

Desaparecido de camino a Nueva España El viaje de Juan Vespucci de 1527*

Vanished on the Way to New Spain Juan Vespucci's 1527 Voyage

Luis A. ROBLES MACÍAS

<https://orcid.org/0000-0002-5449-3061>

Investigador independiente (España)

luis.robles.macias@ulb.be

Resumen

Este trabajo busca arrojar nueva luz sobre las prácticas náuticas y mercantiles de los albores del comercio marítimo entre la península Ibérica y el actual territorio de México en la década de 1520. Para ello se toma como caso de estudio el viaje realizado por Juan Vespucci en 1527 a Nueva España con una nao cargada de mercaderías. Los preparativos de este viaje se describen en detalle en la documentación existente en diversos fondos del Archivo General de Indias y en los protocolos notariales del Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Sin embargo, para reconstruir el viaje en sí, ha sido necesario ir más allá y estudiar el conjunto de navegaciones contemporáneas entre Castilla y las Indias. Esto ha requerido compilar exhaustivamente los datos disponibles en los dos archivos citados y cruzarlos entre sí. Los resultados de la investigación dan una idea cuantitativa de los riesgos del comercio transatlántico de la época e ilustran varios tipos de soluciones —náuticas, financieras, mercantiles, laborales— que se aplicaron para gestionarlos. También se ponen de manifiesto varios montajes contractuales mediante los cuales los extranjeros sorteaban la prohibición de participar en el lucrativo comercio novohispano. Finalmente, el trabajo aporta datos biográficos novedosos no sólo sobre Juan Vespucci, sino también sobre el mercader Juan de Lerma y el descubridor Diego García.

Palabras clave: navegación; mercader; Sevilla; Nueva España; naufragio; Juan Vespucci.

Abstract

This work aims to shed new light on the nautical and trading practices of the incipient maritime trade established between the Iberian Peninsula and New Spain in the 1520s. For that, the voyage made by Juan Vespucci to New Spain in 1527 on a cargo-laden ship is taken as a case study. The preparations for this trip are described in detail based on documents preserved in various collections of the Archivo General de Indias [Archive of the Indies] and on the notarial protocols of the Archivo Histórico Provincial de Sevilla [Provincial Historic Archive of Sevilla]. However, to reconstruct the journey itself, it has been necessary to go further, studying the whole set of contemporary navigations between Castile and the Indies. For that, a comprehensive compilation

* Este trabajo es fruto de la investigación realizada para mi tesis de doctorado “Juan Vespucci (1487-ca. 1527). A Cosmographer, Seaman and Merchant at the Heart of Spanish Charting of the New World” (Université Libre de Bruxelles, 2024). Este artículo contextualiza y amplía lo ya descrito en la tesis gracias en gran parte a las sugerencias de los revisores anónimos.

Recepción: 26 de febrero de 2024 | Aceptación: 8 de agosto de 2024



© 2025 UNAM. Esta obra es de acceso abierto y se distribuye bajo la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

and cross-referencing of the data available in the two aforementioned archives has been carried out. The results of the research give a quantitative idea of the risks faced by transatlantic traders at the time and illustrate various types of solutions —nautical, financial, commercial, labor-related— undertaken to manage them. Moreover, several contractual arrangements that allowed foreigners to circumvent the regulations banning them from the lucrative New Spain trade are dissected. Finally, the article provides novel biographical data not only about Juan Vespucci but also about merchant Juan de Lerma and explorer Diego García.

Keywords: navigation; merchant; Seville; New Spain; shipwreck; Juan Vespucci.

Introducción

Juan Vespucci (nacido en Florencia en 1487) fue piloto de la Casa de la Contratación desde 1512 hasta su despido en 1525. A partir de entonces, se centró plenamente en su actividad de mercader, que había ido desarrollando a tiempo parcial desde su juventud. El haber sido naturalizado castellano en 1512 le libraba de la prohibición a los extranjeros de comerciar con Indias,¹ por lo que en 1525-1526 pudo completar una expedición mercantil a la isla caribeña de Cubagua. Tras ella, Vespucci se lanzó a una empresa más ambiciosa: un viaje a Nueva España.

El comercio entre Sevilla y Nueva España había empezado en 1520, en plena campaña conquistadora, con una expedición promovida por el padre de Hernán Cortés.² Los comienzos del comercio marítimo novohispano han sido relativamente poco estudiados.³ El viaje de Vespucci proporciona una perspectiva enriquecedora sobre los primeros años de la que se convertiría en una de las principales arterias económicas de la monarquía hispánica gracias al hecho de haber sobrevivido un número considerable de documentos sobre él. La mayoría son protocolos notariales —hoy conservados en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla (en adelante, AHPS)— que fueron sacados a la luz por Consuelo Varela,⁴ y más tarde publicados en forma resumida en el *Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de*

¹ La carta de naturaleza de Juan Vespucci fue otorgada en Logroño el 7 de septiembre de 1512 y se conserva en el Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), *Registro General del Sello*, LEG,151209,14 (inédito).

² Juan Gil, *Los conversos y la Inquisición sevillana. Ensayo de prosopografía* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2001), III, 146-48.

³ Ni siquiera los aspectos económicos de la campaña de Cortés habían sido estudiados de manera satisfactoria hasta el reciente trabajo de Hugo Martínez Saldaña, “Más una cuestión de análisis que de opinión. Cuestiones financieras en torno a la empresa de Hernán Cortés, 1518-1520”, *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 64 (2021): 83-119, <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2021.64.75355>.

⁴ Consuelo Varela, *Colón y los florentinos* (Madrid: Alianza, 1988), 79-81.

Protocolos de Sevilla (en adelante, CFAAPS).⁵ He localizado otros documentos relativos al viaje, en su mayoría inéditos, en diversos fondos del Archivo General de Indias (en adelante, AGI). Se reconstruye aquí con el mayor detalle posible la expedición para, indirectamente, arrojar luz sobre prácticas, personas y hechos contemporáneos. Como beneficio colateral, este trabajo propone una hipótesis plausible sobre el destino final de Vespucci al mostrar que, probablemente, este viaje fue uno de los primeros casos de naufragio en la ruta de Nueva España.

Para reconstruir el viaje de Vespucci ha sido necesario situarlo en el contexto de la navegación transatlántica de la época, lo cual ha llevado a documentar en una base de datos todos los viajes contemporáneos entre España y el continente americano. Para ello han sido de gran utilidad los “registros de ida y venida” de la Casa de la Contratación en los que se inscribían las naves que tenían previsto partir para las Indias y las que efectivamente retornaban.⁶ Al cruzar estos registros con otros fondos del AGI como la contabilidad fiscal indiana y con los contratos conservados en el AHPS —fletamentos, empleo de marineros, transporte de pasajeros, etcétera—, ha sido posible identificar el destino preciso de la mayoría de las naves, su carga y otros datos de interés. Esta metodología se inspira en parte en aquella usada por Hilario Casado Alonso para caracterizar el comercio novohispano del último tercio del siglo XVI, que se apoyó en el archivo del Consulado de Burgos.⁷

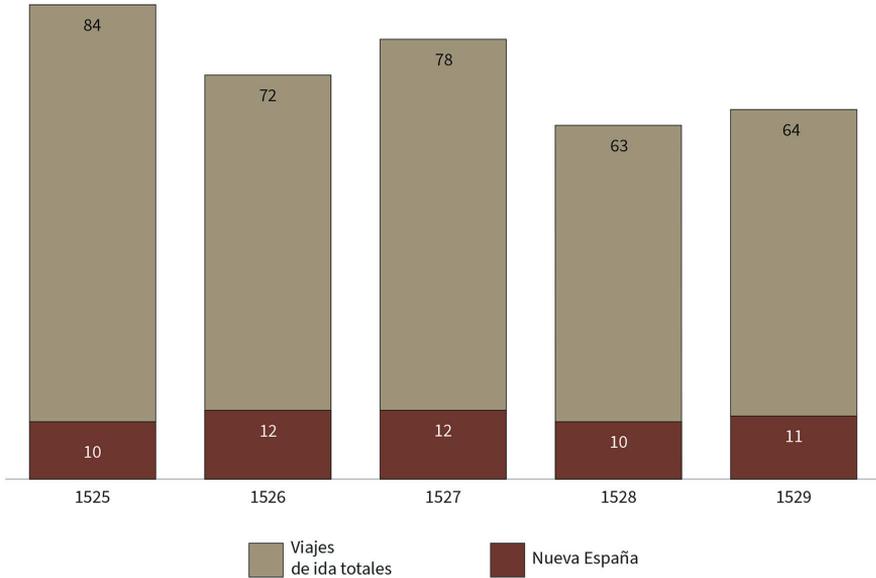
Se constata así que, para la segunda mitad de los años 1520, cruzaban de Sevilla a Nueva España al menos diez naves cada año, que representaban entre 12 y 18% de todas las travesías transatlánticas (véase gráfica 1). Ello

⁵ Archivo de Protocolos de Sevilla, *Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla* [CFAAPS], 16 t. (Sevilla: Instituto Hispano-Cubano de Historia de América/Fundación Rafael G. Abreu, 1937-2024). N. del e.: en adelante, esta fuente se consigna con las siglas CFAAPS, con el volumen y los documentos respectivos.

⁶ Los registros propiamente dichos eran informes detallados de la carga, el destino, el estado del navío y otros datos recogidos por los visitadores de la Casa de la Contratación. De los años 1520 sólo se conserva una pequeña fracción de ellos, en los legajos del AGI, *Contratación*, S.13. Sí se conservan en el legajo *Contratación*, 2898 las listas de registros de ida y de venida para el periodo 1504-1579, que sólo indican año, nombre de la nave y nombre del maestro. Sobre las visitas a los navíos, véase Auke P. Jacobs, “Funcionarios con las manos en la masa. La Casa de la Contratación durante el reinado de Carlos V”, en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, ed. de Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003), 375-400.

⁷ Hilario Casado Alonso, “El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II. Redes comerciales y seguros marítimos”, *Historia Mexicana* (2012): 935-993, acceso el 29 de agosto de 2024, <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/245>.

Gráfica 1
 NÚMERO DE VIAJES DE SEVILLA A NUEVA ESPAÑA
 Y NÚMERO TOTAL DE VIAJES TRANSATLÁNTICOS DE IDA, 1525-1529



FUENTE: Elaboración de Luis A. Robles Macías, con base en el índice de registros de ida y venida (AGI, *Contratación*, 2898) y pasajeros a Indias (AGI, *Contratación*, 5536, L.2), así como en decenas de contratos conservados en el AHPS y resumidos en los volúmenes IV, V, VI, VIII y IX de la CFAAPS.

demuestra que, a pesar de algunos fracasos puntuales,⁸ el comercio novohispano floreció rápidamente tras su comienzo.

Preparativos

Los contratos para el viaje de Vespucci, que se detallarán más adelante, fueron firmados entre marzo y mayo de 1527. Ello lleva a suponer que el florentino debió de empezar a planearlo ya en 1526. Un indicio en este sentido es que, ese año de 1526, Vespucci había firmado un planisferio en el que destacó de manera particular las tierras novohispanas (véase figura 1).

