

## La alcaldía de la mar de Sanlúcar de Barrameda (siglos XV-XVII)

*Les maires de la mer de Sanlúcar de Barrameda (ss. XV-XVII)*

*The mayors of the sea of Sanlúcar de Barrameda (ss. XV-XVII)*

*Sanlucar de Barramedako itsas-alkatetza (XV-XVII m.)*

Luis PAREJO FERNÁNDEZ\*

Universidad de Córdoba

Clio & Crimen, n.º 20 (2023), pp. 129-148

**Resumen:** Este trabajo aborda las competencias que tuvieron los alcaldes de la mar de Sanlúcar de Barrameda durante los siglos XVI y XVII partiendo de las ordenanzas de la casa ducal de Medina Sidonia y un pleito que el propietario de un navío de la Carrera de Indias puso contra el alcalde de la mar de Sanlúcar y uno de los pilotos de la barra por haber entrado y sacado sin permiso un cajón de cochinilla.

**Palabras clave:** Alcalde de la mar. Piloto de barco. Sevilla. Carrera de Indias. Pleito. Sanlúcar de Barrameda.

**Résumé:** Cet ouvrage traite des pouvoirs que les maires de la mer de Sanlúcar de Barrameda avaient au cours des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, à partir des ordonnances de la maison ducal de Medina Sidonia et d'un procès que le propriétaire d'un navire de la Carrera de Indias a déposé contre le maire de la jument de Sanlúcar et l'un des pilotes de la Barra pour avoir entré et retiré sans autorisation, une boîte de cochenilles.

**Mots-clés:** Maire de la mer. Pilote de bateau. Séville. Carrera de Indias. Procès. Sanlúcar de Barrameda.

**Abstract:** This paper deals with the powers that the mayors of the sea of Sanlúcar de Barrameda had during the XVI and XVII centuries based on the ordinances of the ducal house of Medina Sidonia and a lawsuit that the owner of a ship of the Carrera de Indias, filed against the mayor of the sea in Sanlúcar, and one of the pilots of the Barra for having entered and removed a box of woodlice without permission.

**Keywords:** Mayor of the sea. Boat pilot. Sevilla. Carrera de Indias. Lawsuit. Sanlúcar de Barrameda.

**Laburpena:** Lan honetan Sanlucar de Barramedako itsas-alkateek XVI eta XVII mendeetan izan zituzten eskumenak lan-tzen dira, Medina Sidoniako duke-etxecko ordenantzetatik abiatuta, eta baita ere Indietako Karreran murgilduta zegoen itsasontzi baten jabeak Sanlucarreko itsas-alkate baten eta barrako pilotoetako baten kontra hasitako epaiketa bat oinarri hartuta, zeinean kotxinilla-kaxoi bat baimen barik hartu izana salatzen zuen.

**Giltza-hitzak:** Itsas-alkatea. Itsasontziko pilotoa. Sevilla. Indietako Karrera. Epaiketa. Sanlúcar de Barrameda.

\* **Correspondencia a / Corresponding author:** Luis Parejo Fernández. Departamento Historia Moderna, Contemporánea y de América, Universidad de Córdoba, dirección Plaza del Cardenal Salazar, 3 (14003 Córdoba). – [luisparejo@gmail.com](mailto:luisparejo@gmail.com) – <https://orcid.org/0009-0004-9913-833X>

**Cómo citar / How to cite:** Parejo Fernández, Luis (2023). «La alcaldía de la mar de Sanlúcar de Barrameda (siglos xv-xvii)», *Clio & Crimen*, 20, 129-148. (<https://doi.org/10.1387/clio-crimen.25676>).

Recibido/Received: 2023-04-23; Aceptado/Accepted: 2023-09-01.

ISSN 1698-4374 / eISSN 2792-8497 / © 2023 Clio & Crimen (UPV/EHU)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

## 1. Introducción

**D**urante la Baja Edad Media y toda la Edad Moderna, el golfo de Cádiz fue el punto de encuentro de cuatro grandes rutas comerciales; la del norte de Europa, la mediterránea, la del litoral africano del atlántico, y la de Indias. Gran parte de la actividad marítima comercial se articuló en torno al puerto de Sevilla y la extensa red de puertos y aduanas que conformaban el Almojarifazgo Mayor de Sevilla, siendo el río Guadalquivir el eje conductor de todo éste fenómeno.

El espacio portuario de Sanlúcar de Barrameda fue usado como antepuerto de Sevilla por estar ubicado en la desembocadura del Guadalquivir. El tráfico marítimo y la actividad comercial de Sanlúcar fue muy intensa durante los siglos XVI y XVII por varias causas, entre las cuales se encuentran la celebración de dos vendejas durante los meses de febrero y marzo, y septiembre y noviembre, y la salida o llegada de la flota de Indias entre los meses de abril, mayo, agosto, septiembre, octubre e incluso noviembre, si tenemos en cuenta los retrasos que podían producirse<sup>1</sup>. El éxito o el fracaso de toda la actividad marítima y comercial que concentraban Sevilla y Sanlúcar dependía de la gestión que hiciesen los alcaldes de la mar del tráfico marítimo de la barra y el río hasta Trebujena y los puertos de Sanlúcar, y de la pericia y los conocimientos de un puñado de hombres que ejercían como pilotos de Sanlúcar por el peligro que suponía conducir un navío por el canal de navegación de la barra.

La escasez de trabajos que tratan sobre la alcaldía de la mar y los pilotos de la barra de Sanlúcar de Barrameda nos ha sorprendido a la vez que nos ha animado a profundizar en las competencias que tuvieron los alcaldes de la mar en la capital administrativa, económica y jurisdiccional de la casa ducal de Medina Sidonia, puesto que una parte importante de nuestra línea de investigación trata el funcionamiento de las administraciones que los Medina Sidonia tenían operando en el espacio portuario de Sanlúcar, el tráfico marítimo del Guadalquivir y las rutas comerciales que realizaban los navíos que navegaban por esas aguas. De esos trabajos destacamos los acercamientos que Rodríguez Liáñez, Salas Almela y Parejo Fernández han hecho sobre la alcaldía de la mar y los pilotos de Sanlúcar entre el final del siglo XV y la primera mitad del siglo XVII<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Luis Salas Almela, «Nobleza y fiscalidad en la Ruta de las Indias. El emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)», *Anuario de Estudios Americanos* 64, n.º 2 (2007): 13-16. Luis Salas Almela, *La más callada revolución. Conflictos aduaneros, nobleza y Corona de Castilla (1450-1590)* (Madrid: Sílex Universidad, 2020), 182-185.

<sup>2</sup> Laureano Rodríguez Liáñez, «La alcaldía de la mar. Un oficio señorial en la Sanlúcar de fines de la Edad Media», *Actas de Hespérides: XI Congreso de Profesores Investigadores* (1992), 621-630. Luis Salas Almela, «La Casa de Medina Sidonia y el paso de la Barra de Sanlúcar (siglos XVI-XVII)», en *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda 2* (Madrid, Junta de Andalucía, 2011), 145. Luis Parejo Fernández, «El espacio portuario de Sanlúcar durante la época de la Circunnavegación» en *La Sanlúcar de la I vuelta al Mundo (1519-1522): La ciudad que conocieron Magallanes y Elcano*. (Sanlúcar de Barrameda, Fundación Infantes Duques de Montpensier, 2022), 108.

El panorama cambia si nos vamos a los estudios que se han hecho sobre las cofradías de mareantes de la costa del Cantábrico durante la Baja Edad Media, y el papel que tuvieron los alcaldes de la mar como jueces encargados de resolver todas las cuestiones y causas relacionadas con el mar. Por citar algunos de los trabajos, destacamos el que Suárez Álvarez hizo sobre el gremio de mareantes de Lúcar, el que hicieron Garay Salazar y Ojeda San Miguel sobre la cofradía de pescadores y mareantes de San Andrés y San Pedro de Castro Urdiales, o los que más recientemente han hecho Solórzano Telechea sobre las ordenanzas de San Vicente de la Barquera, y Serna Vallejo sobre de las cofradías de navegantes de Laredo, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera y Santander, y los conflictos que esos gremios tuvieron con otras entidades cuando la corona reconoció la jurisdicción marítima gremial a algunas de esas hermandades<sup>3</sup>.

## 2. El espacio portuario de Sanlúcar de Barrameda

En la documentación bajomedieval y moderna solemos encontrar la expresión «los puertos de Sanlúcar» como una referencia a los numerosos fondeaderos, puertos y cargaderos que había en el término de Sanlúcar de Barrameda<sup>4</sup>. Cada uno de los enclaves era conocido con un topónimo que podía hacer referencia a una serie de características relacionadas con la geografía del lugar o los usos que tuvieron. Para evitar confusiones, hemos añadido un plano de la barra del río Guadalquivir con los topónimos de los bajos, fondeaderos, cargaderos y puertos que tenía Sanlúcar en el siglo XVI. Hemos incluido también los nombres de algunos lugares que nos van a ayudar a identificar las zonas que formaban parte del espacio portuario de la villa, y las que se llevaban a cabo en cada una de las zonas<sup>5</sup>.

