

ENTRE PUEBLA DE LOS ÁNGELES Y

SEVILLA

HOMENAJE AL

DR. J. A. CALDERÓN QUIJANO



HOMENAJE AL DR. J. A. CALDERÓN QUIJANO

SEVILLA
1997

ESCUELA DE ESTUDIOS HISPANO-AMERICANOS
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

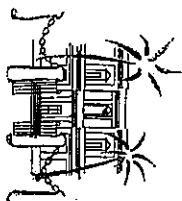
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
DPTO. DE HISTORIA DE AMÉRICA



UNIVERSIDAD
de
SEVILLA



PUBLICACIONES DE LA
ESCUELA DE ESTUDIOS HISPANO-AMERICANOS
DE SEVILLA



N.º de Catálogo: 390

ENTRE PUEBLA DE LOS ANGELES Y SEVILLA

Estudios Americanistas
en homenaje al

Dr. José Antonio Calderón Quijano

Edición de:
M.ª Justina Sarabia Viejo
Javier Ortiz de la Tabla Ducasse
Pablo Emilio Pérez-Mallatín Bueno
José Jesús Hernández Palomo

ESCUELA DE ESTUDIOS HISPANO-AMERICANOS
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

UNIVERSIDAD DE SEVILLA
FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
DPTO. DE HISTORIA DE AMÉRICA

Las noticias, asertos y opiniones contenidos en este
trabajo son de la exclusiva responsabilidad de los autores.

SEVILLA, 1997

PILOTOS REALES EN LA ARMADA DE CASTILLA DEL ORO (1514)

Carmen Mena García

La Casa de la Contratación, ubicada en Sevilla, desarrolló entre sus múltiples funciones una de enorme provecho en estos años iniciales de exploración y descubrimiento del Nuevo Mundo, cual fue la de servir de oficina hidrográfica y escuela de navegación, sin duda la primera y más importante de la Europa moderna. El máximo responsable de esta misión era el piloto mayor, cargo creado por vez primera en 1508 y otorgado al famoso marino italiano, Américo Vespucio, con un salario de 50.000 maravedís anuales y un suplemento en concepto "de ayuda de costa" de otros 25.000 maravedís más, siendo distinguido a partir de entonces por sus coetáneos con el título de "primer piloto de los reinos de España".

Mucho se ha escrito en torno a la vida y milagros de quienes tuvieron la responsabilidad y el privilegio de recibir este nombramiento que confería, a quien lo ostentaba, la primacía entre todos los pilotos, en cuanto a jerarquía, preeminencias y salario,¹ pero no puede decirse lo mismo de otros destacados marinos que igualmente prestaron valiosos servicios a la Corona en numerosos viajes de exploración por las costas americanas en estos primeros y decisivos años y asesoraron al piloto mayor en sus múltiples funciones. Nos referimos a los *pilotos reales*, también conocidos en la documentación de la época, como *pilotos de Su Alteza*.

Es sabido que eran nombrados por el rey en atención a su experiencia en "el arte de navegar"² y que recibían un salario considerablemente inferior al del piloto mayor —que para 1514 oscilaba entre veinte y treinta mil maravedís anuales,³ casi siempre todo en metálico, a veces con un suplemento en especie, tales como fanegas de trigo— de la Casa de la Contratación en donde prestaban sus

1 Hasta la fecha siguen siendo las obras más representativas las de José Pulido Rubio: *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de navegación y cosmógrafos*. Sevilla, 1950 y Manuel de la Puente y Olea: *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*. Sevilla, 1900.

2 Como deja traslucir la documentación de la época, los nombramientos eran revalidados anualmente.

3 Curiosamente Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Juan Díaz de Solís, que integraban la terna de los primeros pilotos reales nombrados en 1508, disfrutaron de un salario bastante mayor que los otorgados a otros colegas en nombramientos posteriores. En efecto, estos famosos pilotos gozaban de un sueldo de 48.000 maravedís anuales, cuando se embarcaren y 40.000 durante el tiempo que sirvieran en tierra, además de dos cahíces de trigo (a razón de 60 maravedís la fanega) para el servicio de sus casas. Véase Manzano y Manzano, Juan y Manzano Fernández-Heredia, Ana María: *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, 3 tomos. Madrid, 1989, tomo II, págs. 258-259 y 595.

de un solo título de piloto a favor de *Francisco Coto*, hermano del piloto mayor Juan Díaz de Solís.

