. Si la caución fuera insuficiente el Almirante debe devolver lo que falte. Recibe quejas de comunidades o personas víctimas de actos de piratería, o si éstas no quisieran hacer justicia el Almirante tiene facultad para coger sus bienes hasta cumplir la reparación de los daños causados (A.3).

Para mantener la paz, se le conceden derechos de jurisdicción muy extensos, no sólo en el ámbito civil y criminal sobre oficiales y empleados en los arsenales, por si mismo y por sus delegados; también sobre oficiales y marinos de las flotas del estado cuando se armen para la guerra, quince días antes y quince después del armamento de los bajeles (A.5).

Nombra los comandantes de los navíos, los cómites o capitanes de la flota y tiene derecho a revocar los que le parecen inútiles o incapaces y nombrar otros expertos y suficientes (A.6).

De esta facultad se exceptúan los que habían recibido el cargo como feudos hereditarios, concedidos por los antiguos reyes normandos. Tiene derecho el Almirante solamente cuando uno de ellos muere sin heredero legítimo de conferir en el mismo año a gente experta una infeudación nueva del oficio de cómite (A.7).

Facultad para exigir por carta a comunidades o particulares, hallados culpables de pillaje o robo en el mar, reparar los daños y restituir lo que han cogido. En el supuesto de que rehusaran impartir justicia, con derecho de tomar sus bienes hasta la completa reparación de los daños causados. Merced en paz y en guerra de armar cuatro galeras para el servicio real y requerir a los oficiales sin otro mandamiento del rey, la recepción de las sumas necesarias para el armamento de las cuatro galeras (A.8).

Si debiera dar cuenta de las sumas así pagadas, puede presentar únicamente sus libros de cuentas sin otra garantía (A.9).

En el supuesto de capturar al Almirante de la flota enemiga le corresponden los bienes tomados por él (A.10).

También las armas, vestidos, paños y otras cosas capturadas en navíos enemigos (A.11).

Le corresponden un derecho preferente sobre los víveres de cada navío de la flota (A.12).

Recibe como gages una onza de oro cada día de la corte y cada año, en Nápoles, Mesina y Brindisi 100 cargas de trigo y 10 de vino en cada villa y en su defecto, su valor (A.13).

Son de su propiedad todos los cordajes e instrumentos inútiles abandonados en los arsenales, después de la campaña (A.14).

Le corresponde la vigésima parte de lo que capturara de sarracenos, personalmente por mandato del rey o por otros bajo su mandato (A.15).

Si concluye un tratado con sarracenos o berberiscos por el cual tengan que pagar un tributo al rey de Sicilia, le corresponde una décima parte (A.16).

El rey le da el derecho percibido por la corte sobre navíos y bajeles extranjeros que naufraguen en las costas del reino (A.17).

Le confirma al Almirante todos los derechos que sus predecesores habían tenido costumbre de recibir de la corte, de marinos y otros navegantes (A.18).

Se le permite sacar de todos los puertos del rey sin pagar derechos de las mercancías compradas por él y cargadas en sus navíos (A.19).

Finalmente ordena a todos los oficiales del reino reciban al Almirante en su oficio y le obedezcan y le sean guardados sus derechos (A.20).

Estos capítulos fueron editados por primera vez por TUTINI, Camillo, *Discorsi de Sette Officii overo de Sette Grandi del Regno di Napoli*, Roma, 1666. Dada la imposibilidad de consultar

margen de actuación, correspondiendo a los cónsules de la ciudad las competencias más extensas sobre todo lo que hacía referencia al cuidado de los barcos y de las expediciones náuticas, y encomendando siempre el mando a uno de los cónsules, elegido por sus pares.

Los cambios acaecidos a finales del siglo XII tuvieron el consiguiente reflejo en las instituciones navales de la república genovesa. A finales de 1196 se produciría la creación de ocho rectores con funciones variadas, siendo una de ellas el armamento de las galeras. No obstante, dicha actividad era competencia del Podestá, así como la construcción de nuevos barcos, en compensación, al parecer entre ellos se elegían los comandantes de las operaciones navales. Pocos años más tarde, en 1206 y como consecuencia de la guerra contra pisanos, venecianos y el regente del reino de Sicilia, van a figurar cuatro oficiales adjuntos al Podestá, recibiendo el título de *consules maris*.

---

esta obra, hemos utilizado una copia que aparece en la obra de ALIANELLI, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime della provincie Napoletane* (Nápoles, 1877, págs. 179-186). Sobre la significación y evolución del oficio de Almirante en Sicilia durante la segunda mitad del siglo, sigue siendo de utilidad la obra de CADIER, Leon, *Essai sur l'Administration du royaume de Sicile sous Charles I<sup>er</sup> et Charles II<sup>er</sup> d'Anjou*, Paris, 1891, págs. 173-93.

En opinión de MENAGER. *Op. Cit.*, págs. 116-118 los capítulos no representaron una creación original y espontánea, sino una suerte de codificación que puede considerarse como costumbres establecidas desde mucho tiempo atrás, y así el emperador Federico II se refiere en el artículo 18 a la costumbre de los derechos del Almirante, y en cuanto al A. 7 permite remontar la institución de los cónsules a los reyes normandos.

Como conclusión, el Almirantazgo se presenta a los historiadores como la primera formación naval organizada de la Europa medieval, resultando normal que en esta época de cristalización de todas las marinas mediterráneas, los *Capitula* hayan servido de ejemplo.

Posteriormente, durante el reinado de Carlos I de Anjou, éste respetó una gran parte de los privilegios del Almirante, suprimiendo los que ya no tenían razón de ser en dicha época, pero reservando al rey la dirección suprema de las operaciones y la obligación del Almirante de consultarle.