En el sector B3 del plano podemos ver representados el puerto de la Balsa en una rada que había junto a la punta del Espíritu Santo<sup>6</sup>. Fue usada como fondeadero para embarcaciones de poco calado desde principios del siglo XVI. Velázquez

---

<sup>3</sup> María Jesús Suárez Álvarez, «El «novilísimo gremio» de mareantes de Lúcar. Ordenanzas del Novilísimo Gremio de mareantes y navegantes fijosdalgos de la villa y puerto de Lúcar y Tierra de Valdés, del año 1468» *Asturiensia medievalia*, n.º 2 (1975): 239-258. Javier Garay Salazar, y Ramón Ojeda San Miguel. *Proa a la villa: notas históricas del Noble Cabildo de Pescadores y Mareantes de San Andrés y San Pedro de Castro Urdiales*. (Bilbao: Beta III Milenio, 2003). Jesús Ángel Solórzano Telechea, «Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera: un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media», *Anuario de historia del derecho español*, n.º 81 (2011): 1029-1050. Margarita Serna Vallejo, «La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia», *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, n.º 38 (2018): 49-76.

<sup>4</sup> AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 927, doc. 19, 1. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 927, doc. 20, 11. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 921, doc. 3, 1.

<sup>5</sup> Luis Parejo Fernández, «Análisis toponímico de la Barra y el entorno del puerto de Barrameda» en *In Medio Orbe III. Barrameda, mucho más que un apellido*. (Sanlúcar de Barrameda: Fundación Puerta de América, 2022), 67-85.

<sup>6</sup> AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 2433, s. f. Gonzalo Acosta Bono, «El espacio económico y social», en *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda 2* (Madrid: Junta de Andalucía, 2011), 241.

Gaztelu describió en el siglo XVIII el lugar como «un remanso de agua salada que ha dejado siempre el mar en aquella parte». En los arenales de aquella playa había algunas infraestructuras precarias que los carpinteros de la ribera usaban para calafatear los cascos de embarcaciones<sup>7</sup>.

En esa misma sección estaba el antiguo puerto de la villa, el puerto de Barrameda y un embarcadero que se encontraba en la orilla oeste del río. El primero se hallaba en la parte de la playa que estaba entre la aduana y las atarazanas. En ese punto cargaban y descargaban los hombres de la mar el pescado y las mercancías de los barcos de acarreo y pesca<sup>8</sup>. El segundo se ubicaba en una ensenada que estaba a cuatro leguas de la villa río arriba y tenía una profundidad que oscilaba entre las ocho y las diez brazas. Medía unas dos leguas de largo y un cuarto de media legua de ancho. La capacidad de acogida del fondeadero era de unos 300 navíos aproximadamente<sup>9</sup>. Comenzó a conocerse como puerto de Bonanza cuando el III duque de Medina Sidonia ordenó construir en 1503 una ermita bajo la advocación de Nuestra Señora de Bonanza. De esa forma, los habitantes que vivían en aquel paraje trabajando en la carga y descarga y apresto de los barcos no perdiesen el tiempo en ir y volver a la villa a escuchar misa<sup>10</sup>. El tercero era un embarcadero que se encontraba en la orilla oeste del río, en la llamada «banda de la Barraca», que se encuentra representada en el sector B2. En aquel paraje estaba el paso de la Barraca, que era el camino que comunicaba Sanlúcar con el condado de Niebla, el Campo del Andévalo y la Ruta de la Plata<sup>11</sup>.

En ese mismo sector B2 se encuentra señalado el puerto de Zanfanejos, que estaba ubicado en una rada hoy colmatada, que se usaba como anexo del puerto de Barrameda. En aquel lugar había un arrabal habitado por los vecinos que trabajaban en el carenado, carga, descarga y apresto, de los barcos de gran tonelaje que fondeaban en aquella abra<sup>12</sup>. Los pobladores aprovechaban el calado de los caños del río para usarlos como diques flotantes y diques secos con la bajamar y la pleamar para varar, limpiar y reparar los cascos de los barcos. Uno de los trabajos que ejecutaron

---

<sup>7</sup> Juan Pedro Velázquez Gaztelu, *Historia antigua y moderna de la muy noble y muy leal ciudad de Sanlúcar de Barrameda*. (Sanlúcar de Barrameda: A.S.E.H.A., 1994), 50-159.

<sup>8</sup> Pedro Barbadillo Delgado, *Historia de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda*. (Cádiz: Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 1942), 673-674. AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4704, fol. 238r-238v. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 2560, s. f.

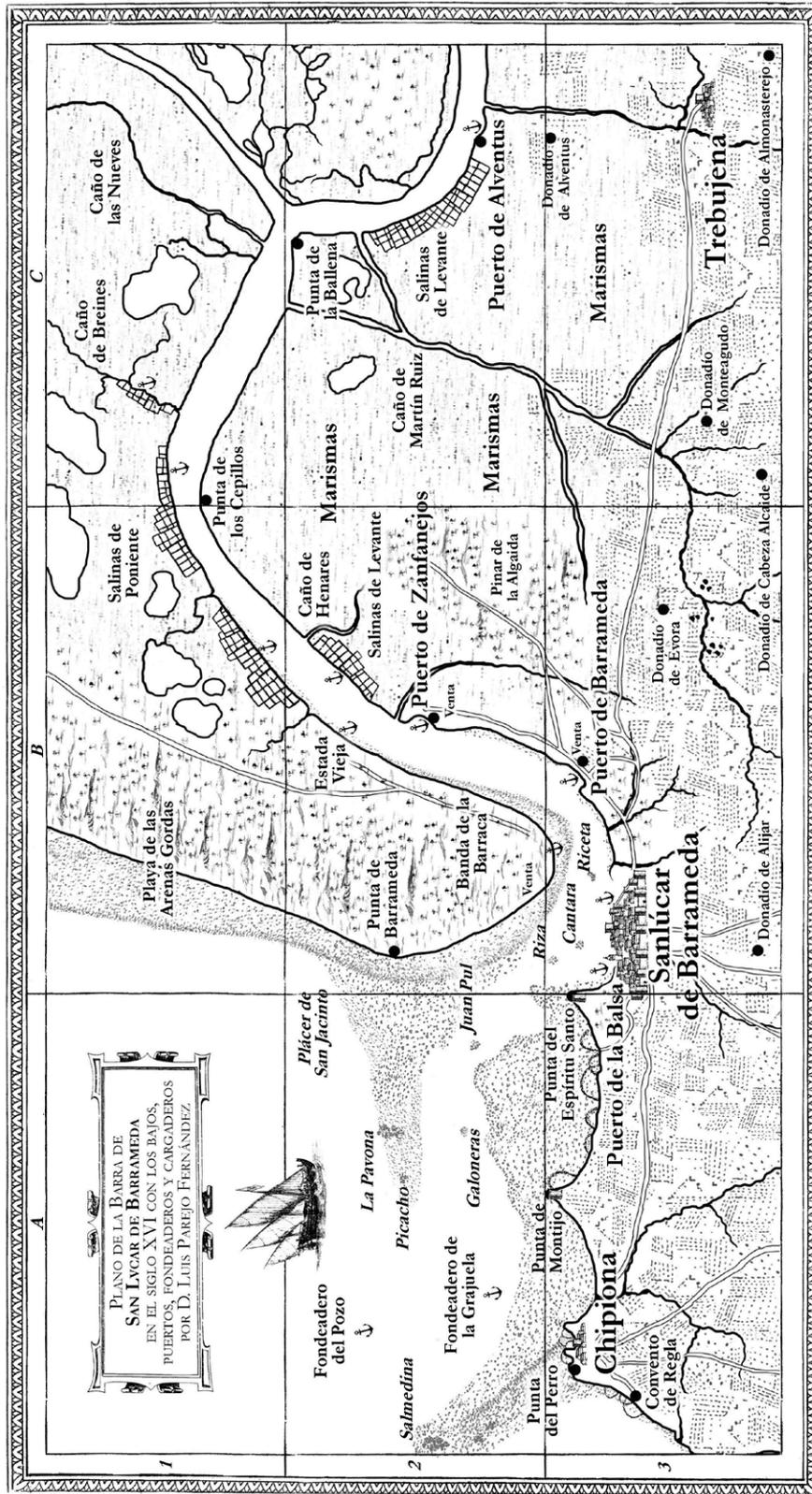
<sup>9</sup> Joseph Beitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. (Sevilla: 1672), 158.