⁸ Una compañía formada en 1520 para abrir una conexión mercantil permanente entre Sevilla y Nueva España se tuvo que disolver sin alcanzar su objetivo. Montserrat Cachero Viñuesa, “Redes mercantiles en los inicios del comercio atlántico. Sevilla entre Europa y América, 1520-1525”, en *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, ed. de Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (México: El Colegio de México, 2011), 25-51.

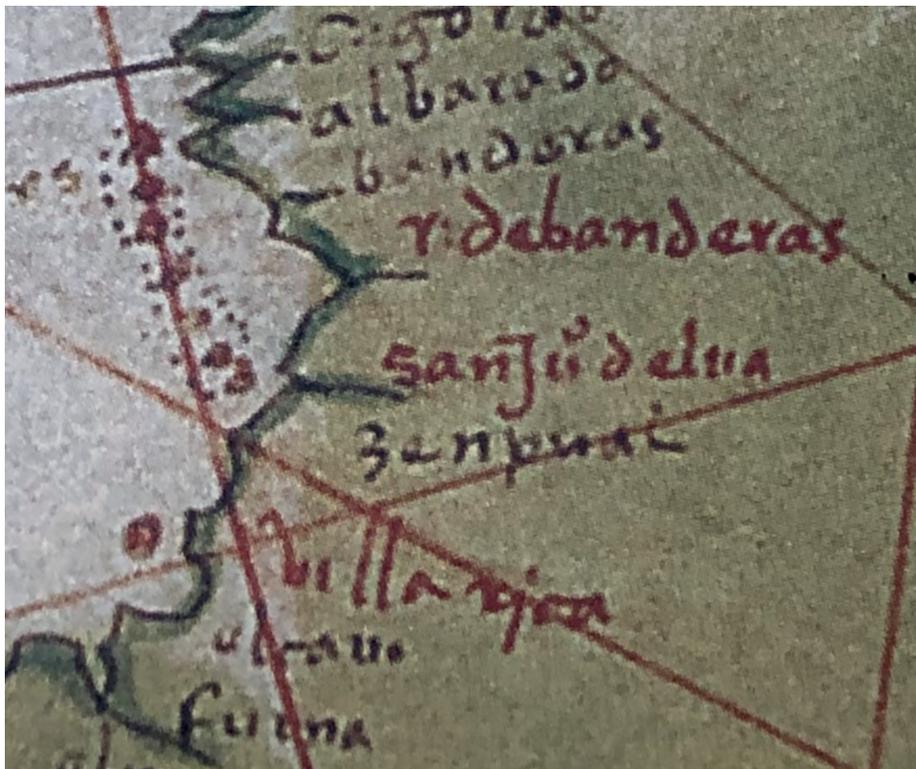


Figura 2. Detalle del Golfo de México del planisferio de Vespucci, rotado para leer los topónimos más fácilmente. Fuente: facsímil impreso fotografiado por el autor. El original es propiedad del Hispanic Society Museum and Library (signatura K42)

Según los contratos citados, Vespucci planeaba dirigirse a tres puertos de Nueva España: Villa Rica, Medellín y San Juan de Ulúa. En realidad, los tres se encontraban muy próximos entre sí, en el actual estado de Veracruz. En su mapa, Vespucci rotuló los nombres de Villa Rica y San Juan de Ulúa —dos de estos puertos a los que se dirigiría en 1527— con la tinta roja que se reservaba en la cartografía náutica para los topónimos importantes (véase figura 2).

La preparación de todo viaje comercial implicaba aprestar una nave, contratar la tripulación, cargar mercancías y pasajeros, y lograr la financiación para hacer frente a la inversión requerida. En esta sección se detalla cómo Vespucci realizó dichos preparativos y se señalan las diferencias con su expedición inmediatamente anterior a Cubagua, que se resumen en el cuadro 1.

Cuadro 1
COMPARACIÓN DE LOS PREPARATIVOS DE LOS VIAJES DE JUAN VESPUCCI
A CUBAGUA EN 1525 Y A NUEVA ESPAÑA EN 1527

	<i>Viaje a Cubagua de 1525</i>	<i>Viaje a Nueva España de 1527</i>
<i>Destino</i>	Cubagua, después Santo Domingo	Villa Rica, Medellín y San Juan de Ulúa (Nueva España)
<i>Nave</i>		
Nombre	Santa Cruz	Santa María del Ayuda
Capacidad	no especificada	60 o 70 toneles
Tipo	nao, carabela o navío	nao o carabela
<i>Tripulación</i>		
Integrantes (además de Vespucci)	maestre, contra maestre, 5 marineros y 3 grumetes	6 marineros, 1 marinero-calafate y 4 grumetes
Remuneración	salario mensual	“según uso e costumbre”
Contratados para	sólo ida	ida y vuelta (salvo uno)
<i>Carga</i>		
Géneros	no especificados	telas de lujo, vino y especias
Valor	475 ducados	mucho más de 819 ducados
Fracción que pertenece a Vespucci	37%	nada
Fracción fletada a través de testaferros	8%	aproximadamente la mitad
Pasajeros	uno o ninguno	seis
Montaje financiero	carta de compañía y póliza de seguro	préstamo a riesgo y aventura y contratos de fletamento

FUENTE: elaboración de Luis A. Robles Macías. Los preparativos del viaje a Cubagua se encuentran en los contratos conservados en el AHPS, *Protocolos* 25 (notario Alonso de la Barrera), 1524 (notario Antón Ruiz de Porras) y 2248 (notario Manuel Sigura), y resumidos en el CFAAPS, tomo V, documentos 515, 524, 525, 526, 530, 535 y 550; tomo VIII, documentos 1341, 1342, 1353, 1360, y tomo IX, documento 38. La mayoría de estos contratos fue mencionada por Varela, *Colón y los florentinos*, 81. Las fuentes del viaje a Nueva España se detallarán en las secciones siguientes.

Nave

Vespucci compró para este viaje una embarcación llamada *Santa María del Ayuda*, con una capacidad de carga de 60 o 70 toneles. En la documentación se la designa indistintamente como “nao” o como “carabela”. Esta imprecisión terminológica era habitual en la época y genera incógnitas sobre qué tipo de naves se empleaban realmente y sus características de diseño.

La *Santa María del Ayuda* no llevaba artillería, gracias a una exención concedida a condición de que siempre viajase “en conserva”; es decir, en convoy, con naves mayores. Vespucci había argumentado con éxito que su nao era demasiado pequeña para ser útil en combate, lo cual se retoma en la real cédula que lo autoriza a zarpar sin artillería:

Johan Vizpuche nuestro piloto me hizo relación que él querría ir a las nuestras Indias a contratar con una su carabela de hasta sesenta o setenta toneles y que él no tiene la artillería que ha menester para ella conforme a las ordenanzas de esa Casa y me suplicó e pidió por merced le mandase dar licencia para la poder llevar sin armas pues era de tan pequeño porte, o como la mi merced fuese; e yo túvelo por bien, por ende yo vos mando que, yendo la dicha carabela en conserva de otros navíos gruesos, le dejéis ir sin que lleve el artillería y armas que conforme a lo que por nos está mandado había de llevar.¹⁰

Las naves de los siglos xv y xvi normalmente llevaban artillería para su defensa. Parece ser que las ordenanzas de la Casa de la Contratación requerían que toda embarcación dirigida a las Indias contase con artillería adecuada.¹¹ Sin embargo, con el paso del tiempo, había quedado claro que un pequeño mercante solitario podía hacer bien poco contra escuadrones

¹⁰ Cédula real a la Casa de la Contratación, Valladolid, 29 de marzo de 1527, AGI, *Indiferente*, 421, L.12, f.50r, acceso el 31 de agosto de 2024, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/249907>. Se ha modernizado la ortografía de todas las citas de documentos en este artículo.

¹¹ Así lo afirma la cédula relativa a Vespucci, pero no se encuentra dicha exigencia, al menos de manera explícita, en las ordenanzas originales de 1505 ni en los suplementos de 1510 y 1511, publicadas en la *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*, vol. 29-42 (Madrid: Real Academia de la Historia, 1890), 209-210 y 250-257, respectivamente. Sí se conservan cédulas sobre la obligación de llevar artillería a bordo para los años 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543 y 1568, según Esteban Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias, 1521-1550*, Colección Biblioteca Americana (Sevilla: Muñoz Moya Editor, 1998), 28. Ello sugiere que pudieron emitirse órdenes análogas en años anteriores, pero no se han conservado.

corsarios. Además, en Andalucía, la artillería siempre escaseaba y era cara, dado que la demanda era muy superior a la producción local.¹² En consecuencia, se había vuelto frecuente eximir a las naves pequeñas de llevar artillería siempre que viajasen con otras naves mayores.¹³

Tripulación

Mientras que en su viaje a Cubagua Vespucci había contratado los servicios de un maestre y de un contra maestre, en el viaje a Nueva España no enroló a ningún oficial. El papel de maestre lo asumió él mismo y seguramente también desempeñó las funciones de piloto.

Vespucci tuvo por ello que cumplir una orden reciente que obligaba a pilotos y maestros que navegasen a Indias a detallar en un cuaderno de bitácora distancias, rumbos, latitudes y otros datos geográficos, y reportar toda esa información a la vuelta a Hernando Colón o sus delegados.¹⁴ Estos utilizarían dichos informes para actualizar el Padrón Real, que era el compendio de información geográfica-cartográfica sobre las Indias. Vespucci debía saber perfectamente qué datos debía anotar y aportar ya que era él quien había estado a cargo del Padrón Real durante más de una década, hasta su despido en 1525.

En tanto que maestre, Vespucci contrató directamente a todos los marineros y grumetes. Tres de ellos eran portugueses y siete castellanos. De estos últimos, cinco eran andaluces, uno manchego y el séptimo —llamado Francisco Vizcaíno— estaba vecinado en San Juan de Ulúa, el destino del viaje. Vizcaíno debe haber sido muy apreciado por Vespucci por su conocimiento de la geografía y la economía locales. Sólo uno de los tripulantes, el marinero Juan de Oliva, parece haber viajado anteriormente con Vespucci, a Cubagua.¹⁵ En total, Vespucci llevaba diez tripulantes, mismo número que

¹² Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía...*, 49-51.

¹³ Sin realizar una búsqueda exhaustiva, he encontrado ocho exenciones de este tipo para el periodo 1525-1526, todas en AGI, *Indiferente*, 420, L.10, ff.93r-v; 168v (dos); 221r-v; 255r-v; 267v; 269v-270r; 315v-316r.

¹⁴ Cédula de 16 de marzo de 1527, AGI, *Indiferente*, 421, L.12, f.40r-v; transcrita parcialmente en José Pulido Rubio, *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950), 261-64, acceso el 31 de agosto de 2024, <http://digital.csic.es/handle/10261/166255>. El encargo de actualizar el Padrón Real le había sido dado a Hernando Colón el 6 de octubre de 1526, AGI, *Indiferente*, 421, L.11, f.234r-v.