El primer gran Almirante de Carlos de Anjou fue Guillermo de Beaumont, que ejerció el cargo de 1265 a 1269 y el 29 de marzo de dicho año recibió unos capítulos relativos al oficio, donde vuelven a encontrarse algunas disposiciones de la ordenanza de Federico II. En general van a perder los Almirantes autonomía, al depender más directamente de las órdenes del rey, pero a cambio se le reconocen mayores derechos económicos, siendo asignados de los gastos fijos de la corona.

Durante su reinado no hizo ninguna modificación a las funciones y atribuciones como estaban reguladas en la Instrucción de 1269, sin embargo el ejercicio del oficio se modifica por la creación a título permanente de oficiales que no existían antes de la Casa de Anjou salvo en circunstancias excepcionales y con una misión temporal. Fueron creados Vicealmirantes a título provisional, después sería regularizada siendo una circunscripción particular en la que el ejercicio de su actuación y sus atribuciones aparecen reguladas también por instrucciones y ordenanzas.

En general para todo lo referente a esta cuestión, así como para la evolución del oficio durante la época angevina, Vid. CADIER, L., *Essai...*, págs. 176-90.

En el año 1226 aparecía la mención de un *admiratus galearum pro comuni Janue*, aunque el título tardaría tiempo en estabilizarse pues en 1241 se le da como equivalente al de *capitaneus*. El reclutamiento de los jefes navales deja de efectuarse entre los oficiales de la ciudad salvo en circunstancias extraordinarias, en las cuales el Podestá en persona tomaba el mando de la flota, aunque el oficio continuaría siendo temporal, finalizando su autoridad una vez terminada la campaña. Un año después se perfiló con más precisión su composición con el Podestá como Almirante de la flota, dividida en compañías, mandadas por *protontinus* y finalmente un *comitus* a la cabeza de cada barco.

A esta jerarquía vendría a añadirse en 1245 la presencia de consejeros en número variable, en función sin duda de la importancia de las escuadras. Con la creación de estos oficiales las funciones del Almirante aparecen perfectamente fijadas; es el comandante en jefe de las flotas armadas por la Comuna para una campaña, recibiendo de ella los objetivos y las consignas de una manera precisa, pudiendo ser destituido en cualquier momento y compartiendo el mando con otro Almirante según el número de barcos que le fuera confiado.

Finalmente en 1282 un decreto dispuso que el título de Almirante debía ser ostentado por los jefes de una flota compuesta al menos de diez navíos, y además ante la necesidad de adoptar una decisión importante en el curso de la navegación, se tomaría después de una deliberación con los consejeros, aunque a él corresponderían todos los derechos de jurisdicción sobre sus marinos<sup>18</sup>.

## II. LAS PRIMERAS FLOTAS DE CASTILLA

Tradicionalmente se ha venido considerando que fue el Arzobispo de Santiago Diego Gelmírez quien primero contrató los servicios de marinos italianos ante la ausencia de tradición náutica en el reino, encargando a un genovés llamado Ogerio la construcción de dos galeras, a las que posteriormente se uniría una más. Años más tarde Alfonso VII, para la empresa de Almería en 1147, nuevamente recurriría a navegantes de dicha procedencia<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Para todo lo concerniente a este asunto, vid. MENAGER. Op. Cit., págs. 126-31.

<sup>19</sup> Para la historia de la Marina castellana, Vid. SALAS, Francisco Javier de. *Marina española de la Edad Media*, Madrid 1865, obra cuyo principal mérito consistió en ser la primera en abordar de forma ordenada el estudio de la Marina, al que seguiría el clásico de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Marina de Castilla*. Madrid 1894. Ya en este siglo han aparecido obras con un mayor apoyo documental, como es el caso de la monografía imprescindible de PÉREZ EMBID, Florentino, *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, 1944, que inauguró un fecundo debate historiográfico, y «La Marina real castellana en el siglo XIII», en, *Estudios de Historia Marítima*, Sevilla 1979, págs. 71-18; las de CASARIEGO, José Evaristo. *Historia del*

Al mismo tiempo los reyes castellanos tuvieron el acierto de estimular el desarrollo de numerosas villas litorales, destinadas a representar en el futuro un activo papel en todo lo concerniente a las actividades marineras, recurriendo a los servicios de estas gentes del litoral cantábrico cada vez que la necesidad les obligara a disponer de barcos y expertos marinos.

En este sentido, conviene recordar la figura de un experto capitán cántabro Ruy García de Santander, posteriormente Almirante de Castilla, que mandó las fuerzas navales que intervinieron en la conquista del reino de Murcia entre 1244 y 1246<sup>20</sup>. Curiosamente, y a pesar de sus cualidades, en el momento de la conquista de Sevilla, Fernando III no requirió sus servicios, sino los de un personaje que con el transcurso del tiempo alcanzaría caracteres casi legendarios, el famoso Ramón Bonifaz. De origen francés debió establecerse en la ciudad de Burgos en la década de los veinte, dedicándose a actividades mercantiles con bastante éxito y llegando incluso a desempeñar en 1246 el oficio de alcalde. No cabe duda que contaba con buenas relaciones que le sirvieron para ser conocido en la corte, recibiendo el honroso encargo del Rey Santo de preparar una flota para la empresa sevillana. Esta fuerza naval de prestación, de propiedad privada y compuesta por 13 navíos —naos y galeras—, se hizo a la vela desde los puertos cantábricos en el verano de 1247, interviniendo activamente en numerosas acciones navales contra las pequeñas embarcaciones de los musulmanes, y por supuesto en el famoso episodio de la rotura del puente de barcas. La ciudad hispalense finalmente se rindió el 23 de noviembre de 1248 y la flota castellana que tan activo papel había representado en estos acontecimientos fue licenciada a principios de 1249, retornando a sus hogares los marinos cántabros<sup>21</sup>.