<sup>10</sup> Velázquez, *Historia Antigua...*, 237. Velázquez, *Estado marítimo...*, 154-158.

<sup>11</sup> Luis Salas Almela. *Medina Sidonia. El poder de la aristocracia, 1580-1670*. (Madrid: Marcial Pons Historia 2008), 211-216. Luis Salas Almela, «Los antepuertos de Sevilla: señorío, comercio y fiscalidad en la Carrera de Indias (siglo XVI)», en *Mirando las dos orillas: intercambios mercantiles, sociales y culturales entre Andalucía y América* (Sevilla: Fundación Buenas Letras, 2012), 105-127. Salas, *La más callada...*, 178-268. Los comerciantes solían cargar y descargar sus mercancías en el caño de Tarfia, en Lebrija para no pagar derechos de ondeaje y almojarifazgo porque ese lugar estaba fuera de la jurisdicción de las cinco leguas de los puertos de Sevilla y Sanlúcar, de ahí que desde Sevilla decidiesen ampliar su jurisdicción hasta la barra de Sanlúcar, en: AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1015, doc. 23.

<sup>12</sup> Velázquez, *Estado marítimo...*, 158. Miguel Ángel Ladero Quesada, «Sanlúcar Medieval», en *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda 2* (Madrid: Junta de Andalucía, 2011), 121-123.

Plano de la Barra de Sanlúcar de Barrameda en el siglo XVI<sup>13</sup>



<sup>13</sup> Fuente: Elaboración propia a partir del plano titulado *Barra de Sanlúcar de Barrameda y fondeadero de Bonanza*, realizado por la Comisión Hidrográfica en 1972 y los datos sacados del AGFCMS.

en aquel lugar se hizo el 20 de octubre de 1528 al sacar del agua la carabela Regina Celi y el galeón Santo Domingo que pertenecían al duque de Medina Sidonia para carenar los navíos. Los dos puertos contaban con una venta que los Medina Sidonia arrendaban anualmente que servía para dar hospedaje a las tripulaciones, comerciantes y pasajeros que llegaban en barco, y dos barcas del pasaje que los duques arrendaban todos los años para la gente y las mercancías pasasen de una orilla a otra<sup>14</sup>.

En último lugar estaba el puerto de Alventus, señalado en la sección C2 del plano. Estaba a cuatro kilómetros y medio de Trebujena. Lo incluimos porque a pesar de no estar en el término de Sanlúcar, los Medina Sidonia eran señores de Trebujena y usaban este cargadero como zona de carga y descarga de las mercancías que iban y venían de Jerez o Los Molares<sup>15</sup>.

Una mención aparte merece las salinas de Levante, representadas en los sectores B2 y C2 del plano, y las de Poniente, representadas las secciones B1, B2 y C1, puesto que contaban con una serie de planchas de agua para usarlas como soporte de carga de sal en los barcos de acarreo<sup>16</sup>.

### 3. La alcaldía de la mar de Sanlúcar de Barrameda

La jurisdicción de Sanlúcar fue dada por Alfonso XI de Castilla a Juan Alonso Pérez de Guzmán, II Señor de Sanlúcar, el 9 de agosto de 1327, al declarar que tanto la jurisdicción del señorío, como el almojarifazgo de la villa pertenecían a los Pérez de Guzmán, después de mantener un pleito con los almojarifes de Sevilla, y confirmada sucesivamente por los monarcas que le sucedieron<sup>17</sup>.

No tenemos ninguna evidencia documental que demuestre que la alcaldía de la mar fuese implantada por los primeros señores de Sanlúcar en el siglo XIV, aunque sí podríamos llegar a afirmar que el tráfico marítimo de la barra del Guadalquivir fue gestionado por los pilotos de Sanlúcar en esos años por la imperiosa necesidad que tenían los navíos de esa época de salvar los bajos de la desembocadura del río para remontar el río hasta Sevilla.

---

<sup>14</sup> Parejo, «Análisis toponímico», 74-75. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 4033, doc. 17. Velázquez, *Historia Antigua...*, 237.

<sup>15</sup> Archivo Municipal de Trebujena, 1.01, 2, 1. Manuel González Jiménez, «La Carta-Puebla de Trebujena (1494)». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 11 (1984): 375-385. Fernando Guillas y Galiano, *Historia de Sanlúcar de Barrameda* (Madrid: 1858), 221. Véanse también: Emilio Martín Gutiérrez, «Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del poblamiento. El alfoz de Jerez de la Frontera durante la Baja Edad Media». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 30 (2003): 259.

<sup>16</sup> AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 895, documentos 2, 1.

<sup>17</sup> AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 911, doc. 1, 1. Copia inserta en un traslado autorizado por Luis del Castillo, el 29 de marzo de 1491. Los Pérez de Guzmán se convirtieron en señores de Sanlúcar de Barrameda cuando Fernando IV concedió a don Alonso Pérez de Guzmán «el Bueno» la merced de la villa *con todos sus pobladores, términos, pertenencias, pechos y derechos* el 13 de octubre de 1297. En ese privilegio no aparece ninguna cláusula que estableciese que la corona le daba también la jurisdicción de la villa a Guzmán el Bueno, en: AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 909, doc. 3, 1.

Creemos que el responsable de implantar la alcaldía de la mar en Sanlúcar de Barrameda —y con toda probabilidad, en el resto de los lugares de costa de sus Estados— fue Juan Alonso Pérez de Guzmán, I duque de Medina Sidonia, a mediados del siglo XV porque en una consulta que Juan de la Cerda, II duque de Medinaceli mandó hacer en 1508 a las justicias de Sanlúcar sobre el funcionamiento de la alcaldía de la mar se declara que los alcaldes de la mar de Sanlúcar ejercían sus cargos hacía 25 o 55 años, coincidiendo con las noticias más antiguas que tenemos de la existencia de unas ordenanzas ducales<sup>18</sup>. Sin embargo, el cuerpo de ordenanzas más antiguo que se ha conservado, relacionado con la actividad de los pilotos de la barra y la alcaldía de la mar son dos copias que se conservan en el Archivo General de la Fundación Casa Medina Sidonia; un traslado autorizado que mandó sacar en 1609 Alonso Pérez de Guzmán, VII duque de Medina Sidonia con el título *Hordenanças de los hombres la mar, y río, y pilotos de la Barra desta ciudad de Sanlúcar*, y una copia autorizada por Juan de Liébana el 19 de agosto de 1620, que Manuel Alonso Pérez de Guzmán, VIII duque de Medina Sidonia mandó sacar de las ordenanzas que su padre había reunido. Velázquez Gaztelu recogió en la obra que escribió en 1774 sobre la historia y el estado marítimo de Sanlúcar de Barrameda otra copia de unas ordenanzas que el VII duque de Medina Sidonia mandó reunir en 1590 bajo el título *Hordenanzas de los hombres de la mar, y río, y pilotos de la barra*. Este cuerpo normativo fue extraído de las *Ordenanzas, costumbres, y buenos usos que esta ciudad de Sanlúcar de Barrameda, guardaba y tenían fechas y ordenadas para la Justicia, Regimiento, y hombres buenos, sabios, y expertos en las Cosas de la Mar, y Río de esta ciudad*<sup>19</sup>.

En la segunda respuesta de las siete que recibió el mayordomo del duque de Medinaceli a principios del siglo XVI se declaró que, aunque la jurisdicción de los alcaldes de la mar estaba al margen de la jurisdicción de los alcaldes ordinarios, los alcaldes de la mar tenían autoridad para conocer los pleitos de primera instancia que se abrían dentro del término de Sanlúcar. Esta facultad provocó tensiones entre los alcaldes de la mar y los miembros del concejo de la villa. En la tercera respuesta se expone que los alcaldes de la mar tenían autoridad para intervenir en la navegación por la barra y el río —el tramo que abarcaba los términos de Sanlúcar y Trebujena— y en los fletes de los navíos que estaban fondeados en alguno de los puertos de Sanlúcar. También podían actuar sobre las pesquerías del mar y las del río, y en todas las labores administrativas derivadas de todos los conflictos y causas que se abrían entre vecinos, comerciantes y hombres de la mar. En la cuarta respuesta se expresa la potestad que los alcaldes de la mar tenían para ordenar a los alguaciles que ejecuten las sentencias y penas que se impusiesen a los condenados. En la quinta respuesta se hace una relación de los alcaldes de la mar que precedieron a Pedro Sánchez de Solís, que era el alcalde que en aquel momento estaba ejer-

<sup>18</sup> El 3 de noviembre de 1448, Juan Alonso Pérez de Guzmán, I duque de Medina Sidonia prohíbe la entrada de vino y mosto de fuera en todos los lugares de sus señoríos donde había cosechas, en: AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4703, fol. 76r.