Llegamos así a 1514. En febrero, los oficiales de la Casa de la Contratación ultiman en Sanlúcar de Barrameda el despacho de una nueva e importante flota con destino a las Indias. Se trata en esta ocasión de la gran armada que dirige el segoviano Pedrarias Dávila a Castilla del Oro. Cuando todo estaba ya prácticamente a punto, se produjo un suceso inesperado que vino a agudizar, aún más si cabe, la necesidad de pilotos con la suficiente experiencia práctica en la navegación a las Indias. Vicente Yáñez Pinzón, que colaboró estrechamente con el monarca en los preparativos del viaje y que participaba en la expedición como piloto de la "Sancti Spiritus", cayó gravemente enfermo y se vio obligado a renunciar. El 14 de febrero el rey comunicaba a los oficiales de la Casa lo siguiente: "Vicente Yáñez Pinzón escribe que está muy indispuerto para poder ir en esa jornada (de Castilla del Oro) y me suplica le dé licencia para que se quede a curar, si no está en disposición para buenamente poder ir, dad lugar que se quede y procurad de enviar otro en su lugar porque dice que la armada va algo falta de pilotos".⁷ El experto marino paleño aconsejaba al monarca, cuando sólo le faltaban unos meses de vida —falleció en Sevilla en el mes de septiembre— un refuerzo en los mandos de la tripulación que no tardaría en producirse. Justo el mismo día en que el rey escribía esta misiva, se producían los nombramientos de dos nuevos pilotos reales: *Juan Rodríguez Serrano*⁸ y *Antonio Mariano*, este último extranjero, pero casado y naturalizado en Castilla,⁹ con el encargo expre-

7 AGI, Panamá, 233, libro I, fol. 165. Sobre la figura del famoso piloto de Palos y muy especialmente, en lo que interesa a nuestro estudio, sobre todas las circunstancias que lo relacionaron con la armada de 1514, véase Manzano y Manzano: *Los Pinzones...*, cap. VIII.

8 Aunque sabemos con toda seguridad que estaba vecindado en Sevilla, en la collación de Santa María, en la Carretería, no podemos tener la misma certeza respecto a su origen geográfico. Peter Boyd Bowman anota en su obra un Juan Rodríguez Serrano, natural de Fregenal de la Sierra y piloto con Pedrarias y luego con Magallanes: *Índice geobiográfico de más de 56 mil pobladores de la América Hispánica*. México, 1985, pág. 13, registro 364. Se trata sin duda de nuestro piloto, pero es preciso tener en cuenta que en el rol de la tripulación de Magallanes, que fue publicado por Fernández de Navarrete, Juan Serrano aparece como vecino de Sevilla, mientras que en cita a pie de página se especifica: "el documento número 15 dice que era portugués y el número 30 castellano". Ante tal confusión, y a falta de otros datos más precisos, no creemos oportuno atribuirle un origen cierto. Véase: *Colección...*, II, pág. 426.

9 Sobre el piloto real Antonio Mariano, al que Juan Manzano (*Los Pinzones...*, II, pág. 553) considera portugués, planea una sombra de duda. Véase *Los Pinzones...*, II, pág. 553. ¿Se trata del mismo Antonio Marrunio, afamado cosmógrafo romano, a quien recomienda el rey Fernando para que sea incorporado por los oficiales de la Casa de la Contratación a la armada de Pedrarias, y de quien nada más sabemos?: "Otrosí a mí es hecha relación que en esa ciudad está un Antonio Marrunio, romano, que diz que es muy docto en cosmografía y en la esfera y que sería muy provechoso para ir en esta armada que va a Castilla del Oro y diz que le conoce Pedrarias". AGI, Panamá, 233, libro I, fol. 165-166. Kathleen Romoli llama por error a Antonio Mariano como Antonio Romano, de quien

nuevos ascensos y bajas, como las de Antonio Mariano y Pedro de Ledesma, fallecidos en 1515 y 1516, respectivamente. Juan Díaz de Solís murió también en 1516 en el Río de la Plata —hay quien dice que devorado por indios caníbales— cuando realizaba su último viaje de exploración a la búsqueda del ansiado estrecho, si bien había de transcurrir algún tiempo para que la Casa lo reconociera oficialmente por muerto.¹²

Pero por ahora es suficiente con que nos centremos en los protagonistas de nuestra expedición, en la cual viajaban nada menos que seis pilotos reales, es decir, una considerable representación de la plantilla disponible en 1514. Algunos, como Pedro de Ledesma, Juan Vespucio, Andrés de San Martín y Andrés Niño son auténticas figuras estelares en los viajes de descubrimiento y exploración de las Indias y por su meritísima labor como cosmógrafos y cartógrafos, otros ocupan un puesto de segunda fila, pero también destacable. De algunos se ha escrito hasta la saciedad, otros son auténticos desconocidos y desgraciadamente seguirán siéndolo por la escasez de noticias que sobre sus vidas y obras se han conservado. Fijémosnos en los siguientes:

Entre los pilotos reales el de mayor antigüedad, a partir de la baja de Vicente Yáñez Pinzón, era *Pedro de Ledesma*. Sobre el origen geográfico —salmantino o sevillano— del piloto Ledesma se ha venido discutiendo por mucho tiempo sin llegar a un acuerdo.¹³ Pero hoy día con los datos que disponemos, no existe la menor duda de que era natural de Ledesma (Salamanca), de donde procedían sus

12 Según E. Schaëffer, cuando en 1515 Juan Díaz de Solís emprendió su último viaje, del cual nunca más regresó, su hermano Francisco Coto se encargó durante su ausencia del oficio de piloto mayor. La plaza quedó vacante hasta dos años más tarde, justo hasta el 5 de febrero de 1518 cuando se produjo la designación de Sebastián Caboto. *El Consejo Real y Supremo de las Indias*. Sevilla, 1935, tomo I, pág. 22 y Pulido Rubio: *El Piloto Mayor...*, págs. 589 y ss.

13 Carlos Molina, en su documentado artículo "Los pilotos andaluces en el descubrimiento de América Central", en *I^{ra} Jornadas de Andalucía y América*, Huelva, 1981, tomo I, págs. 215-251, rompe una lanza en favor de la oriundez sevillana del piloto: "siempre, por lo que se sabe, Ledesma aparece como vecino de Sevilla, primeramente en la collación de Santa María y después en Triana. Lo más probable es que fuera natural de Sevilla y que quizás tuviera algún parentesco y ello también le vinculara con las cosas de la mar, con Juan de Ledesma, igualmente vecino de Sevilla..." Además, pese a la forma tan vaga con que don Hernando Colón en su *Historia* se refiere a nuestro hombre como "piloto de Sevilla", es de presumir que fuera sevillano; porque otro tanto hace Las Casas repitiendo a Don Hernando, quien en lo demás añade diciendo de Ledesma "piloto que yo conocí"... Por su parte Boyd Bowman inserta al famoso piloto en el registro de los salmantinos y basándose en distintas fuentes lo hace a su vez vecino de Salamanca, Triana y Sevilla. *Índice geobiográfico...*, pág. 94. Nuestra investigación permite agregar otros nuevos datos: En el Archivo de Protocolos de Sevilla el piloto Pedro de Ledesma aparece indistintamente como vecino de Ledesma, en 1507 (Legajo 2177, oficio 4) y vecino de Salamanca, en 1508: aquí aparece identificado como "piloto de S.A." lo que no deja ninguna duda sobre su identidad (Legajo 2180, oficio 4) y vecino de Triana y también "piloto de S.A.", según declara su viuda en 1516 (legajo 2217, oficio 4). Mientras que en la probanza del fiscal de los Pleitos Colombinos, Pedro de Ledesma declara ser vecino de Sevilla en la collación de Santa María: *Pleitos colombinos*, Tomo IV: *Probanzas del fiscal (1512-1515)*, Sevilla, 1989, pág. 71.

entonces compatibiliza sus servicios de piloto con el de "señor de navío" y fletador y abastecedor de mercancías a las Indias Occidentales, al adquirir una parte de la nao "San Miguel" a su dueño y compañero de expedición, Juan Díaz de Solís y luego al formar compañía mercantil con Vicente Yáñez Pinzón entre otros socios.²⁰

En septiembre de 1509, de regreso de este oscuro y accidentado viaje, marcha a Valladolid, en donde se encontraba instalada la Corte, para informar cumplidamente al monarca de la fracasada expedición de la Especiería.²¹ A mediados de 1510, zarpó de nuevo a las Indias al ser designado por la Casa de la Contratación capitán y piloto de un viaje que se hizo a la Española con un cargamento de negros esclavos. Regresó en octubre de 1511 y un mes más tarde, concretamente el 6 de diciembre, vio recompensada su labor con el nombramiento de piloto real, el primero otorgado tras las cuatro designaciones de 1508.²²

Así nos encontramos en 1514 con nuestro piloto sevillano dispuesto a emprender una nueva aventura. En este caso se trataba de la armada de Pedrarias Dávila en donde el flamante piloto real, que a la sazón contaba con treinta y ocho años de edad,²³ iba como maestre y piloto de la "Santa María de la Merced". Para

capitán de la carabela que va a las Indias. Madrid, 20 de marzo de 1510. Véase sobre las incidencias del viaje: Ezquerro, Ramón: "el viaje de Pinzón y Solís a Yucatán". *Revista de Indias*, núms. 119-120, Madrid, enero-diciembre de 1970. Morales Padrón, Francisco: *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Madrid, 1971, págs. 174-175, y Manzano y Manzano: *Los Pinzones...*, documento 74, pág. 176, en donde se inserta el nombramiento de Ledesma como piloto de uno de los navíos de la expedición.