Prácticamente todos los historiadores, siguiendo la Crónica General, han coincidido en la descripción de los acontecimientos que culminaban en la conquista de Sevilla. No obstante, las discrepancias comenzaron a aparecer en el momento de establecer la titulación o el oficio de Ramón Bonifaz en su condición de jefe de la flota. Este debate estuvo muy en boga durante la década de los cuarenta y sin duda ha sido al que más líneas han dedicado los historiadores

---

*Derecho y de las Instituciones marítimas del Mundo Hispánico*, Madrid, 1947, GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio, «Origen de la Marina real de Castilla», en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LIV (1948), págs. 29-254, también su Repartimiento de Sevilla. Sevilla, 1951, o el clásico de SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, *Navegación y Comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959, para todo lo que hace referencia al escenario atlántico. Obras más recientes como CERVERA PERY, José, *El Poder naval en los reinos hispánicos*, 1992, ORELLANA, Emilio, *Historia de la Marina de guerra española*, 1993 o CEREZO MARTÍNEZ, Rafael, *La proyección marítima de España en la Época de los Reyes Católicos*, 1991, no aportan, en general noticias de interés para el objeto de este estudio.

<sup>20</sup> GONZÁLEZ, J., *Origen...*, pág. 232.

<sup>21</sup> GONZÁLEZ, J., *Origen...*, pág. 239 y PÉREZ EMBID, F., *La Marina...*, págs. 76-77.

especialistas en cuestiones náuticas. Dejando de lado opiniones de eruditos locales y propagandistas, muchas de cuyas aportaciones suministraron valiosas noticias biográficas, pero a cambio contribuyeron a enturbiar todo lo que hacía referencia a la naturaleza, atribuciones y titulación del cargo militar que desempeñó a lo largo de la campaña, la discusión culminó en dos posiciones encontradas; la que sostenía la condición de Almirante de Castilla de Ramón Bonifaz, y la que propugnó que en ningún momento ostentó semejante dignidad<sup>22</sup>.

En cualquier caso hace años ya que Pérez Embid dejó resuelto el problema con argumentos irrefutables, en relación a la imposibilidad de atribuirle la titulación de Almirante, al tratarse de una dignidad que ni tan siquiera existía entonces en Castilla, proponiendo como alternativa posible la de *guarda mayor de la armada*, con un carácter, además, excepcional como demostraron los acontecimientos que se desarrollaron inmediatamente después de la conquista de Sevilla, cuando la flota fue licenciada y Bonifaz desaparece del primer plano de la escena histórica política<sup>23</sup>.

### III. LA CREACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA CASTELLANA

El 15 de junio de 1251, Fernando III otorgó a Sevilla un fuero basado en el de Toledo, siendo lo más interesante de su contenido en relación con la materia naval las cuestiones referidas al barrio sevillano de la mar.

Al parecer, su origen habría que buscarle entre los veteranos de la armada de Bonifaz, a los que se habían agregado nuevos pobladores. En los planes del monarca todos ellos tenían asignada una función bien determinada como armadores, combatientes e intermediarios en el tráfico mercantil de la ciudad, esta-

<sup>22</sup> Fue PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo...*, págs. 6 y ss., el primero que contradiciendo la opinión tradicional, mantenida desde la Crónica General, Salazar de Mendoza, Ortiz de Zúñiga, etc., sostuvo que no había ningún argumento convincente que demostrara que Bonifaz hubiera sido Almirante de Castilla. A esta postura contestaron inmediatamente después CASARIEGO, J.E., «Esquema histórico de las instituciones marítimas militares de Castilla. La formación de las escuadras», en *Revista General de Marina*, CXIII (1947), págs. 283 y BALLESTEROS BARETTA, Antonio, «San Fernando y el Almirante Bonifaz», en *Archivo Hispalense*, número monográfico, 1948, págs. 15-70, defendiendo la veracidad de la titulación de Bonifaz como Almirante. GONZÁLEZ en su obras ya referenciadas, vuelve a mencionar la carencia de datos que apoyen dicha aseveración, y finalmente PÉREZ EMBID, *La Marina...*, págs. 77-89 analizaba las aportaciones de la historiografía para concluir reafirmando en su hipótesis inicial. Recientemente TORRES SANZ, David, *La Administración central castellana en la Baja Edad Media*, Valladolid, 1982, págs. 235-236 no atribuye apenas importancia al problema, centrándose en los aspectos institucionales del oficio.

<sup>23</sup> PÉREZ EMBID., *La Marina...*, págs. 81-84.

bleciendo un contingente de artesanos que habrían de ocuparse de la construcción naval y de las necesidades militares de sus habitantes<sup>24</sup>.

La especificidad de su actividad principal lógicamente no fue desdeñada por el Rey Santo que les otorgó una jurisdicción especial, siendo lo más llamativo de su contenido el nombramiento de un alcalde propio, con facultad para entender en todos los asuntos concernientes a la actividad marinera, y la posibilidad de apelar su sentencia ante un consejo de seis hombres buenos *sabidores del fuero de la mar*<sup>25</sup>.

### a) El origen del Almirantazgo

El día 30 de mayo de 1252, fallecía en Sevilla Fernando III, siendo enterrado en la iglesia mayor de la ciudad, e inmediatamente después su hijo primogénito Alfonso fue proclamado solemnemente rey de Castilla y León.