<sup>19</sup> Velázquez., *Estado marítimo...*, 405-425. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1014, doc. 6, 1. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 687, doc. 5. Véanse también: Salas, *Medina...*, 111-112.

ciendo. En esa lista aparecen Juan Rico el Viejo, su hijo Diego Rico, y su nieto Rodrigo Rico, además de Antón Pérez, calafate, y Alonso Pérez, piloto de la barra. En la sexta se afirma que los alcaldes de la mar actuaban de una forma semejante a los alcaldes ordinarios y de las justicias al sentarse en el auditorio del cabildo para hacer audiencias y atender a los pilotos con un portero, dando fe de los emplazamientos. En la séptima y última respuesta, los informantes declararon que todo lo que sabían era público y notorio en toda la villa<sup>20</sup>.

Las ordenanzas ducales de 1590, 1609 y 1620 hacen referencia a las relaciones que los alcaldes de la mar tuvieron con los pilotos de la barra, los barcos de acarreo y los hombres de la mar, pero no a su jurisdicción ni a las competencias que los alcaldes de la mar tenían en el ámbito jurídico ni a las pesquerías porque esas ordenanzas, tal y como su nombre indica, son las de los hombres de la mar y los pilotos de la barra de Sanlúcar. Por esta razón creemos que las ordenanzas que regulaban la actividad de los alcaldes de la mar debían encontrarse en un título aparte de las ordenanzas ducales, y ese cuerpo normativo debió de estar inspirado en el modelo que Fernando III estableció en 1250 en Sevilla al conceder a los hombres de la mar de esa ciudad la facultad para resolver directamente las causas y asuntos relacionados con el mar a través de un alcalde especial o juez<sup>21</sup>.

Las ordenanzas de los hombres de la mar y los pilotos de la barra establecían que el nombramiento de los alcaldes de la mar dependía de los duques de Medina Sidonia. El título que recibía la persona recién nombrada debía presentarlo en el cabildo para que los miembros del concejo lo reconociesen. Los alcaldes de la mar eran los encargados de examinar a los aspirantes a piloto de la barra, y de entregarles las licencias de pilotaje una vez superadas las pruebas. Daban los permisos que necesitaban los capitanes para deslastrar sus barcos, eligiendo las mejores zonas para hacerlo fuera del río y de la playa para evitar que se colmatasen los fondos y se echase a perder el puerto. Aquellos que lo incumplían, eran sancionados con 6 ducados de oro. También concedían licencias para que cualquier propietario o arráez con barco pudiese dedicarse al acarreo de mercancías y personas. Para conseguir el permiso, el arráez debía presentar una serie de testigos para que lo avalasen. El que no lo hacía así era apartado del acarreo y se le condenaba con 600 maravedís y diez días de cárcel. Asimismo, organizaban los turnos de los barcos de acarreo, pudiéndolos alterar según las circunstancias, sancionando al que se lo saltaba con 500 maravedís y dos días de cárcel. Para evitar que los capitanes de los barcos de acarreo pusiesen en riesgo a los pasajeros y a las mercancías que se transportaban, los alcaldes de la mar comprobaban con un diputado, que los barcos se encontraran en buenas condiciones para navegar, vigilando que el cargamento y el número de viajeros no superase

---

<sup>20</sup> Rodríguez Liáñez, «La alcaldía de la mar. Un oficio señorial en la Sanlúcar de fines de la Edad Media», 624-625. Barbadillo, *Historia...*, 684.

<sup>21</sup> José Martínez Gijón, «La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media». *Historia*, n.º 8, 1 (1969): 309-322. Véanse también: Miguel Ángel Chamocho Cantudo, *Los fueros de los reinos de Andalucía. De Fernando III a los Reyes Católicos*. (Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2017): 106-109. Manuel González Jiménez, «Fernando III El Santo, legislador». *Boletín de la Real academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, n.º 29 (2001): 117-118.

el máximo que tenían permitido los barqueros en sus licencias. Aquellos que sobrecargaban sus navíos, eran castigados con hasta 3 reales, y los que llevaban más pasajeros de la cuenta con 400 maravedís por poner en riesgo a los pasajeros y la carga. Los comerciantes extranjeros que llegaban en un barco cargado con mercancías, o los que se fletaban para salir desde cualquier parte del término de la ciudad tenían que descargar las mercancías antes del mediodía del día siguiente. Los alcaldes de la mar debían considerar si los comerciantes que no habían tenido tiempo para hacerlo lo habían hecho por una causa justa o no para decidir si le hacía pagar el retraso, eligiendo la pena en base al caso, el tiempo y el barco<sup>22</sup>.

La alcaldía de la mar estuvo compuesta simultáneamente por cuatro alcaldes. Sin embargo, somos incapaces de establecer si ese número se mantuvo desde que los Medina Sidonia introdujesen el oficio en Sanlúcar, o si varió con el tiempo. Lo más probable es que ese número se fuese ajustando según las circunstancias y las necesidades derivadas del tráfico marítimo y comercial del espacio portuario sanluqueño, puesto que el 11 de septiembre de 1615, el VIII duque de Medina Sidonia mandó reducir de cuatro a dos el número de personas que ejercían el oficio de la alcaldía de la mar por la bajada del tránsito de barcos en la ciudad, en una provisión que el duque mandó despachar a favor del capitán Antón Quintero para que ejerciese como alcalde de la mar, río y puerto de Sanlúcar junto al capitán Diego Benítez. A partir de ese año se decide que para ocupar los dos cargos de la alcaldía de la mar había que formar parte del gremio de los pilotos de la barra, ser capitán de barco o marino de la Carrera de Indias<sup>23</sup>.

En 1645 se integra la alcaldía de la mar dentro del cabildo de Sanlúcar de Barrameda después de que la ciudad fuese incorporada a la corona en 1645, y a partir de 1652, el cargo era elegido por el concejo entre los pilotos de la barra, con un sueldo de 50 ducados. Desde ese año en adelante, la corporación municipal se encargaba del nombramiento del cargo, prohibiendo a los alcaldes de la mar arrendar la renta de los barcos del pasaje del río mientras fuesen alcaldes<sup>24</sup>.

## 4. Conflictos jurisdiccionales

Ya hemos comentado que entre los miembros del concejo de la villa y los alcaldes de la mar hubo tensiones por estar las jurisdicciones de unos y otros separadas. Esos enfrentamientos estuvieron relacionados con el abuso en el ejercicio y la extralimitación de sus funciones en su jurisdicción.

En las actas capitulares del primer tercio del siglo XVI hemos encontrado cuatro conflictos. En el primer caso observamos que Pedro Solano, que ejercía como

---

<sup>22</sup> Velázquez., *Estado marítimo...*, 405-425. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1014, doc. 6, 1. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 687, doc. 5. Véanse también: Salas, *Medina...*, 111-112.

<sup>23</sup> AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4711, fol. 99r-99v.

<sup>24</sup> AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4722, fol. 175r. Barbadillo, *Historia...*, 683-684. Salas, *Medina...*, 349-408.

alcalde de la mar en mayo de 1513, es encarcelado por cobrar indebidamente unos ducados de un comerciante portugués que vendía esclavos en la villa. Suponemos que la justicia falló a favor del alcalde de la mar, porque Pedro Solano siguió ejerciendo su oficio<sup>25</sup>. El segundo enfrentamiento ocurrió en agosto de 1522 cuando los miembros del concejo de Sanlúcar intentaron evitar que el alcalde de la mar, Diego Capitán, entrase en el cabildo porque consideraban que se estaba entrometiendo en causas que no pertenecían a su jurisdicción. La intervención del duque reforzó la figura del alcalde de la mar al permitirle usar su vara de justicia en todo el término de la villa. Ese mismo año, los hombres de la mar presentaron una queja en el cabildo, solicitando que les despacharan una carta de favor para ir a hablar con el duque para informarle del maltrato que estaban recibiendo del alcalde de la mar. Los hombres de la mar declararon que, si no se la daban y se evitaba el abuso que estaban sufriendo, se irían a vivir fuera de la villa. El duque debió atender las quejas de los hombres de la mar porque el 3 de noviembre de ese año, el juez pesquisador nombró a Gonzalo Ocaña como alcalde de rentas, fiel ejecutor y alcalde de la mar. Diego Capitán debió de sufrir algún tipo de castigo relacionado con la suspensión temporal del cargo porque el 10 de diciembre de 1522, el juez de regimiento le devolvió la vara de alcalde de la mar<sup>26</sup>. Los problemas que los alcaldes de la mar tuvieron con su jurisdicción no acabaron ahí porque un año después, un regidor llamado Pedro Savariego, solicitó al duque la limitación de las jurisdicciones que cada oficio de la villa tenía, refiriéndose expresamente a la alcaldía de la mar<sup>27</sup>.