20 APS, 2.180, oficio 4. Por escritura de 3 de junio de 1508, Pedro de Ledesma, "piloto de Sus Altezas", vecino de Salamanca, se compromete a pagar a Juan Díaz de Solís, piloto, capitán de Sus Altezas y vecino de Lepe, 10.000 maravedís que le debía de los 12.500 en que se había efectuado la venta de una cuarta parte de la mencionada "San Miguel". Ese mismo día otorga poder a Juan de Baena, escudero de Francisco de Pinelo, para que avituallase y fletase la citada cuarta parte del navío. Otro documento de 8 de mayo de 1510 recoge el poder otorgado por el "piloto del rey", Pedro de Ledesma a Américo Vespucio para que cobre a Juan Díaz de Solís y a Francisco de Soto la cuarta parte del navío que aquel les compró hacía ya dos años y que seguía en poder de Juan Díaz de Solís. Por escritura de 4 de agosto de 1511, este último da por saldada la deuda que tenía con Pedro de Ledesma. Otro documento de 24 de febrero de 1512 recoge el contrato mercantil en el que Diego Corral, maestre de la nao "San Antón", Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Padilla, Rodrigo Nárvaez y Pedro de Ledesma se obligan con los oficiales de la Casa de la Contratación a que el primero llevará al puerto de Santo Domingo diversas mercancías y pasajeros. Manzano y Manzano: *Los Pinzones...*, tomo III, pág. 537.

21 En una carta de 12 de noviembre, el rey decía lo siguiente: "En lo de la noticia que hicisteis venir a nuestra Corte a Pedro de Ledesma, piloto que fue con Vicente Yáñez Pinzón, ello fue muy bien hecho, e yo de ello he sido servido porque he sido de él informado en algunas (cosas) cumplidas a nuestro servicio". *Ibidem*, págs. 438 y 439.

22 AGI, Indiferente, 418, L. 3, fol. 202 y Contratación, 5784, L. 1, fol. 15v-16. Real cédula a los oficiales de la Contratación nombrando piloto a Pedro de Ledesma y ordenando que fuera asentado en los libros de la Casa con un salario de 24.000 maravedís anuales.

23 AGI, Patronato, 12, pieza 24. En la probanza hecha en Sevilla, el 12 de febrero de 1513, Ledesma declaró 37 años. Véase *Pleitos Colombinos...*, IV, pág. XXIX.

oficial de la Casa de la Contratación. A la sombra del influyente tesorero de la Casa, canónigo de la Iglesia de Sevilla y abad de Jamaica, don Sancho de Matienzo, su protector, ayudó a éste en la tesorería desde el 1 de abril de 1511 hasta fines de agosto de 1515.²⁷

Al igual que el piloto Juan Serrano, también Andrés de San Martín acompañó a Fernando de Magallanes y Sebastián Elcano al descubrimiento de la Especiería. Iba a cargo de la nao "San Antonio", como piloto de Su Majestad, pero su función principal en este viaje era la de cosmógrafo. Ya para entonces Andrés de San Martín era, en efecto, además de piloto real, un afamado astrónomo²⁸ y en razón de su reconocido prestigio, a la muerte de Juan Díaz de Solís, a punto estuvo de ser designado piloto mayor de la Casa de la Contratación, pero Sebastián Caboto se le cruzó en el camino y le arrebató tan deseado y principalísimo puesto.²⁹ En 1519, cuando Magallanes preparaba su expedición, se debatían, al mismo tiempo, importantes problemas técnicos sin resolver desde que la nueva navegación de altura hizo imposible recurrir, como hasta entonces se había hecho, a la orientación de una costa visible o cercana. Y muy particularmente el problema planteado por la determinación de las longitudes comenzó a ser acuciante a consecuencia del Tratado de Tordesillas (1494) que, como es sabido, fijó una línea divisoria

27 Sabemos que en estos años en los que prestó sus servicios como factor del tesorero fue alcanzado en 300 ducados (cantidad procedente del cobro "de todo el oro, perlas, brasil e otras cosas que vinieron de las Indias e otras partes dirigidas a Su Alteza") que sólo satisfizo en parte al retenerle los oficiales de la Casa lo procedente de su sueldo de piloto real desde el 1 de septiembre de 1515 hasta finales de abril de 1519. El resto se comprometió a pagarlo de regreso de su viaje a la Especiería, pero el rey lo eximió generosamente de su deuda. APS, 2.229, oficio 4, folios 2181-2187 vto.

28 Andrés de San Martín, al igual que otros muchos filósofos, naturalistas y astrónomos de fines del siglo XV y comienzos del XVI, encontraba dificultades que no podían conciliarse dentro del sistema ptolomeico y declaraba que los movimientos de los astros no se correspondían con los principios de la Astronomía. Fernández Vallín, Acisclo: *Cultura científica en España en el siglo XVI*. Sevilla, 1989, págs. 62-63 y 252.