La herencia resultaba ciertamente deslumbrante, porque durante el reinado de su padre los ejércitos castellano-leoneses casi habían culminado la reconquista de los antiguos territorios musulmanes, siendo tributarios del monarca los reyes nazaríes de Granada.

Paradójicamente, la situación económica era desastrosa por la presencia de dos síntomas gravísimos, inflación y alza desmesurada de los precios. Para atajarlos y además establecer un primer contacto con sus nuevos reinos, Alfonso X convocó Cortes en Sevilla para el otoño de 1252<sup>26</sup>.

Inmediatamente después el monarca comenzó a mostrar un grado de sensibilidad muy acusado por las cuestiones navales, pretendiendo dar un carácter de estabilidad a los primeros intentos de su padre, y para ello decidió terminar la reconstrucción de las antiguas Atarazanas almohades de Sevilla, ya iniciada en los últimos años del reinado antecedente<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> Se establecía el número de veinte carpinteros, tres herreros y tres barberos-cirujanos. En cuanto a las obligaciones militares, que debían servir tres meses cada año y si el tiempo excediese tendrían retribución especial. A cambio estarían exentos de servir en las huestes de tierra, a no ser las que organizase la ciudad en caso de peligro y dentro de cierto radio geográfico. Vid. GONZÁLEZ, «Origen...», pág. 245 y PÉREZ EMBID, *La Marina...*, pág. 90.

<sup>25</sup> Sobre este particular, Vid MARTÍNEZ GIJÓN, José, «La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media», en *Historias*, Santiago de Chile 1969, págs. 309-22, GACTO FERNÁNDEZ, Enrique, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, 1971, CORONAS GONZÁLEZ, Santos, «La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI», en *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León, 1979, págs. 32-34.

<sup>26</sup> Sobre el reinado de Alfonso X, las dos biografías más recientes son las de GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel, *Alfonso X*, Valladolid, 1993 y O'CALLAGHAN, Joseph, *Alfonso X*, Madrid, 1998.

<sup>27</sup> El solar se alzaba sobre el solar de las antiguas atarazanas, siendo un edificio muy grande, adoptando formas extrañas y formado por diez y seis naves, separadas por fuertes pilares, sobre los

Nada fue dejado al azar, y calafates, galeotes y otros menestrales empleados en el edificio fueron incluidos en el Repartimiento de la ciudad, así como maestros de redes y de galeras, todos ellos bajo las órdenes de Fernán Martínez Baudiña, nombrado alcaide de las atarazanas<sup>28</sup>.

Al parecer los trabajos se desarrollaron con mucha celeridad y Alfonso X pudo disponer muy pronto de barcos propios. Llegaba la hora de buscar personas que capitaneasen las naves y en un primer momento pensó en nobles prestigiosos para encomendarles el mando. En ese sentido parece inclinarse el documento otorgado el 13 de junio de 1253 a Pelay Correa, el famoso Maestre de Santiago, en virtud del cual se comprometía a aparejar una galera con remos y velas y 200 hombres armados, con obligación de servir durante tres meses al año, rehaciéndola cada siete años y repartir las ganancias por mitad. A cambio el rey le hizo entrega de 1.600 aranzadas de olivar en Muros y 250 maravedíes el primer año. Posiblemente de ese momento fue también la concesión a Ruy López de Mendoza de la aldea de Gelves, para que tuviese aparejadas dos galeras<sup>29</sup>.

En fecha posterior, en la que no están de acuerdo los historiadores, tuvo lugar el famoso compromiso suscrito entre Alfonso X y varios marinos, en el que se fijaron las condiciones de servicio en la Marina real. Los citados se comprometieron a ser cómitres del rey declarando haber recibido diversas cosas, cuidar la galera que les fuera entregada teniéndola siempre bien provista de todo cuanto necesitara, y repararla y rehacerla de nuevo cada nueve años para que siempre estuviera dispuesta a navegar. Cada uno de los capitanes debía tener en su embarcación cinco hombres bien armados, todo a su costa. El botín se repartiría por mitad entre el rey y los tripulantes de la galera, con la obligación del cómitre de repararla en un plazo de siete años en el supuesto de que por cualquier causa se perdiera<sup>30</sup>.

Paradójicamente, la Historiografía no ha prestado suficiente atención al papel que representaron los cómitres en estos primeros momentos de existencia de la Marina de guerra castellana, porque todos parecen haber sido personas de reconocida capacidad náutica, franceses, catalanes y genoveses en su mayoría y

---

que vienen a descansar arcos en ojiva, extendiéndose por un gran espacio rectangular, dando frente al río. Vid. TORRES BALBÁS, L., «Atarazanas hispano-musulmanas», en *Al Andalus*, XI, 1946, págs. 198 y ss., y PÉREZ EMBID, F., *La Marina...*, págs. 94-96.

<sup>28</sup> Sobre los pormenores del repartimiento, Vid. GONZÁLEZ, J., *Repartimiento...*, págs. 293-295.

<sup>29</sup> GONZÁLEZ, J., *Repartimiento...*, 296 y PÉREZ EMBID, F., *La Marina...*, pág. 98.