De esas cuatro incidencias vamos a destacar las que estaban relacionadas con la jurisdicción de los alcaldes de la mar y los problemas que tuvieron con los alcaldes ordinarios del concejo, puesto que los miembros del cabildo no aceptaban que la jurisdicción de la alcaldía de la mar no estuviese bajo la supervisión y el control del concejo de la villa. Por supuesto que hemos hallado casos donde hay cierta colaboración, o subordinación circunstancial de los alcaldes de la mar al cabildo. Un ejemplo de ello lo encontramos en las actas capitulares de Sanlúcar de Barrameda, en el acuerdo que el concejo aprueba el 25 de febrero de 1513 para mandar con unos diputados a Pedro Solano, que ejercía como alcalde de la mar desde el 2 de julio de 1512, a pedir información de los navíos que había en el puerto para saber el porte que tenían para cobrarles los derechos que debían pagar, pero lo que ponen de manifiesto estos conflictos es el poder y la autonomía

---

<sup>25</sup> AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4702, fol. 49r. El suceso ocurre a los tres meses de morir el IV duque de Medina Sidonia, en plena crisis sucesoria entre Leonor de Guzmán, que luchaba por conseguir que su hijo Alonso heredase el mayorazgo de la Casa ducal, y Pedro Girón y Mencía de Guzmán, que intentaron hacerse con los estados señoriales de los Medina Sidonia por la fuerza. Véanse: Luis Parejo Fernández, «Leonor de Guzmán: duquesa de Medina Sidonia (1472-1522)», en *En la Europa medieval: mujeres con historia, mujeres de leyenda: siglos XIII-XVI* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2019), 305-322. Miguel Ángel Ladero Quesada. *Guzmán. La casa ducal de Medina Sidonia en Sevilla y su reino. 1282-1521* (Madrid: Dykinson, 2015), 294-328.

<sup>26</sup> AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4702, fol. 48v-49r.

<sup>27</sup> AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4703, fol. 149r.

que tuvieron los alcaldes de la mar para ejercer sus funciones dentro del término de la villa<sup>28</sup>.

Los alcaldes de la mar sanluqueños también tuvieron problemas en la Casa de la Contratación de Sevilla. El 10 de diciembre de 1572, un comerciante llamado Gaspar de Peralta, dueño de una nao llamada Santiago que iba con la flota de Indias, puso una demanda contra el alcalde de la mar de Sanlúcar de Barrameda, Rodrigo Yáñez, y un piloto de la barra llamado Adrián García en la Casa de la Contratación, por haber entrado en el navío para llevarse un cajón de cochinilla sin licencia, y sin que los visitadores hubiesen hecho el registro. El cajón se sacó como prenda por el pago que exigía el piloto por haber conducido el navío por la barra hasta el puerto de Bonanza. Al ser una causa que estaba relacionada con la Carrera de Indias, el proceso fue juzgado en primera instancia en los tribunales de la Casa de la Contratación, y en segunda instancia, en la audiencia del Consejo de Indias<sup>29</sup>.

La nao Santiago formaba parte de la flota de Nueva España comandada por Cristóbal de Eraso que zarpó desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda el 10 de agosto de 1571<sup>30</sup>. La expedición salió con bastante retraso por dos motivos; el primero de ellos se debía a los problemas de suministros provocados por una sucesión de malas cosechas que hubo en el valle del Guadalquivir a principios de los años 70. La segunda razón estaba relacionada con el aprovisionamiento de una Armada que debía ser enviada antes a La Florida. Lo ideal era salir a finales de junio o principios de julio para evitar navegar por el Caribe en otoño durante la época de huracanes. La Flota llegó a finales de septiembre a las Antillas, e hizo escala durante dos semanas en la bahía de Ocoa, cometiendo un grave error al retrasarse, ya que les cogió

---

<sup>28</sup> AMSB, Ayuntamiento pleno, libros de actas capitulares, sig. 4702, fol. 31r. Algo parecido sucedía a mediados del siglo xv con las jurisdicciones de las cofradías de mareantes de la Costa Cántabra, puesto que su autoridad e independencia superaban ampliamente a las del resto de gremios profesionales porque la corona los protegió fortaleciendo sus facultades con la concesión de privilegios nuevos, en: Suárez Álvarez, «El «novilísimo gremio» de mareantes de Luarca. Ordenanzas del Novilísimo Gremio de mareantes y navegantes fijosalgos de la villa y puerto de Luarca y Tierra de Valdés, del año 1468», 240.

<sup>29</sup> AGI, justicia, 917, N.6. Ana Belém Fernández Castro, «¿Quitarse de pleitos? Litigiosidad mercantil y práctica arbitral en la Carrera de Indias a finales del siglo xvi», *Revista de Indias*, 79, n.º 275 (2019): 51-52. En esos años, el duque de Medina Sidonia mantenía vigiladas las costas del Estrecho de las razias turcas que amenazaban la seguridad de las rutas comerciales atlánticas, y la frontera con Portugal por la parte del Algarbe. En cuanto a los asuntos relacionados con las Indias, se encargaba de controlar el comercio indiano ejerciendo labores diplomáticas y coordinando logísticamente todas las cuestiones relacionadas con los bastimentos de la Armada, en: Luis Parejo Fernández, «Don Alonso Pérez de Guzmán, VII duque de Medina Sidonia». *Despertaferro* (sep. 2019): Acceso el 20 de marzo de 2023, <https://www.despertaferro-ediciones.com/2019/alonso-perez-de-guzman-duque-de-medina-sidonia-gran-armada/?fbclid=IwAR1Kuz8OURvTGPK6tSL2jbCTjI34agVozuQfUp-JJspxp1UxPYnScc-P7TU>.

<sup>30</sup> Cristóbal de Eraso, natural de Écija, fue un marino que comandó con éxito seis flotas entre 1565 y 1580. En 1565, fue nombrado general de la flota de Tierra Firme, realizando la ruta Sevilla-Santo Domingo-Cartagena de Indias-La Habana-Sevilla. Durante las expediciones de 1567, 1569 y 1571, ejerció como general de la flota de Nueva España, partiendo desde Sevilla rumbo a Puerto Rico-Santo Domingo-La Habana-Veracruz-La Habana-Sevilla, en: Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, «Don Cristóbal de Eraso; un ecijano al mando de las Armadas de Indias en el siglo xvi», en *Écija y el nuevo mundo: actas del VI Congreso de Historia* (Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 2002), 70-72. Pedro Rodríguez-Ponga y Salamanca, «Cristóbal de Eraso y Galindo», *Real Academia de la Historia*, acceso el 20 de marzo de 2023, <http://dbe.rah.es/biografias/71443/cristobal-de-eraso-y-galindo>.

una tempestad a la altura de Tabasco que provocó la pérdida de cuatro navíos. A finales de noviembre, la flota arribó al puerto de Veracruz en no muy buenas condiciones, puesto que, a mediados de diciembre, la urca del maestre Alonso García se fue a pique en el propio puerto. El mal tiempo causó continuos retrasos en la expedición de Cristóbal de Eraso, que unido a la ralentización de la extracción de plata de las minas de Potosí al haberse agotado las vetas de alta productividad provocaron que la vuelta coincidiese con el comienzo de la temporada de huracanes. Por esta razón, la flota de Tierra Firme de 1571 fue suspendida, y la vuelta de la flota de Nueva España se vio condicionada a la llegada de la plata que se encontraba almacenada en Cartagena. A ambas formaciones se le unieron un gran número de barcos mercantes procedentes de distintas partes de las Indias, e iniciaron el tornaviaje el 11 de agosto de 1572 con los rumores de que la flota podía ser asaltada por corsarios norteafricanos en las islas Canarias, o por los hugonotes franceses desde los puertos franceses del atlántico. Los primeros barcos de la flota comenzaron a llegar a la barra de Sanlúcar el 11 de noviembre de 1572 sin haberse cruzado con ninguno de los enemigos que, según los rumores, podían atacarla<sup>31</sup>.

La nao Santiago llegó con numerosas vías y completamente desaparejada a la barra de Sanlúcar el 28 o 29 de noviembre con mal tiempo y anocheciendo, cargada de oro, plata, cochinilla, y otras mercancías. Se mantuvo fondeada en los pozos de Chipiona a la espera de que llegase algún piloto para que la condujese hasta el puerto de Bonanza. El calado del fondeadero oscilaba, según la marea, entre los 11 y los 13,5 codos de agua, y se encontraba a unas cuatro leguas del puerto de Bonanza. Para entrar en la barra se requería buen tiempo, buena visibilidad para que los pilotos pudiesen ver las señales que había en la costa para conducir los barcos por el canal de navegación, marea alta y que los vientos fuesen favorables. Ninguna de estas condiciones se cumplía, y la integridad de la nave corría peligro si el temporal de viento y lluvia iba a más.