¹⁵ CFAAPS v, 530 y VIII, 1383.

en su viaje de 1525, aunque sustituyó a los dos oficiales por un marinero y un grumete.

Como se aprecia en el cuadro 2, todos los tripulantes, con una sola excepción, fueron contratados por Vespucci no sólo para el viaje a las Indias, sino también para la vuelta a Sevilla. Esto era también una novedad respecto del viaje de 1525, en el que la tripulación iba comprometida sólo para la ida. La única excepción fue Francisco Vizcaíno, quien aparentemente iba a quedarse en Nueva España. Otro indicio de que Vespucci preparaba ya el viaje de vuelta es que contrató a un calafate —Bartolomé Rodríguez—, sin duda para reparar el casco de la nao antes de emprender el retorno.

La remuneración también varió con respecto a la del viaje a Cubagua. En vez de fijar un salario mensual, los contratos referían vagamente que los tripulantes cobrarían “según uso e costumbre del mar” o “como los otros” marineros o grumetes. Vespucci abonaría sólo pequeños anticipos a la firma de cada contrato. De nuevo la excepción fue el marinero Vizcaíno, al que se le pagó de antemano su salario completo de 20 ducados por todo el viaje.

Carga y contratos comerciales

Los contratos de fletamento que se conservan de este viaje y que se detallan en esta sección mencionan en algunos casos el tipo de mercancías cargadas; en otros, su tonelaje; y aun en otros, su valor monetario; pero nunca los tres datos simultáneamente. Por ello, no proporcionan una visión exhaustiva de la carga de la *Santa María del Ayuda* si bien es posible deducir de ellos informaciones parciales de interés, que se resumen en el cuadro 3.

Los géneros cargados por Vespucci fueron principalmente telas de lujo —por ejemplo, raso, seda y terciopelo—, vino y especias. Su valor monetario superaba con creces los 819 ducados y era, por tanto, significativamente mayor que los 475 ducados en los que se habían valorado las mercancías llevadas por Vespucci a Cubagua dos años antes. Mientras que en aquella ocasión Vespucci había embarcado mercancías de su propiedad, en el viaje a Nueva España parece haberse limitado a cobrar un porte fijo por tonelada transportada. Sólo en una pequeña parte de las mercancías pactó llevarse una fracción de los beneficios de la venta.

Un aspecto llamativo de este viaje es la dudosa legalidad de sus contratos más importantes. Ya en el viaje a Cubagua, Vespucci se había prestado a lo que parece ser un fraude, pues permitió invertir en el comercio con las

Cuadro 2
TRIPULACIÓN DE LA SANTA MARÍA DEL AYUDA DE JUAN VESPUCCI

<i>Puesto</i>	<i>Nombre</i>	<i>Origen geográfico (N = natural, V = vecino, E = estante)</i>	<i>¿Sabe escribir?</i>	<i>¿Menor de 25?</i>	<i>Contrato para</i>	<i>Anticipo salarial (ducados)</i>	<i>Fecha contrato (1527)</i>
Maestre	Juan Vespucci	N: Florencia V: Sevilla	sí	no	-	-	-
Marinero	Francisco Días	V: Tavira	sí	no	ida y vuelta	3	4 abril
Marinero y calafate	Bartolomé Rodríguez	N: Cartaya E: Sevilla	no	no	ida y vuelta	3	9 abril
Marinero	Álvaro Peres	V: Lisboa E: Sevilla	no	no	ida y vuelta	3	15 abril
Marinero	Francisco Vizcaíno	V: San Juan de Ulúa	no	no	sólo ida	20 (salario completo)	15 abril
Marinero	Manuel Gómez	V: San Miguel Arca de Buey	no	no	ida y vuelta	3	15 abril
Marinero	Juan de Oliva	V: Sevilla	no	no	ida y vuelta	4	17 abril
Grumete	Alonso García	V: Almodóvar del Campo	no	sí (22)	ida y vuelta	0	4 abril
Grumete	Juan López	V: Sevilla	no	sí (22)	ida y vuelta	2	9 abril
Grumete	Juan de Santarem	N: Santarem	no	sí (20)	ida y vuelta	1	10 abril
Grumete	Melchor Tarifeño	V: Sevilla	no	sí (16)	ida y vuelta	2	12 abril

FUENTE: elaboración de Luis A. Robles Macías, con base en contratos conservados en el AHPS y resumidos en el CFAAPS IX, documentos 223, 227-230, 233, 234, y 237.

Cuadro 3
CARGA DE LA SANTA MARÍA DEL AYUDA DE JUAN VESPUCCI

Fletador	Géneros	Valor monetario	Tonelaje
Jácome Fantoni a través de S. Inghirlani	telas de lujo, vino, especias, membrillo, cuero y una caja	no especificado	33 toneladas
Jácome Fantoni a través de Juan Vespucci	raso negro	190 ducados	no especificado
Juan Varela de Salamanca	no especificado	no especificado	no especificado
Juan Varela de Salamanca (2o. contrato)	no especificado	629 ducados	26 toneladas
Juan Romano	telas de lujo	no especificado	no especificado

FUENTE: elaboración de Luis A. Robles Macías, con base en contratos conservados en el AHPS y resumidos en el CFAAPS IX, documentos 221, 222, 238, 245, 269 y 274; así como en AHPS, *Protocolos* 29, ff. 891v-892v.

Indias a extranjeros que lo tenían prohibido. En 1527 estas prácticas se multiplicaron con respecto al viaje anterior: el principal financiador del viaje fue un Bernaldino de Mantua, originario de Florencia, mientras que casi la mitad de la carga fue fletada indirectamente por otro florentino, el mercader Jácome Fantoni (*fl.* 1506-1548).

El 30 de marzo de 1527 Vespucci recibió de Bernaldino de Mantua, librero florentino de Sevilla, un préstamo de 245 ducados. Era el mismo librero que ya había invertido la modesta suma de 37 ducados en el viaje de Vespucci a Cubagua a través de un testaferro. En esta ocasión, Mantua aceptó cobrar su deuda sólo si la *Santa María del Ayuda* lograba llegar a Nueva España.¹⁶ Este tipo de préstamo, llamado por entonces a *riesgo y aventura*, no sólo proporcionaba fondos al dueño de la nave para preparar el viaje, sino que eliminaba también la necesidad de seguro, que Vespucci no parece haber contratado para este viaje.

¹⁶ CFAAPS IX, 220; citado por Juan Gil, “Los armadores de Sebastián Caboto. Un inglés entre italianos”, *Anuario de Estudios Americanos* 45 (1988): 48.

Naturalmente, la desventaja del préstamo a *riesgo y aventura* era que conllevaba un tipo de interés elevado para compensar el riesgo que asumía el prestador. Sin embargo, el contrato entre Vespucci y Mantua no estipulaba ningún interés, algo que por otra parte no es sorprendente dadas las estrictas leyes contra la usura en vigor por aquel entonces. Entonces, ¿cómo se remuneró el librero?

El 14 de mayo, Vespucci firmó otro contrato de préstamo a *riesgo y aventura* por valor de 357 ducados, esta vez con un calcetero castellano analfabeto llamado Blas de Ávila.¹⁷ El mismo día, el contrato de préstamo de Mantua a Vespucci fue cancelado, probablemente porque se declaró reembolsado —la parte del documento que da el motivo de la cancelación se ha vuelto ilegible—. El día siguiente, Blas de Ávila otorgó poder a Salvestro Inghirlani y Francesco del Oso para cobrar por él a Vespucci la deuda de 357 ducados en Nueva España¹⁸ y en un acto notarial separado declaró que su préstamo a Vespucci en realidad pertenecía a Bernaldino de Mantua.¹⁹ Esta enrevesada serie de contratos se justifica por dos razones. Primero, al cancelar su primer préstamo y esconderse tras un testafierro para el segundo, Mantua podía negar cualquier relación con el viaje de Vespucci y, por tanto, cualquier infracción de la prohibición de comerciar con Indias que le afectaba como extranjero. En segundo lugar, este montaje podría disimular el tipo de interés del préstamo: si asumimos que el 14 de mayo no cambió de manos dinero en efectivo, lo que ocurrió en realidad fue que Vespucci se comprometió a devolver 357 ducados por un préstamo de sólo 245. La diferencia, 112 ducados, sería el beneficio que se embolsaría Mantua si el viaje terminaba felizmente.

Al menos sobre el papel, el mayor volumen de carga de la nave de Vespucci lo aportó otro florentino, Salvestro di Geronimo Inghirlani. Tenía derecho a ello porque en 1526 había recibido licencia regia para viajar a las Indias y comerciar allí durante dos años en igualdad de condiciones

¹⁷ CFAAPS IX, 260; citado por Gil, “Los armadores de Sebastián Caboto...”, 48. Seis días más tarde, Blas de Ávila hizo un pequeño préstamo de 15 000 maravedíes (mrs) a Juan de Lerma, dueño y maestre de otra nave que se dirigía a Nueva España (CFAAPS VI, 237). Este Blas de Ávila parece ser el mismo que en 1507 había recibido un poder para cobrar una deuda en La Española (CFAAPS VII, 475). Quizás no sea coincidencia que el garante de aquel poder notarial fuera un Diego López dL.jara (el papel está roto), nombre compatible con el de Diego López de Guadalajara que se convertiría años más tarde en suegro de Juan Vespucci.

¹⁸ CFAAPS IX, 263.

¹⁹ CFAAPS IX, 262.

respecto de los castellanos, incluyendo el derecho a llevar consigo un criado de cualquier nacionalidad.²⁰

Nada se sabe sobre Inghirlani antes de esa fecha; no consta que tuviese actividad mercantil alguna, ni en Sevilla ni en ningún otro lugar. El 2 de abril de 1527, este personaje y su criado y socio, llamado Francisco del Oso, firmaron un contrato para cargar 18 toneladas en la *Santa María del Ayuda*. Por cada tonelada, Vespucci cobraría 8 000 mrs en destino, más 500 mrs de anticipo por averías.²¹ Además, Inghirlani y Del Oso abonarían 12 ducados por su pasaje a Nueva España. Seis semanas más tarde, firmaron un segundo contrato por el que Vespucci se comprometió a cargar 15 toneladas adicionales a un precio ligeramente inferior y a llevar a los dos socios gratis a Nueva España.²² Este gesto comercial es comprensible, ya que Inghirlani iba a pagarle a Vespucci la sustancial suma de 728 ducados (273 000 mrs) y proveer aproximadamente la mitad de la carga de la nave. Inghirlani y su criado acordaron repartirse los beneficios a razón de 75:25.²³

Pero, ¿cómo es que un hombre con tan poco bagaje empresarial como Salvestro Inghirlani pudo movilizar tanto capital para un proyecto tan arriesgado? La respuesta se encuentra en otro contrato, firmado con Jácome Fantoni, el 13 de mayo. Este último, afincado en Sevilla desde hacía dos décadas, mantenía una importante actividad comercial con una amplia variedad de socios y mercancías.²⁴ Vespucci llevaba más de diez años haciendo tratos empresariales con Fantoni.²⁵ Por el citado contrato, Inghirlani y Del Oso se

²⁰ 9 de noviembre de 1526. AGI, *Indiferente*, 421, L.11, ff.293v-294r, acceso el 31 de agosto de 2024, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/249726>. El apellido aparece escrito diversamente como Inguirlani, Ynguirlani, Inguerlani, Inguirani, Inguirlan, etcétera.