<sup>30</sup> GONZÁLEZ, J., «Origen...», págs. 249-50, da la fecha de 10 de agosto de 1253 para la firma del contrato de las diez primeras galeras, en tanto que PÉREZ EMBID, F., *La Marina...*, pág. 99 se inclina por un momento indeterminado de dicho año, después de analizar las fechas aventuradas en las distintas obras en las que se ha tratado de este asunto.

algunos de ellos procedentes del litoral cantábrico<sup>31</sup>, y no resulta descabellado pensar que informarían a Alfonso X sobre la forma en que las potencias mediterráneas habían organizando sus flotas de guerra siguiendo los modelos siciliano y genovés; el primero otorgaba al Almirante unos poderes muy amplios y una autonomía considerable, en tanto que el segundo al contemplar la existencia de varios Almirantes, le reducía prácticamente a la condición de jefe de armada, mediatizado por la opinión de los cómitres y los funcionarios enviados por la Comuna para restringir cualquier atisbo de autonomía.

Inmediatamente después Alfonso X afrontó el problema que quedaba pendiente porque disponía de embarcaciones y cómitres para capitaneárselas, pero faltaba el jefe de todos ellos. En un momento inicial se decidió por el modelo genovés e incluso la propia denominación del oficio *almirage* parece utilizar su terminología a la hora de definirle<sup>32</sup>, concibiéndole como simple caudillo militar y buscando una personalidad castellana de suficiente prestigio nobiliario para evitar los problemas de precedencia o consideración social que pudieran suscitarse entre sus cómitres. Ya hemos mencionado al Maestre de Santiago y a Ruy Díaz de Mendoza como los más importantes personajes a quienes había dado el mando de galeras, pero finalmente parece que se inclinó por éste último. La elección sin duda fue bien meditada porque se trataba de un noble importante, hijo segundo de Iñigo López de Mendoza, 9º Señor de Llodio —jefe de la rama principal de esta casa nobiliaria—, al que podemos con pleno derecho incluir en la categoría de los ricos hombres castellanos y que había representado un papel lucido como uno de los tres árbitros del Repartimiento de Sevilla.

La fecha de creación de la máxima autoridad naval ha venido siendo objeto de discrepancia, pero no cabe duda que parece constituir un argumento decisivo para los defensores de la aparición tardía del oficio el famoso privilegio rodado de diciembre de 1254 en el que por vez primera figura en la lista de confirmantes un *almirage*<sup>33</sup>.

La no inclusión del oficio de Almirante en el Espéculo ha sido una nueva dificultad que añadir a los problemas planteados por su creación, lo que obliga a reflexionar sobre los motivos porque no resulta lógico que el Rey Sabio hubiera olvidado a un oficial que nacía investido de importantes responsabilidades. Tal vez su exclusión pudo deberse a la circunstancia de haber redactado con anterioridad todo lo concerniente a las cuestiones bélicas y existir una carta

<sup>31</sup> GONZÁLEZ y PÉREZ EMBID en sus obras ya varias veces referenciadas, dan la relación de los cómitres de la armada real.

<sup>32</sup> En los Anales de Génova, aparece por primera vez en 1211 la mención *amiragius*, referida a Guglielmo Porco, Vid. MENAGER, *Op. Cit.*, pág. 112.

<sup>33</sup> BALLESTEROS BARETTA, Antonio, «La toma de Salé en tiempo de Alfonso X el Sabio», en *Al Andalus*, VIII, 1943, pág. 5, nota 2.

de nombramiento, en la actualidad perdida, anterior en el tiempo al momento del otorgamiento del privilegio rodado de diciembre de 1254, en la que incorporara alguna sucinta descripción de derechos y obligaciones del nuevo oficial que hubiera hecho innecesario por tanto incluirle en el Espéculo<sup>34</sup>.

La nueva dignidad nacía en cualquier caso con un evidente carácter militar que se mantuvo en la primera fase de su existencia, aunque Ruy López de Mendoza afincado en Sevilla, parece haber continuado con su labor en el repartimiento de la ciudad y no haber participado en acciones bélicas.

## b) Los primeros cambios en el oficio

Alfonso X durante los primeros años de su reinado llevó a cabo una activa política africana, que debe insertarse en su preocupación por el *Fecho del Imperio* y en sus intentos de acometer empresas que le proporcionaran gran prestigio internacional, comenzando a tomar forma en 1257 cuando una flota castellana asaltó una plaza del litoral norteafricano llamada Tangut<sup>35</sup> y continuando en el año siguiente al enviar un oficial a las villas del litoral cantábrico para apereibir barcos y hombres.

La empresa adquirió forma definitiva a comienzos de 1260 cuando el rey viajó a Sevilla para finalizar los preparativos de la expedición que había de tener como objetivo primordial la conquista de la plaza de Salé, entre los cuales estuvo la designación como jefe de la expedición de una persona de toda confianza, el mayordomo Juan García de Villamayor, a quién oficialmente nombró Adelantado Mayor de la Mar el día 27 de julio de 1260<sup>36</sup>.

La transcendencia del nombramiento, lógicamente no ha escapado a ninguno de los historiadores que en los últimos años han considerado la cuestión, debiendo al profesor Torres Sanz un agudo análisis sobre su significado. Para este autor el documento constituye el verdadero nacimiento del Almirantazgo, dedicando especial atención a los tres aspectos básicos que en su opinión se apreciaban claramente en su contenido; el deseo de su equiparación con otro de

<sup>34</sup> Sobre esta obra, Vid. MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo, *Leyes de Alfonso X. El Espéculo*, Madrid, 1985. En apoyo de esta afirmación parece venir sin duda, el posterior nombramiento como Adelantado Mayor de la Mar de Juan García de Villamayor, en el que se en varias ocasiones se habla de derechos de almiraldía.

<sup>35</sup> GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Alfonso X...*, pág. 63.