29 AGI, Indiferente, 419, L. 6, fols. 607 r - 609 r. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación para que envíen información sobre si Andrés de San Martín, piloto de la dicha Casa es apto para ser *piloto mayor* y si dicho cargo vacante es útil proveerlo. Se inserta una carta del rey Carlos V, fechada en Bruselas el 11 de octubre de 1516, dirigida al cardenal Cisneros tratando del mismo asunto. Madrid, 1517. Los publica Fernández de Navarrete, Martín: *Viajes de Américo Vespucio*. Madrid, 1941, págs. 159-162. De la lectura de los documentos citados se deduce que Andrés de San Martín había optado con anterioridad al cargo. Concretamente a la muerte de Américo Vespucio, en 1511, dice que "se opuso al dicho oficio de piloto mayor, e porque por estar en aquella sazón ocupado en la Casa de la Contratación de la ciudad de Sevilla en cosas de nuestro servicio, e no se haber hallado presente fue proveído del dicho oficio de piloto mayor Juan Díaz de Solís, de lo cual diz que él reclamó...". En vista de este fracasado intento y para compensarlo el rey Fernando decidió, como ya vimos, nombrarle piloto real con un salario de veinte mil maravedís. Años más tarde se presentó otra oportunidad para San Martín y de nuevo fue tras ella: "e que porque ahora es fallecido Juan Díaz de Solís e por su fin quedó vaco el dicho oficio de piloto mayor, nos suplicaba le hiciésemos merced de mandar proveer de él...".

El piloto florentino, *Juan Vespucio*, estuvo casado con Isabel López de Ugarte y se avencinó en Sevilla, en el barrio de la Magdalena.³³ Desde muy joven había heredado de su tío, el afamado Américo Vespucio, la maestría como navegante y cosmógrafo, transmitida en sus largas charlas familiares e incluso por la vía del legado que aquél recibiera a su muerte, pues, en efecto, Américo en su testamento, junto con el reconocimiento de su afecto, dejó a su sobrino, Juan Vespucio, todas sus ropas, libros, tanto en latín como en romance, y algo tan valioso como sus cartas e instrumentos de navegar.³⁴ La viuda de Américo, María Cerezo, moviendo con presteza todas sus influencias, consiguió que su sobrino político fuera designado piloto real el 22 de mayo de 1512 con un salario de veinte mil maravedís.³⁵ En razón de su reconocida pericia en el arte de “regular los polos con los cuadrantes”, nuestro piloto fue pronto comisionado por los oficiales de la Casa como piloto de la nao capitana en la armada de Pedrarias, si bien “la incumbencia principal de gobernar el timón”, es decir, el mando supremo de la embarcación y de toda la armada, fue depositado en el piloto Juan Serrano, quien —como afirma Anglería— “había navegado muchas veces por aquellas regiones”. Según nos refiere el cronista, Juan Vespucio era un joven de aventajado ingenio al que convidó con frecuencia a su casa para deleitarse con sus interesantes relatos. Anotó minuciosamente todos los detalles de sus viajes americanos, seguramente en un diario de navegación que, por desgracia, no se ha conservado.³⁶ Como todos los pilotos que realizaban la Carrera de las Indias, también el joven Vespucio estaba obligado, ya de regreso en Sevilla, a dar cuenta de los nuevos conocimientos geográficos que hubiese adquirido en cada uno de sus viajes —el perfil de las costas, la profundidad de las aguas y otros muchos datos de interés— para que

Andrés de San Martín, piloto de la armada de Magallanes ha fallecido y si se le debe algo de su salario lo paguen a Cristóbal de San Martín, su hermano. Madrid, 18 de marzo de 1535.

33 Pulido Rubio, José: *El piloto mayor...*, pág. 259. Interesantes datos y reflexiones sobre esta figura pueden consultarse en el documentado estudio de Consuelo Varela: *Colón y los florentinos*. Madrid, 1988. Según esta autora, Juan Vespucio era hijo de Antonio, el hermano mayor de Américo Vespucio. En Sevilla, a donde debió llegar muy joven, probablemente enviado por su padre en busca de clientes para su notaría florentina, se alojó en casa de su tío hasta que contrajo matrimonio: *Ibidem*, pág. 72.

34 La cláusula del testamento de Vespucio — fechado en Sevilla el 9 de abril de 1511— a la que hacemos referencia, decía textualmente lo siguiente: “E mando a Juan Vespucci, mi sobrino, todos mis vestidos de seda e lana e paño e lienzo, e todos los atavíos de mi persona, e todos mis libros de latín e de romance e de otro cualquier lenguaje, e todos mis instrumentos de cualquier manera que sea, e el mi astrolabio de metal, lo cual todo le mando por el mucho amor e deudo que le tengo e por servicios que me ha hecho.” *Ibidem*, págs. 72 y 146.