²¹ CFAAPS IX, 221. CFAAPS IX, 221. El criado de Inghirlani se llamaba a sí mismo unas veces Del Oso y otras Biondi, Ibrondi o Biondi Oso, pero está claro que todos estos apellidos corresponden al mismo individuo.

²² CFAAPS IX, 269.

²³ 14 de mayo de 1527. CFAAPS IX, , 256.

²⁴ Sobre Jácome Fantoni, véase Varela, *Colón y los florentinos*, 122-124; Juan Gil, “Los mercaderes florentinos en Sevilla”, en *Mundus novus. Amerigo Vespucci e i metodi della ricerca storico-geografica. Atti del convegno internazionale di studi, Roma-Firenze 27-30 novembre 2002*, ed. de Annalisa D’Ascenzo (Génova: Brigati, 2004), 101-41, acceso el 29 de agosto de 2024, <https://www.cisge.it/ojs/index.php/Volumi/article/download/690/692>; Angela Orlandi, “Al soffio degli Alisei. Mercanti fiorentini tra Siviglia e il Nuovo Mondo”, *Archivio Storico Italiano* 169, núm. 3 (julio-settembre de 2011): 502-4. Se encuentran también datos sueltos para su biografía en Enrique Otte, *Sevilla, siglo XVI. Materiales para su historia económica* (Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2008).

²⁵ Varela, *Colón y los florentinos*, 79-81.

comprometían a llevar a Nueva España mercancías que pertenecían a Mauro Fantoni y venderlas allí.²⁶ La carga consistía en telas caras —tafetán, seda, paño de Florencia, tela de oro, carmesí, raso, damasco, terciopelo, alcatifa—, vino blanco, pequeñas cantidades de especias —azafrán, pimienta, jengibre, clavo, canela—, carne de membrillo, cueros para vino y una caja. Mauro, nacido en Sevilla unos doce años atrás, era fruto de la relación extramatrimonial entre Jácome y la portuguesa Antonia González.²⁷ Por lo tanto, el valioso cargamento de Inghirlani pertenecía en realidad al poderoso Jácome Fantoni, que no tenía licencia para comerciar con las Indias, pero se aprestaba a sortear la prohibición por medio de su hijo sevillano.

Además del trato mediado por los dos testaferros italianos, Fantoni cargó 71 225 mrs de una tela cara —raso negro de Florencia— en la *Santa María del Ayuda*. Según un contrato firmado el 2 de abril, Vespucci le compró la tela a Fantoni pero este último asumía los riesgos del viaje hasta llegar a puerto. Vespucci se limitaría a pagar en destino la cantidad acordada a los representantes de Fantoni, que naturalmente no eran otros que Inghirlani y Del Oso.²⁸ En mi opinión, este contrato disfraza como venta lo que en realidad era una compañía, una *joint venture*. Vespucci llevaba las mercancías de Fantoni a Nueva España pero si la nao se hundía era Fantoni quien perdería su inversión. Por otra parte, si Vespucci lograba vender la tela por más de 71 225 mrs, sería él quien se embolsaría la diferencia.

Merece la pena mencionar que este viaje no fue el primer trato comercial de Fantoni con Nueva España. Ya a principios de 1526 había enviado mercancías allí y en esa ocasión había usado como intermediario a otro mercader subdito de Florencia, Reinaldo della Luna.²⁹

Nada sospechoso, por el contrario, fue el fletamento de Juan Varela de Salamanca (ca. 1476-ca.1555). Este reconocido impresor y librero sevillano

²⁶ AHPS, *Protocolos* 29 (libro 1o. de 1527 del oficio 1, Alonso de la Barrera), ff. 891v-892v; inédito, no recogido en el CFAAPS.

²⁷ Angela Orlandi, “Tuscan Merchants in Andalusia. A Historiographical Debate”, *European Review of History* 23, núm. 3 (2016): 347-366, <https://doi.org/10.1080/13507486.2015.1131247>. La pareja tuvo al menos seis hijos en total, todos ellos reconocidos por Jácome como legítimos.

²⁸ CFAAPS IX, 222.

²⁹ 27 de enero de 1526. CFAAPS VIII, 1545; citado por Gil, “Los mercaderes florentinos en Sevilla”. Della Luna reconoció que la mitad de la mercancía que había cargado para Nueva España en la nao *El Espíritu Santo*, cuyo maestre era Lázaro Guerrero, pertenecía a Jácome Fantoni y Pandolfo Velacci. La otra mitad pertenecía a Melchor de Corella y compañía (CFAAPS VIII, 1554).

participaba activamente en el comercio indiano y había enviado ya mercaderías a Nueva España en al menos un viaje anterior, el de Pedro Jiménez de 1525.³⁰ El 22 de mayo de 1527, Varela fletó 26 toneladas de la *Santa María del Ayuda*, por las que acordó pagar a Vespucci 500 mrs al contado por averías y 7 000 mrs en destino, es decir, un total de 195 000 mrs.³¹ Este volumen era significativo, ya que representaba más de un tercio de la capacidad de la nao. Varela además embarcó un esclavo que viajaría gratis. El valor estimado de la mercancía de Varela era de 236 000 mrs y su venta se le confió al genovés Andrea di Vincentio, quien se embolsaría 25 % del beneficio neto como comisión.³²

Por último, un hombre natural de Roma llamado Juan Romano cargó en la nao de Vespucci telas de lujo que pertenecían a los mercaderes genoveses de Sevilla “Fernando (?) Estola” y “Niculao de Marco”. El documento notarial describe en detalle las telas, pero no da su valor ni su tonelaje.³³ Romano se embarcaría él mismo para vender la mercancía en Nueva España y se reservaba la opción de quedarse allí, en cuyo caso le entregaría el producto de la venta al factor de otro mercader italiano de Sevilla, Antonio de Luis.

Pasajeros

En total, la nave de Juan Vespucci llevaría a seis hombres que no eran miembros de la tripulación. Cuatro de ellos —los ya mencionados Inghirlani, Del Oso, Di Vincentio y Romano— iban como mercaderes encargados de vender mercancías de terceros. La quinta persona era el esclavo de Juan Varela, cuyo nombre no se ha conservado.

Juan de Aguilar —el sexto— era el único pasajero en sentido estricto: alguien que se embarcó por su propia voluntad con la única intención de viajar a Nueva España. Para ello, Aguilar había obtenido previamente de la Casa de la Contratación la certificación de estar habilitado para pasar a Indias, presentando los correspondientes testigos:

³⁰ CFAAPS IX, 623.

³¹ CFAAPS VI, 238. Según este documento, Varela ya había contratado anteriormente con Vespucci para el mismo viaje, ya que se mencionan “otras mercaderías que en la dicha mi nao tenéis cargadas”.

³² CFAAPS IX, 274.

³³ CFAAPS IX, 245. No se conserva el contrato presuntamente firmado entre Vespucci y Romano o los mercaderes genoveses.

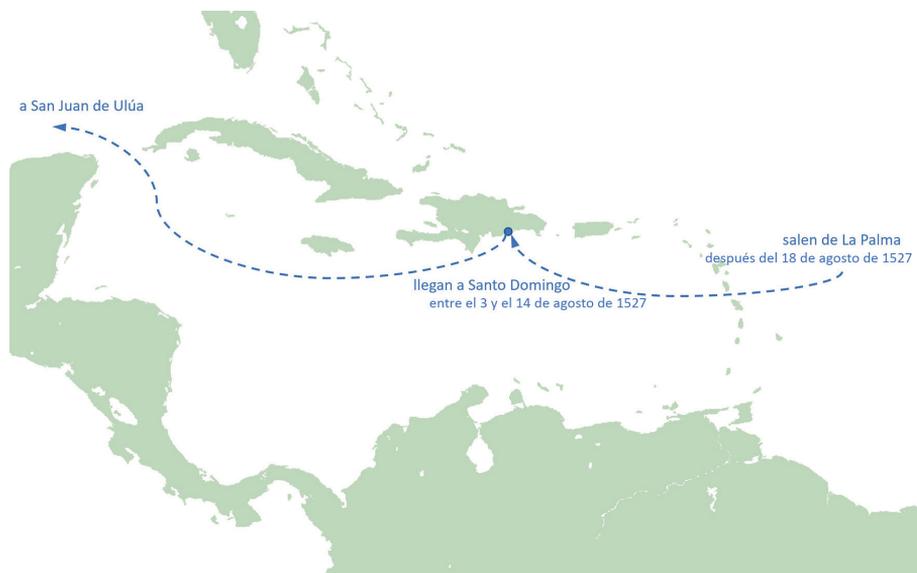


Figura 3. Itinerario proyectado por Juan Vespucci en 1527.
Elaboración de Luis A. Robles Macías

Juan de Aguilar, natural de Sevilla en la collación de San Bartolomé, hijo de Diego de Aguilar e Juana de Aguilar, y para información de cómo no era persona de las prohibidas, presentó por testigos a Juan Rodríguez, piloto vecino a San Esteban, e a Luis de Toledo, marinero a San Bartolomé; los cuales juraron que no era de los prohibidos, y pasa en la nao de Vespuche.³⁴

Aguilar se comprometió a abonar 25 castellanos de oro (11250 mrs) a Vespucci por su pasaje dentro de los 25 días siguientes a la llegada a San Juan de Ulúa.³⁵ En este último documento, se informa además que Aguilar era un joven menor de 18 años.

El viaje

Para el 17 de mayo de 1527, la nave de Vespucci se encontraba ya en Sanlúcar de Barrameda, según el contrato firmado ese día con Juan de Aguilar

³⁴ 13 de mayo de 1527, AGI, *Contratación*, 5536, L.2, f.52(6), acceso el 31 de agosto de 2024, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/5361249>.

³⁵ 17 de mayo de 1527, CFAAPS v, 1413.

en Sevilla. Lo mismo afirmaba el contrato de Di Vincentio del 23 de mayo. El registro de ida de la Casa de la Contratación no precisa el mes de su partida.³⁶ Si Vespucci hubiese viajado en solitario, habría querido hacerse a la vela de Sanlúcar cuanto antes, a finales de mayo o principios de junio. Cada día de espera que una nave pasaba ociosa en puerto suponía un coste en provisiones y salarios además de un lucro cesante. Sin embargo, para 1527 la navegación en solitario ya no era una opción.