<sup>36</sup> El documento ha sido utilizado por todos los historiadores que han tratado del problema del Almirantazgo, en esta ocasión hemos manejado la copia del mismo, recogida en *Memorial Histórico Español*, I, págs. 164-165.

reciente creación como era el de Adelantado Mayor<sup>37</sup> atribuyendo a Alfonso X la determinación de dotar al Almirante de una plena caracterización institucional; su carácter unitario para toda la Corona, y en tercer lugar fijando la base geográfica precisa de su actuación<sup>38</sup>.

En el momento de otorgar el documento, el Almirante castellano era el jefe de las galeras del Mediterráneo y posiblemente sin autoridad sobre los marinos de otros puertos del reino. Por ello Alfonso X decidió nombrar un oficial que despejara absolutamente todas las dudas que pudieran suscitarse acerca de la dignidad y competencias del jefe de la flota que iba a acometer la conquista de Salé, titulándole Adelantado Mayor de la Mar con carácter extraordinario y al parecer por primera y última vez<sup>39</sup>.

Así, el Adelantado de la Mar no era el Almirante de Castilla sino un oficial más importante, al que atribuyó unas competencias temporales y específicas, designando a una persona de gran influencia política de su entorno inmediato para que pudiera desempeñar el mando de una flota numerosa, e investido con una autoridad eminente reconocida por los marinos cantábricos a cuyo frente figuraba el experimentado capitán Pedro Martínez de Fe, a quien la Crónica de Alfonso X denomina también Almirante<sup>40</sup>.

Es bien conocido el resultado de la operación. La conquista de Salé tuvo más de acción pirática que de campaña con perspectiva de futuro, porque casi inmediatamente después nuevamente levaron anclas hacia la costa andaluza, cargados de cautivos y de riquísimo botín. El oficio de Adelantado Mayor desaparece de la documentación y en los años inmediatamente posteriores sólo encontramos Almirantes, que debieron actuar sin sobrepasar los límites estrictos de la simple jefatura militar<sup>41</sup>, hasta que en un momento indeterminado ante-

<sup>37</sup> Sobre los Adelantados Mayores, Vid. El estudio clásico de PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio, *El Gobierno y la Administración territorial de Castilla (1230-1474)*, 2 vol., Madrid, 1976. Más recientemente, JULAR PÉREZ ALFARO, Cristina, *Los Adelantados y Merinos Mayores de León (s. XIII-XV)*, León, 1990; DE BENITO FRAILE, Emilio, «En torno a las leyes de los Adelantados Mayores», en *Cuadernos de Historia del Derecho*, nº 3 (1996), págs. 275-312 y ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María, *El Adelantado de la Corona de Castilla*, Murcia, 1997.

<sup>38</sup> TORRES SANZ, D., *La Administración...*, pág. 238.

<sup>39</sup> En varios parajes del documento de nombramiento de Juan García como Adelantado de la Mar, y en el momento de hablar de sus derechos, repite en varias ocasiones, derechos que debe haver almiragem, o que le den todos los derechos del almiraldía, sin haber pretendido profundizar más en el desarrollo institucional del oficio.

<sup>40</sup> GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Alfonso X...*, pág. 65.

<sup>41</sup> En este sentido, es curiosa la historia de Hugo Vento, citado por la historiografía española de forma episódica y sin atribuirle la condición de Almirante, y cuya principal particularidad habría sido su nacionalidad genovesa, inaugurando una tendencia que se mantendría en el futuro. Sin embargo, este personaje figura en documentación genovesa, titulado Almirante del rey de Castilla, y suscribiendo en su nombre un contrato con armadores genoveses en 1264, para la

rior a 1265, fecha de la redacción de Partidas, Alfonso X decidió caracterizar el oficio de Almirante de una manera definitiva.

### c) El Almirante de Castilla y los cómitres en Partidas

Una corriente historiográfica clásica, confundida por la importancia que adquirió el oficio con los Enríquez y Colón, ha venido atribuyendo a los Almirantes de Castilla desde su creación unas competencias que eminentes historiadores del Derecho han delimitado en sus auténticos perfiles<sup>42</sup>.

No cabe duda que algunas expresiones grandilocuentes de Partidas pudieron contribuir al equívoco pues en la obra alfonsina el oficio aparece investido de gran consideración<sup>43</sup>, dedicando atención pormenorizada a las condiciones personales, al ritual de la investidura, al juramento del oficial, y a las penas por el incumplimiento de sus obligaciones<sup>44</sup>.

---

construcción de seis galeras. La sublevación de los mudéjares murcianos ocuparon las energías de Alfonso X y los barcos, ya construidos, quedaron sin pagar. Vento desaparece de la documentación y desde luego, parece evidente que la citada titulación no debió significar otra cosa que la cobertura oficial para realizar el encargo. Posteriormente habrá que esperar hasta la época de Benito Zaccaria. Sobre este episodio, Vid. LÓPEZ, Roberto Sabatino. «Alfonso el Sabio y el primer Almirante genovés de Castilla», en *Cuadernos de Historia de España*, XIV(1950), págs. 5-15.