35 AGI, Indiferente, 419, L. 5, F. 452 v. A partir del 6 de enero de 1515 vio aumentado su sueldo hasta treinta mil maravedís. Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Aranda, 6 de junio de 1515.

36 Anglería, Pedro Mártir de: *Décadas del Nuevo Mundo*, ed. de Ramón Alba, Madrid, 1989, Década III, cap. V, pág. 201.

Juan Vespucio tuvo además ocasión de demostrar sobradamente su valía en la elaboración de cartas de navegar, no en vano era ya uno de los cartógrafos más cualificados de la Casa de la Contratación. De él se conserva una carta portulano del Mediterráneo y de las costas atlánticas de Europa y Africa, fechada en Sevilla en 1520,³⁹ y muy probablemente a Vespucio se deba también la carta marina, llamada *Carta o Planisferio de Turín*, de 1523, que representa casi todo el Golfo de México siguiendo los recientes descubrimientos⁴⁰ y otra posterior de 1526.

Por desgracia quedan muchos puntos oscuros por desvelar acerca de las circunstancias que rodearon la vida de nuestro piloto, así como cuáles fueron sus relaciones con la Corte y con los personajes más influyentes de su época, pero hay datos para sospechar que gozó de una particularísima consideración y que fue uno de los pilotos más mimados y privilegiados de la Casa, al menos durante algunos años, antes de caer en desgracia. No se trata sólo de que hubiera sido el único elegido entre todos los pilotos reales para la realización de un instrumento tan relevante para la navegación de la época, como era el Padrón Real, además obtuvo el 24 de julio de 1512 el privilegio de hacer copias del Padrón para venderlas a los marinos conforme a una tarifa fijada por la Casa; facultad de la que se excluyó a todos los demás pilotos de la Contratación, excepción hecha de Andrés de San Martín quién tenía también licencia para confeccionar las copias, pero no para venderlas. Y por si esto fuera poco participó como asesor de la Corona en la llamada Junta de Badajoz (1524), reunión científico-política para discernir la posición exacta del antimeridiano que sirviera de línea divisoria en el Pacífico entre España y Portugal.⁴¹ Con este fin, en la ciudad extremeña se reunieron expertos portugueses y españoles que debatieron los derechos respectivos de ambas naciones sobre las Molucas, la más importante fuente de especias para el comercio europeo. Allí, después de muchos sesudos e interesados debates, no

39 AGI, Mapas y Planos Europa-Africa, 125.

40 Según Ricardo Cerezo "esta carta reúne todas las condiciones para ser una copia del padrón real elaborado en la Casa de la Contratación de Sevilla, como lo indican múltiples detalles de trazado y de contenido cuantitativo y cualitativo en relación con las cartas anteriores a 1523". Y a continuación añade que aún siendo el producto de una labor colegiada (la aportación de cosmógrafos y navegantes), su realización material muestra connotaciones propias del estilo de su autor. Magnaghi atribuye la paternidad de la carta a Juan Vespucio, mientras que Ricardo Cerezo no descarta que también lo fuera García Toreno, "quien junto con Juan Vespucio y Diego Ribero componían en esa época la élite de la Casa en la maestría de hacer cartas". "Conjetura y realidad geográfica...". En *Actas del Congreso...*, tomo I, págs. 178 y 179. Véase también Ezquerro Abadía, Ramón: "El descubrimiento del Golfo de México", *Ibidem*, tomo II, pág. 46. y Sanz, Carlos: *Mapas antiguos del mundo*. Madrid, 1950-1961.

41 AGI, Patronato, 48, r. 14. *Pareceres sobre el Maluco* de fray Tomás Durán, Sebastián Caboto, capitán y piloto mayor, y Juan Vespucci, piloto, sobre la demarcación del Mar Oceano entre las potencias de España y Portugal. Badajoz, 15 de abril de 1524. Obsérvese que ninguno de los dos pilotos designados por la Corona era de origen español. Documentos publicados por Fernández de Navarrete: *Colección de los viajes...*, T. II, págs. 611-625.

cese del florentino nos la proporciona Consuelo Varela, quien en su obra pone al descubierto las intrigas de este hábil e insidioso piloto cuya actuación como espía al servicio de la Señoría de Florencia, Lorenzo "el Magnífico", posiblemente a raíz de su designación como piloto real, permitió que durante un buen puñado de años una información privilegiada, que afectaba a la seguridad de la Corona española y de sus dominios ultramarinos, escapase a otros Estados rivales, hasta que un buen día pobablemente fuera descubierto y destituido de su cargo.⁴⁷

En lo que respecta a otros dos de los pilotos reales que viajaron en la armada de Pedrarias, *Antonio Mariano* y *Juan Rodríguez Serrano*, sólo merece destacarse que sobrevivieron por muy poco tiempo a la famosa expedición. El primero de ellos falleció nada más llegar a Sanlúcar, el 11 de abril de 1515, a la vuelta de un viaje desde las Indias,⁴⁸ mientras que el segundo fue dado por desaparecido en 1519 cuando participaba en el viaje a la Especiería con Fernando de Magallanes.