En las primeras dos décadas del siglo xvi, el tráfico comercial entre España y las Indias se había practicado principalmente mediante naves sueltas, es decir, que viajaban solas. De manera excepcional, en 1522 la amenaza creciente de los corsarios llevó a la Corona a retrasar la partida de Sanlúcar de ocho naves cargadas de mercancías para las Indias hasta que pudiesen ser escoltadas por dos navíos de armada.³⁷ En los años siguientes coexistieron los viajes individuales con los convoyes. Uno de ellos se hizo a la mar el 3 de mayo de 1525 con más de 20 naves, entre las cuales probablemente figuraba la de Vespucci en ruta a Cubagua.³⁸

A finales de 1526, la Corona prohibió definitivamente la navegación en solitario a las Indias y ordenó que todos los barcos formasen convoyes tanto para el viaje de ida como para el de vuelta. La decisión se argumentó por el temor a que corsarios franceses interceptasen el tráfico proveniente de las Indias tras haber capturado a un piloto con sus cartas náuticas frente a la costa de Andalucía:

ciertos corsarios franceses que andan de armada en la costa del Andalucía ahora de pocos días a esta parte han tomado y robado ciertos navíos de vasallos e súbditos nuestros y que en el uno de ellos tomaron al piloto con el aguja y carta de marear con propósito de ir a esperar los navíos que vienen de las Indias [...] mandamos que todos los navíos que de esa isla e de las islas de San Juan e Cuba para estos reinos vinieren se junten en esa isla e de ahí vengán todos juntos en conserva.³⁹

³⁶ AGI, *Contratación*, 2898, f.70r.

³⁷ Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía...*, 31.

³⁸ El convoy se conoce principalmente por las menciones de Pedro Mártir en su crónica *De orbe novo*, década viii, libro ix, y en su carta al arzobispo Giovanni Ruffo fechada en Toledo el 13 de junio de 1525, publicada póstumamente en Petrus Martyr Anglerius, *Opus Epistolarum* (Alcalá de Henares: Miguel de Eguía, 1530), carta núm. 814. La participación de Vespucci en el convoy se deduce de su fecha de llegada a Cubagua, que fue el 13 de julio de 1525.

³⁹ Cédula a La Española, 19 de octubre de 1526, AGI, *Indiferente*, 421, L.11, ff.248v-249r.

La Casa emitió por separado una orden relativa a los viajes de ida, que no se conserva, pero fue refrendada por la corte el 9 de noviembre de 1526:

señores recibimos vuestra carta de xi del pasado, y quanto a lo que decís que en cumplimiento de lo que vos escribimos habéis proveído que todos los navíos que van a las Indias vayan juntos y se esperen los unos a los otros y escribís a aquellas partes para que así mismo los que de allá partieren vengan juntos en conserva y tomen lengua en los Azores para si hubiere nueva de corsarios, está muy bien proveído y así lo haréis.⁴⁰

La constitución de convoyes se convertiría en la práctica habitual para el tráfico transatlántico español y, con el tiempo, sería reglamentada en detalle. Sin embargo, para la década de los 1520 no se conserva documentación sobre cómo se organizaban: ¿un maestre podía unirse con su nave a cualquier grupo de embarcaciones?, ¿había condiciones o contra-prestaciones?, ¿cómo se decidía la fecha de salida?, ¿qué se hacía si alguien se quedaba rezagado? Tampoco se dispone, para esta época, de listas de las naves que formaban parte de cada flota. Por ello sólo pueden formularse hipótesis sobre en qué convoy se integró Vespucci.

Las cuentas del almojarifazgo (impuesto a la importación) de La Española proporcionan una lista de naves que llegaron a la isla, incluyendo casi siempre la fecha y el nombre del maestre.⁴¹ La lista no es, por desgracia, exhaustiva porque únicamente se anotaban las naves que vendían mercancías; si sólo hacían escala sin comerciar, no pagaban almojarifazgo. En las cuentas no aparece la *Ayuda* de Vespucci, lo cual significa o bien que no aportó a Santo Domingo o bien que prefirió reservar toda su carga para venderla en Nueva España. Esto último es muy plausible porque era lo que estipulaban sus contratos de fletamento.

Al cruzar las cuentas del almojarifazgo con crónicas y con datos de otros fondos documentales sevillanos, es posible identificar tres convoyes que partieron de Sanlúcar al Caribe entre los meses de mayo a septiembre de 1527:

⁴⁰ AGI, *Indiferente*, 421, L.11, ff.281r-282r.

⁴¹ Las cuentas de 1525-1534 se conservan en AGI, *Contaduría*, 1050, N.2 y han sido publicadas por Genaro Rodríguez Morel, *Cuentas de las Cajas Reales de Santo Domingo. Tomadas al tesorero Esteban de Pasamonte por el licenciado Alonso López de Cerrato 1525-1534* (Santo Domingo: Archivo General de la Nación, 2020). Al contrario, se han perdido las cuentas del almojarifazgo de Nueva España para 1527 y 1528 (sí se conservan las de 1523-1524 en AGI, *Contaduría*, 657, N.3).

1. El gobernador Pánfilo de Narváez (ca. 1470-1528) salió el 17 de junio con cinco navíos y 600 hombres para conquistar la Florida e hizo primero escala en Santo Domingo.⁴²
2. El adelantado Francisco de Montejo (1479-1553) se hizo a la vela a finales de junio con 250 hombres para conquistar la península de Yucatán, también con escala prevista en Santo Domingo.⁴³
3. Una nave —es de suponer que en conserva con otras— partió el 10 de septiembre llevando de pasajero al oidor Gaspar de Espinosa y llegó a Santo Domingo a finales de diciembre.⁴⁴ Lo tardío de la partida me lleva a descartar la participación de Vespucci en este convoy, del que por otro lado no se conserva ninguna otra referencia documental.

Sobre la travesía de Narváez no se había publicado hasta ahora ningún dato. Las cuentas del almorjafazgo revelan que una de sus cinco naves, que se llamaba *San Antonio*, arribó a Santo Domingo el 5 de agosto de 1527.⁴⁵ Después, como se sabía ya por las crónicas, Narváez permaneció en La Española casi 45 días, en los que compró un navío, y después se dirigieron a Cuba.⁴⁶

La travesía de Montejo está mejor documentada. El adelantado viajaba en la *San Jerónimo*, con Miguel Ferrer de maestre y Antón Sánchez Calabrés de piloto, y fletó al menos otras dos naves: la carabela *Nicolasa* —propiedad de Martín de Ibacabal, maestre Ochoa— y el bergantín *La Gavarra*.⁴⁷ El historiador Robert Chamberlain le atribuyó a Montejo un cuarto navío sin aportar más detalles. De documentos de archivo que Chamberlain no parece haber consultado, se infiere que este cuarto navío pudo ser la *San*

⁴² La fecha y el número de navíos se conocen a través de la relación redactada por el tesorero de la expedición, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, publicada con el título de *Relación que dio Alvar Nuñez Cabeça de Vaca de lo acaescido en las Indias en la armada donde yua por gouernador Pa[n]philo de Narbaez* (Zamora: Agustín de Paz y Juan Picardo, 1542).

⁴³ El alarde de la gente de Montejo tuvo lugar en Sanlúcar entre el 21 y el 29 de junio de 1527, AGI, *Contratación*, 5536, L.2, f.1(1); transcrito por José de Rújula y de Ochotorena y Antonio del Solar y Taboada, *Francisco de Montejo y los adelantados del Yucatán. Genealogía de los condes y duques de Montellano* (Badajoz: Arqueros, 1931), 379-97. Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés afirmó erróneamente que Montejo partió de Sanlúcar en mayo de 1528, *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, ed. de Amador de los Ríos (Madrid: Real Academia de la Historia, 1851-1855), libro 32, capítulo 2.

⁴⁴ AGI, *Contaduría*, 1050, N.2, f.555r-v.

⁴⁵ AGI, *Contaduría*, 1050, N.2, f.409v.

⁴⁶ Núñez Cabeza de Vaca, *Relación...*, ff. A3r-A4r.

⁴⁷ Robert S. Chamberlain, *The Conquest and Colonization of Yucatan, 1517-1550* (Washington D. C.: Carnegie Institution, 1948), 31-33.

Andrés, comprada por Montejo en Sevilla.⁴⁸ No obstante, en los registros de ida de 1527 no aparece ninguna embarcación con ese nombre.

Aparte de los barcos propios de Montejo, se sabe a ciencia cierta que viajó con él al menos otra nave: la *Santa María de la Barquera* de Juan de Lerma (fl. 1506-1549).⁴⁹ Este mercader y propietario de barcos había emigrado a México hacia 1525. Ahora retornaba allí tras haber sido arrastrado a España por accidente el invierno anterior. En efecto, en 1526 Lerma se disponía a partir de Veracruz con una nave llamada *Buena Ventura* en un viaje mercante rutinario a Santo Domingo cuando fue requisada para llevar a Rodrigo de Albornoz —contador de Nueva España— a Sevilla. La *Buena Ventura* aportó poco antes del 12 de enero de 1527 en Marbella, en el Mediterráneo. Es de suponer que la desvió de su rumbo una tormenta. Allí dejó a Albornoz y la carga, y puso rumbo al Guadalquivir, pero encalló cerca del Puerto de Santa María.⁵⁰

De vuelta a la flota de Montejo, en la cual quizás se encontraba la nave de Juan Vespucci, el 18 de julio de 1527 estaban anclados en la isla canaria de La Palma. A su lado estaban amarradas dos naves con las que Diego García de Moguer (1484-1544) se dirigía al Atlántico sur. Esa noche, un galeón francés fuertemente armado penetró en el puerto y fue capturado por los españoles. Numerosos testigos identificaron a este barco francés con una de las embarcaciones piratas que hasta hacía poco habían atacado barcos mercantes en aguas cercanas. Por consiguiente, el galeón fue confiscado y su tripulación arrestada. Estalló entonces una riña entre Montejo y García, ya que ambos querían incorporar el galeón francés a sus escuadras respectivas. Tras algunas escaramuzas, García terminó por marcharse de La Palma para evitar que la cosa fuera a mayores, y se dirigió a la cercana isla de La Gomera. Allí redactó en agosto un informe de los acontecimientos para la Corona.⁵¹

⁴⁸ CFAAPS IX, 213.

⁴⁹ Cuatro años más tarde, un testigo ocular recordaría haber conocido tanto a Lerma como a Montejo cuando los tres cruzaron el Atlántico “en una conserva”. Testimonio de Hernando Guadalupe a petición de Juan de Lerma, 10 de mayo de 1531, AGI, *Santo Domingo*, 9, N.41, f.10r.

⁵⁰ Narración del propio Juan de Lerma en un poder notarial copiado en AGI, *Patronato*, 259, R.5. Su fecha de llegada se menciona en AGI, *Contaduría*, 269, f.9r. Estos eventos no se encuentran en la biografía de Lerma publicada por Ángela Pereda López, “El mercader Juan de Lerma y su trayectoria en Indias”, *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. extra. 1 (1995): 61-74.