Adrián García fue al encuentro de la nao Santiago con dos barcos y una tripulación de entre 12 y 20 marineros. Teniendo en cuenta las dificultades que había por el mal tiempo que hacía, el estado del barco, la carga y la tripulación que llevaba, el piloto valoró su pilotaje en 100 ducados, precio el maestre de la nave, Rodrigo Alonso, se negó a pagar por considerarlo excesivo, ofreciéndole en varias ocasiones 50, 60 y hasta 70 ducados. Sin embargo, el piloto se negó y el maestre de la nao tuvo que aceptar pagarle los 100 ducados que le exigía el piloto<sup>32</sup>. Rodrigo Alonso estaba obligado a ponerse de acuerdo con el piloto, puesto que la hora y el mal tiempo hacían improbable que algún otro piloto se arriesgase a ir hasta el fondeadero para conducir la nao por el canal de navegación de la barra.

---

<sup>31</sup> Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno «La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo. El caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572», en *La violence et la mer dans l'espace atlantique*, ed. Presses Universitaires de Rennes (Rennes: 2004), 161-189.

<sup>32</sup> AGI, justicia, 917, N.6. Beitia Linaje, José de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672. Lib. II, C4, n. 25. p. 158. Pacheco Morales-Padrón, M. «La navegación por el río Guadalquivir siglos XVI, XVII y XVIII». *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, n.ºs 303-305 (2017): 233-269.

Una vez concertado el pilotaje, la nao Santiago fue remolcada hasta el puerto de Bonanza. Al día siguiente, Adrián García se encontró con el dueño de la nao, Gaspar de Peralta, cuando fue a cobrar el pilotaje, y el dueño le quiso dar 600 reales, cantidad que el piloto rechazó. Al otro día, volvió con el alcalde de la mar y un escribano para reclamar el pago. En esa ocasión fue Rodrigo Alonso quien los atendió, y reconociendo que había prometido pagarle al piloto los 100 ducados, se ofreció a dar como garantía dos cajones de cochinilla porque no tenía en ese momento dinero. El alcalde de la mar entró en la nao, y se llevó solamente un cajón de cochinilla como prenda hasta que pagasen el pilotaje. Cuando Gaspar de Peralta volvió a la nao y se enteró que el alcalde de la mar y el piloto habían entrado en barco sin permiso para llevarse un cajón de cochinilla sin que hubiesen hecho el registro los visitadores, se dirigió a Sevilla para presentar una demanda criminal contra Rodrigo Yáñez y Adrián García en la Casa de la Contratación<sup>33</sup>.

Peralta, declaró que Adrián García se había aprovechado del mal tiempo para extorsionar al capitán del navío para pedirle por el pilotaje 100 ducados, cuando el precio normal que solía pagarse oscilaba entre los 15 y 20 ducados. Peralta afirmó que el piloto llamó al alcalde de la mar para que fuese a la nao mientras él estaba en la Casa de la Contratación, para sacar un cajón de cochinilla y otras cosas por la fuerza y con violencia, contraviniendo las ordenanzas de la Casa de la Contratación, que advertían que no se podía sacar nada de los barcos sin licencia, y sin haber sido visitado el navío, solicitando que los acusados fuesen detenidos y encarcelados hasta que devolviesen todo lo que habían sustraído de la nao, e instando al juez a que tasara lo que se debía pagar al piloto, conforme a lo que era costumbre<sup>34</sup>.

En las ordenanzas ducales no hay ninguna cláusula que legislase el precio que debían llevar los pilotos a la hora de conducir las naves por la barra porque tenían libertad para establecer el precio según las condiciones del mar, la climatología, el grado de dificultad y el número de marineros que participasen en el pilotaje<sup>35</sup>.

Uno de los testigos de la parte demandante, Rodrigo de Vargas, declaró que Peralta estaba con el adelantado Pedro Menéndez en el puerto cuando vieron como el piloto se dirigía hasta el maestro de la nave para pedirle los 100 ducados del pilotaje, afirmando que el capitán del navío, al considerar que era mucho dinero, mandó a Luis de la Oliva y a él mismo que tasasen el pilotaje. Teniendo en cuenta las costas de barcos y gentes que se habían empleado, se llegó a la conclusión de que al piloto había que pagarle 600 reales, cantidad que Adrián García no quiso recibir. Vargas relató cómo llegó el piloto con el alcalde de la mar, señalando que vio como sacaron el cajón de cochinilla, asegurando que había presenciado muchos pilotajes, y que nunca había visto que un piloto de la barra cobrase por uno tanto dinero como los 600 reales que le ofrecían a Adrián García<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> AGI, justicia, 917, N.6. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1014, doc. 6, 1.

<sup>34</sup> AGI, Indiferente, 420, L. 10, fol. 296-297r. AGI, Indiferente general, 418, L. 2, F. 30r-33v. AGI, Indiferente general, 419, L. 6, F. 503v-504v. Antonio de León Pinelo y Juan de Solórzano Pereira, *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, vol. IV (Madrid: 1681): libro IX, título XXXV, ley LXIII.

<sup>35</sup> AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1014, doc. 6, 1.

<sup>36</sup> AGI, justicia, 917, N.6.

La declaración de Gonzalo Sajón varía un poco. Afirmó que el maestre de la nave aceptó pagar los 100 ducados porque el viento comenzaba a ser vendaval y la nave corría riesgo de perderse. El testigo continuó su relato asegurando que una vez a salvo en el puerto de Bonanza, vio como Peralta le decía al piloto que no tenía ninguna razón para pagarle los 100 ducados, se fueron a tierra, señalando que dos días después, Adrián García llegó con el alcalde de la mar, Rodrigo Yáñez, y un escribano llamado Cristóbal Yepes, para cobrar el dinero<sup>37</sup>.

Este tipo de conflictos eran comunes, puesto que los funcionarios de las grandes casas señoriales obstaculizaran los despachos de las flotas; en dos cédulas reales fechadas ambas el 17 de marzo de 1536, los oficiales de Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María recibieron la orden de no impedir que se cargasen en los navíos el trigo, la cebada y la harina, o cualquier otro avituallamiento, que estaban debidamente documentados, y que no cobrasen derechos por las mercancías certificadas por la Casa de la Contratación que se llevaban a las Indias, ni por las que se traían<sup>38</sup>. En una carta real dirigida al doctor Hernán Pérez con instrucciones y decisiones que se debían tomar sobre la navegación de la Armada del Río de la Plata, se pide información sobre las vejaciones que sufrían los navegantes que se dirigían a las Indias<sup>39</sup>.

El 12 de diciembre de 1572, los jueces y oidores de la Casa de la Contratación, admitieron a trámite la querrela porque consideraban que el alcalde de la mar se había extralimitado en sus funciones, y dictaron una orden de detención contra los acusados para llevarlos a Sevilla y encarcelarlos. El alguacil y los dos ayudantes que le acompañaban fueron a Sanlúcar y detuvieron al alcalde de la mar y al piloto en la plaza de la Ribera. El corregidor de Sanlúcar fue avisado y acudió con su gente al encuentro del alguacil para insultarle y recriminarle que él no tenía jurisdicción en Sanlúcar para prender a los criados del duque de Medina Sidonia. A continuación, los encerró en la cárcel pública después de quitarle la vara de justicia y las armas que portaban, y liberó al alcalde de la mar y al piloto. Tras cinco días presos, fueron procesados y condenados a destierro durante seis meses y a pagar las costas del proceso. Tras pagar las costas volvieron a Sevilla para informar de todo lo que había sucedido.

El tribunal que condenó en primera instancia a Benito Maldonado y sus ayudantes debió estar compuesto por el corregidor, el alcalde mayor o alguno de los alcaldes ordinarios de la villa. El corregidor, que era la figura máxima, era el que normalmente atendía las causas más importantes. El proceso solía estar controlado por el duque o por su consejo para evitar fraudes y sobornos. Las sentencias solían basarse en el pago de una multa, el embargo de bienes o el destierro temporal del condenado<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> Las declaraciones del resto de testigos son similares a las anteriores, ya que confirmaba los hechos que Peralta estaba denunciando.

<sup>38</sup> AGI, Indiferente general, 422, L. 17, F. 3r-3v. AGI, Indiferente general, 422, L. 17, F. 2r-3r.

<sup>39</sup> AGI, Indiferente, 1964, L. 11, F. 234v-235. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1014, doc. 6, 1.