<sup>42</sup> Es en general la opinión defendida por los historiadores de la Marina de guerra castellana. Al mismo tiempo, de los grandes oficios de la Corona de Castilla, el Almirante ha sido uno de los que han merecido más extenso tratamiento historiográfico, por parte de historiadores del Derecho y americanistas, merced a su intervención en la actividad mercantil, ó haber servido de precedente obligado en el momento de definir las atribuciones y competencias del Almirantazgo de Indias en las Capitulaciones de Santa Fe, firmadas por los Reyes Católicos con Colón. Es el caso, por ejemplo de las ya citadas obras de PÉREZ EMBID, CASARIEGO y GARCÍA GALLO, Alfonso, «Los orígenes de la administración territorial de las Indias», en, *A.H.D.E.*, nº XV (1944), pág. 47 y ss., a las que podríamos añadir más recientemente las aportaciones de MARTÍNEZ GIJÓN, GACTO FERNÁNDEZ, y CORONAS GONZÁLEZ, ya citados, MARTÍNEZ DíEZ, Gonzalo, «Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias después de 1492», en *Poder y presión fiscal en la América española (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, 1986, págs. 67-92, PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio, *Los Oficios de Casa, Corte y Cancillería en Castilla durante la Baja Edad Media*, Tesis Doctoral Inédita, Madrid, 1973, y «El Tratado de Tordesillas. Los Almirantazgos de Castilla e Indias y la jurisdicción mercantil y marítima», en *El Tratado de Tordesillas y su época*, Valladolid, 1995, págs. 455-465, y por supuesto la ya citada anteriormente obra de TORRES SANZ, D. *La Administración castellana...*, págs. 235-246.

<sup>43</sup> *Onde pues que el oficio del Almirante es tan poderoso e tan honrrado, ha menester que aya en si todas aquellas bondades que dize delante de fabla dél e de la guerra de la mar. E seyendo a tal, débelo el Rey amar e fiarse mucho del, e fazerle muy gran honrra e mucho bien* PARTIDAS, II,9,24.

<sup>44</sup> *El que desta guisa fuere escogido para ser Almirante, quando lo quisieren fazer, debe tener vigilia, en la eglesia como si oviese de ser cavallero. E otro día venir debe delante del rey, vestido de ricos paños de seda. E ha le de meter una sortija en la mano derecha, por señal de honrra, que*

Su ámbito competencial básico, en el que están de acuerdo todos los historiadores, es el de caudillo de la mar, jefe supremo de la Marina de guerra<sup>45</sup>. Es por tanto un oficio de enorme responsabilidad, pues aparece al frente de una organización dotada con medios materiales costosos —los barcos—, y humanos muy profesionalizados —cómities, naocheros, proeles, ballesteros y otros hombres de mar y armas—, a los que Partidas dedica atención individualizada.

No obstante, una cuestión muy discutida es la que hace referencia a la existencia o no de competencias judiciales del Almirante de Castilla en los momentos iniciales de la institución.

Dice el Código alfonsino *que él ha poderío desque moviere la flota fasta que torne al lugar onde movió, e ha de oyr las alçadas que los omes fiziessen de los juyzios que los cómitres ovieren dado. E otrosí debe fazer justicia de todos los que fizieren, porque assí como de los que se desmandassen o que fuyessen o que furtassen alguna cosa o que peleassen, de guissa que oviesse y feridas o muerte, fueras ende de los comitres que fuesen puestos por mano del Rey, también, otrosí ha poder que en todos los puertos que fagan por él o obedezcan su mandamiento en las cosas que pertenescen al fecho de la mar como faría el Rey mismo*<sup>46</sup>. Estas frases han dado lugar a una abundante literatura a cargo de quienes han dedicado su atención a la institución, apreciándose varias tendencias, los que consideran que prácticamente desde su nacimiento los Almirantes castellanos aparecen investidos de plenitud competencial<sup>47</sup>, los defensores de una primera superación del ámbito bélico<sup>48</sup> y quienes mantienen que en esta etapa inicial los Almirantes aún no habían sobrepasado el estricto mando militar en su actuación<sup>49</sup>.

---

*le faze. E otrosí una espada por el poder que le da. E en la yzquierda mano, un estandarte de la señal de las armas del Rey, por señal de acabdellamiento que le otorga. E estando assí débele prometer que non escusará su muerte por amparar la fee por acrescentar la honrra e el derecho de su señor, e por pro comunal de su tierra, e que guardará e fará, lealmente todas las cosas que oviere de fazer, segund su poder* PARTIDAS II, 24, 3, *E quando contra ello fiziesse debe aver la pena misma quel adelantado* PARTIDAS, II, 9, 24.

<sup>45</sup> *quando va en la flota, que es asi como hueste mayor, o en el otro armamiento menor que se faze en lugar de cavalgada, como si el rey mismo y fuesse* PARTIDAS, II, 24, 3.

<sup>46</sup> PARTIDAS, II, 9, 24. Los *Capitula* de Federico II reconocían al Almirante derechos de jurisdicción civil y criminal muy extensos, sobre oficiales y empleados de los arsenales y también sobre los marinos de las flotas del estado cuando se armaban para la guerra, 15 días antes y 15 después del armamento de los bajeles (A. 5), facultad recogida posteriormente por el rey Carlos II de Anjou el 26 de octubre de 1296, cuando creó la figura del Almirante de Provenza, independiente del de Sicilia (A.3), en CADIER, *Op. Cit.*, págs. 180 y ss.

<sup>47</sup> Sería por ejemplo, el caso de las obras de PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo...*, págs. 26-27, y CASARIEGO, *Historia...*, págs. 71-72.

<sup>48</sup> TORRES SANZ, *Op. Cit.*, pág. 239.

<sup>49</sup> Suscribimos plenamente lo escrito por MARTÍNEZ DíEZ, G., *Los Almirantazgos...*, pág. 71. el mando militar a lo largo de la historia siempre ha llevado aparejado un poder disciplinar y gene-

Después de analizar la caracterización institucional y las competencias del Almirante llega el momento de analizar otro oficio que no ha merecido apenas atención en la Historiografía, y que en nuestra opinión representa un papel de importancia transcendental en el desarrollo del Almirantazgo y de la Marina de guerra castellana en sus orígenes, el cómitre<sup>50</sup>, cuya creación fue anterior en el tiempo a la del Almirante y previo acuerdo con el Rey y al que las Partidas consideraron en su verdadera dimensión, exigiendo para su desempeño las mismas condiciones objetivas que para el Almirante<sup>51</sup>.