⁵¹ AGI, *Indiferente*, 3094, N.7; inédito, sólo citado brevemente por Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía...*, 70. La presencia de Diego García en La Gomera en 1527 la corrobora una cédula del 19 de agosto de 1530 que ordenaba a un tal Fernán Cota

La *Santa María de la Barquera* de Lerma llegó a Santo Domingo el 3 de agosto de 1527.⁵² La *San Jerónimo* en que viajaba Montejo lo hizo el 14 de agosto.⁵³ La cronología del convoy de Montejo se solapa por tanto con la del de Narváez, uno de cuyos navíos llegó —como vimos— el 5 de agosto. Ello hace imposible distinguir qué naves viajaron con uno u otro convoy sólo con base en sus fechas de llegada. Así, la *Concepción* de Fernán Gómez y la *San Vicente* de Antón Sánchez, que arribaron a La Española el 4 y el 14 de agosto, respectivamente, pudieron viajar con cualquiera de los dos conquistadores.⁵⁴ Lo mismo puede decirse de Vespucci.

De La Española en adelante, los integrantes de los convoyes ya no tenían obligación de permanecer juntos. La mayor parte de los barcos mercantes retornó a España tras vender sus mercancías —un convoy partió el 17 de

devolver el alumbre que Diego García había tomado de un barco francés y dejado almacenado en La Gomera “puede haber tres años poco más o menos”. AGI, *Indiferente*, 422, L. 14, f. 119r-v; transcrita por José Toribio Medina Zavala, *Los viajes de Diego García de Moger al Río de la Plata* (Santiago: Imprenta Elzeviriana, 1908), doc. IX. El episodio de la riña con Montejo en La Palma cuestiona la cronología generalmente aceptada para la expedición de Diego García. En efecto, por un informe aparentemente dictado por García a su regreso en 1530 (AGI, *Patronato*, 44, R.2; transcrito con fecha errónea en la *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía. Sacados de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias*, vol. XL (Madrid: M. G. Hernández, 1883) 354-367), el cronista Antonio de Herrera y Tordesillas supuso que había salido de La Coruña el 15 de enero de 1526 y que, tras pasar siete meses en Canarias, había llegado a San Vicente, primera población española más allá del Brasil portugués, en enero de 1527, en *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales* (Madrid: Imprenta Real, 1601), década IV, libro I, capítulo I. José Toribio Medina observó que estas fechas implicaban que García habría partido de La Coruña ocho meses antes del plazo estipulado en su capitulación con la Corona (septiembre de 1526) y, lo que es aún más inverosímil, un mes antes de la promulgación oficial de dicha capitulación. Medina Zavala, *Los viajes de Diego García de Moger...*, 71-95, decidió por ello desconfiar del informe de García de 1530 y proponer el 15 de agosto de 1527 como fecha de su partida de La Coruña. El relato de García de los eventos de julio de 1527 en La Palma refuta la hipótesis de una partida tan tardía pero también contradice a Herrera y Tordesillas. La cronología que mejor cuadra con la evidencia es que García partiese de tierras gallegas el 15 de enero de 1527 (no de 1526) y que permaneciese en las Canarias hasta el 1 de septiembre de 1527, para llegar a San Vicente el 15 de enero de 1528.

⁵² AGI, *Contaduría*, 1050, N.2, f. 409v.

⁵³ AGI, *Contaduría*, 1050, N.2, f. 410r.

⁵⁴ Gómez aceptó pasajeros para Santo Domingo hasta el 1 de junio de 1527 (AGI, *Contratación*, 5536) y Sánchez partió de España después del 16 de junio de 1527 (CFAAPS VI, 240 y CFAAPS IX, 295). Las fechas de llegada se encuentran en las cuentas del almorjafazgo de La Española.

agosto—⁵⁵ o bien puso proa a Cuba y otros destinos caribeños. Montejo y Narváez se dirigieron a sus objetivos respectivos, mientras que unos pocos navíos se internaron en el golfo de México para seguir hasta San Juan de Ulúa.

¿Podría ser que Vespucci se uniese, de buen grado o por la fuerza, a la campaña de Montejo? Según los documentos de archivo examinados por Chamberlain, en Santo Domingo el adelantado compró bastimentos y caballos para su tropa y dejó anclado el bergantín *La Gavarra* con algunos hombres enfermos. Montejo partió entonces hacia Cozumel, la isla frente a la península de Yucatán, a la que llegó a finales de septiembre.⁵⁶

Poco después desembarcó en tierra firme y fundó una población. Como las provisiones vinieron a escasear peligrosamente, Montejo se vio obligado a confiscar la carga de vino, harina, aceite y vinagre que llevaba el mercader Juanote Durán en la *San Jerónimo*. El adelantado envió a la *Nicolasa* a Veracruz por suministros, pero su maestre falleció allí y la nave nunca regresó a Yucatán. Más tarde, con sus tropas cada vez más desmoralizadas, Montejo descubrió que Juanote Durán estaba planeando partir a Veracruz con la *San Jerónimo*, llevando desertores consigo. Montejo reaccionó con un asalto al navío y lo destruyó para cerrarle a sus hombres cualquier vía de escape.⁵⁷ Chamberlain supuso que Montejo destruyó también su cuarto barco en ese momento,⁵⁸ pero las fuentes primarias no dicen nada sobre ello. El bergantín dejado en Santo Domingo no se unió a Montejo hasta ocho o nueve meses después.⁵⁹ En un informe que redactó años después, Montejo omitió su orden de destruir la *San Jerónimo* y no detalló cuántas naves había perdido.⁶⁰

Ni el *Ayuda* ni Vespucci aparecen en ninguna de las fuentes que relatan la campaña de Montejo. Además, su precioso cargamento de telas e ingredientes culinarios destinado a los nuevos ricos de México-Tenochtitlán

⁵⁵ AGI, *Contaduría*, 1050, N.2, f. 550r. De datos dispersos en este libro de cuentas se infiere que el convoy lo formaban al menos 13 naves.

⁵⁶ Chamberlain, *The Conquest...*, 34-39. Fecha tomada probablemente de Fernández de Oviedo y Valdés, *Historia general...*, libro 32, capítulo 2.

⁵⁷ El asalto condujo a un pleito entre Durán y Montejo, que se conserva en AGI, *Justicia*, 126, N.4.

⁵⁸ Chamberlain, *The Conquest...*, 41-42.

⁵⁹ Chamberlain, *The Conquest...*, 59.

⁶⁰ 13 de abril de 1529, AGI, *Patronato*, 184, R.8; transcrito en la *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía. Sacados de...*, vol. XIII, 86-91.

no habría sido de mucha utilidad para los aventureros de Montejo. Todo ello me lleva a descartar que el *Ayuda* fuera el cuarto barco no identificado de Montejo.

Sí he podido comprobar que uno de los integrantes del convoy de Montejo logró llegar a Nueva España. Se trata del *Barquera* de Juan de Lerma, quien pocos meses después partió de allí con provisiones, caballos y armas al rescate de Montejo, cuando su hueste se encontraba mermada por el hambre y las deserciones tras el fracaso de su primer intento de conquista sobre Yucatán.⁶¹ Esta intervención salvadora se entiende mejor al saber que Lerma conocía a Montejo desde al menos mayo de 1527; dato que no recogieron ni Chamberlain ni la biógrafa de Lerma, Ángela Pereda.

Ni Vespucci ni ninguna nave llamada *Santa María del Ayuda* aparecen en los registros de venida de la Casa de la Contratación de Sevilla entre 1527 y 1530. Sí se mencionan barcos con ese nombre en contratos posteriores a 1531, pero se trata sin duda de embarcaciones distintas.⁶² Además, ni un solo documento de archivo menciona a Vespucci después de mayo de 1527. Consuelo Varela concluyó, prudentemente, que la “huella [de Vespucci] desaparece con ese posible viaje a las Indias”.⁶³ Yo iría más allá: el florentino probablemente no sobrevivió a su viaje a Nueva España.

En 2011, la historiadora Angela Orlandi sacó a la luz documentos que parecían probar que la nao de Vespucci sí alcanzó su destino novohispano. Estos documentos formaban parte de una causa judicial provocada por las dudosas prácticas comerciales de Jácome Fantoni. En 1528, el alcalde de Veracruz confiscó 325 000 maravedíes obtenidos por aquél en dicha ciudad y en otros puertos de Nueva España. Por ser extranjero, Fantoni no tenía derecho a enviar allí mercancías desde Sevilla. Éste se justificó diciendo que la mercancía vendida en Veracruz pertenecía en realidad a su hijo Mauro, nativo de Sevilla, y logró un fallo favorable en noviembre de 1529. Sin embargo, el fiscal apeló esta sentencia al argüir que Mauro, de tan sólo 15 años,

⁶¹ Pereda López, “El mercader Juan de Lerma y su trayectoria en Indias”. Su fecha exacta de llegada es incierta, sin embargo, porque se han perdido los registros del almojarifazgo de Nueva España de esos años. Sí se conservan las cuentas del almojarifazgo de los años 1523-1524 en AGI, *Contaduría*, 657, N.3.

⁶² En el CFAAPS se mencionan varias *Santa María del Ayuda* que navegaron a Indias entre 1531 y 1535, bajo los maestros Alonso de la Barrera, Pedro Sánchez de Ortega, Juan de Soto y Jácome Rolando. También está la *Santa María del Ayuda*, maestre Francisco Gómez, que partió de Cuba para España en agosto de 1532, mencionada en AGI, *Patronato*, 178, R.14.

⁶³ Varela, *Colón y los florentinos*, 81.

era demasiado joven para los negocios y que, por tanto, sólo fungía como testaferro de su padre.⁶⁴

Orlandi supuso que el dinero confiscado provenía de la venta de la carga de la nao de Vespucci. Sin embargo, documentos inéditos hasta ahora tienden a probar que el dinero embargado por el alcalde en 1528 corresponde a mercancías transportadas por otros maestros, no por Vespucci. En efecto, en otro pleito distinto, Juan Varela de Salamanca reclamó que una carga de vino que había enviado a Nueva España le había sido confiscada aduciendo que pertenecía a extranjeros:

Juan Varela de Salamanca, vecino de la ciudad de Sevilla, me hizo relación que puede haber año y medio poco más o menos que él cargó en dos naos, que de la una era maestre Juan Pérez Hurtado y de la otra Juan de Pinza, setenta y dos pipas de vino blanco para que las llevasen como las llevaron a esa Nueva España consignadas a Jerónimo Salvani, mercader senés estante en esa tierra, e que [f. 4v] algunas personas que iban en las dichas naos, por les hacer daño, dijeron que eran de mercaderes extranjeros y que por esto sin licencia nuestra no podrían cargar para las nuestras Indias y que vos las nuestras justicias tomasteis las dichas pipas.⁶⁵

Jerónimo Salvani era un mercader de Siena que llevaba asentado en Indias desde junio de 1526.⁶⁶ La declaración de Juan Varela aporta el dato crucial de que las dos naos que habían transportado su vino eran las de los maestros “Juan de Pinza” (probablemente Ipinza) y Juan Pérez Hurtado. Los archivos confirman que dos naves con dichos maestros partieron de Sevilla para las Indias en 1528.⁶⁷

⁶⁴ Angela Orlandi, “Al soffio degli Alisei. Mercanti fiorentini tra Siviglia e il Nuovo Mondo”, *Archivio Storico Italiano* 169, num. 3 (julio-septiembre 2011): 502-503; Angela Orlandi, “Dall’Andalusia al Nuovo Mondo. Affari e viaggi di mercanti toscani nel Cinquecento”, en *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti del convegno di studi Firenze, 22-24 novembre 2012*, ed. de Giuliano Pinto, Leonardo Rombai y Claudia Tripodi (Florencia: Leo S. Olschki Editore, 2014), 74-77. La causa duró hasta al menos 1536 y está archivada en AGI, *Justicia*, 1017, N.3, R.2.