<sup>40</sup> David García Hernán, «La jurisdicción señorial y la administración de justicia», en *Las jurisdicciones*. (Madrid: Editorial Actas, 1996), 213-228.

Sin embargo, la autoridad competente en esta causa correspondía a la Casa de la Contratación puesto que tenía la jurisdicción sobre todas las causas que estuviesen relacionadas con la Carrera de Indias. De hecho, cuando el corregidor informó al duque de Medina Sidonia, éste le ordenó que devolviese inmediatamente el cajón de cochinilla que se había incautado a su dueño, en lo que parece un intento por desmarcarse de todo el proceso, ya que esa es la única vez que vemos que interviene el duque.

Adrián García declaró como acusado el 23 de enero de 1573. El piloto señaló que, a principios de diciembre de 1572, fue con su navío hasta la barra de Sanlúcar. Durante la negociación, observó que Rodrigo Alonso parecía que estaba enfermo cuando salió para preguntar porque no se metía el barco por la barra, señalando que propuso ir a hasta la barra de Cádiz y volver cuando hiciese mejor tiempo porque era muy tarde y hacía mal tiempo. Hizo alusión a un accidente que sufrió en la cubierta de la nao Santiago al darse un fuerte golpe en el brazo con la vara de cabrestante, quedando impedido para pilotar la nao, y que en ese momento llegó su padre, Juan Bernal, piloto mayor de la barra, y su hermano, Pedro Bernal el mozo, y que juntos pudieron remolcar la nao hasta el puerto de Sanlúcar. En cuanto al precio del pilotaje, Adrián García dijo que lo normal era cobrar entre 20 y 30 ducados señalando que en ocasiones se cobraba más dependiendo de las circunstancias y las dificultades, poniendo como ejemplo el caso de Miguel de Oquendo, que llegó a pagar 48 ducados para que condujesen la nao La Magdalena hasta el puerto de Sanlúcar, o los 55 ducados que pagó un francés dos años antes por el pilotaje de su barco. El piloto declaró que pidió 100 ducados porque la nao Santiago se encontraba destrozada y desaparejada y el valor de la carga era muy grande, además del riesgo que corrían, puesto que era de noche, hacía mal tiempo y la marea no era la adecuada. Las ordenanzas ducales establecían que los pilotos de la barra tenían prohibido salir a navegar de noche. Solo podían hacerlo si contaban con la licencia del alcalde de la mar, permiso que debieron tener el propio Adrián García, y su padre y hermano. Cuando se hacía, se guiaban con las señales lumínicas que se ponían en tierra y en el mar. El piloto afirmó que su padre y su hermano remolcaron la nao Santiago por culpa del accidente, por eso pidió que fuesen ellos los que cobrasen los 100 ducados para repartirlo después entre todos los que habían participado en el pilotaje. Por lo visto, los dueños y maestros de los navíos no solían tener el dinero para pagar al contado el pilotaje porque el pago se hacía en Sevilla. Si había alguna diferencia entre las cantidades que solicitaban los pilotos, y las que pretendían pagar los dueños y maestros, intervenían los jueces de la Casa de la Contratación. Por otra parte, declaró desconocer que el alcalde de la mar no tuviese competencias para intervenir, señalando que, de haberlo sabido, se habría dirigido a la Casa de la Contratación para denunciar a Gaspar de Peralta. Negó haber recibido la oferta de 600 reales, señalando que ni Gaspar de Peralta ni nadie les pidió que devolvieran el cajón de cochinilla. También dijo que el corregidor de la villa le mandó devolver el cajón de cochinilla a Luis de la Oliva porque se lo había ordenado el duque de Medina Sidonia, afirmando que no sabía que nadie podía entrar en ningún barco que venía de las Indias, ni sacar nada sin

licencia de la Casa de la Contratación y sin que hubiesen pasado a registrar la nave los visitantes<sup>41</sup>.

Rodrigo Yáñez declaró unos días más tarde, el 29 de enero de 1573. El alcalde de la mar dijo que acudió a la llamada del piloto para mediar, señalando que antes de ir a la nao, consultó a un licenciado llamado Gutiérrez como debía proceder porque no sabía leer, ni escribir. Tampoco sabía si era competencia suya o no, afirmando que el letrado le dijo que fuese con un escribano a la nao para recoger la declaración del maestre, y saber si se había concertado o no el pago de los 100 ducados, y que si ese era el precio que se había acordado, que lo pagase, o se llevase una mercancía como prenda. Declaró que los pilotos merecían 200 ducados por haber evitado que el navío naufragase, afirmando que Rodrigo Alonso le ofreció por propia voluntad que se llevase dos cajones de cochinilla de prenda, y que él aceptó llevarse solo uno porque era suficiente, indicando que, si el maestre no le llega a dar ningún cajón, él no habría entrado en la nao. Reconoció que no sabía que estaba prohibido entrar en los barcos que venían desde las Indias ni sacar nada antes de que fuesen visitadas por los oficiales de la Casa de la Contratación. Los testimonios de los testigos aportados por la defensa repiten lo mismo que declararon los acusados, ensalzando la valentía que demostraron los pilotos al remolcar la nave por la barra hasta el puerto de Sanlúcar de noche y con mal tiempo.

El 23 de julio de 1573 salió la sentencia en primera instancia. El alcalde de la mar y el piloto fueron condenados en primera instancia a pagar cada uno 30.000 maravedís, la mitad para la cámara real, y la otra mitad para gastos de justicia y obras de la Casa de la Contratación. El dinero debía ser entregado al receptor de las penas de cámara y al tesorero real en un plazo de seis días. Asimismo, los inhabilitaron durante un año en el ejercicio de sus oficios, la mitad preciso, y la otra mitad a voluntad de la corona. Si quebrantaban la sentencia, se les castigaría doblando la pena que habían recibido. Los condenaron a pagar también las costas y los gastos del pleito, reservándose el derecho a declarar la cantidad que debían pagar por tener que tasar las costas.

Después de que la defensa apelase la sentencia, el 10 de noviembre de 1573, el Consejo de Indias condenó en segunda instancia a los acusados a pagar cada uno 20.000 maravedís. Un tercio parte se destinaría al fisco y a la cámara real para pagar los salarios de los oficiales del consejo de Indias. Otro tercio iría para pagar parte de los pasajes de los religiosos que por orden del Rey iban a las Indias, y la última parte era para los estados reales del dicho Consejo. En cuanto al año de suspensión de los oficios, se ordenó que comenzara a correr desde el día mismo día en que se pronunció la sentencia. Por último, los encausados fueron eximidos de tener que pagar las costas procesales<sup>42</sup>.

La sentencia de apelación fue revisada una última vez a petición de la defensa en el mismo Consejo de Indias, siendo esta sentencia la definitiva. El último recurso

<sup>41</sup> AGI, justicia, 917, N.6. AGFCMS, fondo Medina Sidonia, leg. 1014, doc. 6, 1.

<sup>42</sup> AGI, justicia, 917, N.6.

procesal que les quedaba era suplicar al Rey que les concediese la gracia de modificar la condena. Esta medida, que tenía un carácter excepcional y no se alcanzaba por las vías jurisdiccionales ordinarias, podía dejar sin efecto cualquier sentencia en firme. Así, el 21 de enero de 1574, Rodrigo Yáñez y Adrián García fueron condenados a pagar cada uno 12.000 maravedís sin las costas procesales. No sabemos si fueron inhabilitados o no en sus oficios porque esta sentencia no dice nada de ese aspecto. Tampoco sabemos si la acusación abrió alguna causa contra el corregidor de Sanlúcar por haber detenido, encarcelado, procesado y condenado al alguacil y a sus dos ayudantes<sup>43</sup>.

## 5. Conclusiones

Velázquez Gaztelu señaló que la alcaldía de la mar fue creada por los duques de Medina Sidonia por el incremento de la actividad marítima y comercial de Sanlúcar, actividad que incluía el apresto de los navíos, armadas y otras expediciones marítimas que fondeaban en los puertos de Sanlúcar mientras se abastecían y equipaban<sup>44</sup>, y ese aumento debió de incrementar la tasa de conflictividad en Sanlúcar en los asuntos relacionados con la mar por los conflictos y los intereses económicos derivados de las actividades pesqueras y comerciales y la dureza de las condiciones del medio marino.

La constitución de una autoridad jurídica como la de la alcaldía de la mar fue una solución que los duques de Medina Sidonia instauraron en Sanlúcar de Barrameda para dotar al espacio portuario y al término de la villa en sí, de un poder coercitivo disuasorio que garantizase judicialmente en primera instancia las relaciones entre los hombres de la mar, los vecinos y los comerciantes.