Cuando Alfonso X redactó la guerra naval todavía estarían en activo la totalidad o la mayor parte de los primeros cómitres, que ya habían tenido ocasión de participar en acciones bélicas y demostrar la importancia de la flota de guerra. No cabe duda de que comprendió la necesidad de continuar disponiendo de capitanes profesionales y capaces, manifestando su interés en que los candidatos a cómitres demostraran cumplidamente su competencia con un examen ante *doce peritos de las cosas de la mar* y atribuyéndoles luego una considerable autoridad al frente del navío que se les había asignado<sup>52</sup>.

Como conclusión, creemos que el Rey Sabio analizaría detenidamente los riesgos potenciales que podrían derivarse de un excesivo poder decisorio en

---

ralmente también una jurisdicción especial sobre las fuerzas armadas a sus órdenes, y el Almirante como jefe militar tuvo que integrar desde un principio en su oficio estas competencias necesarias para el ejercicio del mando.

<sup>50</sup> Este oficio, sinónimo de capitán de la nave, contaba con una gran tradición en las marinas mediterráneas, donde recorrió un largo camino en su evolución semántica; así en las Instituciones militares de Vegetio, aparece con el nombre tomado del griego *navarca* y *navicularius*, Vid. LANG, Karl, *Vegetius. Epitoma Rei Militaris, Recensuit*, Stuttgart, 1967, Libro III, XXXII, pág. 151. Posteriormente le encontraremos en la marina bizantina donde las ordenanzas de Leon VI y posteriores distinguen al *kometès*, comandante de una flotilla integrada por 3 a 5 dromones, el *kentarchoi*, capitán del dromón y el *prótokarabos* o piloto de un barco, Vid. AHRWEILER, *Op. Cit...*, págs. 69 y ss. Más adelante el término pasó a la marina siciliana y después a la genovesa en la forma latina de *comitus* con la significación de capitán de barco, donde numerosos testimonios documentales como las ya mencionadas Ordenanzas dan cumplida cuenta de su utilización, sirviendo de referencia posterior a las marinas francesas y angevina. Pensamos que al llegar el término a Castilla traído por los marineros italianos que firmarían el famoso contrato con Alfonso X se planteó un primer problema porque el Rey Sabio no quiso utilizar la traducción castellana estricta del texto, que sería *cómite*, por su evidente parecido con la eminente dignidad de conde, prefiriendo acuñar una expresión nueva como *cómitre*, de clara semejanza, pero a considerable distancia en el plano de consideración social.

<sup>51</sup> Es decir, *sabidor del fecho de la mar y de la tierra, de gran esfuerzo, muy granado y sea leal*. PARTIDAS, II,24,3 para Almirantes y II,24,4 para cómitres.

<sup>52</sup> PARTIDAS, II,24,4. ... Otrosí pueden judgar las contiendas que nascieren entre ellos. Pero si non se pagaren de su juyzio, puedense alçar para el Almirante... No cabe duda tampoco que Alfonso X les investía en Partidas de gran dignidad... *deven vestir paños bermejos e ponerle en su mano un pendón de las armas del Rey e meterlo en la galea tañiendo trompas e añafiles e ponerlo en ella en aquel lugar do debe ser.*

manos de una sola persona, y como buen concededor de los modelos existentes en los países del Mediterráneo decidió idear un sistema de contrapesos que mutuamente equilibraran la balanza para conseguir un mejor funcionamiento de la Marina, estableciendo garantías precisas para evitar que los cómitres de los navíos pudieran ser objeto de abusos y coacciones, sustrayendo al Almirante cualquier competencia disciplinaria sobre sus personas al reservarse en exclusiva su nombramiento y el conocimiento de las cuestiones en que se vieran implicados, y al mismo tiempo incorporando disposiciones en relación al inventario y reparto del botín que debía realizarse por mandato del Almirante con la presencia de todos o la mayor parte de los cómitres de la flota<sup>53</sup>.

Lógicamente, en este juego de contrapesos tampoco el Rey olvidó definir con exactitud el papel que correspondía a los cómitres en el esquema que había ideado para la Marina de guerra, estableciendo medidas que afirmaban claramente la supremacía del Almirante<sup>54</sup>, exigiéndoles responsabilidades penales y patrimoniales por las sentencias injustas o erradas y por los daños ocasionados en sus barcos<sup>55</sup>, y sanciones rigurosas por el negligente cumplimiento de sus obligaciones culminando en la pena de muerte para las insubordinaciones o revueltas contra el Almirante<sup>56</sup>.

<sup>53</sup> PARTIDAS, II, 9, 24. En este aspecto nuevamente Alfonso X se apartaba decididamente de la tradición siciliana, pues los *Capitula* reconocían a los Almirantes la facultad de nombrar y revocar los *comites*, (A.6), con la única excepción de aquéllos que recibieron sus oficios como feudos hereditarios de los reyes normandos, aunque cuando uno de ellos muriera sin herederos legítimos el Almirante podría conferir en el plazo de un año, una nueva infeudación (A.7). En este mismo sentido se manifiestan las Ordenanzas de Carlos II de 1296 (A.4).

<sup>54</sup> PARTIDAS, II, 9, 24. *E otrosí deven oebedescer su mandamiento los cómitres e todos los otros que fueren con él en la flota o en la armada e acabdillarse por él, así como farían por el Rey mismo.*

<sup>55</sup> PARTIDAS, II, 24, 4.

<sup>56</sup> PARTIDAS, II, 24, 4.