⁶⁵ Cédula a la Audiencia de México, 30 de julio de 1529, AGI, *México*, 1088, L.1, ff. 4r-5r; acceso el 30 de agosto de 2024, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/370837>.

⁶⁶ AGI, *Contratación*, 5536, L.2, f. 25(7). Véase también Orlandi, “Dall’Andalusia al Nuovo Mondo...”, 75-76.

⁶⁷ Sus *registros de ida* se encuentran en AGI, *Contratación*, 2898, ff. 69v y 73r, respectivamente. La *Jesús María*, con Ipinza de maestre, fue inscrita en el registro de ida de 1527 pero contratos conservados en el AHPs prueban que no partió hasta al menos el 27 de enero de 1528. A Ipinza se le da por muerto en un documento de 28 de agosto de 1529 (CFAAPS IX,

Por su parte, Mauro Fantoni protestó el embargo de 325 000 maravedíes que le debían a su padre los mercaderes guipuzcoanos Juan de Pinza y Asensio de Izaguirre, y que éstos habían entregado a Jerónimo Salvani en Nueva España. El dinero correspondía a 225 000 mrs en bienes comprados en Sevilla por los guipuzcoanos a Jácome Fantoni, más 100 500 mrs que les había prestado el mismo Jácome:

Mauro Fantoni, vecino de la ciudad de Sevilla, me hizo relación que Jerónimo Salvani, mercader estante en la dicha Nueva España, recibió por él y para él por una parte doscientas y veinte e cinco mil maravedíes y por otra cien mil e quinientos maravedíes que a él le debían en la dicha tierra Juan de Pinza y Asensio [f. 105r] de Izaguirre, mercaderes guipuzcoanos; las doscientas y veinte e cinco mil maravedíes por ciertas mercaderías que les vendió y entregó en la ciudad de Sevilla Jácome Fantoni, su padre, y los cien mil y quinientos maravedíes que él les hubo prestado en dineros para su viaje a la dicha Nueva España; el cual dicho Jerónimo Salvani no les da los dichos maravedíes que así cobró por él ni les responde con ellos diciendo que por nuestro mandado le están embargados por vos las dichas nuestras justicias como bienes de florentines y de extranjero.⁶⁸

La suma de dinero citada por Mauro Fantoni es idéntica a la mencionada en el largo pleito entre Jácome Fantoni y la Corona estudiado por Orlandi, y los nombres de Pinza (Ipinza) y Salvani conectan la reclamación de Mauro con el pleito paralelo de Juan Varela. Si la carga de la nave de Juan Vespucci hubiese sido confiscada, los intermediarios mencionados en las causas judiciales de 1528-1529 habrían sido Inghirlani, Del Oso y Di Vincentio, en vez de Salviani, Pinza e Izaguirre. Todo indica, por ello, que el pleito de Jácome Fantoni no tiene relación alguna con el viaje de Vespucci.

Otro indicio de que la *Santa María del Ayuda* nunca llegó a su destino es que no ha quedado rastro alguno de sus pasajeros después de mayo de 1527. Es cierto que sendos documentos posteriores mencionan a dos de ellos, pero no de forma que establezcan que aún se hallaran vivos. El primer documento es un poder notarial otorgado el 6 de julio de 1527 en Sevilla por Martín

991). La *Santa María de la Antigua* de Hurtado estaba todavía en Sevilla el 1 de marzo de 1528 (CFAAPS IX, 528, 529, 546, 621, 622, 628 y 630).

⁶⁸ Cédula a la Audiencia de México, Madrid, 13 de noviembre de 1529, AGI, *México*, 1088, L.1, ff. 104v-105v, acceso el 30 de agosto de 2024, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/370963>.

de Orduña a Andrea di Vincentio, Jerónimo Salvani y Juan María Benedete, “mercaderes seneses [es decir, de Siena] estantes en la Nueva España”.⁶⁹

Aunque este Di Vincentio “senés” fuera el mismo que el genovés pasajero de Vespucci, este documento no probaría gran cosa porque sólo la persona que otorgaba el poder judicial tenía que estar presente ante el notario; los receptores podían estar ausentes, como claramente era el caso de Salvani. El segundo documento es una prórroga de la licencia otorgada a Inghirlani para vivir y comerciar en las Indias, emitida el 10 de enero de 1528.⁷⁰ El documento no especifica cuándo, dónde ni por qué había solicitado Inghirlani la prórroga. No sería de extrañar que la hubiese pedido antes de embarcarse con Vespucci y que su tramitación por la burocracia regia se demorase varios meses.

El caso del sexto pasajero, Juan de Aguilar, es el más problemático. Los archivos mencionan muchos hombres del mismo nombre avecindados en México y Centroamérica en el siglo XVI pero, hasta donde he podido comprobar, ninguno de ellos es el pasajero de Vespucci.⁷¹

¿Engullido por el mar?

El silencio documental sugiere que la *Santa María del Ayuda* de Juan Vespucci fue tragada por el mar. Naufragar en el Atlántico, en el Caribe o en el Golfo de México no era, obviamente, el destino más frecuente de los navegantes del siglo XVI pero tampoco era raro que ocurriese. Además, como se verá, la cronología del viaje de Vespucci le sitúa en el Golfo de México en los meses más peligrosos de la temporada de huracanes.

⁶⁹ CFAAPS IX, 327.

⁷⁰ AGI, *Indiferente*, 421, L.12, ff. 266v-267r, acceso el 30 de agosto de 2024, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/250293>.

⁷¹ El pasajero de Vespucci declaró ser hijo de Diego de Aguilar y Juana de Aguilar. Por tanto, no se trata de la misma persona que el Juan de Aguilar vecino de Villa Rica de Nueva España citado en un documento de 1528, cuya madre se llamaba Isabel Núñez (CFAAPS IX, 766), ni del fallecido en la provincia de Guatemala hacia 1535, hijo de Alonso de Aguilar y Mencía Álvarez (AGI, *Guatemala*, 393, L.2, ff. 15v-16r). Este último es probablemente el mismo Juan de Aguilar que murió en la ciudad de San Salvador (AGI, *Guatemala*, 393, L.2, f. 19r-v y f. 38r-v) y que, curiosamente, fue tomado por el pasajero de Vespucci por José Almoína, *La biblioteca erasmista de Diego Méndez*, Publicaciones de la Universidad de Santo Domingo 35 (Ciudad Trujillo: Montalvo, 1945), 30. Otro Juan de Aguilar participó en la conquista de Yucatán, pero sólo en las fases finales de la guerra, ya que emigró de Castilla a las Indias hacia 1536, según declaró tres décadas después (AGI, *México*, 238, N.2, f.13r).

Estadísticas de pérdidas de naves

En su monumental estudio cuantitativo del comercio transatlántico español basado en los registros de ida y venida de la Casa de la Contratación, Pierre Chaunu calculó una tasa de bajas de 5% para las travesías del periodo 1504-1650.⁷² Más recientemente, el historiador Esteban Mira Caballos ha estudiado exhaustivamente el periodo de 1543 a 1555, y ha documentado en protocolos notariales sevillanos un total de 58 pérdidas de naves por naufragios y otras causas.⁷³ De dicho periodo de 13 años constan en los registros de ida de la Casa de la Contratación 893 inspecciones de embarcaciones que se aprestaban a dirigirse a las Indias y 743 “registros de venida” practicados en naves que acababan de completar efectivamente el viaje de vuelta.

Por ello, las pérdidas computadas por Mira Caballos representan 6.5% de todas las travesías; un valor algo más alto que el hallado por Chaunu. Por otro lado, los naufragios hallados por Mira Caballos suponen sólo 39% de la diferencia entre idas y venidas, lo cual indica que muchas naves se quedaban en Indias para uso local, a no ser que las lagunas documentales nos estén escamoteando un gran número de retornos o de naufragios.

Tanto los cronistas de la época, como el historiador Pablo Emilio Pérez-Mallaína han achacado estas sustanciales tasas de pérdidas a la misma serie de factores: la alta demanda de naves en Sevilla que atraía barcos viejos y estropeados; la escasez de marinos calificados que llevaba a completar las tripulaciones con personal sin experiencia; finalmente, la alta rentabilidad de cada tonelada transportada, que incitaba a los maestros a sobrecargar sus naves.⁷⁴

Imitando a Esteban Mira Caballos, me he centrado en el periodo 1525–1528 y he encontrado en los protocolos notariales una docena de casos de barcos perdidos yendo o viniendo de las Indias. Dos de estos naufragios ocurrieron en la ruta de Nueva España: la carabela de Juan de Logroño, que se perdió allí en algún momento anterior a 1527,⁷⁵ y la *Santa Cruz*, que se hundió cerca de Cuba cuando volvía de Nueva España a finales de 1528, de la

⁷² Huguette Chaunu y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. 6, *Tables statistiques (1504-1650)* (París: Institut des Hauts Études de l'Amérique Latine, 1956), II, 869-71.

⁷³ Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía*, 28-32.

⁷⁴ Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1996), 65-80.

⁷⁵ CFAAPS V, 1369.

que sobrevivió su maestre Francisco Vara.⁷⁶ Las 12 pérdidas documentadas representan 4.7% de los 255 barcos inscritos en los registros de ida de esos años. Sin embargo, los registros de venida sólo dan cuenta de 129 regresos, por lo que el destino de 114 naves queda por explicar. Entre ellas está la *Santa María del Ayuda* de Vespucci.

Temporada de huracanes

Las estadísticas compiladas hasta aquí dan una idea del riesgo promedio que corría cualquier viaje transatlántico en la década de 1520. Sin embargo, para ciertos destinos y épocas del año, los peligros habrían sido sustancialmente mayores debido a los fenómenos meteorológicos adversos.

El mar Caribe y el Golfo de México son famosos por los violentos huracanes que barren sus aguas y costas cada año, con una estacionalidad muy marcada. Hoy día, la temporada de huracanes en el golfo discurre principalmente de mediados de agosto a mediados de octubre.⁷⁷ Parece que desde 1500 la fecha del pico de la temporada en el Caribe apenas ha cambiado.⁷⁸ Puede asumirse por ello que en el siglo XVI los huracanes azotaban la región aproximadamente en los mismos meses que en la actualidad.