A pesar de los conflictos jurisdiccionales expuestos en este trabajo, resulta evidente la importancia que la alcaldía de la mar tuvo en Sanlúcar de Barrameda, porque de ellos dependía la actividad económica y comercial de Sanlúcar y Sevilla. Los alcaldes de la mar de Sanlúcar debieron tener un gran prestigio en los siglos XV, XVI y XVII porque ellos tenían las competencias para gestionar el tráfico marítimo del canal de navegación de la barra del Guadalquivir. Una prueba de ello la encontramos en el interés que el duque de Medinaceli mostró para implantarlo en El Puerto de Santa María.

No podemos concluir este trabajo sin señalar la importancia que los pilotos de la barra de Sanlúcar tuvieron para la historia de la navegación, puesto que tanto la Armada como la flota de Indias y los navíos que venían del norte de Europa, el Mediterráneo y la costa africana del Atlántico dependían de sus conocimientos y experiencia. Por este motivo nos encontramos elaborando un trabajo que se va a centrar

---

<sup>43</sup> Ana Belém Fernández Castro, «Entre la ley y la justicia. Una aproximación a la cultura jurisdiccional castellana del siglo XVI a través de la experiencia de la Casa de la Contratación de Sevilla y del Consejo de Indias». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 44 (2017): 88-92.

<sup>44</sup> Velázquez, *Historia antigua...*, 344.

en la actividad de los pilotos de la barra de Sanlúcar, que se complementará con lo expuesto en este.

## 6. Bibliografía

- ACOSTA BONO, Gonzalo. «El espacio económico y social», En *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda 2*, editado por Junta de Andalucía, 237-245, Madrid: 2011.
- BARBADILLO DELGADO, Pedro. *Historia de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda*. Cádiz. Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 1942.
- BEITIA LINAJE, Joseph. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: 1672.
- CHAMOCHO CANTUDO, Miguel Ángel. *Los fueros de los reinos de Andalucía. De Fernando III a los Reyes Católicos*. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2017.
- FERNÁNDEZ CASTRO, Ana Belém. «¿Quitarse de pleitos? Litigiosidad mercantil y práctica arbitral en la Carrera de Indias a finales del siglo XVI», *Revista de Indias*, 79, n.º 275 (2019): 51-77.
- FERNÁNDEZ CASTRO, Ana Belém. «Entre la ley y la justicia. Una aproximación a la cultura jurisdiccional castellana del siglo XVI a través de la experiencia de la Casa de la Contratación de Sevilla y del Consejo de Indias». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 44 (2017): 88-92.
- GARAY SALAZAR, Javier y OJEDA SAN MIGUEL, Ramón. *Proa a la villa: notas históricas del Noble Cabildo de Pescadores y Mareantes de San Andrés y San Pedro de «Castro Urdiales*. Bilbao: Beta III Milenio, 2003.
- GARCÍA HERNÁN, David «La jurisdicción señorial y la administración de justicia», en *Las jurisdicciones*, editado por Editorial Actas, 213-228, Madrid: 1996.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel. «Fernando III El Santo, legislador». *Boletín de la Real academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, n.º 29 (2001): 111-131.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel. «La Carta-Puebla de Trebujena (1494)». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 11 (1984): 375-385.
- GUILLAMAS Y GALIANO, Fernando. *Historia de Sanlúcar de Barrameda*. Madrid: 1858.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel. «Sanlúcar Medieval», En *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda 2*, editado por Junta de Andalucía, 119-129, Madrid: 2011.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Guzmán. La casa ducal de Medina Sidonia en Sevilla y su reino. 1282-1521*. Madrid: Dykinson, 2015.
- LEÓN PINELO, Antonio de y SOLÓRZANO PEREIRA, Juan de. *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, vol. IV. Madrid, 1681.

- MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio. «Análisis de la toponimia y aplicación al estudio del poblamiento. El alfoz de Jerez de la Frontera durante la Baja Edad Media». *Historia. Instituciones. Documentos*, n.º 30 (2003): 257-300.
- MARTÍNEZ GIJÓN, José. «La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media». *Historia*, n.º 8, 1 (1969): 309-322.
- PACHECO MORALES-PADRÓN, M. «La navegación por el río Guadalquivir siglos XVI, XVII y XVIII». *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, n.ºs 303-305 (2017): 233-269.
- PAREJO FERNÁNDEZ, Luis. «Análisis toponímico de la Barra y el entorno del puerto de Barrameda». En *In Medio Orbe III. Barrameda, mucho más que un apellido*, editado por Fundación Puerta de América, 67-85. Sanlúcar de Barrameda, 2022.
- PAREJO FERNÁNDEZ, Luis. «Don Alonso Pérez de Guzmán, VII duque de Medina Sidonia». *Despertaferro* (sep. 2019). Acceso el 20 de marzo de 2023, <https://www.despertaferro-ediciones.com/2019/alonso-perez-de-guzman-duque-de-medina-sidonia-gran-armada/?fbclid=IwAR1Kuz8OURvTGPK6tSL2jbCTjI34agVozuQfUp-JJspxp1UxPYnScC-P7TU>
- PAREJO FERNÁNDEZ, Luis. «Leonor de Guzmán: duquesa de Medina Sidonia (1472-1522)». En *En la Europa medieval: mujeres con historia, mujeres de leyenda: siglos XIII-XVI*, 305-322. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2019.
- PAREJO FERNÁNDEZ, Luis. «El espacio portuario de Sanlúcar durante la época de la Circunnavegación». En *La Sanlúcar de la I vuelta al Mundo (1519-1522): La ciudad que conocieron Magallanes y Elcano*, editado por Fundación Infantes Duques de Montpensier, 95-109. Sanlúcar de Barrameda, 2022.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. «Don Cristóbal de Eraso; un ecijano al mando de las Armadas de Indias en el siglo XVI». En *Écija y el nuevo mundo: actas del VI Congreso de Historia*, editado por Diputación Provincial de Sevilla, 69-82. Sevilla: 2002.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. «La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo. El caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572». En *La violence et la mer dans l'espace atlantique*, editado por Presses Universitaires de Rennes, 161-189. Rennes, 2004.
- RODRÍGUEZ LIÁÑEZ, Laureano. «La alcaldía de la mar. Un oficio señorial en la Sanlúcar de fines de la Edad Media». En *Actas de Hespérides: XI Congreso de Profesores Investigadores*, editado por Hespérides, 621-630. Baena: 1992.
- RODRÍGUEZ-PONGA Y SALAMANCA, Pedro. «Cristóbal de Eraso y Galindo», *Real Academia de la Historia*. Acceso el 20 de marzo de 2023. <http://dbe.rah.es/biografias/71443/cristobal-de-eraso-y-galindo>.
- SALAS ALMELA, Luis. «Nobleza y fiscalidad en la Ruta de las Indias. El emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)». *Anuario de Estudios Americanos* 64, n.º 2 (2007): 13-16.
- SALAS ALMELA, Luis. *Medina Sidonia. El poder de la aristocracia, 1580-1670*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2008.

- SALAS ALMELA, Luis. «La Casa de Medina Sidonia y el paso de la Barra de Sanlúcar (siglos XVI-XVII)». En *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda 2*, editado por Junta de Andalucía, 143-151, Madrid: 2011.
- SALAS ALMELA, Luis. «Los antepuertos de Sevilla: señorío, comercio y fiscalidad en la Carrera de Indias (siglo XVI)». En *Mirando las dos orillas: intercambios mercantiles, sociales y culturales entre Andalucía y América*, editado por Fundación Buenas Letras, 105-127. Sevilla: 2012.
- SALAS ALMELA, Luis. *La más callada revolución. Conflictos aduaneros, nobleza y Corona de Castilla (1450-1590)*. Madrid: Sílex Universidad, 2020.
- SERNA VALLEJO, Margarita. «La jurisdicción marítima de las cofradías de pescadores en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa y los conflictos derivados de su existencia». *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, n.º 38 (2018): 49-76.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. «Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera: un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media». *Anuario de historia del derecho español*, n.º 81 (2011): 1029-1050.
- SUÁREZ ÁLVAREZ, María Jesús. «El «novilísimo gremio» de mareantes de Luarca. Ordenanzas del Novilísimo Gremio de mareantes y navegantes fijosdalgos de la villa y puerto de Luarca y Tierra de Valdés, del año 1468». *Asturiensia medievalia*, n.º 2 (1975): 239-258.
- VELÁZQUEZ GAZTELU, Juan Pedro. *Estado marítimo de Sanlúcar de Barrameda. 1774*. Sanlúcar de Barrameda: A.S.E.H.A., 1998.
- VELÁZQUEZ GAZTELU, Juan Pedro. *Historia antigua y moderna de la muy noble y muy leal ciudad de Sanlúcar de Barrameda*. Sanlúcar de Barrameda: A.S.E.H.A., 1994.