Como tantos otros pilotos y maestros de la época, también Juan Rodríguez Serrano tenía formada compañía comercial con armadores y gente de mar para negociar en Indias. Así, en 1518, lo encontramos en sociedad con un tal Juan de Jerez y con Martín Núñez, maestro de la nao "Santa María de la Antigua", para el transporte de mercancías y pasajeros a Santo Domingo y a Puerto Rico, mientras que un año más tarde actúa junto con Gonzalo Rodríguez, vecino de Triana y maestro de la nao "San Telmo".⁴⁹

Desde su casa familiar de Sevilla y en compañía de su hijo adolescente partió un aciago día de 1519 nuestro piloto real, después de despedirse de amigos y familiares y recibir toda clase de parabienes en ese nuevo viaje a las Indias que entonces iniciaba, sin sospechar que nunca más regresaría. Su mujer, Juana Durango⁵⁰, vecina de Sevilla, reclamaba años más tarde el salario que se adeudaba a su marido y que fue parcialmente retenido por la Corona por más de vein-

47 *Colón y los florentinos...*, pág. 80 y documento VIII.

48 AGI, Contratación, 3254, tomo II, fol. 457 v. En 20 de abril de 1515 se libraba al contador Juan López de Recalde, como albacea testamentario de Antonio Mariano, piloto de su Alteza, 19.583 maravedís en cumplimiento de los 32.583 que se le debían de su salario como piloto desde 14 de marzo de 1514 hasta 11 de abril de este año "que falleció en Sanlúcar viniendo de viaje". APS, 13. En 21 de abril Martín Gómez, vecino de Sanlúcar de Barrameda, recibía de manos del piloto Andrés de San Martín, por delegación del contador Juan López de Recalde, albacea de Antonio Mariano, 13.128 maravedís que el otorgante había pagado para que se cumpliesen las mandas del testamento en la citada villa y para satisfacer otros gastos que se hicieron con su persona antes de que el piloto falleciese.

49 APS, 9.124, oficio 15 y 3.244, oficio 5.

50 Posiblemente nuestro piloto estuvo casado dos veces, la primera de ellas con Juana Rodríguez del Castillo, según se desprende del documento notarial suscrito por Serrano antes de zarpar. Dice así: "Juan Rodríguez Serrano, piloto del rey, vecino de Sevilla, en la collación de Santa María, en la Carretería, otorga poder a Juana Rodríguez del Castillo, su mujer, para que cobre a los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación su sueldo de piloto". Sevilla, 1514. APS, 5.834.

evidente su origen, se discute si fue hijo de Juan Niño, maestre y propietario de la "Niña" en el primer viaje colombino y patriarca de la amplia saga familiar, o sobrino del mismo. Esto último parece lo más probable, aunque se ignora a qué rama de los Niño pudiera vincularse.⁵⁴ Carlos Molina considera la posibilidad de que fueran sus padres Gonzalo Niño y Catalina García, vecinos de Moguer, quienes solicitan licencia en 1511 para pasar a las Indias junto con su hijo Andrés García Niño.⁵⁵ Pero también pudiera ser que nuestro hombre hubiera viajado mucho antes a las Indias, y que tuviera otros progenitores, pues sabemos que un Andrés García Niño, quien declara ser hijo de Gonzalo Alfón Niño, difunto, vecino de Moguer, transportaba mercancías a la Española en 1505,⁵⁶ mientras que un piloto del mismo nombre manifestaba en 1511 estar avecindado en la isla de San Juan.⁵⁷ Por desgracia no hay nada cierto, pues como afirma la historiadora norteamericana Alice B. Gould, "parece que todo lo que toca a la familia Niño está enredado".⁵⁸

La primera noticia constatable que poseemos es la de su nombramiento como piloto de la Casa el 12 de julio de 1514 —cuando ya la expedición que comandaba Pedrarias había llegado a su destino— con un salario de 30.000 maravedís.⁵⁹ Precisamente la primera orden que recibió nuestro piloto fue la de marchar "en seguimiento de la armada" con un importante cargamento de mercancías, sobre todo alimentos, en una carabela forrada con planchas de plomo, llamada "Santa María de la Consolación", de sesenta toneladas de porte, que había sido adquirida en el Puerto de Santa María y que zarparía desde Sevilla en compañía de otra carabela emplomada, la "San Clemente", el 26 de noviembre de 1514.⁶⁰ Antes de partir, nuestro piloto —quien declara ser entonces vecino de Triana— compareció ante el escribano público, Mateo de la Cuadra, nombrando en su ausencia como apoderado de todos sus negocios y pleitos a su cuñado, el contador del cabildo catedralicio, Francisco de Hordieles.⁶¹ Se comprometió asimismo con dos

54 Son partidarios de esta tesis Angel Ortega, OFM: *La Rábida. Historia documental y crítica*, Sevilla, 1925, tomo II, pág. 206 y Carlos Molina: *Los pilotos andaluces...*, pág. 220.