Si Vespucci viajó en conserva con Narváez o con Montejo, debió llegar a Santo Domingo en la primera quincena de agosto. Salvo que decidiese quedarse en La Española por un periodo prolongado —lo cual le habría representado un coste económico importante—, Vespucci proseguiría lo más pronto posible su viaje hacia Nueva España. Debió entonces adentrarse en el Golfo de México hacia septiembre, es decir, en el periodo más peligroso del año para transitar por esas aguas. Se sabe, de hecho, que un huracán azotó Cuba hacia octubre de 1527 y hundió dos de las naves de Pánfilo de Narváez, que habían fondeado en el puerto de Trinidad.⁷⁹ Si el mismo huracán, o alguno anterior, alcanzó a Vespucci, pudo también acabar con su embarcación.

⁷⁶ CFAAPS VI, 809 y 875.

⁷⁷ G. S. Lehmiller, T. B. Kimberlain, y J. B. Elsner, “Seasonal Prediction Models for North Atlantic Basin Hurricane Location”, *Monthly Weather Review* 125, núm. 8 (1997): 1780-91, [https://doi.org/10.1175/1520-0493\(1997\)125<1780:SPMFNA>2.0.CO;2](https://doi.org/10.1175/1520-0493(1997)125<1780:SPMFNA>2.0.CO;2).

⁷⁸ César N. Caviedes, “Five Hundred Years of Hurricanes in the Caribbean. Their Relationship with Global Climatic Variabilities”, *GeoJournal* 23, núm. 4 (abril 1991), <https://doi.org/10.1007/BF00193603>.

⁷⁹ Núñez Cabeza de Vaca, *Relación...*, ff. A4v-A5r.

Por lo tanto, la hipótesis de que el *Ayuda* de Vespucci se hundiese sin supervivientes en el Caribe o en el Golfo de México no es descabellada. Si bien naufragar no era lo más frecuente para los mercantes transatlánticos, tampoco era inusual y la ruta prevista por Vespucci en 1527 le habría expuesto a la furia de los elementos.

Conclusiones

La reconstrucción detallada de la expedición de Juan Vespucci de 1527 da un ejemplo de cómo se realizaba el comercio entre la península Ibérica y Nueva España en sus primeros años. Entre las prácticas comerciales identificadas destacan los préstamos a riesgo y aventura, el uso de testaferros para disimular la participación de extranjeros en el comercio y los distintos métodos para remunerar a prestamistas, inversores, propietarios de naves y tripulantes. La formación de convoyes frente al peligro corsario se revela, por su parte, como una solución eficaz en lo militar, pero que ralentizaba y rigidizaba el tránsito comercial, imponiendo fechas de partida que podían tener consecuencias fatales si hacían llegar a las naves al Caribe y al Golfo de México durante la temporada de huracanes.

Ése parece haber sido el destino de la nao de Juan Vespucci. El pleito por unas mercancías fletadas a Nueva España por Jácome Fantoni, que habían sido identificadas en estudios recientes con las transportadas por Vespucci, resulta no tener ninguna relación con este último. Desaparecido, entonces, sin dejar rastro documental —al igual que todos y cada uno de sus tripulantes y pasajeros—, se plantea la hipótesis de que Vespucci fuera engullido por el mar antes de llegar a su destino.

Además de proponer una explicación plausible del destino último del piloto florentino, esta investigación ha permitido completar las biografías de otros dos personajes —Juan de Lerma y Diego García de Moguer— que se cruzaron con él aquel año de 1527.

Este trabajo muestra los beneficios que puede aportar el estudio de un caso concreto a la comprensión del fenómeno histórico más general del comienzo del comercio transatlántico español.

FUENTES CONSULTADAS

Fuentes de archivo

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla, España.

Contaduría

Contratación

Guatemala

Indiferente

Justicia

México

Patronato

Santo Domingo

Archivo General de Simancas (AGS), Valladolid, España.

Registro General del Sello

Archivo Histórico Provincial de Sevilla (AHPS), Sevilla, España.

Protocolos

Hispanic Society Museum and Library (HSML), Nueva York, Estados Unidos.

Referencias

Almoína, José. *La biblioteca erasmista de Diego Méndez*. Publicaciones de la Universidad de Santo Domingo 35. Ciudad Trujillo: Montalvo, 1945.

Archivo de Protocolos de Sevilla. Catálogo de los Fondos Americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla [CFAAPS]. 16 t. Sevilla: Instituto Hispano-Cubano de historia de América/Fundación Rafael G. Abreu, 1937-2024.

Cachero Vinuesa, Montserrat. “Redes mercantiles en los inicios del comercio atlántico. Sevilla entre Europa y América, 1520-1525.” En *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, edición de Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Antonio Ibarra, 25-51. México: El Colegio de México, 2011.

Casado Alonso, Hilario. “El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II. Redes comerciales y seguros marítimos.” *Historia mexicana* (2012): 935-993. Acceso el 29 de agosto de 2024. <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/245>.

- Caviedes, César N. "Five Hundred Years of Hurricanes in the Caribbean. Their Relationship with Global Climatic Variabilities". *GeoJournal* 23, núm. 4 (abril 1991). <https://doi.org/10.1007/BF00193603>.
- Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*. Vol. 5. Madrid: Real Academia de la Historia, 1890.
- Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía. Sacados de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias*. 42 vols. Madrid: M. G. Hernández, 1864-1884.
- Chamberlain, Robert S. *The Conquest and Colonization of Yucatan, 1517-1550*. Washington D. C.: Carnegie Institution, 1948.
- Chaunu, Huguette y Pierre Chaunu. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. T. 6, *Tables statistiques (1504-1650)*. París: Institut des Hauts Études de l'Amérique Latine, 1956.
- Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, edición de Amador de los Ríos. Madrid: Real Academia de la Historia, 1851-1855.
- Gil, Juan. "Los armadores de Sebastián Caboto. Un inglés entre italianos". *Anuario de Estudios Americanos* 45 (1988): 3-65.
- Gil, Juan. *Los conversos y la Inquisición sevillana. Ensayo de prosopografía*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2001.
- Gil, Juan. "Los mercaderes florentinos en Sevilla". En *Mundus novus. Amerigo Vespucci e i metodi della ricerca storico-geografica. Atti del convegno internazionale di studi, Roma-Firenze 27-30 novembre 2002*, edición de Annalisa D'Ascenzo, 101-41. Génova: Brigati, 2004. Acceso el 29 de agosto de 2024. <https://www.cisge.it/ojs/index.php/Volumi/article/download/690/692>.
- Gresle-Poulligny, Dominique. *Un plan pour Mexico-Tenochtitlan. Les représentations de la cité et l'imaginaire européen, xvie-xviii siècles*. París: L'Harmattan, 1999.
- Herrera y Tordesillas, Antonio de. *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*. Madrid: Imprenta Real, 1601-1615.
- Jacobs, Auke P. "Funcionarios con las manos en la masa. La Casa de la Contratación durante el reinado de Carlos V". En *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, edición de Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar, 375-400. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003.
- Lehmiller, G. S., T. B. Kimberlain y J. B. Elsner. "Seasonal Prediction Models for North Atlantic Basin Hurricane Location". *Monthly Weather Review* 125, núm. 8

- (1997): 1780-1791, [https://doi.org/10.1175/1520-0493\(1997\)125<1780:SPMFNA>2.0.CO;2](https://doi.org/10.1175/1520-0493(1997)125<1780:SPMFNA>2.0.CO;2).
- Martínez Saldaña, Hugo. “Más una cuestión de análisis que de opinión: cuestiones financieras en torno a la empresa de Hernán Cortés, 1518-1520”. *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 64 (2021): 83-119. <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2021.64.75355>.
- Martyr Anglerius, Petrus. *Opus Epistolarum*. Alcalá de Henares: Miguel de Eguía, 1530.
- Medina Zavala, José Toribio. *Los viajes de Diego García de Moguer al Río de la Plata*. Santiago: Imprenta Elzeviriana, 1908.
- Mira Caballos, Esteban. *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias, 1521-1550*. Colección Biblioteca Americana. Sevilla: Muñoz Moya Editor, 1998.
- Mundy, Barbara E. “Mapping the Aztec Capital. The 1524 Nuremberg Map of Tenochtitlan, Its Sources and Meanings”. *Imago Mundi* 50, núm. 1 (enero 1998): 11-33.
- Núñez Cabeza de Vaca, Alvar. *Relación que dio Alvar Nuñez Cabeça de Vaca de lo acaescido en las Indias en la armada donde yua por gouernador Pa[n]philo de Narbaez*. Zamora: Agustín de Paz y Juan Picardo, 1542.
- Otte, Enrique. *Sevilla, siglo XVI. Materiales para su historia económica*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2008.
- Orlandi, Angela. “Al soffio degli Alisei. Mercanti fiorentini tra Siviglia e il Nuovo Mondo”. *Archivio Storico Italiano* 169, núm. 3 (julio-septiembre 2011): 477-506.
- Orlandi, Angela. “Dall’Andalusia al Nuovo Mondo. Affari e viaggi di mercanti toscani nel Cinquecento”. En *Vespucci, Firenze e le Americhe. Atti del convegno di studi Firenze, 22-24 novembre 2012*, edición de Giuliano Pinto, Leonardo Rombai y Claudia Tripodi, 63-86. Florencia: Leo S. Olschki Editore, 2014.
- Orlandi, Angela. “Tuscan Merchants in Andalusia. A Historiographical Debate”. *European Review of History* 23, núm. 3 (2016): 347-366. <https://doi.org/10.1080/13507486.2015.1131247>.
- Pereda López, Ángela. “El mercader Juan de Lerma y su trayectoria en Indias”. *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. extra. 1 (1995): 61-74.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio. *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1996.
- Pulido Rubio, José. *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1950. Acceso el 31 de agosto de 2024. <http://digital.csic.es/handle/10261/166255>.

Robles Macías, Luis A. “Juan Vespucci (1487- ca. 1527). A Cosmographer, Seaman and Merchant at the Heart of Spanish Charting of the New World”. Tesis de doctorado. Université Libre de Bruxelles, 2024.

Rodríguez Morel, Genaro. *Cuentas de las Cajas Reales de Santo Domingo. Tomadas al tesorero Esteban de Pasamonte por el licenciado Alonso López de Cerrato 1525-1534*. Santo Domingo: Archivo General de la Nación, 2020.

Rújula y de Ochotorena, José de, y Antonio del Solar y Taboada. *Francisco de Montejo y los adelantados del Yucatán. Genealogía de los condes y duques de Montellano*. Badajoz: Arqueros, 1931.

Varela, Consuelo. *Colón y los florentinos*. Madrid: Alianza, 1988.

SOBRE EL AUTOR

Ingeniero industrial por la Universidad de Sevilla y doctor en Historia por la Université Libre de Bruxelles. Su investigación se centra en la historia de la cartografía y de la navegación, principalmente de los siglos xv y xvi. Entre sus publicaciones más recientes destacan “No, Mapmaker Juan Vespucci Was Not a Medici Spy”, *Imago Mundi* 72, núm. 1 (2020); y “Polar Hemispheres. The Overlooked Alternative to Nautical Planispheres in Renaissance Iberia”, *The Portolan* 119 (2024), galardonada con el premio Walter W. Ristow de la Washington Map Society. También es el editor de *Maps in History*, la revista del Brussels Map Circle.