55 AGI, Contratación, 5536, L. 1, fol. 58.

56 Andrés García Niño, hijo de Gonzalo Alfón Niño, difunto, vecino de Moguer, adeuda a Francisco Niño, vecino de la villa de Palos, maestre de la nao "Santa Clara", 30 ducados de oro que le ha prestado para fornecer las mercancías que tiene cargadas en la dicha nao con destino a la isla Española. *Catálogo de los Fondos Americanos...*, tomo VII, registro 235.

57 APS, 2.180, oficio 1. "Andrés Niño, piloto, vecino de la isla de San Juan, otorga poder a Juan Armero, vecino de la dicha isla, para que cobre lo que le adeudaren". Sevilla, 26 de febrero de 1511.

58 *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1984, pág. 24.

59 AGI, Contratación, 5784, L. 1, fol. 5 v.

60 *Ibidem*, 3253.

61 APS, 12, oficio 1. Escritura notarial registrada en Sevilla, 20 de noviembre de 1514.

Nuestro experto navegante era además con seguridad un hombre ambicioso que fácilmente se dejó convencer por Alonso de la Puente, el tesorero de Castilla del Oro, y principal artífice del proyecto —según Oviedo— para representarlo en la Corte y buscar el respaldo oficial que le permitiese continuar la obra de Balboa, valiéndose de los barcos que éste acababa de construir en el archipiélago de las Perlas. Con este propósito viaja a España en 1518 junto con un criado del tesorero, llamado Andrés de Cereceda, dispuesto a buscar valedores para esta nueva aventura. Regresaba a Sevilla, a su casa del marinero barrio de Triana, junto con su mujer Isabel García y sus cuatro hijos.⁶⁶ Con toda seguridad su familia, acostumbrada a las largas ausencias del marinero, recibió con alborozo su visita y oyó embelesada sus proyectos, pero al mismo tiempo Isabel y sus hijos fueron testigos del inquietante y penoso silencio en el que se iba sumiendo el piloto, de cómo se agriaba su carácter conforme transcurrían estos meses de espera y se le cerraban, una tras otra, todas las puertas. Mientras tanto prepara un nuevo viaje a las Indias, —la llamada del mar y sus actividades como maestre-mercader no le permiten largos descansos— concretamente a Santo Domingo, a donde seguramente viaja de nuevo a fines de 1518, a bordo de la “Santa María de la Consolación”.⁶⁷

De regreso de este viaje, se traslada a la Corte. Allí un golpe de fortuna pone a Cereceda y a Niño —cuando ya estaban a punto de renunciar a su empresa— en contacto con el hidalgo Gil González Dávila,⁶⁸ criado y protegido del influyente obispo Fonseca quien, deslumbrado por las noticias que le confiaron, se interesó en el proyecto y concedió el permiso necesario para llevarlo a cabo, de manera que “con sus dineros e los de otros armaran, tomando Sus Majestades la parte que fuesen servidos de tener en esta armada”. Una capitulación firmada con la Corona en 1519 —el mismo año en que también zarpó la armada de Fernando de Magallanes— les daba licencia para explorar y descubrir mil leguas en la costa del mar del Sur hacia las Molucas, partiendo de la costa occidental del istmo recién descubierto por Balboa, a la búsqueda del estrecho. Al mismo tiempo se ordenaba a Pedrarias que les proporcionase la flotilla que antaño perteneciera a Balboa. En la sociedad formada para tal efecto participó la Corona con 4.000 pesos de oro,⁶⁹ así como el burgalés Andrés de Haro y los principales responsables del proyecto: Gil González Dávila, Andrés Niño y Andrés de

66 Molina Argüello: *Los pilotos andaluces...*, pág. 220.

67 APS, 9124, oficio 15 y 4.895, oficio 7. El 27 de noviembre Andrés Niño se comprometía a abonar a Francisco Moreno y a Gaspar Arias 130 ducados de oro que éstos le habían adelantado para el abastecimiento de la embarcación citada en el viaje que se disponía a hacer rumbo a Santo Domingo.

68 Era a la sazón contador de la Real Hacienda en la Española, pero en aquellos momentos se encontraba en la Corte. Su intercesión ante Fonseca fue, según Oviedo, la causa determinante del éxito del proyecto. *Historia General*, ..., tomo III, pág. 260.

69 AGI, Panamá, 233, lib. I. Real cédula a los oficiales reales de Castilla del Oro. Barcelona, 29 de agosto de 1519.